



CITTÀ DI BARLETTA

DELIBERAZIONE CONSILIARE N. 222

OGGETTO: APPROVAZIONE PIANO REGOLATORE GENERALE.-

L'anno 1967 il giorno **nove** del mese di **febbraio**

Barletta nella sala di lettura della Biblioteca Comunale.

Il Consiglio di Barletta, legalmente convocato in sessione **straordinaria**

norma degli articoli 124 e 125 del T.U. della Legge 4 febbraio 1915 n. 148, si è riunito presieduto da **ll'Avv.**

Michele Morella - Sindaco

nelle persone dei consiglieri:

	Pres.	Ass.		Pres.	Ass.
1) Borgia dott. Carlo Ettore	"		21) Conenna sig. Francesco Paolo	"	
2) Palmitessa avv. Giuseppe	"		22) Dambra sig. Antonio	"	
3) Borraccino rag. Domenico	"		23) Balestrucci sig.na Rosa	"	"
4) Maresca rag. Pasquale	"		24) Ardito sig. Michele	"	
5) Rizzi ins. Elisabetta	"		25) Matteucci sig. Giuseppe	"	
6) Grimaldi rag. Vittorio Pio	"		26) Barbaro sig. Francesco	"	
7) Palmiotti ing. Aldo Maria	"		27) Delvecchio sig. Michele	"	
8) Bernardini cav. uff. Aldo	"		28) Corvasce sig. Vincenzo	"	
9) Messina dott. Armando	"		29) Teodoro sig. Michele	"	
10) Pastore sig. Sabino	"	"	30) Damato sig. Carmine	"	
11) Ormas sig. Antonio	"		31) Cafagna sig. Ruggiero	"	
12) Riccheo comm. Antonio	"		32) Capurso avv. Francesco	"	
13) Morella avv. Michele	"		33) Romanelli cav. Giuseppe	"	
14) Lionetti ing. Gabriele	"	"	34) Filannino prof. Giuseppe	"	
15) Dargenio sig. Ruggiero	"		35) Battaglia sig. Giuseppe	"	
16) Francavilla sig. Tommaso	"		36) Dasciano sig. Francesco	"	
17) Gambatesa per. agr. Ruggiero	"	"	37) Cassandro ins. Anna	"	
18) Palumbieri avv. Vittorio Armando	"		38) Rizzi prof. Nicola	"	
19) Mascolo prof. Francesco	"		39) Napolitano rag. Gaetano	"	
20) Morella sig. Giacomo	"		40) Messinese sig. Francesco Saverio	"	"

Per gli intervenuti sono

l'assemblea è legale a mente dell'art. 127 della citata legge.

Assiste alla riunione il sottoscritto Segretario Generale Regg. Dott. **Francesco Zito**

Il Sindaco presidente dà lettura della seguente relazione :

PREMESSA - Lo studio del Piano Regolatore di Barletta è stato condotto partendo da una analisi generale dei precedenti urbanistici della città e delle esigenze in rapporto alla situazione attuale ed agli sviluppi che si prospettano più evidenti in un arco di tempo di 15-20 anni. Detti criteri sono esposti nella presente relazione illustrante sia le analisi predette, sia le soluzioni che si propone di adottare nel piano. Gli elaborati predisposti a tale scopo sono costituiti dai grafici necessari all'individuazione planimetrica e altimetrica dei dati di fatto esistenti e delle previsioni di P.R. e sono integrati da un corpo di note relative alle caratteristiche edilizie e di attuazione, conformemente alle prescrizioni vigenti in materia urbanistica.

CENNO SULLO SVILUPPO STORICO DELL'ABITATO -

Un breve promontorio sulla costa Adriatica ed un piccolo isolotto esistente tra le foci dei fiumi Ofanto e Avelio, ove oggi è Barletta, paravano l'insenatura di una breve spiaggia la quale serviva di approdo ai commercianti Illirici quando questi, prima della conquista Romana dell'Italia Meridionale, percorrevano l'Adriatico pervenendo così in contatto con i Greci e con le Colonie Greche della Penisola Italiana.

Il più antico stabilimento umano finora storicamente accertato a cui si ricollega l'abitato di Barletta, fu appunto quello della popolazione illirica dei barbei, la quale dovette dare un cospicuo sviluppo a quel primo insediamento se da essa prese, con successive trasformazioni, il nome attuale della città e se testimonianze archeologiche confermano la presenza di non trascurabili opere ad essa attribuibili.

Risalgono infatti a quel periodo i sepolcreti rinvenuti a oriente dell'attuale abitato, le gallerie sotterranee (cave di materiali?) in località detta dei Cappuccini, gli avanzi del molo portuale (oggi scomparso) visibili fino al secolo 18°) in località già a protezione della città di Levante, molo che si protendeva fino alla radice del molo di Ponente dell'attuale Porto.

L'insenatura marina del Porto era allora compresa nell'arco tra Porosina e Fortino Paraticchio e si approfondiva nell'entroterra per circa un centinaio di metri dall'esistente perimetro delle mura settentrionali. Il tracciato viario della via Garibaldi, via Canosa costituiva la strada di penetrazione dal porto all'interno del territorio.

