

# COMUNE DI BRESSANA BOTTARONE

Comunità



Europea



Provincia di Pavia  
Codice Ente 11160

Regione



Lombardia

## Deliberazione originale del CONSIGLIO COMUNALE

N. 11 del Reg.	OGGETTO:
Data 21.04.2009	<b>CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE ED APPROVAZIONE DEFINITIVA DI VARIANTE PARZIALE AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE AI SENSI DELL'ART. 25 DELLA LEGGE REGIONALE 11 MARZO 2005, N.12 PER L'INSEDIAMENTO DI UN NUOVO COMPLESSO PRODUTTIVO PER L'ATTIVITA' DI LOGISTICA .</b>

L'anno duemilanove, il giorno ventuno del mese di aprile alle ore 21.00, nella solita sala delle adunanze si è riunito il Consiglio Comunale regolarmente convocato con avvisi spediti nei modi e termini di legge, in sessione ORDINARIA ed in PRIMA convocazione.

All'appello risultano presenti:

LATELLA EDDY	SI	SACCO' GIANLUCA	NO
FASANI GIORGIO	NO	BOTTAZZI ANTONIO	NO
MILANESI FABIO	SI	TACCONI JESSICA	SI
MORINI ALBERTO	SI	MONTAGNA UMBERTO	SI
BATTISTI GIUSEPPE	SI	ROSSI CLEMENTE	NO
TORELLI GIANNI	SI	MIRACCA GIAN PIETRO	SI
LOMBARDI MARIANO	SI	POLESEL GIANFRANCO	SI
CIADIELLO FELICE	SI	BEVILACQUA VALERIA	SI
MONTAGNA NICOLA	SI		

PRESENTI N. 13

ASSEGNATI N. 17

ASSENTI N. 04

IN CARICA N. 17

Risultato che gli intervenuti sono in numero legale:

Presiede il Signor **Latella Dr. Eddy**, nella sua qualità di Sindaco.....

Partecipa il Segretario Comunale Sig. **Bariani Dott. Roberto**.....La seduta è pubblica.....

Nominati scrutatori i Signori.....

Il Presidente dichiara aperta la discussione sull'argomento in oggetto regolarmente iscritto all'ordine del giorno.

**OGGETTO: CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE ED APPROVAZIONE DEFINITIVA DI VARIANTE PARZIALE AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE AI SENSI DELL'ART. 25 DELLA LEGGE REGIONALE 11 MARZO 2005, N.12 PER L'INSEDIAMENTO DI UN NUOVO COMPLESSO PRODUTTIVO PER L'ATTIVITA' DI LOGISTICA .**

Il Presidente introduce il punto all'ordine del giorno e poi cede la parola all'assessore Morini.

**Morini:** La Variante Parziale al P.R.G. è stata redatta al fine di consentire l'insediamento di un nuovo complesso produttivo per l'attività logistica. Detta attività consiste nel trasferimento di merci, generalmente prodotti finiti, a partire dagli stabilimenti di produzione fino all'utente intermedio o finale, dove le merci arriveranno al polo logistico sia con trasporto tradizionale su gomma che con trasporto ferroviario e saranno stoccate temporaneamente nei magazzini di cui è prevista la costruzione. Successivamente saranno recapitate alla destinazione finale quasi esclusivamente con trasporto su gomma. L'insediamento logistico sarà perciò dotato, in futuro, di raccordo ferroviario in derivazione dalla linea ferroviaria Milano – Genova.

L'ambito oggetto dell'intervento è ubicato nella zona nord-ovest del Comune di Bressana Bottarone in prossimità del confine col Comune di Castelletto di Branduzzo, lungo il tracciato della Strada Provinciale n. 12 "Bressana – confine Alessandrino" che collega l'abitato di Bastida Pancarana con la ex Strada Statale n. 35.

I terreni nei quali è prevista la realizzazione del nuovo polo logistico sono destinati dal PRG vigente del Comune di Bressana Bottarone:

- in parte a "zona D2 – produttiva di espansione" soggetta a Piano Attuativo (P.L.) vigente, la superficie complessiva di detti mappali è pari a mq. 68.842.

- in parte a "zona E1 – Agricola normale", la superficie complessiva di detti mappali è pari a mq. 227.792.

L'ambito destinato a "zona D2 – produttiva di espansione" è stato oggetto di un Piano di Lottizzazione industriale di interesse sovracomunale, approvato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 28.2.2000 in seguito al parere favorevole espresso dalla Giunta Regionale con la nota prot. 1.1999.0044985 del 23.12.1999.

La convenzione di lottizzazione, oltre a regolare i rapporti di carattere urbanistico inerenti l'intervento in progetto, prevede la cessione al Comune di Bressana Bottarone, avvenuta contestualmente alla stipula della convenzione stessa, di alcune aree che fanno parte della "Garzaia della Roggia Torbida", riserva naturale istituita dalla Regione Lombardia ai sensi dell'art. 14 della Legge Regionale 86/1993.

Oltre alla rotatoria posta in corrispondenza dell'accesso all'area del nuovo polo logistico lungo la Strada provinciale n. 12, il soggetto privato attuatore si fa carico di risolvere alcune criticità presenti nel territorio comunale in corrispondenza di due incroci a raso della viabilità Comunale con la ex Strada Statale n. 35 posti rispettivamente all'incrocio con la Via IV Novembre e la Via Roma ed all'incrocio con la Via Gramsci.

Variante 1°: Ai fini dell'individuazione di un unico comparto destinato al nuovo complesso logistico si procede allo stralcio della previsione di un piano attuativo in itinere ed alla sua riclassificazione in una nuova zona urbanistica.

Viene perciò previsto un riassetto dell'area in oggetto, che comporta il cambio di destinazione d'uso da Zona D2: produttiva di espansione – a Zona D2/A: industriale di espansione del polo logistico, per complessivi 66.690 mq.

Variante 1b: Viene perciò previsto un riassetto dell'intero ambito, che comporta il cambio di destinazione d'uso da Zona E1 agricola normale a Zona D2/A: industriale di espansione del polo logistico, per complessivi 224.650 mq.

Variante 1c: L'inserimento della rotatoria nell'incrocio tra la S.P ex S.S. n. 35 e via IV Novembre comporta la variazione urbanistica dell'area interessata dal suo sedime.

Viene perciò previsto un riazzonamento dell'area in oggetto sita a nord della S.P. ex S.S. n. 35, che comporta il cambio di destinazione d'uso da Zona E1 agricola normale a Zona per la viabilità, per complessivi 1.045 mq.

Variante 1d: L'inserimento della rotatoria nell'incrocio tra la S.P. ex S.S. n. 35 e Via IV Novembre comporta la variazione urbanistica dell'area interessata dal suo sedime.

Viene perciò previsto un riazzonamento dell'area in oggetto sita a sud ovest della S.P. ex S.S. n. 35, che comporta il cambio di destinazione d'uso da Zona E2 agricola di rispetto dei centri abitati a Zona per la viabilità.

Variante 1e. L'inserimento della rotatoria nell'incrocio tra la S.P. ex S.S. n. 35 e Via IV Novembre comporta la variazione urbanistica dell'area interessata dal suo sedime.

Viene perciò previsto un riazzonamento dell'area in oggetto sita a sud est della S.P. ex S.S. n. 35, che comporta il cambio di destinazione d'uso da Zona E2 agricola di rispetto dei centri abitati a Zona per la viabilità.

Variante 1f:L'inserimento della rotatoria nell'incrocio tra la S.P. ex S.S. n. 35 e Via Gramsci comporta la variazione urbanistica dell'area interessata dal suo sedime.

Viene perciò previsto un riazzonamento dell'area in oggetto sita a nord della S.P. ex S.S. n. 35, che comporta il cambio di destinazione d'uso da Zona A1 residenziale del centro storico a Zona per la viabilità, per complessivi 480 mq.

Variante 1g: L'inserimento della rotatoria nell'incrocio tra la S.P. ex S.S. n. 35 e Via Gramsci comporta la variazione urbanistica dell'area interessata dal suo sedime.

Viene perciò previsto un riazzonamento dell'area in oggetto sita a sud della S.P. ex S.S. n. 35, che comporta il cambio di destinazione d'uso da Zona B2 residenziale di completamento a bassa densità a Zona per la viabilità.

A seguito dell'individuazione, nelle tavole di P.R.G. di una nuova zona urbanistica, appositamente dedicata alla regolamentazione dell'attività industriale inerente al polo logistico, si procede all'introduzione di un nuovo disposto normativo.

**Presidente:** Per le controdeduzioni alle osservazioni passerei la parola al Responsabile di Servizio Geom. Bonfoco Luigi.

**Tecnico:** Le osservazioni verranno trattate singolarmente, occorre precisare che entrambe non sono pertinenti perché riguardanti il progetto e non la variante allo strumento urbanistico generale.

La prima osservazione è stata presentata dal Consigliere Umberto Montagna rappresentante dal Gruppo Consiliare Insieme, in merito all'affidamento dei lavori a scomputo degli oneri di urbanizzazione. Il Consigliere Umberto Montagna con l'osservazione presentata, richiede che nella bozza di convenzione venga inserito un apposito paragrafo disciplinante le modalità con cui verranno realizzati i lavori di urbanizzazione ai sensi del D.lgs. 163/06.

