

## Quello che non ci sarà più



Vogliamo con questo foglio informativo puntualizzare l'intervento del nostro Comitato, riassumendo le ragioni della nostra opposizione a Bre-Be.Mi. ed Est-Est e proponendo iniziative di coinvolgimento delle istituzioni e della popolazione.

Bre-Be.Mi. ed Est-Est non nascono da una pianificazione territoriale istituzionale e partecipata ma da iniziative di ben identificati gruppi di potere; non tendono a risolvere i problemi del traffico ma ad aggravarli e complicarli in un'ottica di investimento economicamente sostenibile ma non sostenibile dal punto di vista sociale ed ambientale.

Non esiste una risposta risolutiva ai problemi del traffico su gomma nella nostra area metropolitana: anche le proposte dei comitati di riqualificazione delle arterie esistenti hanno senso se collegate ad una diversa politica dei trasporti che da subito avvii opere di potenziamento del trasporto pubblico e politiche tariffarie competitive.

L'impegno dei comitati e delle istituzioni che credono in una pianificazione territoriale partecipata e su scala metropolitana devono incontrarsi per rendere efficace la lotta contro la devastazione del nostro territorio.

Proponiamo, per l'inizio della primavera, una grande manifestazione da tenere a Melzo, organizzata dai vari Comitati Cittadini e dall'Associazione dei Comuni e preceduta da incontri di informazione e sensibilizzazione.

## Per la gioia di quei consiglieri comunali e forze politiche melzesi favorevoli alla Bre-Be.Mi.

### L'americana Bechtel in testa

L'americana Bechtel si è aggiudicata la prima tappa della gara per la concessione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano (Melzo). La graduatoria resa nota dall'ANAS il 28 gennaio vede in testa Bechtel con un punteggio complessivo di 63,08 seguita da Brebemi (soggetto promotore) con 54,40. Chiude l'alleanza italo-spagnola Astaldi-Dragados con un punteggio di 0,55. Un così ampio scarto tra la prima e l'ultima offerta non deve stupire particolarmente: si tratta semplicemente di strategie di gara differenti. C'è chi ha preferito scoprire subito le carte, come il colosso americano, chi si è mantenuto prudente (Brebemi) e chi invece giocherà di rimessa, come l'alleanza italo-iberica. Del resto la gara di concessione prevede ancora due tappe, e la classifica finale non sarà determinata dalla somma dei punteggi raccolti strada facendo, ma dall'ultimo rilancio. Sono previsti altri due rilanci e la graduatoria finale, fermo restando i vari ricorsi al TAR presentati dalle società partecipanti alla gara, sarà stilata entro la fine di aprile.

### Piano provinciale Cave

Come volevasi dimostrare, inizia la devastazione del territorio

La Giunta Provinciale del Presidente Colli nel mese di dicembre ha presentato il nuovo Piano Provinciale Cave per il periodo 2004-2014. Nella Martesana è prevista la realizzazione di quattro nuove cave e l'ampliamento della cava di Bisentrato. Nel comune di Pozzuolo sono previste due nuove cave oltre all'ampliamento di quella già esistente che secondo l'attuale piano dovrebbe cessare l'attività il prossimo anno. Le altre due cave sono previste nel territorio di Cassano D'Adda e di Truccazzano. Ovviamente tutte queste nuove cave sono in funzione della realizzazione delle grandi opere pubbliche (Bre-Be.Mi., tangenziale Est-Est, Alta Velocità Ferroviaria). La realizzazione di nuove cave rappresenterà un ulteriore deturpamento e devastazione del ns. territorio infatti, l'impatto ambientale sarà molto elevato. Inoltre queste cave saranno tutte «a secco» ad esclusione di quella di Bisentrato per cui, alla fine della loro attività, potranno essere trasformate in discariche.

Quindi il futuro del ns. territorio potrebbe essere il seguente: autostrade (Bre-Be.Mi., Est-Est); urbanizzazione e logistica; prima cave e poi discariche; discarica di tipo B a Inzagio (rifiuti nocivi). I «finti ingenui» melzesi che parlavano di fantomatici ed impossibili blocchi dei piani regolatori, per completare l'opera potrebbero proporre: l'installazione di una centrale nucleare presso la cascina Gabbarella e l'organizzazione, nella Martesana, della giornata mondiale del pedofilo.

