



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 98 del 01/07/2009

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 26 maggio 2009, n. 916

Accordo di Programma ai sensi art. 5, I e II comma, L. R. 19/04 e art. 34, D.Lgs 267/00 tra Regione Puglia e Comune di Bitonto per realizzazione ed ampliamento piattaforma logistica alla S. P. 231 Km. 2,5 in variante agli strumenti urbanistici generale (P.R.G.) ed attuativo (P.P.-zona D5) vigenti. Ditta "Futura Enterprise srl" Amm.re Unico D. Conserva.

L'Assessore Regionale all'Assetto del Territorio (Urbanistica ed E.R.P.) Prof.ssa Angela BARBANENTE, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile della P.O. e confermata dal Dirigente di Servizio, riferisce quanto segue.

“La società "Futura Enterprise s.r.l." operante nel campo della logistica con sede in Bitonto (Ba) S.P. 231 Km 2,5 rappresentata legalmente dal sig. Donato Conserva in qualità di Amministratore Unico, - ha chiesto all'Amministrazione comunale di Bitonto, in data 18/02/2007 l'attivazione dell'accordo di programma ex art. 5, commi 1 e 2, L.R. Puglia n. 19 del 3/11/2004 finalizzato a realizzare nel territorio comunale interessato la riconversione degli immobili dell'ex complesso industriale Centro Acciai e connesso ampliamento al fine di realizzare un presidio aziendale con l'insediamento di nuove attività logistica e trasporti.

In relazione alle caratteristiche dell'intervento, il Sindaco del Comune di Bitonto con nota prot. n. 5481 in data 25.02.2008 ha chiesto al Presidente della G.R. la stipula di un Accordo di Programma, ai sensi e per gli effetti della predetta L.R. n. 19/2004 per la realizzazione di un "Intervento di razionalizzazione ed ampliamento della piattaforma logistica" proposto dalla società "Futura Enterprise s.r.l.".

A detta richiesta è stata allegata la deliberazione di C.C. n. 14 del 07.02.2008 con relazione-parere a firma congiunta dei Dirigenti Comunali del Settore Territorio e dell'Ufficio SUAP ed i seguenti elaborati:

Tav. 1 Area di intervento - inquadramento territoriale - stralcio

PRG - stralcio aerofotogrammetrico 1:5000

Tav. 1.1 Area di intervento - stralci PRG aggiornati 1:5000

Tav. 2 Area di intervento - stralcio catastale e superfici particelle catastali 1:2000

Tav. 3.1 Area di intervento - stralci aerofotogrammetrici aggiornati 1:5000

Tav.3.2 Planimetria e profili - progetto in fase di realizzazione (Prat. Ed. 53/07) 1:2000

Tav. 3.3 Stralci P.U.T.T./P.A.I. planimetrie - vincoli e servitù 1:5000

Tav. 3.4 Planimetria delle urbanizzazioni esistenti 1:5000

Tav. 3.5 Stralci PRG su aerofotogrammetrico - destinazione urbanistica 1:2000

Tav. 3.6 Planimetria aree di nuova destinazione urbanistica - planivolumetrico di progetto 1:2000

Tav. 3.7 Planimetria aree di nuova destinazione urbanistica planimetria di di progetto 1:2000