L'art. 5 della bozza di convenzione riporta questa previsione pertanto ho ritenuto di controdedurre come segue:

Relativamente all'osservazione di cui trattasi si da atto che l'art. 5 comma 1) dello schema di convenzione depositato in data 10.03.2009 P.G. 1705, prevede espressamente che la realizzazione delle opere a scomputo degli oneri verrà eseguita nel rispetto dell'ordinamento vigente al momento dell'esecuzione come allo stato previsto dall'art. 32 comma 1 lettera g) e dell'art. 122 comma 8 del D.lgs. 163/06.

**Montagna U.:** Al di là di una premessa di carattere generale ricordo che in Consiglio Comunale, una delle volte che si parlò di logistica e si discusse di questa questione e delle rotatorie in vigenza dello sportello unico di Broni, a chi fece notare che lo schema convenzione allegato, parlava di due rotatorie a totale carico, dal punto di vista economico, del proponente ed una a scomputo, si rispose che in sede poi di redazione definitiva della convenzione il tutto sarebbe stato a carico del proponente.

L'illustrazione della variante fatta dall'Assessore evidenzia che sarà la ditta a farsi carico di risolvere i problemi di viabilità nel Comune, realizzando le rotatorie. Ciò sembra voler dire che la ditta interverrà, indipendentemente dagli obblighi previsti per legge, anche risolvendo questi problemi.

Devo dire che leggendo la convenzione allegata agli atti, la situazione è completamente diversa, peggiore di quella illustrata la prima volta.

Si parla di tre rotatorie ma due di queste, legate ai problemi di viabilità del Comune, vengono scomutate dagli oneri e realizzate con soldi del Comune. Gli oneri di urbanizzazione sono dovuti all'Amministrazione Comunale. Massimo rispetto per la proposta fatta ma si tratta comunque di un'opera comunale e come tale va considerata. La legislazione attuale prevede che le opere a scomputo degli oneri devono essere realizzate seguendo il codice degli appalti.

Il Geom. Bonfoco sostiene che l'art. 5 della convenzione afferma che la realizzazione delle opere a scomputo degli oneri avverrà nel rispetto dell'ordinamento vigente al momento dell'esecuzione, sempre allo stesso art. 5 si legge che la società VIP Spa "realizzerà a propria cura e spese", a propria cura significa che lo realizza direttamente e a proprie spese che finanzia la spesa.

Anche all'art. 2 si ribadisce che la realizzazione della rotatoria avverrà a cura della società VIP Spa su area del comune. Quello che è certo tenendo conto della legislazione vigente è che questa cosa non è possibile.

Non è possibile che la VIP realizzi direttamente le opere previste in convenzione. Lo si deve fare attraverso una gara ad evidenza pubblica espletata o dal Comune o dalla VIP stessa, quindi i lavori non si possono realizzare direttamente.

Bisogna correggere la convenzione perché se dice a propria cura non significa che le opere a scomputo verranno affidate con gara.

C'è poi una parte che riguarda la progettazione dell'opera. La normativa prevede che in convenzione si debbano prevedere: la modalità di affidamento della progettazione, i tempi di affidamento, la tipologia di progettazione ed i tempi di realizzazione. L'unica cosa che riscontriamo nella convenzione sono i tempi di realizzazione.

L'opinione è che questa convenzione allegata al progetto e su cui mi permetto di eccepire che non possa essere oggetto di osservazioni, perchè non mi risulta che le osservazioni fossero limitate alla variante urbanistica, al contrario nell'avviso di messa a disposizione degli atti si dice che chiunque abbia qualche cosa da dire lo può fare. Tra gli atti c'era la convenzione, respingo il fatto che l'osservazione non sia pertinente.

A nostro avviso la convenzione non è stata stesa nei modi corretti. Stiamo parlando di un'opera pubblica e sarebbe stato opportuno che in allegato ci fosse un capitolato standard cui attenersi.

Le altre cose che chiediamo vengano inserite in convenzione sono una serie di altre situazioni di buon senso non obbligatorie e precisamente:

- il divieto di invitare, nel caso sia l'azienda a indire la gara, società che in qualche modo abbiano un rapporto di controllo o comunque di partecipazione da parte della VIP;
- che venga nominato un responsabile del procedimento, quanto meno in comune accordo di garanzia per l'Amministrazione Comunale, che vigili sul corretto funzionamento e sulla corretta attuazione delle opere;
- se l'aggiudicazione avviene attraverso un ribasso d'asta, la differenza venga comunque versata al Comune;
- che venga allegato un capitolato standard a cui ci si debba attenere.

Siamo convinti, che così com'è, la convenzione non sia in regola con la legislazione vigente.

Mi sarei aspettato maggiori chiarimenti e non semplicemente l'asserzione che ci si atterrà alla legge perché questa affermazione fa poi a pugni con quanto previsto in convenzione, e precisamente che la VIP realizzerà a propria cura e spese le opere a scomputo degli oneri.

Ritengo che questa convenzione possa essere impugnata.

**Tecnico:** Con l'affermazione a propria cura e spese, si vuole dire che la ditta effettuerà la gara per l'affidamento dei lavori relativi alle opere a scomputo degli oneri.

Da quando è intervenuta la modifica al D.lgs. 163/06 ad oggi, abbiamo inviato alla Procura Regionale della Corte dei Conti, organo deputato a valutare la legittimità delle procedure adottate dall'Amministrazione Comunale, ben tre piani di lottizzazione. E' pervenuto un solo rilievo in quanto ci siamo dimenticati di inviare la comunicazione di inizio lavori di un piano di lottizzazione, per il resto la documentazione prodotta è stata ritenuta regolare.

Avuta l'illustrazione dell'Osservazione n. 2690 del 06.04.2009 prodotta dal Gruppo Consiliare Insieme, il Presidente pone in votazione l'accoglimento delle controdeduzioni redatte dal Tecnico Comunale, come da documento qui allegato, cui si fa rinvio

Il Presidente pone ai voti l'Osservazione

### IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTO l'esito della seguente votazione legalmente espressa:

CONSIGLIERI presenti	n. 13
CONSIGLIERI votanti	n. 13
CONSIGLIERI astenuti	n. //
VOTI favorevoli	n. 9
VOTI contrari	n. 4 ( Montagna Umberto – Polesel – Miracca – Bevilacqua)

### DELIBERA

di controdedurre all'osservazione presentata come riportato nella relazione redatta dal Tecnico Comunale allegata alla presente deliberazione sotto la lettera A;

**Presidente:** Passiamo ora ad esaminare la seconda osservazione.

**Tecnico:** La seconda osservazione è pervenuta in data 09/04/2009 protocollo n. 2875 i proponenti sono i consiglieri di minoranza dei Comuni di Bressana Bottarone e di Bastida Pancarana. Vado ora a leggere le controdeduzioni alla seconda osservazione presentata: Relativamente alla necessità di effettuare la VAS per stabilire l'impatto del progetto.

Gli esponenti osservano che sarebbe stato necessario espletare una formale procedura di VAS, perché l'intento sarebbe quello di "spezzettare" un progetto molto più ampio in "più lotti al fine di facilitarne l'approvazione".

L'istruttoria ha al contrario esaurientemente chiarito e documentato che il progetto si limita unicamente ad un nuovo insediamento per la logistica, con esclusione di progettualità e caratteristiche quali-quantitative che possano portare o preludere alla realizzazione di un "interporto" o di un "villaggio merci", la cui fattibilità è peraltro allo stato anche astrattamente preclusa dalle determinazioni fatte acquisire dall'Ente Provinciale, che con delibera GP n. 165 in data 12.06.2008 ha ritirato il precedente parere di massima favorevole in merito al progetto di sviluppo di un interporto da 1.500.000 mq.

La necessità di una formale VAS viene perciò motivata sulla base di dati progettuali sovrabbondanti rispetto a quelli desumibili con oggettività dall'istanza e dai relativi allegati, che evidenziano come l'attuazione del progetto porterà ad un incremento massimo di Slp pari a mq 58'928, in quanto una porzione dell'area era già stata destinata all'edificazione con un PL approvato e convenzionato (la convenzione di lottizzazione è stata stipulata con l'atto del notaio Emilio Muzio in data 23 marzo 2000, repertorio n° 83743/22569, registrato a Voghera il

3 aprile 2000 al n° 575 serie 1 e trascritto a Voghera il 18 aprile 2000 al n° 2820 R.G. e al n° 2127 R.P.).

La normativa ambientale in materia di VAS ha pertanto trovato applicazione con riferimento alle predette ed oggettive caratteristiche insediative, benché sul punto vi sia stata espressa opposizione del privato istante, motivata dall'inapplicabilità delle norme ambientali di riferimento sotto due distinti profili:

- inapplicabilità temporale, in quanto il progetto è stato presentato in data 28.03.2006 e la relativa istruttoria ambientale condotta dalla Regione e dalla Provincia si è favorevolmente conclusa nel maggio-ottobre 2006 (decreto regionale n. 5963/2006 di esclusione dalla VIA e determinazione provinciale di esclusione di incidenze significative sul sito della Garzaia), prima dell'entrata in vigore delle norme statali (D.Lgs. 152/2006, Parte II) e regionali (DCR 351/2007 e DGR 6420/07) in materia di VAS, che fanno salvi i procedimenti autorizzativi già avviati (punto 2 delibera GR 27.12.2007, n. 8/6420);
- inapplicabilità per materia, trattandosi dell'approvazione di un "progetto" di uno specifico intervento, non annoverabile tra i "Piani e Programmi" cui è applicabile la normativa in materia di VAS".