## Gli affari e le Comunità

Quello che lascia sempre più sconcertati nell'"affaire" Bre-Be.Mi./Est-Est è la scarsa consapevolezza e la rassegnazione che aleggia in molti cittadini di fronte alla "inevitabile" realizzazione di questi progetti. Troppi cittadini ritengono ormai già fatte e realizzate queste nuove autostrade e considerano ormai il trasferimento in altre zone, naturalmente per chi può, l'unica risposta possibile. Invece noi riteniamo che la "sfida" non è ancora persa.

Perché mai un abitante di Melzo, Truccazzano o Pozzuolo che non abbia interessi particolari da difendere (trasportatore, industriale, costruttore edile o non sappiamo che altro) o non voglia agire nel nome di non ben definiti "interessi nazionali", dovrebbe essere contento di avere sul proprio territorio un casello finale di autostrada con relativi svincoli per tangenziale? Perché mai dovremmo accettare supinamente la completa devastazione del nostro territorio, considerando che:

- non esiste ancora una valutazione di impatto ambientale che indichi i danni previsti o prevedibili (salute, ecc. Si ricorda che in caso di alti valori di inquinamento, il blocco del traffico non comprende tangenziali e autostrade);
- non sono state coinvolte le comunità locali nelle decisioni;
- già, solo in previsione di tale opere, vengono proposti ulteriori interventi devastanti (vedi nuovo Piano Cave della Provincia di Milano);
- non si risolverà in nessun modo il problema legato al traffico locale (2/3 del traffico attuale), recentemente aggravato da scelte urbanisticamente e viabilisticamente suicide già effettuate da alcuni comuni (Liscate, Vignate, Segrate) e probabilmente in programma in altri (Pozzuolo).

Perché l'Est ed il Sud Est Milanese dovrebbe diventare come il Nord Ovest Milanese e accettare, a causa dell'inesistente trentennale programmazione urbanistica/viabilistica di Milano, la distruzione dell'ultimo lembo di territorio agricolo rimasto, approvando scelte "calate dall'alto"?

Tutti ci rendiamo conto cosa abbia comportato questa assenza di programmazione, ma un conto sono i reali problemi viabilistici e un altro le soluzioni prospettate. Certo, in tutto questo ciò un grande ruolo l'assenza della politica e soprattutto di politici che siano in grado di gestire sia la mediazione di interessi contrapposti, che la visione integrata di un'area che vada oltre i propri confini territoriali (comune, provincia o regione). La tanto invocata "società civile" ha prodotto un ceto politico di vertice che quindici anni fa poteva ambire al massimo alla funzione di consigliere/assessore comunale o, se proprio andava bene, di parlamentare di seconda o terza fila mentre, ora arriva a ricoprire ruoli istituzionali/amministrativi di primo piano confondendo spesso (ed oltre ogni limite) interessi pubblici e privati. La Bre-Be.Mi. è il tipico esempio di interessi di parte e da comitato d'affari, infatti:

- NON serve a smaltire il traffico locale
- NON serve a decongestionare, se non in minima parte, l'autostrada Milano-Brescia
- NON è stata proposta dopo attenti studi e valutazioni

- NON è stata concepita partendo da analisi condivise o confrontate con le realtà locali.

Allora a cosa serve? Serve solo come apripista per l'urbanizzazione del territorio nel dispregio totale dei piani regolatori dei singoli comuni, alla faccia dell'autonomia e del federalismo. Insomma serve agli interessi di pochi a discapito degli interessi collettivi.

Proprio il caso Bre-Be.Mi. ed Est-Est evidenzia come la contrapposizione non sia tanto tra centro-destra e centro-sinistra che su alcuni aspetti, avevano ed hanno una preoccupante condivisione delle soluzioni, quanto tra centro e periferia, tra locale e globale e non a caso l'opposizione a tali progetti arriva dal basso (comuni, comitati, ecc.).

Per questo è preoccupante constatare:

- La mancanza di consapevolezza rispetto a ciò che potrebbe avvenire nel nostro territorio: tali interventi infatti stravolgeranno gli assetti urbanistici e conseguentemente economico/sociali delle comunità interessate. Il nostro ambiente e quel che rimane del paesaggio non saranno semplicemente modificati, ma letteralmente stravolti;
- lo scontro tra il centro (Milano e Regione Lombardia) e la periferia (provincia) a causa di interessi contrapposti. Grazie a comuni "sbadati", una parte della logistica è già stata spostata sul ns. territorio contribuendo ad intasare le strade secondo una visione Milanocentrica, in base alla quale la migliore vivibilità di Milano comporta il degrado della provincia.