Tav. 3.8 Planimetria e profili di progetto 1:2000

Tav. 4 Planimetria di progetto 1:1000
 Tav. 4.1 Planimetria di progetto quotato 1:1000
 Tav. 4.2 Planimetrie di progetto - urbanizzazioni 1:2000
 Tav. 4.3 Planimetrie di progetto - smaltimento delle acque di dilavamento 1:1000
 Tav. 5.1 Magazzino tipo 10 - piante - prospetti - sezioni 1:500
 Tav. 5.2 Magazzino tipo 11 - piante - prospetti - sezioni 1:500
 Tav. 5.3 Magazzino tipo 12 - piante - prospetti - sezioni 1:500
 Tav. 5.4 Magazzino tipo 13 - piante - prospetti - sezioni 1:500
 Tav. 5.5 Magazzino tipo 14-15 - piante - prospetti - sezioni 1:500
 Tav. 5.6 Magazzino tipo 16 - piante - prospetti - sezioni 1:500
 Tav. 6.1 Magazzino tipo 10 - piante - prospetti - sezioni 1:100
 Tav. 6.2 Magazzino tipo 11 - piante - prospetti - sezioni 1:100
 Tav. 6.3 Magazzino tipo 12 - piante - prospetti - sezioni 1:100
 Tav. 6.4 Magazzino tipo 13 - piante - prospetti - sezioni 1:100
 Tav. 6.5 Magazzino tipo 16 - piante - prospetti - sezioni 1:100
 Tav. 6.6 Portineria tipo 18 - piante - prospetti - sezioni 1:100
 Tav. 6.7 Palazzina servizi/mensa tipo 17 - piante - prospetti - sezioni 1:100
 Tav. 7 Planimetrie mappatura delle aree a valenza ambientale - progetto di mitigazione ambientale 1:5000
 All. A Relazione Illustrativa
 All. B Schema di convenzione
 All. 1/B Cronoprogramma lavori
 All. 2/B Cronoprogramma assunzioni unità lavorative
 All. 3/B Elenco allegati
 All. C Norme tecniche di attuazione
 All. D Documentazione fotografica
 All. E Piano particellare di esproprio
 All. F Relazione finanziaria
 All. G Elenco titoli di proprietà
 Relazione geologica
 Studio di inquadramento territoriale

Con successiva nota n. 26184/08 del 21.10.08 il Comune di Bitonto ha trasmesso il Parere Tecnico Preliminare della Provincia di Bari - Servizio Viabilità 2 espresso con nota prot. n. 8806/V del 30.07.08 con le seguenti prescrizioni:

- "al momento della realizzazione dei lavori di allargamento ed ammodernamento della S.P. 231 Andriese - Coratina ogni manufatto (recinzione, vasche, impianti, ecc) realizzato in fascia di rispetto, previa specifica autorizzazione da richiedersi a questa amministrazione, dovrà essere spostato a cure e spese del titolare delle autorizzazioni stesse e senza alcuna possibilità di riva/sa nei confronti di questa amministrazione;
- il sottovia proposto de/la Società Futura Enterprise s.r.l. venga riprogettato quale opera d'atte a servizio de/la strada provincia/e con sezione del tipo C1 (e relative permanenze) e raccordandolo alla viabilità secondaria a realizzarsi. Tale sistemazione permetterà di evitare la realizzazione dell'area di svincolo per l'accesso alla viabilità di servizio.

Ciò premesso, ed entrando nel merito degli aspetti progettuali trasmessi si rappresenta quanto segue.
 I dati tecnici relativi alle opere previste all'interno del presente "Accordo di Programma" sono i seguenti:
 - superficie territoriale interessata
 dall'intervento: 518.194 mq

- superficie a standard: 51.819,4 mq
- superficie fondiaria: 466.374,6 mq
- rapporto di copertura (max 40% sup. fondiaria) 135.430,00 mq
- volume massimo edificabile (46.6347,4 mq x 2 mc/mq) 932.694,8 mc
- H. max 13,05 ml

L'area oggetto d'intervento risulta divisa fisicamente dalla S.P. 231, e come da elaborati, è individuabile in tre distinte sub-aree; le sub-aree denominate 1 e 2 sono posizionate a Nord della S.P. 231, la sub-area denominata 3 a Sud della citata strada provinciale.

La sub-area denominata 1, di 115.184 mq, ove è ubicata attualmente la sede principale del gruppo Conserva è tutta nella disponibilità e proprietà della Futura Enterprise s.r.l.; la stessa area risulta censita nel catasto terreni del comune di Bitonto al foglio 54 p.lle 75, 260, 261, 262, 263, 72. ed è tipizzata dal P.R.G. vigente come zona D/5 - zona per attività produttive e commerciali e fascia di rispetto stradale.

