



Intervista a Biagio Catena, referente del Comitato Beni Comuni: è un alibi non potere arrestare l'opera poiché la fase di cantierizzazione è avanzata

IL

Comitato Beni Comuni della Brianza ha di recente organizzato una [kermesse](#) di quattro giorni nell'area [Molinara di Desio](#), divenuta famosa in Italia perché qui fu scoperta una grande discarica abusiva della 'ndrangheta. Durante le indagini della operazione "[Infinito](#)" è emerso un quadro complesso [di intrecci affaristici locali](#), riportati peraltro anche nella relazione della [commissione parlamentare d'inchiesta](#), condotta dal Sen. Carlo Taormina e conclusa agli inizi del 2013.

Proprio sull'area [Molinara](#) nei progetti preliminari era previsto un enorme svincolo della Pedemontana, mentre nel progetto esecutivo lo stesso svincolo, sempre con la sua esagerata grandezza, risulta spostato di qualche centinaio di metri. A settembre dello scorso anno il Comitato aveva organizzato una manifestazione no Pedemontana. In questi giorni è stata annunciata una replica della manifestazione anche nel 2013: domenica 29 settembre a [Desio](#).

Biagio Catena, nell'intervista fatta [qui](#) lo scorso anno ci avevi spiegato la genesi del vostro Comitato Beni Comuni Brianza. I temi a cui vi interessate sono diversi e spaziano dalla gestione delle acque al ciclo dei rifiuti, ma avete organizzato recentemente una kermesse di quattro giorni nell'area della Molinara di Desio. Che significato ha? Vorrebbe dire che per voi la Pedemontana è un pericolo per i beni comuni?

La legalità e la legittimità sono un binomio imprescindibile su cui dovrebbe caratterizzarsi la vita politica, amministrativa, sociale ed economica... in special modo quando la Brianza è trafitta da fenomeni di malaffare e di penetrazione delle mafie nella pubblica amministrazione

La quattro giorni (dal 13 al 16 giugno 2013) ha voluto mettere in rilievo ed effettuare una sintesi di tutto il lavoro svolto durante il 2012. Come si è potuto notare dal programma dei quattro giorni il nostro impegno è rivolto ai Beni Comuni con uno stretto rapporto dialettico con le questioni della legalità. La legalità e la legittimità sono un binomio imprescindibile su cui dovrebbe caratterizzarsi la vita politica, amministrativa, sociale ed economica. Tale questione non può essere considerata avulsa dal mettere in campo buone pratiche da parte della politica brianzola, in special modo se la Brianza è trafitta da fenomeni di malaffare e di penetrazioni delle mafie nella pubblica amministrazione. Le questioni sono legate tra di loro: i cicli (acqua, energia territorio, rifiuti, salute, ambiente, sviluppo, legalità) non possono essere scissi o peggio ancora essere appannaggio di ristretti circoli, meglio noti come le caste. Le degenerazioni sono evidenti a tutti. La nostra battaglia vuole interagire con tutte le problematiche legate ai Beni Comuni, tentando di rovesciare l'approccio culturale e gestionale messo in atto finora.



Area Molinara a Desio: i quattro giorni della civetta

Quindi, come in alcuni territori del sud Italia, anche in Brianza c'è una emergenza legalità? Da questo punto di vista non ci sono più distinzioni tra nord e sud?
Sì. A nostro avviso, tutto ciò è accaduto perché si è materializzata la degenerazione che

denunciava [Enrico Berlinguer nel 1981 in una intervista a La Repubblica](#): *“I partiti hanno occupato lo Stato e tutte le sue istituzioni, a partire dal governo. Hanno occupato gli enti locali, gli enti di previdenza, le banche, le aziende pubbliche, gli istituti culturali, gli ospedali, le università, la Rai TV, alcuni grandi giornali. Per esempio, oggi c'è il pericolo che il maggior quotidiano italiano, il Corriere della Sera, cada in mano di questo o quel partito o di una sua corrente, ma noi impediremo che un grande organo di stampa come il Corriere faccia una così brutta fine. Insomma, tutto è già lottizzato e spartito o si vorrebbe lottizzare e spartire. Il risultato è drammatico. Tutte le "operazioni" che le diverse istituzioni e i loro attuali dirigenti sono chiamati a compiere vengono viste prevalentemente in funzione dell'interesse del partito o della corrente o del clan cui si deve la carica. Un credito bancario viene concesso se è utile a questo fine, se procura vantaggi e rapporti di clientela; un'autorizzazione amministrativa viene data, un appalto viene aggiudicato, una cattedra viene assegnata, un'attrezzatura di laboratorio viene finanziata, se i beneficiari fanno atto di fedeltà al partito che procura quei vantaggi, anche quando si tratta soltanto di riconoscimenti dovuti”*.

Questa tremenda questione dovremmo sempre tenerla in alta considerazione, perché è di una attualità impressionante. Il tema della Pedemontana è importantissimo perché in esso entrano in gioco pesanti interessi economici: parliamo di circa 5 miliardi di euro soltanto nella tratta brianzola.

