

SPESACCORTA
Gruppo di Acquisto Solidale di Abbiategrasso

Spettabile
Comune di Abbiategrasso
Servizio Urbanistica
Viale Cattaneo, 2
20081 ABBIATEGRASSO (MI)

Abbiategrasso, 17 febbraio 2010

**OSSERVAZIONI AL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DI ABBIATEGRASSO
adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale N. 98 del 15/12/2009**

Il sottoscritto Gruppo di Acquisto Solidale SPESACCORTA di Abbiategrasso, ai sensi della Legge Regionale N. 12 dell'11/03/2005 *Legge per il Governo del Territorio* e s.m.i., con la presente sottopone alla cortese attenzione di codesta Spettabile Amministrazione le proprie OSSERVAZIONI al Piano di Governo del Territorio adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale N. 98 del 15/12/2009.

Breve presentazione del Gruppo di Acquisto Solidale SPESACCORTA

Il Gruppo di Acquisto Solidale SPESACCORTA, appartenente alla Rete dei Gruppi di Acquisto Solidale I FONTANILI, è un gruppo di persone eterogeneo che aggrega più di 50 famiglie abbiatensi, i cui membri provengono da esperienze diverse e vantano competenze diversificate, pur avendo una comune finalità: promuovere una realtà economica attraverso l'acquisto di beni e servizi in un'ottica di consumo critico e consapevole, che tenga conto del rispetto dell'ambiente, dell'attivazione di filiere e circuiti economici locali, degli impatti sociali dei processi di produzione e dell'attenzione alle relazioni dirette ed alla solidarietà.

In questa ottica, desideriamo portare il nostro contributo al processo di costruzione del Piano di Governo del Territorio della Città di Abbiategrasso attraverso le OSSERVAZIONI che seguono, in quanto riteniamo che **PROGETTARE LA CITTA'** debba necessariamente tenere conto di quelli che noi consideriamo valori inalienabili e imprescindibili, primo tra tutti l'obbligo di difesa e salvaguardia del territorio, bene collettivo irriproducibile dal quale dipendono la salute ed il benessere di ogni individuo e della Comunità tutta.

Osservazioni generali

Come ammesso dal Documento stesso (pag. 151 del PdS), il Piano di Governo del Territorio adottato non definisce i dettagli degli interventi e dei piani di attuazione, ma indica unicamente i confini dimensionali dei possibili interventi di trasformazione (la destinazione d'uso e l'estensione od il volume complessivo della trasformazione), rendendo impossibile quantificare i risultati di qualsiasi previsione urbanistica.

Tale impostazione non permette quindi di valutare con esattezza le vere ricadute socio-economiche e ambientali che questo PGT potrebbe comportare e, di conseguenza, cogliere i benefici e i costi di ogni intervento.

Tutto ciò rende molto difficile formulare proposte concrete e critiche fattive. Per giunta molte valutazioni si basano su ricerche e dati eccessivamente datati, se non totalmente assenti, così come su provvedimenti pianificatori di legge ormai anch'essi datati (PUT, Piano Manutenzione del Verde) o assenti (Piano di Illuminazione, Piano Energetico).

SPESACCORTA
Gruppo di Acquisto Solidale di Abbiategrasso

È però molto chiara la volontà di riempire tutti quegli spazi che il vecchio Piano Regolatore destinava alle costruzioni. Troviamo infatti eccessiva la cementificazione di quasi 3 milioni di metri quadri per una cubatura complessiva di 1.300.000 mc. Non concordiamo che la “forma urbis” di Abbiategrasso sia questa, ovvero quella di una città che deve contornarsi di capannoni e centri commerciali asserviti da tangenziali.

La politica territoriale che sembra sottendere questo PGT sembra passiva, di adeguamento alle pressioni esterne, senza una visione chiara del futuro di questa bella città, una politica semplicemente adagiata sui punti di forza che ha ereditato dalla storia e dalla lungimiranza dei fondatori. Tra i pochi interventi previsti, tutti di carattere insediativo o viabilistico tradizionale, non vengono indicate priorità di intervento e meccanismi premiali in funzione di principi verificabili di qualità progettuale.

Per tale motivo riteniamo utile - per il futuro della nostra città – aggiungere al PGT anche il punto di vista delle famiglie che compongono il GAS in quanto portatori di interessi diffusi e generatori di una nuova visione economica e ambientale del territorio.