La sub-area denominata 2, di 67.788 mq, posta in aderenza alla prima e anch'essa tutta di proprietà della Futura Enterprise s.r.l., risulta censita nello stesso catasto terreni e foglio p.lle 199, 200, 203, 110, 53, 55, 111, 197, 198, 202, 57 (parte), 112, 168, 169, 170, 71, 184, 173, 175, 175, 85 ed è tipizzata come zona E1 - verde agricolo.

La sub-area denominata 3, di 335.222 mq, è di proprietà della ditta in oggetto per le particelle censite, nello stesso catasto terreni, al foglio 64 n. 46, 174 (parte), 395 (parte), 396 (parte), 397 (parte) 398, 399, 400 (parte), 71, 284, 232, 135, ed al foglio 65 per le pile 11, 48, 49, 51, 52, 107, 81 (parte) 84, 87(parte), 60, 86, 114, 101, 41, 130, 131, 124, 125 (parte), 4, 10, 25, 56, 77, 39, 47, 134, 59, 166, 140, 171, 172, 12, 28, 32, 31, 33; le particelle al foglio 65 n. 34, 179, 178, 53, 63 sono in parziale proprietà, e le p.lle 26 e 66 (parte), non sono in possesso della Società proponente che attiverà ad esito della definizione dell'accordo, la procedura espropriativa contemplata dal comma 2° dell'art. 5 della l.r. n. 19/2004. Tutte le particelle dell'area 3 sono anch'esse tipizzate E1 - verde agricolo.

L'esproprio delle suddette particelle risulta necessario e funzionale alla effettiva realizzazione dell'intervento proposto in quanto le stesse, localizzate fisicamente all'interno dell'intero perimetro della sub-area denominata 3, fanno parte di un'organica ipotesi progettuale altrimenti non attuabile.

La relazione parere, a firma del Dirigente SUAP e del Dirigente del Settore Territorio del 21.01.08 fatta propria e condivisa dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 14/08, evidenzia, come di seguito riportato testualmente, i rapporti tra l'intervento, il contesto territoriale di riferimento, la pianificazione territoriale sovraordinata (Piano ASI) e la pianificazione urbanistica comunale:

- "Nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 riveste una comprensibile importanza il tema della mobilità in genere ed in particolare quello della logistica;
- Il Quadro Strategico Nazionale (QSN) individua chiaramente, quale obiettivo generale, quello di accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo;
- Il Programma Operativo Regionale (POR) della Puglia ribadisce la centralità che il sistema dei trasporti assume in qualsiasi moderna politica di sostegno allo sviluppo.

Tale sistema non deve avere punti deboli nelle sue quattro componenti (aereo, nave, ferro e gomma) sia per quanto attiene alle rotte sia anche per quel che concerne le mete e deve ispirarsi a creare condizioni di intermodalità

- In particolare l'area Bari-Bitonto costituisce oggi il centro della piattaforma strategica transnazionale Adriatica Meridionale.

Tale è stata considerata nel QSN e costituisce un aspetto della politica nazionale volta a favorire la crescita economica con particolare riferimento alle quattro Regioni dell'obiettivo convergenza, cioè in ritardo di sviluppo e tra questi la Puglia.

Nella seconda parte il Documento (predisposto dalla Società) evidenzia come la collocazione decisamente opportuna del nuovo centro logistico proposto migliora anche l'utilizzo del patrimonio infrastrutturale esistente e, di conseguenza, valorizza il sistema logistico nel suo complesso.

In modo del tutto incidentale è appena il caso di sottolineare che l'attuale PRG non contempla aree di dimensioni tali da ospitare un complesso logistico come quello proposto né, in tal senso, può essere presa in considerazione l'area ASI Bitonto-Giovinazzo in quanto di certo non gode dello stesso vantaggio geografico assoluto e necessita di una serie di interventi infrastrutturali da realizzarsi da parte degli Enti pubblici per il collegamento con il sistema ferroviario, portuale e aeroportuale a fronte, invece, di una immediata cantierabilità, per di più finanziata, totalmente dal privato. Vi è di più; il polo ASI Bitonto-Giovinazzo, benché approvato da oltre 35 anni (1973) a tutt'oggi non offre, all'interno di se stesso, la ben minima infrastrutturazione e/o urbanizzazione. Di fatti è ancora oggi rimessa area agricola anche se diversamente tipizzata sotto il profilo urbanistico.