Con la conquista romana l'antico abitato dei Barbei non dovette subire trasformazioni molto grandi, poiché quel tratto di costa, per l'insenatura del territorio retrostante che si andava progressivamente impo-
rendo rimase tagliato fuori dai traffici più importanti assai vicini come Canne e Canusio, che dovevano servirsi di quel porto per i loro contatti con gli illirici e con altre popolazioni della costa Adriatica.

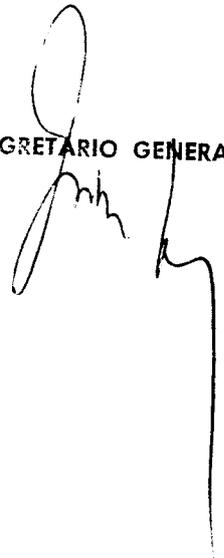
I romani, nel costruire una grande arteria parallela al mare per collegare Brindisi con Siponto, fecero toccare a quest'ultimo l'abitato che in quell'epoca era denominato Barduli. La via, detta dapprima via Valeria o via Appula Traiana, fu in seguito migliorata da Traiano e chiamata Appula Traiana. Il porto fu allora ingrandito e l'abitato divenne importante stazione commerciale per la diramazione della via Canusina che lo collegava con Canosa dove passava la via Traiana, la più importante della regione sotto il basso impero. Barduli non ebbe però mai speciali privilegi nell'antichità e dipese sempre da Canusio e da Canne.

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Generale certifica, su analogha dichiarazione del Messo Comunale, che la presente deliberazione è stata affissa in copia all'albo pretorio di questo Comune il **12.2.1967 di festivo** ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~, ai sensi dell'art. 3 della legge 9-6-1947 n. 530.

Avverso di essa nessun ricorso od opposizione è pervenuto.

IL SEGRETARIO GENERALE



PREFETTURA DI BARI

Bari, *6-6-1967*

N. *9685/2.7.18* Div. *1*

Visto il rapporto della P.A. in data del 5-6-1967, per quanto di competenza, salvo i provvedimenti degli organi del Ministero del B.P. sugli atti tranne del mese.

IL PREFETTO *(in)*
f.to A. Corallo

CITTÀ DI BARLETTA

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 della legge 9-6-1947 n. 530

DIVENUTA ESECUTIVA

per decorrenza di termini a seguito di pubblicazione all'albo pretorio di questo Comune dal _____ al _____ senza reclami e decorsi i 20 giorni dalla data in cui è pervenuta in Prefettura.

Barletta,

IL SEGRETARIO GENERALE



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

PROVVEDITORATO REGIONALE
ALLE OPERE PUBBLICHE
BARI

Bari, li 21.10.1968

Tec. II Rif.

AL SIG. SINDACO DEL COMUNE DI

e p.c. 70051 BARLETTA

Ufficio Urbanistica

ALLA PREFETTURA - DIVISIONE IV

di prot. Sez.

70100 B A R I

Div. Sez.

ALLEGATI N. /.

OGGETTO: BARLETTA -(Bari)- Piano Regolatore Generale adottato con delibera
P.C. n. 222 del 9.2.1967.

Con ministeriale n. 4650 del 28.11.1968 sono stati trasmessi, per l'ulteriore invio a codesto Comune, gli atti tecnici ed amministrativi inerenti al P.R.G. di cui all'oggetto, unitamente al parere espresso dalla VI^a Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 23.7.1968 con voto n. 1143.

In conformità di detto parere il Ministero dei Lavori Pubblici ha ritenuto il progetto di che trattasi meritevole di approvazione, purchè allo stesso siano apportate le seguenti modifiche ed integrazioni:

Il piano di che trattasi, adottato prima dell'emanazione della legge 6.8.1967 n. 765 e dei D.M. 1 e 2 aprile 1968, non ha potuto tener conto degli stessi, ma trattandosi di disposizioni di carattere generale, il Consiglio Superiore ha effettuato un riscontro tra i limiti imposti dalle medesime e le previsioni del P.R.G.- Da tale riscontro è emersa la necessità di modificare in alcuni punti la normativa del Piano, in particolare per quel che concerne gli indici di densità edilizia, che per talune zone sono stati ridotti, e le disposizioni sulle altezze e sui distacchi. Detti concetti vengono di seguito specificati con riferimento alla normativa.

Entrando nel merito delle singole previsioni le modifiche da apportare sono appresso specificate.

AZZONAMENTI -

Stampa e firma

10 R

L'assetto del centro storico e del nucleo urbano esistente appare abbastanza approfondito e, salvo taluni ritocchi alla normativa in seguito riportati, le previsioni relative sono apparse accettabili.

In ordine alle zone circostanti il Castello Svevo, il Consiglio Superiore ha concordato con la Soprintendenza ai Monumenti sulla necessità di una difesa più attenta dell'ambiente e delle visuali del Castello medesimo. Sono state quindi accolte integralmente le proposte formulate dalla Soprintendenza, e consistenti in:

I) - ZONA OVEST - CASTELLO -

- estendere il verde pubblico a Sud e a Nord del Castello;
- eliminare le attrezzature stradali a monte della ferrovia;
- eliminare le attrezzature balneari a valle delle ferrovia.