Il tema della Pedemontana è importantissimo perché entrano in gioco pesanti interessi economici: parliamo di circa 5 miliardi di euro soltanto nella tratta brianzola

La scorsa settimana abbiamo pubblicato nella rivista Vorrei una [intervista a Damiano Di Simine](#), presidente di Legambiente Lombardia. Lo scenario che viene prospettato per la realizzazione dell'opera è preoccupante. Si parla di lungaggini, sperpero di risorse, possibili infiltrazioni della malavita, insomma di una infrastruttura modello Salerno-Reggio Calabria. Concordate con questo scenario?

La pedemontana è un mostro che ha conosciuto continue modifiche di progetto e di percorso. Tale situazione dimostra che non vi è nessuna capacità gestionale: sembra che i gestori attuali stiano ridimensionando le faraoniche otto corsie iniziali per portarle a quattro. La Pedemontana è una opera inutile e pericolosa: distrugge il poco territorio agricolo rimasto in Brianza e non risolve nessun problema per la mobilità delle merci e delle persone. Inoltre c'è la grave questione della [diossina sulla tratta B2](#), che condiziona pesantemente la realizzazione di tutto il tracciato. La Pedemontana rappresenta interessi che intrecciano svariati soggetti: sistema creditizio, cementifici, cave, imprese e politici. Progettata quaranta fa è l'ultimo baluardo per consumare fino all'estremo il modello sviluppatista fondato sull'auto, con effetti e ricadute negative ma utili a dare vantaggi alla rendita fondiaria e parassitaria.

Anche [nell'intervista](#) a Damiano Di Simine si fa riferimento all'inutilità complessiva della Pedemontana per il sistema viabilistico, però è anche accertata la carenza di assi viari est-ovest nella Brianza. Per gli ambientalisti la Pedemontana è una risposta spropositata: piuttosto di una mega autostrada andava approntata una progettualità di potenziamento e riqualificazione della rete esistente di SS e SP e questa aveva anche un nome, “a grana fine”, coniato dagli studi dei progettisti viabilistici. Voi pensate sia possibile cancellare il

progetto Pedemontana peraltro in fase di cantierizzazione avanzato?

Noi pensiamo sia un alibi evocato dai sindaci e dagli amministratori provinciali e regionali. Secondo loro non è possibile arrestare l'opera perché la fase di cantierizzazione è talmente avanzata da non potersi fare più nulla. Questa posizione è sbagliata perché tenta di scaricare le proprie responsabilità

Noi pensiamo sia un alibi evocato dai sindaci e dagli amministratori provinciali e regionali. Secondo loro non è possibile arrestare l'opera perché la fase di cantierizzazione è talmente avanzata da non potersi fare più nulla. Questa posizione è sbagliata perché tenta di scaricare le proprie responsabilità. Serve per continuare a coprirsi gli occhi di fronte all'evidenza dei fatti e nascondere la scarsa lungimiranza progettuale alternativa che invece le istituzioni dovrebbero possedere. Inoltre questa scusante viene contraddetta dalla mancanza di finanziamenti: sono l'elemento essenziale che ne mina alla base la realizzazione. Avanti così la Pedemontana si potrebbe fermare da sola, lasciando cantieri aperti e problemi viabilistici insoluti. Dopo i quattro giorni della civetta stiamo lavorando per riproporre una seconda manifestazione. Abbiamo già deciso la data. L'edizione del 2013 si terrà domenica 29 settembre con una rimodulazione organizzativa: allungamento del percorso del corteo in modo da coinvolgere più Comuni. Appena sarà definito il programma ne daremo pubblicizzazione. Noi nel nostro piccolo continueremo a proporre una visione univoca e nel contempo chiederemo la partecipazione democratica dei cittadini: senza di essa la crisi istituzionale, ambientale ed economica inesorabilmente avanzerà.

Approfondimenti

[Canale video Beni Comuni Brianza](#)

[Intervista a Paolo Conte](#) Legambiente Desio (Medinforma)

[Gli articoli su Pedemontana pubblicati nella rivista Vorrei](#)

[Cinquanta anni di storia italiana](#) (Accademia dei Lincei)

I numeri del Comitato

La mobilità su gomma della Brianza attuale in cifre

Abitanti: 854.000

Cementificazione/urbanizzazione: oltre il 53%.

Strade comunali: circa 2.618 km.

Strade provinciali: circa 810 km.

Autostrade e superstrade che attraversano la Brianza: A4 - A52 - A51 - A9 - SS 36 (Valassina) - SS 35 dei Giovi, Tang.le Est, SS Milano-Meda.

Veicoli immatricolati e circolanti in Brianza: n°670.864; rapporto veicoli abitanti n° 788,5 x 1000 abitanti.

Veicoli provenienti da altre regioni e nazioni circolanti nel territorio brianzolo: stima del 30% sui 670.864 veicoli brianzoli.