Sebbene il quadro normativo di recepimento della Dir. 2001/42/CEE si sia in effetti compiuto successivamente all'avvio ed all'istruttoria ambientale sul progetto, con delibera della Giunta Comunale n°56 del 27.5.2008 l'Ente ha comunque ritenuto opportuno dare applicazione alla sopravvenuta normativa ambientale, proprio nell'ottica di miglior ponderazione e tutela dei sottesi interessi pubblici evidenziati nelle osservazioni.

In tale ottica è stato aperto il sub procedimento per la verifica di esclusione dalla VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3, D.Lgs. 152/06 e al punto 4.6. degli indirizzi regionali DCR351/2007 e punto 2.2.della DGR 6420/2007, trattandosi di specifico progetto in variante, annoverabile tra le "modifiche minori dei piani e dei programmi" assoggettate a verifica di esclusione.

La procedura ambientale è stata espletata con il contributo dei diversi Enti ed associazioni che hanno partecipato sia in sede di conferenza di verifica sia in sede di audizione del pubblico e si ritiene che la decisione assunta, tenuto conto delle prescrizioni contenute nel decreto di esclusione in data 8.10.2008, sia pienamente rispondente alle funzioni di esame, di verifica e di controllo prescritti dalla normativa. La portata limitata degli stessi impatti è ben evidenziata nella documentazione progettuale e nelle verifiche ambientali effettuate ai vari livelli di competenza istituzionale, che non trascurano la realtà già esistente ed insediata sul territorio, di cui gli allegati di progetto contengono un'analitica descrizione, anche con particolare riguardo alla presenza di altre aziende operanti nel settore della logistica, note e ben evidenziati nelle relazioni allegate al progetto e nelle illustrazioni del progetto più volte avvenute durante le conferenze.

Si ritiene pertanto che le questioni sollevate con l'osservazione in esame siano state compiutamente e correttamente affrontate nel procedimento, della cui adeguatezza sul piano delle vigenti prescrizioni settoriali ha dato atto anche l'Ente Provinciale nella seduta di concertazione tenutasi in data 22.12.2008.

Relativamente all'assunta mancanza di una "programmazione strategica dello sviluppo del territorio", l'evidenziata opportunità di un tavolo di confronto territoriale allargato all'Ente provinciale non solo è condivisibile in linea di principio, ma è stata in concreto attuata nel corso del procedimento, partecipato dall'Ente provinciale in ogni sua fase e sub procedimento, ed in specie:

- in sede di sub procedimento di verifica di incidenza del progetto sul sito "Natura 2000" ex art. 5 DPR 357/97, concluso favorevolmente dall'Ente provinciale con determinazione del Dirigente del Settore preposto n. 1702 del 6.10.2006;
- in sede di conferenza preliminare in data 24.04.2008 e di conferenza dei servizi conclusiva in data 25.02.2009, ove l'Ente ha fatto acquisire il parere favorevole espresso dall'organo di

Giunta con deliberazione n. 20 in data 22.01.2009 in merito alla verifica di compatibilità dell'intervento con il PTCP ed alla conformità con gli aspetti sovracomunali, in conformità al parere espresso dal Dirigente del Settore territorio;

- in sede di concertazione tra Enti ai sensi dell'art. 19 delle NTA del PTCP

Relativamente all'assunta:

- incompatibilità del progetto con la viabilità locale;
- incapacità dell'autostrada Broni-Mortara di risolvere il problema della viabilità locale

L'istruttoria è stata particolarmente attenta all'analisi dei possibili impatti indotti dal traffico veicolare rispetto ai volumi già esistenti, oggetto di esame in sede sia di valutazione ambientale regionale (decreto regionale n. 5963/2006 di esclusione dalla VIA), sia di valutazione provinciale di conformità al PTCP (DGP 20/1653 in data 22.01.2009 e allegata relazione del Settore Territorio in data 15.01.2009), sia di verifica di esclusione dalla VAS (decreto in data 8.10.2008 dell'Autorità competente per la Vas).

All'esito di tale istruttoria, gli Enti hanno univocamente ritenuto la compatibilità dell'incremento di traffico indotto, in considerazione:

- delle opere infrastrutturali viabilistiche previste in progetto, in particolare con la previsione della realizzazione di tre rotatorie, due delle quali (rotatorie A e B) progettate lungo la SP ex S.S. n. 35 in corrispondenza di due intersezioni fra la ex strada statale e importanti vie di accesso al centro urbano; e la terza di collegamento dell'area interessata con la SP n. 12 (rotatoria C);
- dell'avvenuta contrattualizzazione, da parte di Infrastrutture Lombarde SpA (con convenzione sottoscritta in data 23 giugno 2006) della progettazione e realizzazione della nuova autostrada regionale Broni-Pavia-Mortara, collegata alla ex SS 35 dal nuovo raccordo di Bressana Bottarone, che, dal punto di vista infrastrutturale, collegherà il nuovo insediamento ai sistemi di grande comunicazione regionale e nazionale. Il cronoprogramma allegato al progetto preliminare già approvato con DGR 4 maggio 2007, n. 8/4659 prevede l'inizio dei lavori entro il 2010 e tempistiche di ultimazione lavori e apertura al traffico in linea con le tempistiche di insediamento e di operatività dell'insediamento per la logistica.

Ciò detto, non è invece condivisibile quanto osservato in ordine all'incapacità della realizzanda autostrada di risolvere il problema della viabilità locale, considerato che, per quanto rilevato da tutti gli Enti nel corso del procedimento e per ragioni che sono di tutta evidenza, l'opera infrastrutturale è funzionalmente destinata ad assorbire buona parte del traffico locale diretto verso Pavia e verso l'autostrada A7 in direzione di Milano, risolvendo le problematiche connesse ai volumi già esistenti.

Quanto alle ulteriori argomentazioni:

- in merito al traffico lungo la SP12, si rileva che il volume di traffico diretto agli attuali insediamenti Log Service e dal Gruppo VIP è in sé trascurabile ed è comunque significativamente inferiore rispetto alla capacità della strada;
- in merito al traffico lungo la S.P. ex S.S. 35, non c'è motivo di dubitare di quanto dichiarato nello studio del sistema viabilistico allegato al progetto in ordine all'uso prevalente della tratta di ex SS 35 tra Bressana Bottarone e Casteggio. La circostanza, oltre ad aver formato oggetto di molteplici chiarimenti in sede procedimentale da parte della Ditta istante, trova ragionevole conferma dalla movimentazione del traffico generata dall'insediamento già operativo e gestito dal medesimo Gruppo VIP, ove le merci giungono esclusivamente tramite l'Autostrada A21(Uscita di Casteggio).

Relativamente alla sottostima del traffico previsto, si argomenta ancora sulla base di un ipotetico interporto, e dunque sulla base di realtà diverse e sovrabbondanti rispetto a quelle che andrebbero in concreto ad insediarsi. Le osservazioni sulla possibile correlazione tra la superficie coperta dell'insediamento ed il numero di ulteriori mezzi pesanti in transito non sono comunque conferenti e significative, in quanto si basano genericamente sulla media dei

dati relativi a magazzini di superficie coperta > 5000 mq presenti in Lombardia, senza tenere conto delle specifiche attività in corso nei magazzini stessi e dell'assimilabilità a quelle cui è specificamente destinato l'insediamento logistico in esame. Il dato più realistico è invece quello legato al traffico indotto dall'insediamento logistico già insediato e gestito sul territorio dal Gruppo VIP, che produce volumi di traffico rilevati e certi, già evidenziati in poco più di trenta autotreni al giorno; oltre ai dati indicati nell'apposito studio redatto da NUS srl sulla base di dati di movimentazione delle merci desunti dalla citata letteratura di settore. Si ricorda inoltre che, anche ipotizzando un aumento della quantità di merce movimentata per superficie coperta, fino a 15 kg/mq al giorno, il numero di mezzi pesanti non aumenterebbe che di poche unità; sembra quindi oggettivamente inattendibile l'indicazione di 700 mezzi/giorno transitanti riportato nella osservazione.

Relativamente al "considerevole aumento dell'inquinamento dell'aria", giova ricordare che nel procedimento è stato acquisito il parere favorevole dell'ARPA Lombardia preposta alla valutazione di eventuali impatti atmosferici, che non ha rilevato impatti significativi né critici.

In ogni caso, nell'osservazione proposta il problema viene affrontato ad un livello di macroregione che è incongruente con la realtà locale, anche tenendo conto che il rilevamento del PM10 in Oltrepò pavese (ad es. centralina mobile a Stradella città, in prossimità della ex SS n°10) indica dati del tutto diversi da quelli prospettati per le grandi città nell'osservazione e comunque ben al di sotto delle soglie limite ammesse dalla legislazione vigente. Ferma anche restando l'esiguità del volume di traffico indotto dall'insediamento, che nell'osservazione viene del tutto trascurata.