II) - ZONA OVEST -

Destinare la zona fissata a " piccole industrie " in zona a " verde pubblico ".

III) - ZONE INDEBITE " DEMOLIZIONI E RICOSTRUZIONI A e B "

sentire il parere preventivo del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche e della Soprintendenza ai Monumenti competente.

IV) - ZONA INDUSTRIALE PREVISTA ALL'INGRESSO DEL PAESE:
eccessiva.

V) - CENTRO STORICO E DI INTERESSE AMBIENTALE -

" Sono consentite esclusivamente opere di consolidamento o restauri senza alterazione di volumi e le aree libere sono inedificabili fino all'approvazione del piano particolareggiato di zona.

Per le operazioni di risanamento conservativo ed altre trasformazioni conservative le densità edilizie e di zona e fondiaria non debbono superare quelle preesistenti, computate senza tener conto delle sovrastrutture di epoca recente prive di valore storico-artistico."

VI) - DEMOLIZIONE A - DEMOLIZIONE B -

Demolizioni e ricostruzioni stabilite da apposita normativa

con l'obbligo alla redazione del piano particolareggiato.

Inoltre per l'applicazione delle suddette proposte il Consiglio Superiore ha deciso che " dovranno essere stralciate dall'approvazione e inviate a nuovo studio le aree indicate con segno azzurro nelle planimetrie originali di progetto in scala 1:2000."

Relativamente all'assetto della zona della litoranea sembra opportuno che le previsioni del piano vengano integrate mediante alcuni atti ad assicurare una più efficace tutela del paesaggio così da evitare che possano sorgere in prossimità del litorale insediamenti edilizi di dimensioni rilevanti.

A tal fine il Consiglio Superiore ha suggerito di prevedere lungo tutta la costa marina, delle fasce di rispetto di adeguata profondità e con vincoli di inedificabilità; tale suggerimento comporta un aumento delle aree di verde pubblico e privato, la cui estensione complessiva sembra attualmente carente in rapporto al volume degli insediamenti residenziali.

Per l'applicazione di quanto sopra lo stesso Consiglio ha deciso che " dovranno essere stralciate dall'approvazione tutte le zone denominate " verde speciale L " e rinviate a nuovo studio; in tale sede dovrà inoltre tenersi debito conto delle osservazioni sopra riportate."

Per quanto concerne le frazioni, le espansioni previste, pur essendo le entità molto modeste, devono essere oggetto di previsioni più dettagliate sia per la delimitazione che per la classificazione delle aree edificabili.

Circa le varianti apportate agli elaborati grafici in sede di adozione del P.R.G., peraltro non specificate negli stessi, si è considerata ammissibile la 2^a variante, mentre si è ritenuto che:

a)- la 1^a variante, relativa all'ampliamento delle zone destinate ad attrezzature stradali lungo la circonvallazione non sia accettabile in quanto l'area prevista dal progetto

tista appare già sufficiente per le necessità della circonvallazione;

b)- la terza variante relativa alla trasformazione di destinazione da " zona a volumi approvati," in " zona edilizia A" di un'area compresa tra il prolungamento di via Canne e quello di via Martiri XII Settembre, sia ammissibile per il motivo che segue. La " zona a volumi approvati " comprende tutte le aree a suo tempo inserite nel piano di zona adottato dal Comune ai sensi della legge 157. Per essa non è prevista alcuna normativa, dato che il P.R.G. rinvia alle previsioni del citato piano di zona, che però non è stato approvato integralmente in quanto alcune aree sono state stralciate. A causa di ciò il Consiglio Superiore ha fatto presente che " dato che gli elaborati del piano di zona non fanno parte del P.R.G., per tali aree si verifica una carenza di disciplina urbanistico-edilizia che va comunque eliminata." La 3^a variante adottata dal Comune si riferisce appunto ad una delle aree citate e, proponendo la trasformazione di destinazione in una zona con disciplina edilizia ben definita e caratteristiche di densità ammissibili in relazione all'ubicazione dell'area stessa, appare accettabile. Rimane in ogni caso la necessità di ovviare alla citata carenza di normativa per le aree adiacenti.

Passando poi agli " emendamenti " apportati dal Comune in sede di adozione del P.R.G., ed in particolare:

1)- alle possibilità concesse di edificare " case di campagna " su lotti minimi di 1000 mq. lungo la via Canosa per un tratto di 4 km. a partire dall'abitato con una profondità di 100 metri;

2)- alla istituzione di un'altra " zona merceologica " lungo la SS. Adriatica lato mare, per una lunghezza di 2 km. ed una profondità di 100 metri;

gli stessi sono stati ritenuti non accettabili in quanto alteranti in maniera sostanziale l'equilibrio delle previsioni proposte dal progettista.

NORME DI ATTUAZIONE -

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto le norme di attuazione bene impostate nel loro complesso ed atte ad assicurare un ordinato sviluppo edilizio della Città. Tuttavia in alcuni punti appare necessaria la loro integrazione, come di seguito specificato.

In linea generale si è poi ribadita la necessità di rispettare le disposizioni contenute nella legge 765 del 6.8.1967 e nei decreti sopra citati, con particolare riferimento all'applicazione di quelle emanate in ottemperanza dell'art. 19 della stessa legge.