I gravi danni causati dai veicoli

Un'auto emette in media 160 g/km CO₂ (anidride carbonica).

Un'auto a benzina emette nel suolo e nell'aria 0,8 microgrammi di PM₁₀ (polveri sottili) ogni km percorso.

Un'auto Diesel euro 4 emette circa 25 microgrammi di PM₁₀ (polveri sottili) ogni km percorso.

Un camion euro 4 emette 50 microgrammi di PM₁₀ (polveri sottili) ogni km percorso.

Solo gli alberi ci possono salvare dalla catastrofe

Un albero di media grandezza cattura 12-14 kg/anno CO₂ (la dannosissima Anidride Carbonica).

Un albero di media grandezza produce 9 kg/anno di ossigeno.

Un albero cattura 9 kg/annui di PM₁₀ (polveri sottili).

Un albero abbatte i rumori.

Il rapporto tra uomo e natura

Produzione CO₂ media cittadino europeo: 10,6 t/anno (considerando tutte le attività: il riscaldamento, il consumo elettrico, i trasporti ecc.).

Un cittadino medio consuma cinque kg d'aria per ogni kg di cibo o acqua.

Perché dobbiamo difendere e salvare i parchi e il terreno agricolo?

Precipitazioni medie annue in Brianza: circa 1.050 mm/anno. La misura è in rapporto ad un mq di terreno agricolo, quindi un mm equivale a un litro d'acqua piovana che si deposita sul terreno agricolo non cementificato/asfaltato.

Ogni mq di terreno asfaltato o cementificato fa sì che l'acqua piovana non penetri negli strati sottostanti per alimentare le falde acquifere.

I dati dimostrano che nonostante l'ottima piovosità in Brianza le falde acquifere si sono abbassate di m 20 negli ultimi 15 anni.

Trasporto pubblico in Brianza: ferrovie ferme al 1800

Ferrovia: Milano - Chiasso, elettrificata, di km 51 - anno di costruzione:1840.

Ferrovia: Milano - Asso, elettrificata, di km 50 - anno di costruzione: 1879.

Ferrovia: Milano - Molteno, non elettrificata binario unico, di km 29 - anno di costruzione:1911.

Ferrovia: Monza - Lecco, elettrificata, di km 37 - anno di costruzione:1873.

Ferrovia: Novara - Seregno, elettrificata, di km 55 - anno di costruzione:1887.

Ferrovia: Seregno - Bergamo, elettrificata binario unico, di km 40 - anno di costruzione:1889.

Totale ferrovie in Brianza km 292.

Totale di strade comunali, provinciali, statali e autostrade che si articolano nella Brianza km 3.528.

Trasporto pubblico su gomma

La Provincia di Monza e della Brianza gestisce attualmente circa 50 linee su gomma per una percorrenza complessiva di circa 12.000.000 bus*km/annuo. L'attuale programmazione dei servizi è stata definita dalla Provincia di Milano: negli scorsi anni ha provveduto all'espletamento delle gare d'appalto. Gli attuali contratti, che rimarranno in vigore sino alla fine del 2014, coprono anche i servizi comunali e di area urbana di competenza del capoluogo Monza, come sottoscritto nell'accordo preliminare alla gara d'appalto provinciale. L'accordo è stato messo poi in discussione e quindi è stato ridimensionato il già scarso servizio di trasporto pubblico. Per il quadrante nord-ovest il contratto di servizio sottoscritto dalla Provincia sarà in vigore fino a tutto il 2017.

Piste ciclabili un miraggio

Oltre a quelle esistenti nei parchi regionali non c'è nessun altro progetto valido per la creazione di una rete di piste tra le città della Brianza.

Per quanto è noto la provincia di MB continua la corsa verso ulteriore consumo del territorio, prevedendo investimenti di nuove strade, di rotonde e altro: gli investimenti programmati già da prima del 2009 sono pari a € 26.662.723,39.

Nel territorio di Monza e Brianza mancano alcuni importanti progetti

- Manca un progetto per liberare la Brianza dagli oltre 300 siti di rifiuti pericolosi
- Manca un piano che preveda l'avvio della strategia rifiuti zero (siamo già multati da parte della Comunità Europea)
- Manca un piano sul ciclo dell'acqua
- Esistono inadempienze nell'applicare le direttive UE in materia di risparmio energetico di tutto il patrimonio edilizio pubblico e privato brianzolo (rischiamo multe pesantissime)
- Manca la programmazione manutentiva ordinaria e straordinaria delle scuole pubbliche di pertinenza della provincia e dei comuni (stanno crollando a pezzi)
- Continuo slittamento del prolungamento della MM2 da Cologno Nord a Trezzo D'Adda
- Manca un progetto di tranvia leggera per collegare Cinisello - Monza - Lissone - Muggiò, utilizzando per esempio la parte superiore al tunnel appena realizzato a Monza

Biagio Catena Cardillo - referente Comitato Beni Comuni di MB