Documento di Piano (DdP)

L’analisi della **mobilità “dolce”** (ciclisti, pedoni, portatori di handicap ecc.) non è altrettanto approfondita quanto quella riservata alle infrastrutture automobilistiche. Ad esempio mancano rilievi in grado di testimoniare la densità di ciclisti, la frequenza d’uso della bicicletta, i flussi principali, le aree critiche e di conflitto, l’analisi degli incidenti. Si propone di approfondire adeguatamente questa tematica, anche mediante questionari (cosa fatta per gli automobilisti) in modo da costituire una base di conoscenza per pianificare in modo armonico le varie infrastrutture.

Analoga valutazione riserviamo alla tematica del **pendolarismo**: mancano dati, valutazioni, strategie e individuazione dei servizi necessari.

L’**analisi socio-economica** contenuta nel Documento di Piano (DdP, pag. 81) rivela una forte presenza di professionisti, categoria in espansione e che potrebbe contribuire alla nuova crescita economica del territorio. Gli obiettivi di Piano non ne tengono conto mentre crediamo che questo aspetto possa costituire un’alternativa economica all’espansione industriale ancora prospettata nel DdP (pag. 101), perché comporterebbe un investimento sulla conoscenza e sul sapere e non sul consumo di suolo e di territorio. Inoltre l’orientamento verso le attività artigianali e il recupero dei “vecchi mestieri” consentirebbe al comune di non vedere alterata la sua geografia, di mantenere un proprio carattere e magari rappresentare un’alternativa alla produzione pesante di tipo industriale. Potrebbero venire incentivati – economicamente, o fornendo loro spazi – gli scambi con le università di Milano al fine di creare in Abbiategrasso realtà e laboratori che favoriscano la nascita di nuove realtà imprenditoriali (incubatori di start-up, ad esempio nella ricerca e sviluppo nel settore della *green economy*). Nella parte descrittiva si fa riferimento ad un invecchiamento della popolazione, quando le tabelle riportano invece un’incidenza inferiore rispetto a quanto presente sul territorio lombardo e della provincia di Milano. Soprattutto in relazione anche ai nuovi insediamenti occorrerebbe aggiornare queste statistiche per verificare come sia composta realmente la popolazione di Abbiategrasso. Sempre in questa ottica, l’analisi demografica del Piano non prende atto del flusso di giovani coppie provenienti da Milano, fattore che andrebbe considerato attentamente.

Nell’analisi di scenario, tra le **criticità ambientali** (pag. 99) crediamo doveroso aggiungere la presenza di aree da bonificare (in particolare quella dell’ex-inceneritore, e le numerose coperture di amianto), prevedere tra le fonti di inquinamento anche l’eventuale inceneritore, aggiungere come criticità ambientale anche l’inquinamento luminoso in quanto la rete di pubblica illuminazione (compresa quella di recente realizzazione) non è conforme alla L.R. 17/00, e citare l’inadeguatezza ecologica del verde urbano. Nella sezione “mobilità”, crediamo opportuno aggiungere tra le criticità anche l’effetto di barriera urbanistica e ambientale provocato dalle attuali tangenziali (via Dante e via Giotto) e da quelle previste.

SPESACCORTA
Gruppo di Acquisto Solidale di Abbiategrasso

Riscontriamo la **manca**za di **coerenza** tra gli obiettivi di piano enunciati a pag. 101 e la politica di attuazione enunciata sia nel documento di piano che nel piano dei servizi (leggasi ampiezza e destinazione dei sette ambiti di trasformazione). In particolare, se da un lato apprezziamo l'obiettivo di riduzione del consumo di suolo, la tutela del territorio, la qualificazione ambientale e paesaggistica, la realizzazione di opere a basso impatto ambientale (citati a pag. 101 del DdP), troviamo incoerenti e non condivisibili le previsioni della "strada parco", la destinazione a uso industriale dell'area ancora non edificata di Castelletto, l'ampiezza dell'Ambito di Trasformazione Sud-Est in zona industriale, la destinazione commerciale a ridosso del complesso dell'Annunciata, le nuove circonvallazioni e tangenziali che cingeranno la città impedendone di apprezzare la conurbazione storica, le prospettive suggestive dei Navigli, la connessione con la campagna e con il Parco del Ticino.

Tra le potenzialità (punto 7.2) sarebbe utile considerare la presenza del **turismo ciclistico** lungo le alzaie dei Navigli e quello escursionistico lungo il sentiero E1, che comporta anche la presenza di turisti stranieri.