In ordine ai singoli articoli si è osservato:

- ARTT. 1, 2 e 3 - ZONE EDILIZIE A-B e C:

Le norme transitorie in essi contenute appaiono poco opportune, in quanto potrebbero generare difficoltà interpretative e quindi, consentire un numero eccessivo di eccezioni alla normale disciplina prevista per le zone stesse; si reputa quindi necessaria la soppressione delle norme transitorie medesime; per la soluzione di eventuali casi eccezionali si suggerisce di rinviare lo studio in sede di piano particolareggiato;

- ARTT. 3-4 e 5 - ZONE EDILIZIE C-D ed F:

La possibilità di derogare alle disposizioni sui distacchi fra edifici, mediante convenzione fra privati, non sembra accettabile: si richiama in proposito quanto disposto dall'art. 9 punto 2) del citato decreto n. 1444 del 2.4.1968; si ritiene quindi che detta possibilità di deroga debba essere soppressa;

- ART. 6 - ZONA DI TRASFORMAZIONE N:

Appare necessario stabilire un limite per l'altezza massima; esso potrebbe adeguarsi a quello previsto per la zona N1 in m. 16,80;

- ART. 8 - ZONA DA RISANARE R:

Data la particolare importanza dal punto di vista storico-ambientale delle aree comprese in questa zona, appare assai opportuno il concetto di rinviare l'attuazione del P.R.G.

6

ai piani particolareggiati, ma si ritiene che, fra i criteri per la redazione dei medesimi, dovrebbe includersi quello di conservare, oltre alle caratteristiche architettoniche, volumetriche, ecc...degli edifici, anche l'attuale rete viaria ed i relativi allineamenti; in ogni caso poi è indispensabile che gli interventi edilizi vengano preventivamente approvati dalla Soprintendenza ai Monumenti.

- ART. 8/bis - ZONA DA RISTRUTTURARE G:

La disciplina prevista per tale zona non appare sufficiente; il rinvio di ogni previsione ai piani particolareggiati sarebbe ammissibile ove si precisassero i criteri da seguire per lo studio dei medesimi; dato che il tessuto urbano compreso nella zona stessa riveste valori storici ed ambientali di un certo rilievo, si ritiene che detti criteri dovrebbero essere analoghi a quelli proposti per la zona R e che comunque qualsiasi intervento edilizio debba riportare la preventiva approvazione della Soprintendenza ai Monumenti.

- ART. 9 e 10 - ZONE DA DEMOLIRE E RICOSTRUIRE A e B:

Analogamente a quanto detto per gli articoli precedenti, si ritiene che i piani particolareggiati dovrebbero essere preventivamente approvati dalla Soprintendenza ai Monumenti;

- ART. 12 e 13 - ZONE DI LOTTIZZAZIONE SPECIALI I e II:

Gli indici di densità territoriale previsti rispettivamente in 3 e 5 mc/mq., appaiono eccessivi; essi dovrebbero ridursi rispettivamente a 1,5 e 2,5 mc/mq. sempre territoriali; inoltre, data la cospicua estensione delle aree comprese in tali zone, si raccomanda per esse un accurato riscontro delle dotazioni di servizi pubblici in base al più volte citato decreto n. 1444;

- ART. 14 - ZONA DI ESPANSIONE F:

appare necessario specificare se l'indice di fabbricabilità di 4 mc/mq. è territoriale o fondiario; nel primo caso esso risulterebbe eccessivo e dovrebbe essere ridotto

a 2 mc/mq.;

- ART. 15 - 16 e 17 - ZONE INDUSTRIALI E PSICOLOGICO-ARREGI - GIANNI, PICCOLE INDUSTRIE:

Si ritiene necessario specificare un indice di densità territoriale;

- ART. 18 - ZONE VERDI SPECIALI E:

Si è già detto, in ordine all'azonamento, della necessità di studiare l'ubicazione e le dimensioni di tali zone; circa la normativa si osserva che la possibilità di costruire nelle zone stesse indifferentemente abitazioni private ed edifici ricettivi (alberghi, centri turistici, ecc.), per di più con limiti edilizi diversi, non appare opportuna, in quanto non garantisce un ordinato sviluppo delle zone stesse e può generare sperequazioni; sarebbe quindi preferibile, in sede di nuovo studio, scindere la zona in due con caratteristiche specifiche; quanto ai limiti edilizi, si ritiene che un lotto minimo di 600 mq. previsto per le abitazioni private, sia insufficiente per dare alla zona il carattere di "costruzioni immerse nel verde" e che, quindi, esso dovrebbe essere aumentato almeno a 2000 mq.; l'indice di densità fondiaria di 0,75 mc/mq. appare inoltre esuberante per le abitazioni private e dovrebbe essere ridotto a 0,30 mc/mq; per gli edifici ricettivi invece si ritiene necessario stabilire un limite di altezza massima che, tenuto conto della necessità di non alterare il paesaggio, non dovrebbe superare i 12 + 15 metri fuori terra: l'indice di densità fondiaria di 2 mc/mq. appare invece accettabile;

- ART. 19 - ARENILE:

Appare ammissibile la destinazione degli arenili per stabilimenti balneari, chalet, dancing, ristoranti, ecc...; si osserva tuttavia che l'indice di densità di 0,4 mc/mq. è eccessivo e dovrebbe essere ridotto a 0,20 mc/mq; inoltre sarebbe opportuno prevedere un lotto minimo di 10.000 mq. e un'altezza massima non superiore a m. 4,50;

- INDICI DI CARATTERI SPECIALI:

8

-punto 3) in base all'art. 16 della legge n. 765 del 6.8.1967 non sembra ammissibile che i limiti di altezza per le varie zone possano essere superati anche se in base a piani di lottizzazione;

-Punto 4) ultimo comma; in ordine alle dotazioni di parcheggi per gli edifici si richiama quanto disposto dallo articolo 18 della legge citata.