Relativamente alla necessità della VIA per stabilire l'impatto ambientale, si rammenta che la problematica è stata sottoposta all'esame della Regione Lombardia che con decreto della Direzione Generale Territorio ed Urbanistica n. 5963 del 29.05.2006 si è favorevolmente espressa all'esito della procedura di verifica di compatibilità ambientale ai sensi del DPR 12.04.1996, con contestuale esclusione con prescrizioni dalla procedura di VIA.

Fermo restando che le conclusioni cui è giunta la Regione Lombardia nell'espletata procedura non sono contestabili in questa sede, preme comunque ribadire la completezza dell'istruttoria regionale anche in ordine alla presenza di "aree di interesse naturalistico" ubicate in prossimità del nuovo insediamento.

Tali aree sono ben evidenziate nella documentazione allegata al Progetto e in particolare nella tavola "UA2 – Strumenti sovraordinati" dove si riportano gli estratti del PRG e del PTCP vigenti.

Analogamente, tali aree sono ben evidenziate nel "Rapporto di impatto ambientale" presentato ai fini della procedura di verifica avanti la Regione Lombardia, che ha tuttavia accertato la compatibilità dell'intervento rispetto agli ecosistemi presenti.

Il Rapporto Ambientale redatto per la procedura di Verifica di VIA e lo Studio ai fini della Valutazione di Incidenza hanno ben definito la presenza di aree di potenziale interesse naturalistico nelle vicinanze dell'area di intervento.

Sempre da tali elaborati (documentazione fotografica e descrittiva) si può osservare come la localizzazione dell'intervento non induca ad un loro consumo né ad interferenze con elementi di connettività ecologica, assenti in questo ambito.

La compresenza di interventi mitigativi proposti dal progetto, delle prescrizioni regionali e provinciali per attuare un nuovo assetto naturalistico nelle aree attigue all'intervento, nonché la decisione di associare al SUAP specifiche azioni di mitigazione e compensazione ambientale aggiuntive al progetto originario, possono anzi rappresentare un'occasione per la definizione di una nuova dotazione ecosistemica dell'area, che possa collegare funzionalmente le aree evidenziate, definendo e strutturando una reale rete ecologica locale.

Relativamente all'"aumento del consumo di suolo e del rischio idrogeologico"

Per quanto riguarda il rischio idrogeologico, si fa presente che lo studio geologico allegato al progetto e lo studio geologico allegato allo strumento urbanistico vigente del comune di

Bressana Bottarone, non evidenziano particolari rischi o criticità dal punto di vista geologico. Si ravvisa anche che la figura indicata nell'osservazione riguarda il "grado di idoneità del territorio ad accogliere insediamenti a rischio ambientale", mentre l'insediamento in progetto non è classificato tra quelli a rischio ambientale.

Per quanto riguarda il consumo di suolo, si rileva:

- la superficie lorda di pavimento in progetto, pari a 98.022,90 mq, è comprensiva di quanto già edificabile sulla base della convenzione di lottizzazione di cui all'atto del notaio Emilio Muzio in data 23 marzo 2000, sicchè l'attuazione del progetto porta ad un incremento di Slp pari a mq 58'928;
- l'indice di utilizzazione territoriale Ut per la zona oggetto di trasformazione urbanistica è quindi pari a 0,258 mq/mq, notevolmente inferiore a quello delle altre zone produttive del PRG (circa la metà). Questo perché nel progetto è prevista un'ampia porzione di area (oltre 78'000 mq) da destinare a verde, con funzione di compensazione e mitigazione ambientale, che, per quanto accertato dalla Regione in sede di valutazione di compatibilità ambientale, svolgono un importante ruolo nella realizzazione delle reti ecologiche finalizzate al miglioramento ambientale e costituiscono un importante elemento di continuità con il paesaggio circostante, con conseguente minimizzazione dell'influenza dell'intervento dal punto di vista percettivo ed ecologico ambientale.

Relativamente alla "contrarietà della maggioranza della popolazione"

Il procedimento ha garantito la costante partecipazione degli Enti e del pubblico interessato, che hanno fatto acquisire pareri ed osservazioni che l'Ente ha tenuto presenti ai fini delle determinazioni conclusive del procedimento, per quanto acclarato dai verbali delle conferenze dei servizi e dal decreto di esclusione dalla VAS.

Relativamente allo "sviluppo sostenibile"

Le indicazioni di principio richiamate nelle osservazioni a proposito dello "sviluppo sostenibile" sono state tradotte in precetti e indirizzi regionali in materia di valutazione ambientale strategica, che hanno trovato puntuale applicazione nel procedimento, ancorchè sopravvenute alla presentazione del progetto ed alla conclusione della relativa istruttoria ambientale. La sostenibilità del progetto è dunque stata puntualmente e motivatamente accertata all'esito del procedimento di esclusione dalla VAS, sulla base dei criteri di sostenibilità indicati dalla normativa e riportati al paragrafo 3.2. e segg. del "Documento di Sintesi", in coerenza con quanto già accertato nelle ulteriori procedure ambientali espletate sul progetto dalla Regione e della Provincia.

Relativamente alla "mancanza di chiarezza sui piani di sviluppo della VIP SpA"

I dubbi sollevati sull'affidabilità del progetto industriale del privato sono superati dal contestuale ed indubitabile riconoscimento dal fatto che la società ha sempre svolto e continui a svolgere un ruolo importante e significativo per lo sviluppo economico locale e l'occupazione, che l'Ente non può seriamente non apprezzare, vista anche la nota congiuntura economica.

Non sono ovviamente pertinenti le ulteriori considerazioni su ipotesi di riconversione del progetto, attenendo la libertà di iniziativa economica che non è nella disponibilità dell'Ente.

**Bevilacqua:** Mi associo a quanto detto dal Consigliere Umberto Montagna considerando che i soggetti che hanno presentato le osservazioni le abbiano ritenute pertinenti ed appropriate. Per quanto riguarda le controdeduzioni alle osservazioni presentate dai Consiglieri di minoranza di Bressana e Bastida, cercherò di illustrarle nel miglior modo possibile.

Queste controdeduzioni, ancora una volta seguono, da una parte una logica di decontestualizzazione del progetto, dall'altra, mi sembra di evidenziare qualcosa di più grave in quanto non si tiene conto di quelli che sono gli interessi pubblici della collettività.

Perché si continua a decontestualizzare il progetto?

Primo punto: La VAS era necessaria per stabilire l'impatto in una zona dove esistono già 250 mila mq. di logistica. Se questa logistica fosse stata costruita in una pianura del Sud America dove null'altro poteva esserci, ci possono state anche questi, purtroppo non siamo in un'area così ampia ma nella pianura padana già sufficientemente inquinata, siamo nel territorio di Bressana Bottarone dove esistono già 250 mila mq. di logistica. Aggiungere a questi altri metri quadri di logistica diventa veramente improponibile. E' qui che si dice la VAS doveva essere fatta. Non riteniamo corretto questo modo di procedere, continuare a decontestualizzare, continuare a trattare questo intervento come se fosse isolato in una immensa pianura. E' un intervento che si va a collocare all'interno di un'area circondata da logistiche. La VAS doveva analizzare e capire questo.

Ho di fronte a me due medici, i medici quando intervengono su di un paziente immagino applichino quella che si chiama "anamnesi"; cioè un'indagine clinica del paziente per ricostruire il suo contesto, le malattie e tutto l'insieme per cercare di capire in che modo intervenire.

**Presidente:** Dottoressa esprima il concetto.

**Bevilacqua:** Se vuoi leggo anch'io queste quaranta pagine e credo di averne il diritto, penso che le persone che hanno firmato, (sono state raccolte 1.400 firme contro questo progetto di logistica), abbiano il diritto di sentire, ascoltare e di capire.

**Presidente:** logistica ed interporto.

**Bevilacqua:** 250 mila mq. di struttura di logistica

**Presidente:** Non volevo intervenire, ma 250 mila mq. di struttura di logistica a Bressana non ci sono, al massimo si arriva a 150 mila mq.

**Bevilacqua:** Luigino puoi confermarmi che sono solo 150 mila?

**Tecnico:** Sono meno di 150 mila mq.

**Bevilacqua:** Per quanto riguarda il passaggio dei camion, a supporto delle osservazioni sono state fatte delle analisi; il progetto di logistica presentato prevede 30 camion al giorno e una movimentazione di 10 kg./mq. Dall'analisi che è stata fatta su 50 logistiche simili a quella di Bressana, risulta una movimentazione di 15 Kg./mq. e i camion non sono 30 al giorno, ma molti di più. Non solo, non ci si è accontentati, è stata fatta una verifica sulle logistiche già esistenti, ad esempio Log Service, dei camion in entrata ed in uscita in una settimana del mese di giugno.

I camion in entrata e in uscita stante i dati rilevati dovrebbero essere tra i trecento e quattrocento, non trenta camion al giorno ma trecento-quattrocento al giorno.

Procedendo quindi, la VAS era necessaria, ma non si capisce il motivo per il quale si sia dato avvio alla procedura di esclusione della VAS. Sarebbe stato molto meglio, per garantire l'interesse pubblico dare avvio alla VAS.

**Presidente:** Ti prego di essere sintetica, è giusto parlare ma non abbiamo intenzione di rimanere ore in consiglio comunale.