In considerazione di questo contesto, la valenza strategica dell'intervento è stata rapportata alle potenzialità della localizzazione rispetto alla domanda e offerta di flussi delle merci, allo sviluppo della intermodalità, alla capacità di offrire servizi primari e di supporto organizzativo alle filiere produttive.

L'intervento è localizzato in un'area ad alta intensità logistica essendo rappresentativa di un forte bacino di origine e destinazione di traffico intermodale.

L'intervento è, infatti, localizzato in un'area già oggi centrale a livello regionale nell'intensità dei flussi di interscambio merci e persone, sia di livello intraregionale e interregionale, sia di livello internazionale (nell'interscambio commerciale e nel traffico passeggeri).

L'area barese rappresenta un hub delle reti distributive di consumo dedicate all'intera regione, ma sempre di più anche un luogo di snodo (di ritrasmissione e inoltro) di manufatti e sotto-assiemi, di beni intermedi e strumentali che vanno immessi sulle reti transnazionali.

Tale ruolo logistico attivo dipende fortemente da due fattori: da un lato dall'espansione capacitiva dei nodi portuali e aeroportuali di "frontiera" (in ingresso e uscita), dall'altro dall'intelligenza di "servizio" che il territorio potrà esprimere a favore della più rapida e puntuale circolazione dei beni stessi (che richiede appunto inedite capacità di gestione delle rotture di carico "attraverso" le diverse modalità di trasporto).

L'intervento, pertanto, in considerazione della sua localizzazione, come ampiamente descritta nella relazione di Studio di Inquadramento Territoriale, ha le potenzialità di "fare rete" con il porto di Taranto e l'interporto Pugliese; questi ultimi per la presenza di imprese, funzionalità e infrastrutture costituiscono il "cuore" del sistema logistico pugliese, che risulta potenziato dalla attuazione degli investimenti programmati per il porto del Comune di Molfetta.

Tutto ciò risulta supportato dal fatto che:

- già oggi impresa proponente gestisce quote rilevanti di traffico (anche) combinato, per clienti leader a livello europeo e mondiale, soddisfacendo in outsourcing sofisticate esigenze di Just in time e di Qualità nella gestione della fase distributiva;
- la flotta aziendale è già perfettamente in grado di gestire la movimentazione di Container e Casse Mobili standard (UTI - Unità di Trasporto Intermodali)
- la possibilità di facile collegamento della piattaforma con le diverse modalità di trasporto: aeroportuale, ferroviario, stradale, portuale già tutte esistenti sul territorio al fine di promuovere i rapporti di interscambio ed ottimizzare le prestazioni di servizio.

Lo Studio di inquadramento territoriale con le tavole Sistema logistico ante (pag. 21) e Sistema logistico post (pag. 22) che graficizza anche gli interventi infrastrutturali programmati, rappresenta chiaramente che, attesa la vicinanza con le maggiori infrastrutture (meno di 8 Km), la piattaforma si integra con il sistema di trasporto intermodale camion + treno e camion + nave.

In un contesto operativo di crescente intermodalità (autostrade del mare e scambi ferrovia/gomma) si inserisce un'offerta di servizi logistici (stazionamenti e relative lavorazioni intermedie) finalizzati ad assicurare maggiore efficacia nell'attrazione sostenibile di un maggior traffico merci di livello nazionale e internazionale, oltre che a realizzare una più razionale ed efficiente concentrazione delle filiere logistiche territoriali.”