Si osserva poi che è necessario prevedere adeguate disposizioni per le seguenti zone indicate negli elaborati grafici, ma non disciplinate nella normativa:

- verde pubblico
- verde attrezzato pubblico
- edifici pubblici
- zona di espansione con volumi approvati
- zona archeologica.

Osservazioni

In ordine alle osservazioni ed opposizioni presentate il Consiglio Superiore ha ritenuto che:

- l'osservazione della Soprintendenza ai Monumenti sia da accogliere integralmente come già detto; dovranno quindi essere dal Comune presi opportuni accordi con la Soprintendenza stessa per le conseguenti rettifiche al P.R.G.;

- l'osservazione del Ministero dei Trasporti (Azienda Autonoma FF.SS.) sia parimenti da accogliere; stante tuttavia la notevole importanza dell'asse di scorrimento nell'ambito della rete viaria cittadina dovranno intervenire opportuni accordi fra il Comune e detta Amministrazione al fine di pervenire ad una soluzione che, consentendo la realizzazione dell'asse viario, comporti le minori interferenze possibili con gli impianti ferroviari;

- sia possibile concordare con le controdeduzioni del Comune nel respingere le opposizioni nn;

- I) Capitaneria del Porto di Molfetta;
- 6) Di Benedetto Pasqua ed altri

- 9
- 3) Eredi Bonelli
 - 10) De Carmine Maria ed altri
 - 11) Ricco Livia ed altri
 - 15) Monterisi Ignazio
 - 16) Sernia Giovanna

e nel ritenere inaccoglibile il ricorso n.19 Ospedali Civili di Barletta;

- sia possibile conservare con il Comune nell'accogliere i ricorsi nn.;

2) Ufficio Tecnico Comunale di Barletta

15) Di Cataldo Angela;

- nulla vi sia a provvedere circa il ricorso n.12 della Società Montecatini Edison a seguito dello stralcio delle zone verdi speciali L; tuttavia si raccomanda al Comune, in sede di nuovo studio, di tenere conto delle osservazioni contenute nel ricorso che appaiono non essere prive di fondamento;

- sia possibile conservare con il Comune nell'accogliere parzialmente i ricorsi nn.:

3) Cavaliere Michele

4) Tedeschi Damiano

5) Tedeschi Domenico

14) Società Vinicola Russo;

- in difformità delle controdeduzioni comunali non sia opportuno l'accoglimento dei ricorsi nn.9) Scotti Anna ed altri e 13) Mascolo Tobia in quanto comportano un aumento di densità edilizia che non si ritiene giustificata;

- il ricorso n.17) Calò Giacomo ed altri, non dia luogo a provvedere in questa sede ma debba essere considerato dal Comune in sede di perfezionamento delle norme relative alla "zona con volumi approvati" che in ogni caso sia da evitare un aumento di densità edilizia rispetto alle previsioni del piano di zona;

- 7) il ricorso n.7) Magliocca Ruggiero, che pone in evidenza delle differenze fra gli elaborati grafici in scala 1 : 5000 e 1 : 2000, debba essere accolto a differenza di