Non reputiamo invece la "strada parco" come un'opportunità (scorretto anche sotto il profilo metodologico di un'analisi SWOT) e quindi si chiede di toglierla da questa sezione.

Al punto 7.3 delle Opportunità si chiede di inserire anche l'introduzione della raccolta differenziata e il potenziamento della rete ciclabile ed escursionistica.

Quanto agli **Ambiti di Trasformazione**, reputiamo molto pericolosi i principi che consentono l'incremento dimensionale degli indici di edificabilità enunciati a pag. 132 e 141: sono estremamente generici, aleatori, non misurabili e incoerenti con gli obiettivi e le strategie del Documento di Piano. La stessa L.R. 12/05 in questi casi chiede definizioni più precise e obiettive. Da parte nostra chiediamo che gli unici meccanismi premiali per i costruttori siano legati a principi di elevata qualità architettonica legati a parametri di performance ambientale, energetica e paesaggistica riconducibili ad es. ai capitoli tipo elaborati dalla provincia di Bolzano o della Provincia di Milano per gli aspetti energetici.

Non comprendiamo anche l'affermazione secondo cui la trasformazione delle aree già destinate a funzioni urbane dal PRG non costituisca una riduzione di consumo di suolo (pag. 129)... un problema di logica o semplicemente uno stratagemma formale?

Confessiamo che è risultata molto difficile anche la comprensione di tutta la prima parte della pagina 135 in cui sembra venga affermata l'inutilità di aree a parco urbano in Abbiategrasso perché la città è già circondata dai campi agricoli... ma speriamo di avere frainteso gli enunciati perché si tratterebbe di una visione davvero miope e disarmante all'interno di uno strumento che deve pianificare il futuro della città con lungimiranza.

Inoltre non condividiamo la destinazione per "**nuove grandi strutture di vendita**" (ovvero centri commerciali) prevista negli ambiti ATS2 e ATS3 (pag. 114) o in qualunque altra zona della città perché le riteniamo inutili a livello economico, sovrabbondanti, perverse per l'effetto di creare nuovo traffico, dannose per la cementificazione di suolo agricolo, la creazione di nuovo inquinamento e la deturpazione visiva (non sono infatti previsti criteri di attenuazione dell'impatto paesaggistico neanche a ridosso del complesso dell'Annunciata). Chiediamo quindi di stralciare tali destinazioni d'uso, anche in nome della coerenza ai principi stessi del PGT (*riduzione del consumo di suolo, tutela della qualità ambientale e paesaggistica*, pag. 101) e della salvaguardia della filiera corta connessa alle produzioni locali e del piccolo commercio di vicinato.

Sulla base delle tabelle proposte nel documento, che seppur datate rappresentano comunque l'unico strumento per valutare il territorio, risulta che il rapporto tra esercizi commerciali (intesi come negozi) ed abitanti sia 1 a 500, quando lo stesso rapporto a livello regionale o della città di Milano è più basso. Tenendo conto che Abbiategrasso non è e non deve diventare un paese dormitorio dell'hinterland milanese, occorrerebbe quindi incentivare queste piccole imprese sia perché favoriscono il radicamento locale degli abitanti, sia per il fatto che costituiscono il tessuto sociale e favoriscono le reti di relazioni positive tra gli abitanti.

SPESACCORTA
Gruppo di Acquisto Solidale di Abbiategrasso

Riguardo al comparto Ovest (ATS1), non si capisce la motivazione tecnica che sottende la necessità della cosiddetta “**strada parco**” se non quella di asservire nuove zone di insediamento residenziale. La ciclabile in affiancamento è solo dichiarata come ipotesi e non viene prescritta in modo perentorio (pag. 116). Non comprendiamo inoltre come il nuovo assetto viario possa limitare fisicamente lo sviluppo dell’urbanizzato (pag. 115). Poiché mancano sufficienti giustificazioni a livello urbanistico e non si definiscono in maniera preventiva e certa i criteri di qualità ambientale e paesaggistica che dovrebbero guidare la progettazione di questa strada, non condividiamo tale intervento – oltretutto molto costoso – e ne chiediamo lo stralcio.