**Bevilacqua:** Posso anche chiudere il mio intervento dicendo che ne prendo atto. Non si vuole assolutamente discutere.

**Presidente:** Sono tre anni che stiamo discutendo di questo argomento e mi sembra che abbiamo sempre lasciato parlare tutti quanti. C'è ben poco da aggiungere a tutto quello che abbiamo detto. Il mio era solamente un invito ad essere più celeri nell'esposizione.

**Bevilacqua:** Relativamente all'incompatibilità del progetto con la viabilità locale, l'incapacità dell'autostrada Broni-Mortara di risolvere il problema della viabilità locale: prima si è parlato delle rotonde che si devono costruire, non mi si venga a dire che tre rotonde risolvono il problema della viabilità locale. Serviranno a far fluire meglio l'attuale traffico, ma nulla di più. Qui si dice che l'autostrada Broni-Mortara potrà assolvere pienamente i problemi del traffico locale. Intanto l'autostrada non mi risulta che stia rispettando il crono programma dei lavori. Era prevista per il 2010 ma a quanto sembra lo stato dei fatti ha ritardato molto il lavoro.

Quindi ammettendo che debba essere costruita non se ne parlerà prima del 2011 perché manca ancora la conferma della progettazione esecutiva e quella definitiva senza dimenticare che ci sono ricorsi al TAR in corso.

Se questa sera viene approvata la variante di piano, la VIP potrà procedere a costruire in tempi brevissimi, mentre l'autostrada è al di là da venire. Non diciamo che l'autostrada è la risoluzione del problema del traffico.

Relativamente alla sottostima del traffico previsto ha già risposto prima; noi riteniamo che siano almeno 300-400 camion al giorno.

Riguardo al considerevole aumento dell'inquinamento dell'aria: anche qui manca la contestualizzazione non è l'unica logistica, ma questo intervento viene a localizzarsi nella pianura padana, già di per sé ad alto tasso di inquinamento. Anche qui era necessaria la VAS proprio per capire l'influenza che questa struttura potrà determinare. Relativamente alla necessità della VIA per stabilire l'impatto ambientale; in queste osservazioni si dice solo che l'aumento dell'inquinamento dell'aria sarà notevole ma non si è tenuto conto di quanto, la Sezione Pavese di Italia Nostra, aveva inviato rispetto alla presenza di un bosco naturale in un'area umida, limitrofo alla futura logistica.

Per chiudere relativamente alla contrarietà della maggioranza della popolazione non posso fare altro che ribadire quanto detto prima.

Ci sono state 1414 firme raccolte contro questo progetto di logistica, non dimentichiamo che in sede di conferenza di servizi ci sono stati i Comuni di Cava Manara, Pinarolo e Castelletto che hanno espresso voto contrario.

**Presidente:** Ci sono stati anche tutti gli altri Comuni che hanno votato in modo favorevole, che sono la maggior parte. I 1400 cittadini di Bressana hanno firmato per logistica ed interporto.

C'è sempre stata la massima coerenza di questa Amministrazione: quanto si parlava di interporto ci siamo fermati. Tanto è vero che siamo qui a discutere di un progetto di logistica come ci era stato presentato all'origine e che andava bene a tutti. Ci siamo fermati per due anni fino a quando è stata ritirata la delibera con la quale si manifestava un interesse per un'eventuale interporto a Bressana Bottarone. Quando si è ritornati a ragionare esclusivamente di logistica siamo andati avanti fino ad arrivare a questa sera.

Il progetto è partito nel 2006, non abbiamo fatto le cose in fretta, ci abbiamo messo tutto il tempo necessario. Questa è la coerenza che ha contraddistinto la nostra Amministrazione.

E' legittimo pensarla in modo diverso, abbiamo dato spazio a tutti, e tutti hanno potuto esprimere il proprio pensiero. Questo progetto, che ci è stato presentato nel 2006 in tempi completamente diversi, ritorna oggi sul nostro tavolo per essere votato, con i tempi completamente cambiati, ma ci sono ancora imprenditori seri che vogliono investire sul nostro territorio in momenti di gravissima crisi.

Questo per noi significa sviluppo, che può anche non essere il massimo, però è sempre uno sviluppo; sono circa un milione di euro che entrano nelle casse del Comune di Bressana Bottarone indipendentemente che si costruisca la logistica. Vi è poi un intervento che supera il milione di euro per la realizzazione delle tre rotatorie, è vero quello che diceva il Consigliere Umberto Montagna che due sono a scomputo, ma se non c'era il progetto di logistica non avremmo introitato gli oneri di urbanizzazione.

Abbiamo sempre detto che indipendentemente dalla logistica, le due rotatorie in corrispondenza degli attraversamenti di Argine e Castelletto sono indispensabili. Non essendo in discussione non vado a citare tutti i benefici che ci porta questa convenzione, per non parlare degli oneri che si sono centuplicati rispetto a quando è stato presentato il progetto che comunque gli imprenditori hanno accettato, proseguendo nel loro impegno.

In momenti di particolare crisi come questo, è un bene che arrivino sul nostro territorio persone che vogliono investire.

**Polesel:** In merito alle ultime affermazioni del Sindaco, in momenti come questo, i posti di lavoro sono ben accetti. Per lavoro tutti i giorni passo davanti all'ex zuccherificio di Casei e nonostante le temperature avverse di questa settimana ho sempre visto delle persone a presidiare lo zuccherificio che ormai non c'è più. Per quanto poi riguarda i posti di lavoro di questo insediamento, secondo me, c'è stato un ricatto pesante. Vi ricordo poi la questione legata alla SERIT, società legata alla VIP dove si diceva che se non si fosse realizzata la logistica anche i dipendenti della SERIT avrebbero perso il posto di lavoro.

Qualcuno ha suggerito di convertire i capannoni di Bastida invece di realizzarli a Bottarone.

Vado alla VIP tre volte alla settimana per lavoro ed ho visto sorgere un capannone a fianco di quelli esistenti per cui, o hanno bleffato o come dice la Marcegaglia la crisi è risolta e possiamo tornare a lavorare tranquillamente.

Vorrei sapere qual è il settore che tira in questo momento, si parla tanto di crisi e molte fabbriche chiudono, vorrei sapere cosa mettono in quei container.

In merito ai 250 mila mq. di cui diceva prima il Consigliere Bevilacqua: abito a Bottarone e da quando hanno costruito la bretella stradale va decisamente meglio, però sono circondato da capannoni. La frazione è circondata da capannoni e quindi non posso più essere d'accordo su investimenti di questo tipo.

Per quanto riguarda la viabilità, è vero quello che diceva il Consigliere Bevilacqua, l'autostrada Broni-Mortara, ammesso che si faccia, non risolve i problemi. Faccio l'autista di professione, se esco dal polo logistico di Bottarone e devo andare a Milano non vado a Verrua a prendere l'autostrada.

Se viene realizzato un insediamento di questo tipo a Bottarone, tenendo conto della realtà produttiva che c'è a Milano, gli automezzi in uscita da Bottarone che devono andare in quella direzione non prenderanno l'autostrada a Verrua per andare verso Pavia, ma svolteranno sul ponte del Po verso Tre Re, quindi non possiamo dire che tutto il traffico sarà diretto al casello dell'autostrada perché è impensabile. I camion passeranno ancora sul ponte del Po esistente e in mezzo a Tre Re.

**Presidente:** Il problema di Tre Re non credo sia legato allo sviluppo di Bressana

**Polesel:** Per quanto riguarda lo sviluppo del traffico su rotaia sono molto pessimista, per me diventa difficile credere che ci sarà uno sviluppo di questo tipo di trasporto. A Bressana abbiamo un esempio lampante, sono ormai cinque anni che non vedo un treno entrare alla Log Service. Sono molto pessimista soprattutto per i servizi offerti dalle ferrovie italiane, in questo momento ci si vanta di essere competitivi con l'aereo, tratto Milano-Roma in tre ore, quando poi un pendolare bressanese impiega lo stesso tempo per andare a lavorare a Milano.

Do per scontato l'esito di questa votazione. Visto come si è conclusa la conferenza dei servizi, sono deluso che si arrivi ad una votazione all'ultimo consiglio utile. Il problema importante di questa variante allo strumento urbanistico è il passaggio abbastanza consistente di un terreno da agricolo a produttivo, che vale la pena valutare attentamente.

Sono un po' deluso perché mi sento di affermare che è stata persa una battaglia. Personalmente ho fornito un piccolissimo apporto, però ci sono alcuni amici che hanno dato veramente tanto per questa cosa: volantaggio, manifestazioni, presidi e raccolta firme. Confido, comunque, che non tutti siano d'accordo sulla necessità di questo consumo di territorio. Anche se è vero che le logistiche servono, vanno comunque pianificate e la Provincia di Pavia, per quanto riguarda la logistica di Bressana ha preso una posizione che non ha preso per altre. Ancora adesso manca una pianificazione, nonostante le affermazioni fatte dal Presidente Poma.

Siccome confido che non tutti i consiglieri di Bressana siano d'accordo, al di là dei consiglieri di minoranza che hanno già dimostrato la loro contrarietà, se il regolamento lo prevede chiedo che la variante al piano regolatore venga votata per appello nominale.

**Presidente:** E' stata portata all'ultimo consiglio comunale a causa dei tempi dell'iter amministrativo della pratica che non ci hanno permesso di presentarla prima.