Ancora la stessa relazione-parere evidenzia che “la collocazione strategica dell'area scelta gode di un vantaggio geografico assoluto con particolare riferimento al sistema infrastrutturale già esistente e a farsi (rete stradale - rete ferroviaria - sistema portuale - sistema aeroportuale). Lo sviluppo produttivo complessivo, infatti, è funzione sia della capacità di trattenere i flussi di merci sul territorio per le fasi finali di lavorazione per i mercati di consumo sia anche, e soprattutto, del cosiddetto comparto della “logistica di appalto” che idealmente ricomprende sia la comunicazione sia i trasporti, secondo una ininterrotta catena in grado di mettere in collegamento i consumatori, i commercianti al dettaglio, i produttori ed i fornitori.”

Ciò premesso ed entrando nel merito della proposta di A. di P. si evidenzia quanto segue.

L'intervento prevede nella zona a Nord la ristrutturazione ed ampliamento dei due capannoni esistenti di circa 4.750 mq; del capannone denominato nelle tavole “magazzino 12”, di circa 8.000 mq.; del capannone denominato “magazzino 11” nonché la costruzione di un nuovo capannone denominato “magazzino 10” di circa 14.175 mq. Nella zona a Sud l'intervento prevede la completa urbanizzazione delle aree, e nello specifico in quest'area si vanno ad insediare 4 capannoni così distinti: di 40.777 mq “magazzino 13”; 26.250 mq “magazzino 14”, 11.700 mq “magazzino 15”, e 5.800 mq “magazzino 16”. E' prevista altresì la realizzazione di un fabbricato destinato a servizi di 1.200 mq e mensa, e di una portineria di 80 mq.

Detto intervento è stato dettato principalmente dalla necessità di concentrare intorno all'attuale sede principale l'intera attività lavorativa che ad oggi si svolge in sette distinti siti parte in proprietà e parte in locazione, tutti distribuiti nel territorio di Bitonto e nella zona ASI.

Il progetto proposto comporta variante allo strumento urbanistico attuativo della zona omogenea di tipo “D5” ove è localizzata l'area 1, ex Centro Acciai ristrutturato, già adibito a presidio aziendale, nonché allo strumento urbanistico generale (P.R.G.) per quanto attiene sia alle restanti aree destinate all'ampliamento dell'attività logistica e dei trasporti localizzata in zona agricola; nonché alla disciplina urbanistica complessiva della stessa zona “D5”.

La variante proposta - come zona omogenea D5bis - risulta ammissibile dal punto di vista urbanistico e ciò con particolare riguardo alla collocazione strategica in riferimento al sistema infrastrutturale già esistente ed a farsi; a tal proposito giova ricordare che per la S.P. 231, ex S.S. 98, è in corso di predisposizione da parte della Provincia il progetto di allargamento a 4 corsie con complanare sul lato Nord, in più all'interno della proprietà è previsto un sottopasso da autorizzarsi da parte dello stesso Ente.

Per l'intervento in questione si ricorre al modulo procedimentale previsto dall'art. 5 comma 1 della L.R. n.19/04 in quanto destinato a “promuovere lo sviluppo socio-economico attraverso la valorizzazione ed il miglior uso del patrimonio infrastrutturale mediante l'insediamento, l'ampliamento o la delocalizzazione di attività produttive ritenute di particolare rilevanza nei settori dell'industria e dei servizi”, circostanze e condizioni acclerate dal Consiglio Comunale con delibera n. 14/2008.

Ancora, il ricorso alle disposizioni della l.r. n. 19/04 è connesso anche alla contestuale ricaduta occupazionale che prevede “un incremento occupazionale non inferiore a centocinquanta unità nel territorio regionale” e a tal proposito si precisa che la “Futura Enterprise s.r.l.”, ha in programma di assumere 150 addetti, come rilevasi dall'art. 2B “cronoprogramma assunzioni unità lavorative”.