Per tale motivo vogliamo rivendicare il diritto di contrapporsi ad un modello di sviluppo selvaggio e privo di programmazione che ha come riferimento l'eden confindustriale del Nord-Est e le sue parole d'ordine (niente regole né lacci e laccioli, case, capannoni e Diego Maso). Noi restiamo ancorati al vecchio motto che per capire dove si va bisogna capire da dove si viene mentre la nostra impressione è che ormai non ci si ricordi da dove si viene, né tantomeno si sappia dove si va e, quindi, è necessario che:

- nel breve termine le comunità si compattino contro questi progetti di devastazione del nostro territorio. La neonata Associazione dei Comuni è una risposta positiva perché l'unione delle forze è l'unico modo di difendere il territorio stesso;
- nel medio termine (per le prossime amministrative) è assolutamente importante che almeno la Provincia ed i Comuni più interessati a questi progetti viabilistici siano governate di quelle forze politiche che si oppongano in maniera chiara alla Est-Est ed al piano Cave, così da poter cambiare il Piano Territoriale e rendere "impossibile" la Bre-Be.Mi. Perciò è importante che i rappresentanti da inviare varie nelle istituzioni, dai Comuni al Parlamento passando per la Provincia e la Regione, siano legati strettamente al ns. territorio, in modo che, oltre a rispondere alle segreterie provinciali, regionali e nazionali dei loro partiti, rispondano anche direttamente alla loro comunità di riferimento.

Sarà in seguito possibile prevedere percorsi e soluzioni alternative anche contrapposte, ma solo partendo dall'opposizione intransigente alla Bre-Be.Mi. ed alla Est-Est e dalla difesa di quel che resta del nostro territorio.

## I Dolce e Gabbana e i Davide Van de Sfroos

Uno degli aspetti poco considerati nell'affare Bre-Be.Mi. ed Est-Est è l'ormai sempre più evidente distacco tra Milano e la sua provincia. Mentre in passato tutti i nostri paesi erano attratti dalla "metropoli" e risentivano della sua influenza, oggi c'è da essere veramente preoccupati dalla pochezza culturale e propositiva della classe dirigente meneghina. C'è veramente da rimpiangere la vecchia borghesia "illuminata" lombarda che un progetto di sviluppo sociale anche discutibile almeno l'aveva e, negli anni passati, ragionava dello sviluppo economico ma, anche socio-culturale della città in rapporto con la sua provincia. Insomma una classe dirigente che si assumeva in prima persona la responsabilità etica di prevedere uno sviluppo dell'intera società. Purtroppo negli ultimi 25/30 anni si è assistito ad un progressivo decadimento che ha portato all'impoverimento culturale e politico dell'ex metropoli. Per rendersi conto del ritardo accumulato basta vedere, senza scomodare le grandi capitali europee, Edimburgo, Francoforte, Barcellona, Marsiglia, Montpellier, ecc.: piani di sviluppo urbanistici con abbattimento e ricostruzione di interi quartieri; viabilità integrata per ridurre il trasporto privato; recupero abitativo e centri storici chiusi; politiche tariffarie integrate sull'area metropolitana; sviluppo culturale mediante musei, mostre, ecc.. Milano negli ultimi vent'anni non è riuscita a costruire nemmeno i depuratori e a terminare il passante; ha riempito, invece, il centro storico di boutique e uffici e, cosa gravissima, non ha programmato uno sviluppo urbanistico integrato con la provincia del proprio territorio. Il risultato è quello di scaricare sulla provincia stessa i suoi problemi quasi che Milano fosse una realtà a sé stante rispetto al territorio circostante (dal traffico agli allagamenti, da Malpensa alla logistica).

Sono stati quasi azzerati secoli di storia culturale che ha visto nascere il cattolicesimo sociale e il socialismo riformatore, quando Milano era il laboratorio di nuove esperienze politiche, sociali e culturali: da San Carlo Borromeo a Turati, da Bava Beccaris alle grandi trasformazioni sociali ed alle lotte operaie, passando da Manzoni e Gadda per arrivare fino all'editoria ed alle avanguardie artistiche di Burri e Fontana.