Non sarà il massimo dello sviluppo ma è quello che in questi anni ha permesso al Comune di garantire determinati servizi, di non aumentare le tasse, di realizzare tutta una serie di cose portate a termine. Per non parlare poi dell'introito che c'è stato con l'insediamento della logistica, dei posti di lavoro e di un indotto generale che si è creato negli ultimi anni a Bressana. Chiunque può constatare quello che ho appena detto, poi può essere d'accordo o meno su questo tipo di sviluppo.

Avuta l'illustrazione dell'Osservazione n. 2875 del 09.04.2009 prodotta dal Gruppo Consiliare di Minoranza del Comune di Bressana Bottarone e Gruppo Consiliare di Minoranza del Comune di Bastida Pancarana, il Presidente pone in votazione l'accoglimento delle controdeduzioni redatte dal Tecnico Comunale , come da documento qui allegato, cui si fa rinvio

## IL CONSIGLIO COMUNALE

**VISTO** l'esito della seguente votazione legalmente espressa:

CONSIGLIERI presenti	n. 13
CONSIGLIERI votanti	n. 13
CONSIGLIERI astenuti	n. //
VOTI favorevoli	n. 9
VOTI contrari	n. 4 ( Montagna Umberto – Poleisel – Miracca – Bevilacqua)

## DELIBERA

di controdedurre all'osservazione presentata come riportato nella relazione redatta dal Tecnico Comunale allegata alla presente deliberazione sotto la lettera A;

Terminato l'esame delle osservazioni presentate il Presidente pone in votazione l'approvazione definitiva della Variante parziale al vigente Piano Regolatore Generale precisando che non c'è nessun motivo di votare la variante allo strumento urbanistico per appello nominale in quanto questa maggioranza ha dimostrato, negli anni, di essere compatta.

## IL CONSIGLIO COMUNALE

### **Premesso:**

- che il Comune di Bressana Bottarone è dotato di Piano Regolatore Generale vigente, approvato dal Consiglio Comunale con proprio atto n. 15 del 26.04.2005;
- che il PRG è stato oggetto di Variante parziale ai sensi della L.R. 23.06.1997 n. 23 approvato dal Consiglio Comunale con proprio atto n. 62 del 21.12.2005;

**Rammentato** che l'art. 25 comma 1 della Legge Regionale n. 12 del 11 marzo 2005 dispone che i Comuni possono procedere all'approvazione di progetti in variante ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 20 ottobre 1998, n.447;

**Vista** la Determina del responsabile del servizio Tecnico n. 91 del 03.03.2009 con la quale veniva adottata la variante di cui trattasi;

**Dato atto** che la suddetta determinazione di adozione della Variante Parziale al P.R.G. vigente, esecutiva nelle forme di legge è stata depositata presso la segreteria comunale unitamente a tutti gli elaborati con avviso affisso all'albo pretorio e pubblicata sul sito istituzionale del Comune di Bressana Bottarone e sul quotidiano "La Provincia Pavese" a far tempo dal 11.03.2009;

**Dato atto** inoltre che il deposito della variante ai sensi dell'art. 97, comma 4 della L.R. 12/2005 e s.m. e i. era stabilito in giorni quindici e precisamente dal medesimo giorno di affissione all'albo pretorio; il periodo di presentazione delle osservazioni, stabilito per successivi giorni quindici scadeva il 09.04.2009;

**Considerato** che nei quindici giorni successivi al deposito sono state presentate n. 2 osservazioni e precisamente :

- Osservazione n. 2690 del 06.04.2009 prodotta da Gruppo Consigliare Insieme che alla presente si allega quale parte integrante e sostanziale,
- Osservazione n. 2875 del 09.04.2009 prodotta da Gruppo Consigliare di Minoranza del Comune di Bressana Bottarone e Gruppo Consigliare di Minoranza del Comune di Bastida Pancarana che alla presente si allega quale parte integrante e sostanziale ;
- che non sono pervenute osservazioni fuori termine;

**Visto** l'esito delle votazioni sull'esame delle osservazioni presentate, come sopra riportate;

**Visto** l'atto unilaterale d'obbligo di cui art. 97 comma 5 bis della L.R. 12/2005 pervenuto in data 17.04.2009 P.G. n. 3396 e sottoscritto dal proponente;

**Vista** la Legge Regionale n. 12 del 11.03.2005;

**Visto** lo Statuto Comunale;

**Visto** il Decreto Legislativo 18.08.2000, n. 267 "Testo unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali;

**Visto** l' allegato parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica , espresso dal responsabile ai sensi dell'art. 49 del D.Lgvo 267/2000;

**Ritenuto** procedere in merito;

VISTO l'esito della seguente votazione legalmente espressa:

CONSIGLIERI presenti	n. 13
CONSIGLIERI votanti	n. 13
CONSIGLIERI astenuti	n. //
VOTI favorevoli	n. 9
VOTI contrari	n. 4 ( Montagna Umberto – Polesel – Miracca – Bevilacqua)

## **DELIBERA**

**per tutto quanto in narrativa premesso e che qui si intende integralmente riportato:**

=====

C.C. N. 11 DEL 21.04.2009

**1. di approvare** in via definitiva, al fine di adeguare lo strumento di programmazione urbanistica al progetto per l'insediamento di un nuovo complesso produttivo per l'attività di logistica, la Variante al vigente Piano Regolatore Generale, adottata giusta determinazione del Responsabile del Servizio tecnico n. 91 del 03.03.2009, composta dagli elaborati tecnici e grafici ivi elencanti redatti dall'arch. Fabrizio Sisti (compresa la scheda informativa di cui al comma 3 dell'art.2 l.r. 23/1997) nel testo definitivo a seguito dell'esame delle osservazioni presentate;

**2. di disporre**, ad intervenuta esecutività del presente atto, il deposito della Variante presso la segreteria comunale, e la pubblicazione sul BURL di idoneo avviso di deposito (prima della pubblicazione, viene trasmessa alla Regione copia autentica della presente deliberazione e dei relativi elaborati tecnici, unitamente alla dichiarazione del segretario comunale attestante l'avvenuta affissione all'Albo pretorio dell'avviso di deposito della variante e l'avvenuta trasmissione alla provincia territorialmente competente di copia autentica della deliberazione di approvazione e degli elaborati tecnici della variante); l'efficacia della variante decorre dalla data di pubblicazione dell'avviso di deposito sul B.U.R.L.

**3. di demandare** al Responsabile del Servizio Ambiente e Territorio la puntuale verifica di quanto previsto dall'attuale legislazione vigente in materia di esecuzione delle opere di urbanizzazione a scomputo oneri di cui D.lgs. 163/2006, art. 32, comma 1, lettera g) .

=====

C.C. N. 11 DEL 21.04.2009

## COMUNE DI BRESSANA BOTTARONE

Comunità



Europea



Provincia di Pavia  
Codice Ente 11160

Regione



Lombar  
dia

### CONTRODEDUZIONI “ ALLEGATO A “

**Osservazione pervenuta il 6.4.2009, P.G. 2009 - Proponenti:  
Gruppo consiglia re “ INSIEME “**

**Relativamente alla osservazione di cui trattasi,** \_si da atto che l’art. 5, comma 1 dello Schema di Convenzione depositata in data 10.03.2009, P.G. 1705 prevede espressamente che la realizzazione delle opere a scomputo degli oneri verrà eseguita nel rispetto dell’ordinamento vigente al momento dell’ esecuzione come allo stato previsto dall’ art. 32, comma 1, lettega g) e art. 122, comma 8 del D.Lgs. 163/2006;

**Osservazione pervenuta il 9.4.2009, P.G. 2875 - Proponenti:  
Consiglieri comunali del gruppo di minoranza di Bressana Bottarone  
Consiglieri comunali del gruppo di minoranza di Bastida Pancarana**

**Relativamente alla necessità di effettuare la VAS per stabilire l’impatto del progetto.**

Gli esponenti osservano che sarebbe stato necessario espletare una formale procedura di VAS, perché l’intento sarebbe quello di “spezzettare” un progetto molto più ampio in “più lotti al fine di facilitarne l’approvazione”.

L’istruttoria ha al contrario esaurientemente chiarito e documentato che il progetto si limita unicamente ad un nuovo insediamento per la logistica, con esclusione di progettualità e caratteristiche qualitative che possano portare o preludere alla realizzazione di un “interporto” o di un “villaggio merci”, la cui fattibilità è peraltro allo stato anche astrattamente preclusa dalle determinazioni fatte acquisire dall’Ente Provinciale, che con delibera GP n. 165 in data 12.06.2008 ha ritirato il precedente parere di massima favorevole in merito al progetto di sviluppo di un interporto da 1.500.000 mq.

La necessità di una formale VAS viene perciò motivata sulla base di dati progettuali sovrabbondanti rispetto a quelli desumibili con oggettività dall’istanza e dai relativi allegati, che evidenziano come l’attuazione del progetto porterà ad un incremento massimo di SIp pari a mq 58’928, in quanto una porzione dell’area era già stata destinata all’edificazione con un PL approvato e convenzionato (la convenzione di lottizzazione è stata stipulata con l’atto del notaio Emilio Muzio in data 23 marzo

2000, repertorio n° 83743/22569, registrato a Voghera il 3 aprile 2000 al n° 575 serie 1 e trascritto a Voghera il 18 aprile 2000 al n° 2820 R.G. e al n° 2127 R.P.).