Critica è anche la destinazione delle aree comprese tra via Dante e l’ipotetica nuova strada di **collegamento a Malpensa**, che poi si immetterebbe nella 494 riqualficata verso Vigevano. Riteniamo non accettabile che si dia per scontata la realizzazione di una infrastruttura di tale impatto, nonostante la forte opposizione dei comuni che attraversa. Critichiamo inoltre che tale superstrada segni il confine all’urbanizzazione, includendo una enorme quantità di terreno, attualmente ad uso agricolo, la cui destinazione rimane indefinita.

Reputiamo eccessive le **grandi aree di trasformazione industriale** previste per l’ambito ATS3 e contraddittorie con la definizione di “aree di pregio ambientale legate al sistema delle cascine” prodotta dallo stesso Piano (pag. 136). Così come per l’ATS2, si tratta delle porte di ingresso alla città e non comprendiamo perché si perseveri a consentire l’insediamento di capannoni e centri commerciali a ridosso dei Navigli e a discapito di suolo agricolo, oltretutto a stretto contatto con grandi industrie dimesse. Chiediamo quindi di vincolare le nuove strutture al recupero di quelle esistenti senza consumo di nuovo territorio, senza alcuna possibilità di incremento degli indici di densità per gli esercizi commerciali e industriali.

Rapporto ambientale (RA)

Riteniamo indispensabile che ogni intervento che verrà attuato secondo i successivi Piani di Attuazione, Accordi di Programma, P.I.I. ecc. dovrà essere accompagnato da un’approfondita **Valutazione Ambientale Strategica** da condividere con la cittadinanza, comprensiva della valutazione della alternative - compresa l’”ipotesi zero” - e dell’indicazione puntuale degli interventi di compensazione e di mitigazione ambientale.

Concordiamo con l’analisi che indica come criticità la **pressione insediativa** prevista sull’area Sud-Est con l’elevato rischio di perdere la valenza ecologica di quell’area (pag. 62), così come la debolezza della dotazione di piste ciclabili.

Si chiede di considerare tra le fonti di **inquinamento elettromagnetico** le cabine di trasformazione secondaria (da media a bassa tensione), fonti importanti di campi magnetici a bassa frequenza e che vengono tuttora inserite all’interno dei nuovi fabbricati di grande dimensione. Su questo punto è opportuna una diversa regolamentazione nel Regolamento edilizio. Analogamente si richiede una regolamentazione di tipo paesaggistico delle installazioni di stazioni radio base per la telefonia mobile in centro città affinché tali installazioni non siano visibili dal piano di osservazione stradale.

Chiediamo di includere tra le tipologie di **inquinamento** anche quello **luminoso**, in quanto buona parte della rete di illuminazione pubblica è fuori norma dal punto di vista della sicurezza elettrica ma anche rispetto alla L.R. 17/00, causando spreco energetico e dispersione della luce verso l’alto. Si fa notare anche un errore formale: l’obbligo del Piano di illuminazione vige anche per la città di Abbiategrasso e non esistono deroghe per i comuni all’esterno delle fasce di rispetto dagli osservatori (come invece è riportato a pag. 74).

Appreziamo la segnalazione dell’**area umida** nei pressi della roggia Cardinala e interna alla zona ATS2 e pertanto ne chiediamo la salvaguardia e non la “mitigazione” (la distruzione di un ecosistema è un processo irreversibile e non si può ricostruire artificialmente altrove).

SPESACCORTA
Gruppo di Acquisto Solidale di Abbiategrasso

Piano dei servizi (PdS)

Riteniamo eccessivi i **costi di gestione** della “macchina” comunale, con oltre 400 euro/abitante rispetto ai 27 per i servizi culturali (pag. 74 e 755). In questo senso urge razionalizzare i costi per distribuire maggiori risorse nei servizi che soffrono di carenze croniche (scuole, sport, verde, cultura, housing sociale).

Concordiamo con la rilevata carenza di strutture per le **attività culturali** quali teatri, cinema, (pag. 72) e, aggiungiamo, auditorium musicali e convegnistici, centri civici per le associazioni di volontariato, spazi di aggregazione per giovani e anziani ecc.

Si chiede quindi che nel PGT, che pure prende parzialmente atto di queste criticità, si individuino le strutture esistenti che già potrebbero servire a tal scopo, senza incrementare le costruzioni ex-novo.

Si suggerisce tra l'altro un coordinamento con la struttura del Ciessevi.