Rilevato che l'intervento è ammissibile per contenuti e finalità alle disposizioni surrichiamate della l.r. n. 19/2004, lo stesso dovrà essere subordinato alle seguenti condizioni:

1. Nell'ambito del lotto d'intervento, dovrà essere reperita, ai sensi dell'art. 5 del DM 2.4.68 n. 1444, la superficie di standards urbanistici da cedere gratuitamente al Comune di Bitonto.
2. Nella realizzazione degli interventi e delle recinzioni dei lotti dovranno essere rispettate le distanze del Nuovo Codice della Strada;
3. La superficie riservata agli spazi di sosta e parcheggio privato dovrà essere tale da garantire il rapporto minimo di 1 mq. ogni 10 mc di costruzione, fissato dalla legge n. 122//89 e s.m.;
4. Le aree a parcheggio non possono essere localizzate nella fascia di rispetto stradale per evidenti ragioni di contrasto con il Nuovo Codice della Strada.
5. Obbligo di osservare le prescrizioni della Provincia di Bari- Servizio Viabilità 2 espresse con nota n. 8806/V del 30/07/2008.
6. Obbligo di acquisire i pareri e le autorizzazioni delle Società che gestiscono le reti e gli impianti di pubblici servizi presenti nelle aree in questione e di osservare le fasce di rispetto imposte dalle stesse.
7. Obbligo da parte della "Futura Enterprise s.r.l." di accollo di tutti gli oneri relativi alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, nella misura dovuta per legge, con particolare riferimento alla rete di adduzione dell'acqua potabile e alla rete di smaltimento delle acque reflue.
8. La previsione di idonea e formale garanzia da parte del Soggetto proponente in ordine al mantenimento dei nuovi livelli occupazionali previsti (150 unità) in coerenza con il "cronoprogramma assunzioni unità lavorative".

Il predetto parere favorevole attiene esclusivamente all'aspetto urbanistico dell'intervento proposto fermo restando pertanto l'acquisizione di autorizzazioni e/o nulla-osta e/o assensi connessi ad eventuali vincoli e/o prescrizioni insistenti sulle aree in questione.

Per quanto attiene agli aspetti di natura paesaggistica, pur rilevando che le aree interessate dall'intervento ricadono in un A.T.E. di tipo "E" di valore normale del PUTT/Paesaggio (approvato dalla G.R. con Delibera n. 1748/2000) e pertanto la variante urbanistica non è soggetta a "parere paesaggistico" previsto dall'art. 5.03 delle N.T.A. dello stesso Piano, si ritiene di dover richiedere, in fase attuativa, il rispetto delle seguenti condizioni al fine di tutelare maggiormente il contesto territoriale interessato:

- nella realizzazione delle aree di sosta e dei percorsi interni all'area d'intervento, dovranno essere utilizzati preferenzialmente materiali che assicurino la permeabilità del terreno con esclusione di materiale bituminoso e dovrà essere realizzato un disoleatore per lo smaltimento delle acque di dilavamento;
- gli ulivi da rimuovere dovranno essere ripiantati all'interno delle aree a verde fermo restando comunque il rispetto della L.R. n. 14 del 04/06/2007;
- messa a dimora lungo tutte le fasce di rispetto di alberature ad alto fusto atte a mitigare l'impatto visivo.

Ancora si da atto, sulla scorta degli atti d'ufficio (PU.T.T./P.B.A.), che le aree interessate dall'intervento non sono gravate da usi civici e pertanto non sono applicabili le disposizioni di cui alla L.R. n. 7/98; le stesse aree non risultano ricomprese in Siti di Importanza Comunitaria né in zone di Protezione Speciale ex Decreto del Ministero dell'Ambiente del 03.04.2000 e per le stesse non sono peraltro applicabili le disposizioni ex D.P.R. n. 357/97 e s.m. ed i.

L'intervento comporta variante agli strumenti urbanistici generale ed attuativo vigenti rispettivamente nei termini di ritipizzazione dell'area da zona "E1 - verde agricolo" e zona "D5 zona per attività produttive" a zona D5/bis (tipizzazione prospettata negli atti comunali), sotto l'osservanza degli indici e parametri urbanistico - edilizi così come riportati e pertanto l'Accordo di Programma sottoscritto dovrà essere ratificato, così come previsto dall'art. 34 - 5° comma - del Dlgs n. 267/2000, dal Consiglio comunale entro 30 giorni dalla sottoscrizione dello stesso e, successivamente, dovrà essere approvato con decreto del Presidente della G.R.