Solo con il decadere di queste due ultime città Barduli acquistò una certa importanza e ciò fu soltanto durante il medioevo, quando le invasioni dei Barbari e quelle dei Saraceni si accanirono contro dette città. Una prima forte immigrazione di canusini si registrò nel VII secolo ad una successiva nel secolo IX. Nel frattempo gli agricoltori dell'agro di Canne trovavano più sicura assistenza in Barduli anzichè nel loro capoluogo il quale venne definitivamente distrutto nel secolo XI. I commerci col levante ebbero frattanto una forte ripresa e causa del consolidamento della conquista bizantina dell'Italia Meridionale che portò nella non lontana Bari la sede del Catapano della Puglia. Trasformatosi il nome in Barulo e più tardi in Barletta, l'abitato di questa città andò assumendo quindi una nuova configurazione di cui rimane traccia nel quartiere S. Maria (Cattedrale) che fu allora recinto di mura dal conte Pietro quando quel nucleo, nella divisione della conquista normanna (sc. XI) fu annesso alla Contea di Trani. Poco dopo Barletta ebbe un proprio Signore, passò poi per breve tempo sotto la Contea di Andria, ma infine venne dichiarata libera quale città regia. Sotto i normanni venne ampliata la cinta muraria che da un perimetro pressochè circolare divenne ellissoidale con l'asse maggiore spinto verso l'interno lungo la via Canusina: in tale periodo venne pure iniziata la costruzione della Cattedrale e di altre antiche chiese (S. Andrea, Sepolcro, ecc) e data una disciplina alla fabbricazione che si andava svolgendo nei sobborghi addossati alla prima cinta muraria. Distrutta Bari nel 1156, Barletta già designata a rilevanti fini militari, divenne centro dell'azione del Governo Normanno e successivamente dei Governi Svevo, Angioino e Aragonese, su tutta la Puglia. La Crociata ne mise in risalto l'importanza quale punto d'approdo così che l'abitato si andò sempre più ampliando e vi si stabilirono istituti cavallereschi e di assistenza. Con la caduta della Terra Santa in mano ai turchi diventò sede stabile dell'Arcivescovado di Nazareth. Dal XII al XV secolo la città si sviluppò notevolmente perfezionando il proprio assetto amministrativo urbanistico. La popolazione crebbe da 10.000 a oltre 30.000 abitanti,, si sistemò in cinque quartieri racchiusi da mura nuovamente ampliate e si diede uno stabile statuto. Contemporaneamente divenne una piazzaforte militare protetta da due forti posti agli estremi orientale e occidentale della città. La costruzione del Palazzo di Re Manfredi che vi soggiornò lungamente verso la metà del sec. XIII, l'istituzione di una zecca nel sec. XIV, l'incoronazione di Ferdinando d'Aragona nel sec. XV nella Cattedrale, alla celebre disfida ivi avvenuta nel 1503 stanno a dimostrare l'importanza sempre maggiore che andava acquistando come centro politico e militare, non solo nella Regione, ma in tutta la Penisola. Verso la seconda metà del sec. XVI Barletta raggiungeva i 40.000 abitanti; fu quindi costruita il grande Castello e dato il definitivo assetto alle mura, lunghe circa 3. km.: e munite di 6 porte. I traffici si estesero sempre di più e richiamarono floridi commerci. Le attrezzature urbanistiche si rivolsero a specie per opera di ordini cavallereschi e religiosi che provvedevano all'educazione, assistenza, opere di pietà, nonchè all'amministrazione di beni e al finanziamento di opere pubbliche. Al principio del sec. XVII (il generale decadimento della Penisola ebbe un riflesso anche su Barletta, i cui abitanti si andarono alquanto riducendo fino

fino quasi a dimezzarsi verso la seconda metà dello stesso secolo; terribili mali, quale pestilenze ed epidemie tifoidee, depauperarono ulteriormente la popolazione che, in pochi anni, passò da 20.000 a soli 8000 abitanti. Tuttavia l'organizzazione cittadina e le attrezzature esistenti permisero alla città di riaversi e di dare un più aggiornato indirizzo alle attività commerciali ed agricole della popolazione.

La caratteristica più spiccata della vita barlettana dei secoli 17 e 18 era quella di una perfezionata inquadratura culturale e assistenziale che si appoggiava agli ordinamenti religiosi sviluppatisi con la controriforma: si contavano in questa epoca 12 conventi, 5 manasteri, 2 conservatori retti da religiosi, 4 capitoli con oltre 400 preti regolari facenti capo a 2 arcivescovi (Trani e Nzareth) su una popolazione di 15-20mila abitanti. Nel secolo scorso il costante aumento della popolazione trovò ancora sufficienti condizioni di vita principalmente nella campagna che si andava bonificando e perfezionando nei sistemi culturali (vite, olivo, ortaggi). I commerci invece tendevano a deprimersi soprattutto per deficienza del porto che si andava progressivamente insabbiando col progredire della vicina foce dell'Ofanto. L'unione dell'isola col molo di protezione attuata verso la metà del secolo condusse a utilizzare l'approdo del lato di levante, che peraltro non era difeso dalla traversia dominante.

Dopo l'unificazione dell'Italia venne costruito il molo di levante che al porto fece riprendere gran parte della sua primitiva funzione.

Tuttavia nel frattempo si andava rompendo quell'equilibrio urbanistico che la città riuscì a conservare fino a tutto il sec. 18 per cui all'ulteriore incremento demografico e alle aumentate esistenze di vita connesse col progresso moderno non corrispose un adeguato sviluppo dell'abitato che crebbe invece in modo informe e caotico nelle due direzioni prevalenti verso ovest e sud ovest.

La sistemazione ferroviaria e la creazione di alcune industrie connesse col commercio enologico e di prodotti agricoli valsero a riassetare in parte il perduto equilibrio e a ridare fiducia in un migliore avvenire: ma la situazione non è gran che migliorata nel corso del presente secolo, pur con l'ausilio di importanti opere come la stabile dotazione idrica ottenuta con la costruzione dell'acquedotto pugliese, l'impianto di fognatura generale, le pavimentazioni stradali, impianti tecnologici vari e migliorati collegamenti col retroterra e con la campagna circostante.

Dai 40.000 abitanti del 1900 si è passati ai 50.000 del 1920 e ai 70.000 ed oltre, attuali; e i problemi urbanistici cittadini si sono aggravati per mancanza di coordinamento delle varie attività e indirizzo e molte sane iniziative di tempo in tempo avutesi.