Oggi l'unico museo di cui si sente parlare è quello della Moda ad emblema dell'attuale "intelligenza" rappresentativa di Milano: gli stilisti e i "bottegai". Da Gadda e Burri a Dolce e Gabbana e Perini; dall'etica del lavoro e dalla grande cultura milanese, alla cultura "brianzola del fare" e dei "daneè". Milano, l'unica vera metropoli italiana sempre aperta alle innovazioni, contaminazioni ed integrazioni sociali, è ormai diventata provincia della provincia e le grandi evoluzioni socio-culturali passano lontano da questa città che i limita a rifugiarsi, retoricamente, nei suoi sbiaditi "tesori" (La Scala, il Piccolo Teatro, ecc.).

Ed anche nella tradizione e cultura popolare che in Milano, dai Navigli all'Ortica dal Porta a Jannacci, ha sempre avuto un forte radicamento, il vero continuatore è quel Davide Van de Sfroos che, non a caso, arriva dalla provincia ed alla "sua" provincia è fortemente legato. L'opposizione alla Bre-Be.Mi. ed alla Est-Est è anche e soprattutto un'opposizione culturale contro la creazione di una megalopoli padana, dove tutte le differenze siano annullate. Io, come altri, rivendico prima di tutto il diritto a non essere omologato al pensiero unico "mercantile" della nuova "intelligenza" milanese e contrappongo l'energia vitale e ruspante dei vari Van de Sfroos a tutela ed a difesa di quel che rimane della nostra diversità e del "concetto" di locale. A.D.

## Ma che cosa sta succedendo alla Milano-Serravalle?

Appunto, cosa sta succedendo alla Società Milano-Serravalle, la “madre” di tutte le autostrade (Bre.Be.Mi./Est-Est). Il presidente Zoncada, poco prima dell'estate, rilascia un'intervista dove afferma che l'opera prioritaria della Milano-Serravalle è il collegamento con il nuovo polo fieristico di Pero. A questo punto, per i fautori della Bre.Be.Mi., si pone un «piccolo» problema. Se la Est-Est non sarà subito realizzata, la Bre.Be.Mi. con cosa si collegherà una volta arrivata a Melzo? Il traffico che uscirà dai caselli dove potrà incanalarsi? Sulle già intasate Cassanese, Rivoltana, Cerca? Sicuramente no. Ma vuoi che i nostri Mandrake, fonti di geniali trovate (meno tasse per tutti, più lavoro per tutti, più ferie per tutti, ricchi premi e cottilioni per tutti, ecc.), non provviederanno ad opere ed idee innovative, come ad esempio:

- il teletrasporto di Stark Trek che sposta cose e umani nel tempo e nel luogo;
- degli enormi drive-in, magari gestiti da Arcadia e Kinopolis, dove gli automobilisti bloccati in colonna potranno almeno mangiare pop-corn e vedere tutti i film americani possibili e immaginabili;
- l'infartuato: gioco a premi condotto da Jerry Scotti o Amadeus dove vince chi, bloccato nel traffico, inbufalito e incollato al telefonino, muore prima d'infarto (l'ictus non vale);
- supera la soglia: gioco a premi condotto da Amadeus o Jerry Scotti dove vince chi, al quinto superamento giornaliero della soglia di PM10, percorre più chilometri correndo e cantando a squarciagola “A' canzuncella” degli Alunni del Sole, prima di morire di enfisema polmonare;

Nel frattempo all'interno della Società Milano-Serravalle si stanno “scannando” per il controllo azionario. La Provincia di Milano si accorderebbe con “cani e porci” per “fregare” il Comune di Milano. Il Comune di Milano si accorderebbe con chiunque per “fregare” la Provincia. La Regione Lombardia “fregherebbe” volentieri sia la Provincia che il Comune di Milano. Gavio, conoscendo i polli, li “fregnerà” tutti.

## Bre.Be.Mi., un coro di “NO”

Sabato 19 gennaio 2003 si è tenuta a Chiari (BS) – nel salone di Villa Mazzotti, una riunione a cui hanno partecipato amministratori, cittadini, tecnici agricoltori, comitati e rappresentanti del mondo rurale e ambientalista per discutere delle alternative all'autostrada Brescia-Milano (Bre.Be.Mi.) e dei motivi alla base del secco “NO” pronunciato contro quella che è considerata un “mostro d'asfalto”.