Alla luce di quanto innanzi illustrato si propone alla Giunta di autorizzare il Presidente alla sottoscrizione

dell'Accordo di Programma richiesto dal Sindaco del Comune di Bitonto ai sensi dell'art. 5 della L.R. n. 19/2004 per la costruzione di una piattaforma logistica.

Nel contempo, in considerazione della organicità e funzionalità delle aree complessivamente coinvolte nella trasformazione urbanistica connessa alla realizzazione della piattaforma logistica in parola, si propone di dichiarare, ai sensi e per gli effetti dell'art. 34 - 6° comma - del Divo 267/2000 e art. 5 - comma 6 - della l.r. n. 19/04, nonché dell'art. 12 - comma 1 - del D.lvo n. 327/01 e s.m., la pubblica utilità, urgenza e indifferibilità delle opere previste nel progetto di cui trattasi.

Inoltre, si propone di dare atto, ai sensi dell'art. 10 - comma 1 - del D.lvo n. 327/01 e s.m., che il vincolo preordinato all'esproprio, delle aree non in proprietà del soggetto proponente e formanti oggetto delle intervenute variazioni dei predetti strumento urbanistico generale ed attuativo vigenti come innanzi richiamate, deve intendersi disposto a decorrere dalla data di efficacia del provvedimento di approvazione dell'Accordo di Programma e pubblicazione sul B.U.R.P. (Decreto del Presidente della Regione Puglia) e decadrà allo spirare di anni 5 dalla medesima data.””

IL PRESENTE PROVVEDIMENTO APPARTIENE ALLA SFERA DELLE COMPETENZE DELLA GIUNTA REGIONALE COSÌ COME PUNTUALMENTE DEFINITE DALL'ART. 4 - COMMA 4° LETT. e) DELLA L.R. 7/97.

“COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/01”

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del Bilancio Regionale.

L'Assessore all'Assetto del Territorio sulla scorta delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

UDITA la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore all'Urbanistica ed E.R.P.;

VISTE le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento da parte del Responsabile della P.O. e del Dirigente di Servizio.

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

- DI APPROVARE la relazione dell'Assessore all'Assetto del Territorio;

- DI AUTORIZZARE, per le motivazioni e con le prescrizioni di cui alla relazione sopra riportata, il Presidente della Giunta Regionale o suo delegato alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma ai sensi dell'art. 5 comma 1 e 2 della L.R. del 3/11//2004 n° 19 e dell'art. 34 del D.L.vo n° 267/2000 tra Regione Puglia ed il comune di Bitonto per la realizzazione ed ampliamento della piattaforma logistica alla S.P. 231 Km 2,5 in variante agli strumenti urbanistici generale (P.R.G.) ed attuativo (P.P. - zona D5) vigenti nei limiti e nei termini richiamati in relazione che qui si condividono e si intendono integralmente riportati per economia espositiva;

- DI DARE ATTO, ai sensi dell'art. 10 - comma 1 - del D.lvo n. 327/01 e s.m., che il vincolo preordinato

all'esproprio, delle aree non in proprietà del soggetto proponente e formanti oggetto delle intervenute variazioni dei predetti strumento urbanistico generale ed attuativo vigenti come innanzi richiamate, decorre dalla data di efficacia del provvedimento di approvazione dell'Accordo di Programma (pubblicazione sul B.U.R.P. del Decreto del Presidente della Regione Puglia) e decadrà allo spirare di anni 5 dalla medesima data.”

- DI DICHIARARE ai sensi e per gli effetti dell'art. 34 - 6° comma - del D.lvo 267/2000 e art. 5 - comma 6 - della l.r. n. 19/04, nonché dell'art. 12 comma 1 - del D.lvo n. 327/01 e s.m., la pubblica utilità, urgenza e indifferibilità delle opere previste nel progetto di cui trattasi;

- DI PROVVEDERE alla pubblicazione del presente provvedimento sul B.U.R.P.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta

Dott. Romano Donno Dott. Sandro Frisullo