INDAGINE SULLA SITUAZIONE DELLA CITTA E TERRITORIO E SULLE PRINCIPALI ATTREZZATURE URBANE :

- 1- Dati fisico geologici :
 - Superficie del territorio : kmq. 147
 - altezza media del capoluogo sul livello del mare: ml. 15
 - caratteristiche topografiche del territorio del Comune: pianeggiante in parte declivio, e in parte leggermente collinoso
 - Caratteristiche geologiche del territorio del Comune: terreni prevalentemente calcarei, silicei, argillosi.
- 2- Climatologia : temperatura (media stagionale) (+2. +4 inverno, +30 +32 estate)
- venti dominanti: vento scirocco e maestrale.

piogge: (in mm/ annui): chiedere notizie a Stazione Agraria Sperimentale
Bari via Cesare Ulpiano 1.

Umidità media annua.

PRECIPITAZIONI MILLIMETRI DI PIOGGIA NEVE :

	1951:	1952:	1953:	1954:	1955:
Gennaio	72.50	34.60	17.80	78.00	
febbraio	43.10	19.40	21.60	131.60	
marzo	132.30	20.80	6.20	67.80	
aprile	73.40	14.00	33.40	34.20	
maggio	29.60	31.80	26.80	92.20	
giugno	17.60	0.60	4.40	53.40	
luglio	23.00	44.00	11.40	--	
agosto	26.40	0.80	20.40	7.40	
settembre	76.80	79.40	57.20	13.60	
ottobre	124.40	4.50	80.20	105.00	
novembre	39.00	92.10	77.40	141.30	
dicembre	22.80	186.80	30.20	61.00	
	680.90	528.20	387.00	785.50	

UMIDITA' RELATIVA = MASSIMA E MINIMA

	1951	1952	1953	1954	1955
gennaio	98.34	99.26	88.31	80.26	81
febbraio	98.38	90.28	89.19	78.30	81
marzo	98.35	90.24	88.20	78.30	81
aprile	---	90.16	==	78.20	71
maggio	---	90.22	==	78.22	80
giugno	90.27	90.20	75.12	80/18	81
luglio	90.19	90.20	75.17	75/22	82
agosto	90.15	88.19	86.20	==	80
settembre	90.31	90.23	78/18	==	88
ottobre	88.30	==	78.30	==	84
novembre	--	==	==	==	=
dicembre	90.32	88.32	80.34	88/28	86

MEDIA MENSILE DELLA TEMPERATURA :

	1951	1952	1953	1954	1955
gennaio	9.05	7.70	7.50	6.60	10.60
febbraio	11.40	7.20	7.90	7.30	11.90
marzo	12.00	10.90	9.10	12.20	10.95
aprile	13.80	15.30	15.20	13.10	11.50
maggio	18.70	18.20	17.80	17.40	17.70
giugno	24.10	24.20	22.50	24.10	22.00
agosto	25.75	25.50	25.40	24.90	25.50
settembre	25.50	27.30	24.40	24.40	23.50
ottobre	23.10	23.50	22.70	22.40	20.60
novembre	15.60	18.10	18.90	16.10	17.50
dicembre	13.50	11.80	12.80	11.80	12.40
Temperatura	9.70	11.20	9.90	10.30	12.50
massima assoluta	42.10	37.40	39.00	41.00	40.00
temperatura	(9.8.51)	(17.8.52)	(30.6.53)	(29.7.54)	(26.7.55)
massima assoluta	1.10	1.50	1.00	3.00	0.80
Stato del S.	(30.12.51)	(22.2.52)	(14.3.53)	(26.1.54)	(5.3.55)
sielo per anno M.	147	157	175	175	164
giorni n.C.	127	88	80	66	83
	91	121	110	124	118

Nella zona non vi sono venti spiccatamente predominanti.

DEMOGRAFIA : dati al 31.12.1966 : popolazione capoluogo	72.800
presente + fluttuante o temporanea	--
popolazione frazioni	300
popolazione sparsa	240
Totale	<u>73.340</u>

superficie dell'abitato : km.12-15

densità media popolazione del capoluogo: n°57.105 su kmq.=0.057 per mq.

indice affollamento complessivo: 2.95 unità per vano - 2.5

incremento naturale annuo: 1000 in media unità 1700

tendenze migratorie: per l'interno 1300 unità annue, per l'estero 50 unità

mortalità media annua: 650

malattie tipiche più frequenti o di ricorrenza stagionale: influenza.

VITALITÀ : Principali attività della popolazione dalle quali trae i mezzi di vita : in buona percentuale agricola ma è anche rilevante attività industriale (Montecatini, SES, Distillerie, Cementeria, Cartiera Mediterranea, Italperga, Antonio Turi e figli, Fratelli Polonari, Fratelli Mesinese, porte) provetto artigianato in meccanica, falegnameria, edilizia e calzoleria. L'attività commerciale è notevole ma risente delle alternative dei raccolti agricoli.

Vicini centri sui quali gravitano le popolazioni : la popolazione agricola coltiva terreni in proprietà dell'ex territorio di Barletta, oggi S.Ferdinando di Puglia, Trinitapoli e Margherita Savoia. Molti coltivatori diretti hanno proprietà persino in agro di Cerignola e oltre. In agro di Barletta vi è una parte minima coltivata da andriesi e coratini. In questa città gravitano le popolazioni del retroterra, parte della Lucania e alcuni Comuni della provincia di Foggia, per affari d'ogni specie particolarmente commerciali, scolastici e sanitari (Inam).