La normativa ambientale in materia di VAS ha pertanto trovato applicazione con riferimento alle predette ed oggettive caratteristiche insediative, benché sul punto vi sia stata espressa opposizione del privato istante, motivata dall'inapplicabilità delle norme ambientali di riferimento sotto due distinti profili:

- inapplicabilità temporale, in quanto il progetto è stato presentato in data 28.03.2006 e la relativa istruttoria ambientale condotta dalla Regione e dalla Provincia si è favorevolmente conclusa nel maggio-ottobre 2006 (decreto regionale n. 5963/2006 di esclusione dalla VIA e determinazione provinciale di esclusione di incidenze significative sul sito della Garzaia), prima dell'entrata in vigore delle norme statali (D.Lgs. 152/2006, Parte II) e regionali (DCR 351/2007 e DGR 6420/07) in materia di VAS, che fanno salvi i procedimenti autorizzativi già avviati (punto 2 delibera GR 27.12.2007, n. 8/6420);
- inapplicabilità per materia, trattandosi dell'approvazione di un "progetto" di uno specifico intervento, non annoverabile tra i "Piani e Programmi" cui è applicabile la normativa in materia di VAS".

Sebbene il quadro normativo di recepimento della Dir. 2001/42/CEE si sia in effetti compiuto successivamente all'avvio ed all'istruttoria ambientale sul progetto, con delibera della Giunta Comunale n°56 del 27.5.2008 l'Ente ha comunque ritenuto opportuno dare applicazione alla sopravvenuta normativa ambientale, proprio nell'ottica di miglior ponderazione e tutela dei sottesi interessi pubblici evidenziati nelle osservazioni.

In tale ottica è stato aperto il sub procedimento per la verifica di esclusione dalla VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3, D.Lgs. 152/06 e al punto 4.6. degli indirizzi regionali DCR351/2007 e punto 2.2.della DGR 6420/2007, trattandosi di specifico progetto in variante, annoverabile tra le "modifiche minori dei piani e dei programmi" assoggettate a verifica di esclusione.

La procedura ambientale è stata espletata con il contributo dei diversi Enti ed associazioni che hanno partecipato sia in sede di conferenza di verifica sia in sede di audizione del pubblico e si ritiene che la decisione assunta, tenuto conto delle prescrizioni contenute nel decreto di esclusione in data 8.10.2008, sia pienamente rispondente alle funzioni di esame, di verifica e di controllo prescritti dalla normativa. La portata limitata degli stessi impatti è ben evidenziata nella documentazione progettuale e nelle verifiche ambientali effettuate ai vari livelli di competenza istituzionale, che non trascurano la realtà già esistente ed insediata sul territorio, di cui gli allegati di progetto contengono un'analitica descrizione, anche con particolare riguardo alla presenza di altre aziende operanti nel settore della logistica, note e ben evidenziati nelle relazioni allegate al progetto e nelle illustrazioni del progetto più volte avvenute durante le conferenze.

Si ritiene pertanto che le questioni sollevate con l'osservazione in esame siano state compiutamente e correttamente affrontate nel procedimento, della cui adeguatezza sul piano delle vigenti prescrizioni settoriali ha dato atto anche l'Ente Provinciale nella seduta di concertazione tenutasi in data 22.12.2008.

**Relativamente all'assunta mancanza di una "programmazione strategica dello sviluppo del territorio"**, l'evidenziata opportunità di un tavolo di confronto territoriale allargato all'Ente provinciale non solo è condivisibile in linea di principio, ma è stata in concreto attuata nel corso del procedimento, partecipato dall'Ente provinciale in ogni sua fase e sub procedimento, ed in specie:

- in sede di sub procedimento di verifica di incidenza del progetto sul sito "Natura 2000" ex art. 5 DPR 357/97, concluso favorevolmente dall'Ente provinciale con determinazione del Dirigente del Settore preposto n. 1702 del 6.10.2006;
- in sede di conferenza preliminare in data 24.04.2008 e di conferenza dei servizi conclusiva in data 25.02.2009, ove l'Ente ha fatto acquisire il parere favorevole espresso dall'organo di Giunta con deliberazione n. 20 in data 22.01.2009 in merito alla verifica di compatibilità dell'intervento con il PTCP ed alla conformità con gli aspetti sovracomunali, in conformità al parere espresso dal Dirigente del Settore territorio;
- in sede di concertazione tra Enti ai sensi dell'art. 19 delle NTA del PTCP

**Relativamente all'assunta:**

- **incompatibilità del progetto con la viabilità locale;**
- **incapacità dell'autostrada Broni-Mortara di risolvere il problema della viabilità locale**

L'istruttoria è stata particolarmente attenta all'analisi dei possibili impatti indotti dal traffico veicolare rispetto ai volumi già esistenti, oggetto di esame in sede sia di valutazione ambientale regionale (decreto regionale n. 5963/2006 di esclusione dalla VIA), sia di valutazione provinciale di conformità al PTCP (DGP 20/1653 in data 22.01.2009 e allegata relazione del Settore Territorio in data 15.01.2009), sia di verifica di esclusione dalla VAS (decreto in data 8.10.2008 dell'Autorità competente per la Vas).

All'esito di tale istruttoria, gli Enti hanno univocamente ritenuto la compatibilità dell'incremento di traffico indotto, in considerazione:

- delle opere infrastrutturali viabilistiche previste in progetto, in particolare con la previsione della realizzazione di tre rotatorie, due delle quali (rotatorie A e B) progettate lungo la SP ex S.S. n. 35 in corrispondenza di due intersezioni fra la ex strada statale e importanti vie di accesso al centro urbano; e la terza di collegamento dell'area interessata con la SP n. 12 (rotatoria C);
- dell'avvenuta contrattualizzazione, da parte di Infrastrutture Lombarde SpA (con convenzione sottoscritta in data 23 giugno 2006) della progettazione e realizzazione della nuova autostrada regionale Broni-Pavia-Mortara, collegata alla ex SS 35 dal nuovo raccordo di Bressana Bottarone, che, dal punto di vista infrastrutturale, collegherà il nuovo insediamento ai sistemi di grande comunicazione regionale e nazionale. Il cronoprogramma allegato al progetto preliminare già approvato con DGR 4 maggio 2007, n. 8/4659 prevede l'inizio dei lavori entro il 2010 e tempistiche di ultimazione lavori e apertura al traffico in linea con le tempistiche di insediamento e di operatività dell'insediamento per la logistica.

Ciò detto, non è invece condivisibile quanto osservato in ordine all'incapacità della realizzanda autostrada di risolvere il problema della viabilità locale, considerato che, per quanto rilevato da tutti gli Enti nel corso del procedimento e per ragioni che sono di tutta evidenza, l'opera infrastrutturale è funzionalmente destinata ad assorbire buona parte del traffico locale diretto verso Pavia e verso l'autostrada A7 in direzione di Milano, risolvendo le problematiche connesse ai volumi già esistenti.

Quanto alle ulteriori argomentazioni:

- in merito al traffico lungo la SP 12, si rileva che il volume di traffico diretto agli attuali insediamenti Log Service e dal Gruppo VIP è in sé trascurabile ed è comunque significativamente inferiore rispetto alla capacità della strada;
- in merito al traffico lungo la S.P. ex S.S. 35, non c'è motivo di dubitare di quanto dichiarato nello studio del sistema viabilistico allegato al progetto in ordine all'uso prevalente della tratta di ex SS 35 tra Bressana Bottarone e Casteggio. La circostanza, oltre ad aver formato oggetto di molteplici chiarimenti in sede procedimentale da parte della Ditta istante, trova ragionevole conferma dalla movimentazione del traffico generata dall'insediamento già operativo e gestito dal medesimo Gruppo VIP, ove le merci giungono esclusivamente tramite l'Autostrada A21(Uscita di Casteggio).

**Relativamente alla sottostima del traffico previsto**, si argomenta ancora sulla base di un ipotetico interporto, e dunque sulla base di realtà diverse e sovrabbondanti rispetto a quelle che andrebbero in concreto ad insediarsi. Le osservazioni sulla possibile correlazione tra la superficie coperta dell'insediamento ed il numero di ulteriori mezzi pesanti in transito non sono comunque conferenti e significative, in quanto si basano genericamente sulla media dei dati relativi a magazzini di superficie coperta > 5000 mq presenti in Lombardia, senza tenere conto delle specifiche attività in corso nei magazzini stessi e dell'assimilabilità a quelle cui è specificamente destinato l'insediamento logistico in esame. Il dato più realistico è invece quello legato al traffico indotto dall'insediamento logistico già insediato e gestito sul territorio dal Gruppo VIP, che produce volumi di traffico rilevati e certi, già evidenziati in poco più di trenta autotreni al giorno; oltre ai dati indicati nell'apposito studio redatto da NUS srl sulla base di dati di movimentazione delle merci desunti dalla citata letteratura di settore. Si ricorda inoltre che, anche ipotizzando un aumento della quantità di merce movimentata per superficie coperta, fino a 15 kg/mq al giorno, il numero di mezzi pesanti non aumenterebbe che di poche unità; sembra quindi oggettivamente inattendibile l'indicazione di 700 mezzi/giorno transitanti riportato nella osservazione.