Riteniamo datata la ricerca sulla **domanda sociale** (eseguita dall'università Cattolica) in quanto risalente al 2003 e perciò non rappresentativa della situazione attuale di adozione del PGT e tantomeno sufficientemente aggiornata come base previsionale. Occorre ad esempio un aggiornamento che tenga conto dei nuovi flussi di immigrazione, italiana e straniera, su cui analizzare i bisogni di una società che in sette anni è mutata notevolmente. Lo stesso pendolarismo è un fenomeno che non viene affrontato in modo sufficientemente approfondito.

Rispetto a quanto rilevato, aggiungiamo il bisogno di spazi sociali (ad es. per associazioni di volontariato) e una maggior durata di apertura di molti servizi pubblici, tra cui la biblioteca e la piscina. Gli stessi servizi spesso sono difficilmente accessibili da persone con mobilità ridotta e l'intera rete di marciapiedi della città, quando esistenti, non è costruita secondo le norme di abbattimento delle barriere.

I dati relativi al **verde pubblico** risultano datati (2001) e non vengono esplicitati i criteri di valutazione (manca ad es. la definizione del parametro relativo alla densità arborea).

Non concordiamo con il giudizio positivo sulle aree a verde pubblico in quanto lo stesso PGT mostra come unico punto di forza il verde “storico” presente nell'area centrale, mentre il restante risulta distribuito in modo disomogeneo e frammentato con una bassissima densità arborea, scarsa manutenzione, elevata mortalità dei nuovi impianti, uso di specie alloctone (ad es. cipressi), bassa dotazione di arredo, mancanza di aree per cani (urgente per il centro). Si noti che la dotazione procapite di aree verdi fruibili è minore della dotazione procapite di parcheggi (tabella a pag. 44).

Risalta il fatto che la dotazione di verde è minore nelle aree con maggiore densità abitativa, una relazione che invece va assolutamente invertita.

Evidenziamo che nell'unità Castelletto viene individuato un complesso di aree verdi di ridotte dimensioni ma ben conservate (pag. 107) che rischiano di essere penalizzate e sovrasfruttate dalle previsioni del relativo ambito di trasformazione.

In sostanza rileviamo che le aree verdi fruibili di Abbiategrasso non costituiscono un reticolo naturale con funzionalità ecologica (provato dalla bassa biodiversità faunistica e vegetazionale).

Chiediamo maggiori risorse economiche in questo senso, evitando di spendere denaro pubblico nel servizio di vigilanza.

Confermiamo l'inadeguatezza della **piscina**, come dimensionamento, condizioni igieniche, orari di servizio e dotazione attrezzistica.

Manca un'idea di governo della **mobilità alternativa**, prima tra tutte quella su ferro. Non vengono elaborati scenari per incentivare e favorire l'uso dei mezzi pubblici, sfruttare l'opportunità di una stazione ferroviaria a due passi dal centro, intercettare il turismo ciclabile e di navigazione lungo i Navigli prevedendo appositi servizi e spazi.

Nell'analisi dello stato di fatto chiediamo di inserire la mancanza di servizi di mobilità alternativa come il bus su chiamata, servizi di bike-sharing, di car-sharing e di bus pedonali (“pedibus”). Manca un'analisi dei bisogni degli utenti, ciclisti *in primis*. È indispensabile prevedere percorsi protetti intorno alle aree

SPESACCORTA
Gruppo di Acquisto Solidale di Abbiategrasso

scolastiche e lungo le circonvallazioni, con attraversamenti sicuri nelle rotonde o negli incroci. Si potrebbe iniziare ad istituire i bus pedonali per accompagnare i bambini a scuola evitando così gli ingorghi dei veicoli fuori dagli istituti ed educando le nuove generazioni a ridurre l'uso dell'auto.

Segnaliamo l'assenza nel centro di rastrelliere per bici presso i pubblici esercizi di piccole dimensioni e un'adeguata segnaletica orizzontale e verticale. Sono numerose le aree di conflitto tra ciclabili e strade automobilistiche (soprattutto in centro) in cui si creano situazioni molto pericolose per la mancanza di segnaletica dedicata. Evidenziamo che la progettazione dei percorsi ciclabili urbani ed extra-urbani deve seguire criteri specifici per ciascuna tipologia e che la previsione di nuove tangenziali pone un ulteriore ostacolo alla fruizione degli spazi verdi o agricoli periurbani da parte dei ciclisti.

Manca la previsione di corsie preferenziali per i mezzi pubblici, in special modo sulle grandi direttrici che portano a Milano.