Il Sindaco di Chiari Mino Facchetti è tornato a ribadire che “i progetti che si realizzano sulla pelle degli altri non possono mai essere grandi”. Ha quindi invitato a prendere coscienza dei terribili danni ambientali e del clamoroso peggioramento della qualità della vita che subirebbe l'intero Ovest Bresciano, oltre alla Bassa Bergamasca e Sud Est Milanese, con la realizzazione di quell'autostrada. “Un'autostrada che la Comunità Europea non guarda nemmeno di striscio. Non a caso dall'Unione non arriverà nemmeno un soldo qualora il progetto dovesse procedere”.

Ma a mettere con le spalle al muro i sostenitori della Bre.Be.Mi. è stato l'ingegnere Dufruca di Polinomia, società che collabora con il Politecnico di Milano, incaricata di studiare i flussi di traffico della regione sia automobilistici che ferroviari. “Lo studio – ha spiegato Dufruca che fino a poco tempo fa era nella commissione interministeriale dei trasporti – ha dato un responso inequivocabile: questo progetto è perfettamente inutile oltre che dannoso”. Rispetto agli anni Ottanta, infatti, i flussi di traffico risultano diminuiti di alcuni punti percentuali: ciò significa che sono sempre meno gli automobilisti che percorreranno una tratta come quella della Bre.be.Mi. In particolare si è passati da una media di 45,2 Km. per automezzo ai 35,9 Km dei giorni nostri. Lo stesso dicasi per i mezzi pesanti: da 47,2 a 39, 6 Km.

“Del tutto analoghi – ha aggiunto Dufruca – sono i dati in ambito ferroviario. Tre treni su 10 di passaggio da Milano arrivano dalla zona entro Agrate, il 43% hanno provenienze ricomprese nel confine di Milano e l'11% è traffico che non arriva da oltre Brescia. A questo punto è lecito chiedersi a cosa serve l'Alta Capacità Ferroviaria. Il problema – ha concluso – è da risolvere sulla nostra viabilità ed è ben più arduo di quanto ci vogliono far credere. È assai facile e di maggiore effetto dire autostrada. Più difficile, invece è intervenire sulla viabilità delle statali e delle provinciali, su nodi come quello di Agrate o della statale 11.”

Dito puntato, infine, contro la Regione Lombardia. Per i prossimi 3 anni ha annunciato opere funzionali al progresso economico per 72 mila miliardi di vecchie lire. “Non vengano a raccontarcela: si tratta di lavori per cui, oltre a mancare i soldi, servirebbero almeno cinquant'anni di tempo”. Durissimo il finale: “È ora che la smettano di riempirsi la bocca con Bre.Be.Mi. Il problema è sulla viabilità extra-autostradale: tutto il resto è una truffa per arricchirsi”.

Paolo Banfi, pneumologo e dirigente medico all'ospedale di Chiari, ha offerto un illuminante intervento, richiamandosi ai principali inquinanti ed ai “massacri” compiuti dallo smog a Londra (1952) e Los Angeles (anni'60). “In California – ha ricordato – da tempo i camion non possono viaggiare di giorno per i livelli di inquinamento raggiunti e purtroppo noi, non siamo molto lontani da queste situazioni se pensiamo ai recenti blocchi del traffico delle nostre città.”. Infine, Franco Ferrari, presidente di Coldiretti ha ricordato che “l'economia continuerà a vivere di agricoltura e che distruggendo il verde si commette un clamoroso autogol”.

## Ennesima preoccupante ed inascoltata relazione annuale del Procuratore Generale Regionale della Corte dei Conti Domenico Spadaro.

Riportiamo alcuni stralci dagli articoli pubblicati l'8.2.2003 dal “Corsera” e “Il Giorno”

... **SPA a capitale pubblico e privatizzazioni.** C'è una incontestabile tendenza ad assegnare a società per azioni a capitale pubblico funzione degli enti. Società che, pur gestendo imponenti flussi di denaro pubblico e mirando a soddisfare bisogni pubblici, per un meccanismo giuridico complesso, in quanto formalmente (non sostanzialmente) ritenuti soggetti di diritto privato, non possono essere controllate dalla Corte dei Conti.