**Relativamente al “considerevole aumento dell'inquinamento dell'aria”**, giova ricordare che nel procedimento è stato acquisito il parere favorevole dell'ARPA Lombardia preposta alla valutazione di eventuali impatti atmosferici, che non ha rilevato impatti significativi né critici.

In ogni caso, nell'osservazione proposta il problema viene affrontato ad un livello di macroregione che è incongruente con la realtà locale, anche tenendo conto che il rilevamento del PM10 in Oltrepò pavese (ad es. centralina mobile a Stradella città, in prossimità della ex SS n°10) indica dati del tutto diversi da quelli prospettati per le grandi città nell'osservazione e comunque ben al di sotto delle soglie limite ammesse dalla legislazione vigente. Ferma anche restando l'esiguità del volume di traffico indotto dall'insediamento, che nell'osservazione viene del tutto trascurata.

**Relativamente alla necessità della VIA per stabilire l'impatto ambientale**, si rammenta che la problematica è stata sottoposta all'esame della Regione Lombardia che con decreto della Direzione Generale Territorio ed Urbanistica n. 5963 del 29.05.2006 si è favorevolmente espressa all'esito della procedura di verifica di compatibilità ambientale ai sensi del DPR 12.04.1996, con contestuale esclusione con prescrizioni dalla procedura di VIA.

Fermo restando che le conclusioni cui è giunta la Regione Lombardia nell'espletata procedura non sono contestabili in questa sede, preme comunque ribadire la completezza dell'istruttoria regionale anche in ordine alla presenza di “aree di interesse naturalistico” ubicate in prossimità del nuovo insediamento.

Tali aree sono ben evidenziate nella documentazione allegata al Progetto e in particolare nella tavola “UA2 – Strumenti sovraordinati” dove si riportano gli estratti del PRG e del PTCP vigenti.

Analogamente, tali aree sono ben evidenziate nel “Rapporto di impatto ambientale” presentato ai fini della procedura di verifica avanti la Regione Lombardia, che ha tuttavia accertato la compatibilità dell'intervento rispetto agli ecosistemi presenti.

Il Rapporto Ambientale redatto per la procedura di Verifica di VIA e lo Studio ai fini della Valutazione di Incidenza hanno ben definito la presenza di aree di potenziale interesse naturalistico nelle vicinanze dell'area di intervento.

Sempre da tali elaborati (documentazione fotografica e descrittiva) si può osservare come la localizzazione dell'intervento non induca ad un loro consumo né ad interferenze con elementi di connettività ecologica, assenti in questo ambito.

La compresenza di interventi mitigativi proposti dal progetto, delle prescrizioni regionali e provinciali per attuare un nuovo assetto naturalistico nelle aree attigue all'intervento, nonché la decisione di associare al SUAP specifiche azioni di mitigazione e compensazione ambientale aggiuntive al progetto originario, possono anzi rappresentare un'occasione per la definizione di una nuova dotazione ecosistemica dell'area, che possa collegare funzionalmente le aree evidenziate, definendo e strutturando una reale rete ecologica locale.

### **Relativamente all'”aumento del consumo di suolo e del rischio idrogeologico”**

Per quanto riguarda il rischio idrogeologico, si fa presente che lo studio geologico allegato al progetto e lo studio geologico allegato allo strumento urbanistico vigente del comune di Bressana Bottarone, non evidenziano particolari rischi o criticità dal punto di vista geologico.

Si ravvisa anche che la figura indicata nell'osservazione riguarda il “*grado di idoneità del territorio ad accogliere insediamenti a rischio ambientale*”, mentre l'insediamento in progetto non è classificato tra quelli a rischio ambientale.

Per quanto riguarda il consumo di suolo, si rileva:

- la superficie lorda di pavimento in progetto, pari a 98.022,90 mq, è comprensiva di quanto già edificabile sulla base della convenzione di lottizzazione di cui all'atto del notaio Emilio Muzio in data 23 marzo 2000, sicché l'attuazione del progetto porta ad un incremento di Slp pari a mq 58'928;
- l'indice di utilizzazione territoriale Ut per la zona oggetto di trasformazione urbanistica è quindi pari a 0,258 mq/mq, notevolmente inferiore a quello delle altre zone produttive del PRG (circa la metà). Questo perché nel progetto è prevista un'ampia porzione di area (oltre 78'000 mq) da destinare a verde, con funzione di compensazione e mitigazione ambientale, che, per quanto accertato dalla Regione in sede di valutazione di compatibilità ambientale, svolgono un importante ruolo nella realizzazione delle reti ecologiche finalizzate al miglioramento ambientale e costituiscono un importante elemento di continuità con il paesaggio circostante, con conseguente minimizzazione dell'influenza dell'intervento dal punto di vista percettivo ed ecologico ambientale.

### **Relativamente alla “contrarietà della maggioranza della popolazione”**

Il procedimento ha garantito la costante partecipazione degli Enti e del pubblico interessato, che hanno fatto acquisire pareri ed osservazioni che l'Ente ha tenuto presenti ai fini delle determinazioni conclusive del procedimento, per quanto acclarato dai verbali delle conferenze dei servizi e dal decreto di esclusione dalla VAS.

### **Relativamente allo “sviluppo sostenibile”**

Le indicazioni di principio richiamate nelle osservazioni a proposito dello “sviluppo sostenibile” sono state tradotte in precetti e indirizzi regionali in materia di valutazione ambientale strategica, che hanno

trovato puntuale applicazione nel procedimento, ancorchè sopravvenute alla presentazione del progetto ed alla conclusione della relativa istruttoria ambientale. La sostenibilità del progetto è dunque stata puntualmente e motivatamente accertata all'esito del procedimento di esclusione dalla VAS, sulla base dei criteri di sostenibilità indicati dalla normativa e riportati al paragrafo 3.2. e segg. del "Documento di Sintesi", in coerenza con quanto già accertato nelle ulteriori procedure ambientali espletate sul progetto dalla Regione e della Provincia.

**Relativamente alla "mancanza di chiarezza sui piani di sviluppo della VIP SpA"**

I dubbi sollevati sull'affidabilità del progetto industriale del privato sono superati dal contestuale ed indubitabile riconoscimento dal fatto che la società ha sempre svolto e continui a svolgere un ruolo importante e significativo per lo sviluppo economico locale e l'occupazione, che l'Ente non può seriamente non apprezzare, vista anche la nota congiuntura economica.

Non sono ovviamente pertinenti le ulteriori considerazioni su ipotesi di riconversione del progetto, attenendo la libertà di iniziativa economica che non è nella disponibilità dell'Ente.

Il Responsabile del Servizio  
(Bonfoco Geom. Luigi)

-----

**COMUNE DI BRESSANA BOTTARONE**

PROVINCIA DI PAVIA

**PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE:**

**DECRETO LEGISLATIVO 18.08.2000 N. 267 - ART. 49**

<b>N. 11 del Reg.</b>	<b>OGGETTO:</b>
<b>Data 21.04.2009</b>	<b>CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE ED APPROVAZIONE DEFINITIVA DI VARIANTE PARZIALE AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE AI SENSI DELL'ART. 25 DELLA LEGGE REGIONALE 11 MARZO 2005, N.12 PER L'INSEDIAMENTO DI UN NUOVO COMPLESSO PRODUTTIVO PER L'ATTIVITA' DI LOGISTICA .</b>

**ad iniziativa dell'Assessore ai Lavori Pubblici**

**Alberto Morini**

**Dipendente incaricato dell'istruttoria - (Responsabile del servizio n. 3 e del procedimento)**

**Bonfoco Geom. Luigi**

**Esaminati gli atti del fascicolo della proposta deliberazione, esprime parere favorevole in ordine alla sua regolarità tecnica.**

**Bressana Bottarone, lì 17.04.2009**

**IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO N. 3**

**AMBIENTE TERRITORIO**

**Bonfoco Geom. Luigi**

**IL SINDACO  
LATELLA DOTT. EDDY**

Approvato e sottoscritto:

**Il Segretario Comunale**  
Bariani Dott. Roberto

---

**DICHIARAZIONE DI PUBBLICAZIONE**

---

Si dichiara che copia della deliberazione suestesa, è pubblicata all'Albo pretorio dal **11.05.2009** e vi rimarrà per gg 15 consecutivi e cioè sino al **25.05.2009**

Addì **11.05.2009**

**Il Segretario Comunale**  
Bariani Dott. Roberto

=====

Il sottoscritto Segretario comunale, visti gli atti d'ufficio,

**ATTESTA**

- Che la presente deliberazione:

**O** E' stata affissa all'albo pretorio comunale per quindici giorni consecutivi dal **11.05.2009** al **25.05.2009** come prescritto dall'art. 124, comma 1, del D.Lgvo 18 agosto 2000, n. 267, senza reclami;

**O** Che la presente deliberazione è dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, C. 4 D.Lgvo 267/2000

il giorno.....

**O**-Che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno **21.05.2009** in quanto:

**O** decorsi 10 giorni dalla pubblicazione (Art. 134, comma 3, D.Lgvo 267/2000);

Dalla Residenza comunale, li **21.05.2009**

**Il Segretario Comunale**

Bariani Dott. Roberto

=====

**=Copia conforme all'originale, per uso interno amministrativo.**

Addì.....

**Il Segretario Comunale**

Bariani Dott. Roberto