Conclusioni

Oltre alle richieste specifiche già enunciate e su cui ci aspettiamo un confronto, sintetizziamo di seguito una serie di richieste che crediamo abbiano la massima priorità per il futuro di Abbiategrasso e dei suoi abitanti:

Ridurre le previsioni di espansione di trasformazione di almeno un terzo utilizzando solo le aree dismesse e la riqualificazione di aree già costruite senza prevedere nuovo consumo di suolo. Ciò è coerente con le stime di sviluppo demografico contenute nel piano e con la previsione di scarsa realizzazione dei diritti volumetrici nel quinquennio di validità del piano (pag. 126 del DdP).

Ridurre del 50% l'area di espansione prevista a Mendosio in quanto non è giustificata dal Piano né giustificabile sotto il profilo della collocazione (a ridosso del Naviglio e in congiunzione con il Parco Agricolo Sud).

Aumentare la previsione di aree di servizi sociali, di aree a verde pubblico (con funzione ricreativa ma anche ecologica).

Progettare in modo coerente agli obiettivi di tipo ambientale, paesaggistico e sociale enunciati nel Documento di Piano.

Chiediamo che il reperimento delle risorse economiche non avvenga tramite la vendita di territorio bensì mediante la **razionalizzazione delle spese gestionali della macchina pubblica** e, soprattutto, la valorizzazione del patrimonio storico, agricolo, ambientale e paesaggistico secondo i criteri ecosostenibili e slow che Abbiategrasso dovrebbe vantare in quanto "città slow" appunto.

Definire in modo certo e trasparente i principi di edificazione sostenibile a livello ambientale, richiamandosi a criteri di qualità oggettivi e verificabili, ad es. secondo sistemi di certificazione ambientale riconosciuti a livello nazionale (CasaKlima, ANAB, ecc.)

Riteniamo troppo vaghi e aggirabili i criteri di incentivazione all'aumento volumetrico.

Chiediamo lo stralcio dei seguenti principi: principio della città compatta, del progetto coordinato, di concorso di più studi di architettura e di qualità architettonica. I restanti devono essere legati a protocolli certi e misurabili, inserendoli in modo vincolante nel PGT.

Sfruttare l'opportunità della filiera corta (evidenziata anche nel Rapporto Ambientale a pag. 65) per incrementare un produzione agricola di qualità, possibilmente secondo principi ecologici, aiutando nel contempo sia i produttori che i consumatori grazie alla definizione di prezzi equi. A questo proposito il Comune dovrebbe predisporre protocolli per la semplificazione della vendita diretta e prevedere spazi comuni per favorire l'attività dei Gruppi d'Acquisto Solidale, realtà in rapido accrescimento.

SPESACCORTA
Gruppo di Acquisto Solidale di Abbiategrasso

Chiediamo che venga effettuata l'**analisi dei flussi pendolari** e delle dinamiche di spostamento, distinta per tipo di utenza (studenti e lavoratori), modalità di trasporto (treno, bus, mezzo privato) e tempo di percorrenza impiegato, al fine di individuare i servizi necessari e/o da implementare nonché le conseguenti strategie da attuare.

Chiediamo che venga previsto il progetto della **mobilità alternativa**, prima tra tutte quella su ferro, con una chiara indicazione circa il futuro della Stazione ferroviaria, la cui ubicazione a pochi passi dal centro garantisce l'elevata fruibilità e qualità del servizio a favore dei cittadini.

Chiediamo che venga ufficializzata l'opportunità di accesso alle decisioni mediante l'utilizzo di **processi partecipativi** che includano tutti i portatori di interesse (cittadini, associazioni, comitati, ecc.), al fine di evitare processi di esclusione di parte della cittadinanza nonché negoziazioni ristrette e poco trasparenti.

Chiediamo di **eliminare la previsione di un inceneritore** (pag. 130 del PdS) in tutto l'ambito comunale perché non è suffragata da alcuna giustificazione tecnica ed economica, oltre che ambientale.

Chiediamo di **stralciare la previsione di grandi aree commerciali** dagli ambiti ATS2 e ATS3, così come la **strada parco** nell'area Ovest e la bretella alla **tangenziale** "Vigevano-Malpensa".

Confidando nell'accoglimento di quanto esposto, rimaniamo in attesa delle dovute controdeduzioni.

Cordialmente,

Il G.A.S. Spesaccorta

Per contatti:

G.A.S. Spesaccorta
retegasfontanili@gmail.com
www.retegasfontanili.it