... **Consulenze esterne.** Aumentano anche i procedimenti sull'affidamento di “incarichi, studi di fattibilità, consulenze a esperti esterni”, spesso per compensi molto alti. Spadaro calca l'accento su questo passaggio della relazione e ribadisce che solo in casi eccezionali gli enti pubblici devono ricorrere ai consulenti. “Buona parte delle consulenze sono legittime, ma bisogna interrogarsi se questo incremento esagerato, che noto in tutta la Lombardia, sia da collegare all'insufficienza delle strutture interne degli enti, che non sono in grado di far fronte alle richieste delle amministrazioni, o se invece si tratti di strutture parallele”, aggiunge Spadaro. E il presidente della Corte Nicoletti non nasconde di temere che “in certi casi si tratta di spese fatte per amici della politica, veri e propri abusi”.

... Spadaro ha concluso citando l'esempio del caso Poggi Longostrevi “Non possono sussistere zone franche per chi spende denaro pubblico. Il privato può fare del suo denaro quello che vuole, ma chi opera con il denaro dei cittadini, deve agire nell'interesse della collettività e a questa deve rispondere se sbaglia”.

Le massime cariche amministrative presenti (Regione, Provincia e vari Comuni) che, evidentemente dormivano durante la lettura della relazione, hanno apprezzato l'intervento del Procuratore Generale Regionale della Corte dei Conti.

## Gioca con noi Indovina la risposta

**1. Nel nostro collegio chi abbiamo eletto, come rappresentanti della Casa delle Libertà, alla Camera ed al Senato della Repubblica nelle ultime elezioni politiche?**

A – due fieri rappresentanti della Padania discendenti direttamente dal dio Po e dai celti Asterix e Obelix

B – un avvocato romano e un qualsiasi residente, a noi completamente sconosciuto, di Cernusco sul Naviglio (noto comune difensore degli interessi di Melzo e delle zone limitrofe: vedi ospedale)

C – Bibi, Bibò e capitano Cocoricò

**2. Sempre nel nostro collegio, chi sono stati i “trombati” presentati dall'Ulivo alle ultime elezioni politiche?**

A – I “praticamente” sconosciuti Fumagalli (tra i primi sponsor della Bre.Be.Mi.) e Maconi

B – come dovrebbe essere normalmente nel maggioritario, due rappresentanti delle loro comunità

C – Bubu e l'orso Yoghi

**3. Perché le ns. comunità non riescono ad esprimere un politico che riesca a rappresentare gli interessi del territorio, “volando” alto e sopra le “beghe da cortile” locali?**

A – siamo masochisti e ci piace soffrire

B – siamo, banalmente, dei “fessi”

C – adoriamo, per sconosciuti motivi genetici-antropologici, farci rappresentare da totali estranei al ns. territorio

**Risoluzioni: 1 B, 2 A, 3 ?**

## Vero o falso?

**1. dichiarazione del presidente della Regione Lombardia**

Alla presentazione della relazione del procuratore Regionale della Corte dei Conti, Roberto Formigoni si è così espresso. “Ciò che incoraggia e rinfranca noi pubblici amministratori è la consapevolezza che la Corte dei Conti non mette al primo posto l'intento punitivo-sanzionatorio, ma la prevenzione dell'errore”.

**2. dichiarazione di un qualsiasi leader dell'Ulivo**

Noi siamo per locale, ma siamo anche per il globale. Noi siamo contro la Bre.Be.Mi., ma siamo anche a favore della Bre.Be.Mi. Noi teniamo all'Inter, ma teniamo anche al Milan. Noi siamo a favore dell'art. 18, ma siamo contro l'art. 18. Non siamo a favore della pentola a pressione e siamo contro l'utilizzo della pentola a pressione. Noi siamo per gli OMG, ma siamo anche contro gli OMG. Noi siamo per il maggioritario, ma siamo anche per il proporzionale. ecc., ecc.

**3. dichiarazione del “Berlusca”**

“L'importante nella vita è il lavoro. Certo la salute è importante ma cosa serve stare bene se non si lavora. Certo anche l'amore è importante ma a cosa serve essere innamorati se non si lavora. Certo anche i figli sono importanti, ma cosa servono i figli se non lavorano. Anche i cani sono importanti, soprattutto se lavorano. Invece i gatti sono come i comunisti, mangiano a “sbaffo”, fanno la pipì sul divano e non lavorano. Come diceva il filosofo Heidegger o Heineken, non mi ricordo, tre sono le cose importanti nella vita di un uomo: il lavoro, il lavoro e il lavoro. Buon lavoro a tutti”.

**4. dichiarazione di Stefano Centanni (direttore dell'Istituto di malattie dell'apparato respiratorio dell'Università degli Studi di Milano)**

“Si calcola che se il capoluogo lombardo avesse una media annua di 30 microgrammi per metro cubo di PM10 il luogo dei circa 60 che ha avuto nel 2000, ci sarebbero 5.500 attacchi d'asma in meno nei bambini e 2.800 in meno negli adulti, 180 morti in meno, 440 ricoveri in meno per patologie respiratorie e 710 per patologie cardiache”.

**5. dichiarazione di Francesco Bertolini, docente SDA dell'Università Bocconi**

“L'auto è stata inventata come meraviglioso strumento di libertà e oggi è un incubo. Non bisogna dare più auto, ma più mobilità, attraverso una serie di interventi, divieti, opere pubbliche e non costruendo strade e parcheggi, perché così faremo aumentare il traffico”.

**1 – vero, ma sembra falso; 2, 3 – falso, ma sembra vero; 4, 5 – vero.**

## NOTIZIE FLASH NOTIZIE FLASH

### Caso Number One-Barilla

La vicenda dell'insediamento di logistica industriale denominata Number One-Barilla è ferma. Infatti nel novembre 2002 la Provincia di Milano ha espresso il proprio parere non favorevole alla realizzazione dell'insediamento. In realtà nel documento si vince che la Provincia non autorizza questa procedura ma, indica, un percorso alternativo rispetto a quello intrapreso dall'A.C. di Pozzuolo che si può così riassumere:

1) riduzione del progetto del 20%;

2) il Comune di Pozzuolo si deve accordare con i Comuni di Melzo, Gorgonzola e naturalmente con la Provincia di Milano.

Il parere della Provincia è l'unico finora espresso in quanto la Regione Lombardia non ha ancora deliberato il proprio parere. L'eventuale conferenza dei servizi è stata rinviata a data da destinarsi.

### Discarica Transeco a Inzago

Un anno fa la società Transeco aveva chiesto l'autorizzazione per una nuova “buca” come cava per poi trasformarla, alla fine dell'attività estrattiva, in discarica. Grazie alla grande mobilitazione dei cittadini inzaghesi ed alla posizione contraria dell'Amministrazione Comunale, quel progetto fu bloccato. Oggi però la Transeco è ritornata alla carica con un nuovo progetto che prevede l'ampliamento del lotto C per poi trasformarlo direttamente in discarica di tipo B, in modo tale da conferire i rifiuti pericolosi come l'amianto, le ceneri dell'inceneritore di Trezzo sull'Adda e altri tipi di rifiuti nocivi all'ambiente ed alla salute. Questa buca sarà profonda 131 metri e la falda sottostante è ad una profondi-

## NOTIZIE FLASH NOTIZIE FLASH

tà di 132 metri. Il Comitato anti discarica si oppone al nuovo progetto della Transeco e chiede il rispetto dell'attuale convenzione che prevede la chiusura della discarica entro la fine del 2003 ed il ripristino ambientale del lotto C e null'altro.

### Comitato per la Pace

Si è costituito a Melzo il Comitato per la Pace.

Info: 0295739323-0295738445

### L'Unione Europea “boccia” la Legge Obiettivo Lunardi

La Commissione Europea ha accolto il ricorso presentato da associazioni ambientaliste italiane contro la Legge Obiettivo Lunardi sulle grandi opere (compreso Bre.Be.Mi.) mettendo in mora il Governo Italiano. La motivazione ufficiale da parte della Direzione Generale del Mercato Interno UE è la seguente: “incompatibilità della legge Obiettivo con le norme comunitarie”.

### Antenne per telefonia mobile

Dopo l'approvazione, nell'estate 2002, del Regolamento per l'individuazione di zone urbanistiche per l'installazione di antenne per telefonia mobile, il ns. Comitato sta valutando l'opportunità di proporre eventuali modifiche atte a migliorare le disposizioni previste (distanze, numero massimo antenne, ecc.). Inoltre, siamo ancora in attesa che l'antenna TIM “provvisoriamente” posizionata da quasi 2 anni in via Galanta a pochi metri dal CPA e dalle abitazioni sia, in tempi brevi e come da Regolamento, spostata.