DISOCCUPAZIONE : Medie mensili calcolate negli ultimi tre anni :

	per età da anni 21 a 60 n°	al disotto anni 21 n°
agricoltori	320	30
industria	710	90
trasporto e commercio	45	5
servizi vendita albergo e mensa	12	8
spettacolo, servizi igienici, sanitari, domestici	29	6
dirigenti, impiegati e salariati	105	15
manodopera generica	1020	520
al 31 gennaio 1967	1879 complessivamente.	

AGRICOLTURA : 1) L'estensione del territorio comunale è di Ha 14.739 di cui Ha 14.450 di coltivazioni agrarie.

La differenza in Ha 299 è utilizzata come segue :

Ha 60, centro agglomerato urbano e zona sviluppo;

Ha 32 circa, strade statali (13.97 e 170);

Ha 115 circa, strade vicinali;

Ha 82 strade private, aie, fossi, incolti improduttivi, case rurali, ecc.

2) Configurazione del terreno : generalmente pianeggiante salvo per la parte entro terra, che verso sud sud est è in leggero declino verso il mare mentre la parte a sud sud ovest pur avendo un andamento declinante verso il mare, il lato destro, a qualche kilometro dalla città, sale verso di questa costituendo un terrazzamento sopraelevato di circa 8-10 metri sul livello del mare.

3) Natura del terreno: in genere argilloso calcareo, a percentuali diverse di spessori variabili, dal profondo alla superficie.

La crosta superficiale si regge su cappellaccio calcareo.

Fa eccezione la fascia costiera che si stende dall'Ofanto (estuario e foce) fino al confine di Trani in cui il terreno è prevalentemente siliceo per la fascia ad ovest della città, mentre il tratto ad est in parte è siliceo in parte limoso (vedi Paludi).

4) Tre sono i corsi d'acqua pressochè perenni che interessano il territorio: l'uno il fiume Ofanto che fin dall'estremo limite dell'agro, verso Canosa segue il territorio di Barletta percorrendone il confine tortuosamente fino a gettarsi a mare; il secondo il canale Ciappella Camaggio, proveniente dal territorio a sud di Andria e attraversante detto centro in canale coperto. Esso va a sboccare a mare verso Trani, dopo aver attraversato l'agro di Barletta in direzione da sud sud ovest ad est nord est ed indi la zona cosiddetta delle Paludi-Barletta-Trani. Detto canale sembra che sia alimentato in gran parte da acque di emungimento delle zone attraversate e in parte da effluenti industriali e fognari del Comune di Andria; oltre a servire a collettore delle pluviali di buona parte del centro di Andria nonché delle acque che provengono dai terreni a monte di quel Comune. Inoltre dopo aver attraversato la statale 170 in zona Crocifisso, di questo agro, il canale coglie gli scarichi della fognatura delle casermette, in canale aperto. Il terzo corso d'acqua è costituito da una rete di canali di bonifica nella zona denominata Paludi Barletta Trani a carattere perenne e servono per l'emungimento delle falde friatiche ivi affioranti.

Detti canali hanno reso coltivabili importanti superfici di terreno agrario prima paludoso.

Altri canali non perenni hanno scavato naturalmente il loro alveo nel territorio e principalmente nella parte dell'agro situata a ovest della città. Detti canali che provengono dai confini dei territori di Andria e Canosa parte dei quali si formano anche in detta zona piuttosto accidentata, convogliano le acque di piena che si formano principalmente nei periodi primaverili e maggiormente in quelli estivi autunnali in conseguenza delle piogge improvvise ed abbondanti delle dette epoche e finiscono per attraversare una seconda linea ovest est poi sud nord, il territorio per indi gettarsi a mare nella zona S. Lazzaro, attraverso il lago di Precetto, ex derivatore quest'ultimo dell'Ofanto in epoca remota.

Le acque convogliate da detti canali si chiamano acque alte e da circa trent'anni il Genio Civile sta costruendo un collettore di dette acque che raccogliendo le acque stesse all'uscita del ponte ferroviario chiamato Sette Ponti, in contrada Ricevitore S. Lazzaro Ponte Gaveta, le distrae dal loro corso naturale e le convoglia nell'Ofanto, dopo aver attraversato la statale 16 con apposito manufatto.

Vi è un altro corso d'acqua a carattere torrentizio, che si forma durante le piogge stagionali cennate, nella zona Maranco ad occidente della città e che investe la zona di espansione ad occidente della città stessa, canale che va regolarizzato o per lo meno deviato.

5) Tipi di colture e percentuali delle superfici coperte da ciascun tipo: (le cifre e percentuali sono indicative e per approssimazione)

uliveto specializzato	ett. 4.700	30%
vigneto	" 6.000	40%
mandorleto	" 1.000	7%

consociazioni vigneto con uliveto emandorleto	ett. 1500	10.50%
orto	750	5.25%
seminativo	500	3.50%
centro urbano, strade e tare	289	2.20%
totale	ett. 14.739	98.45%

6) Pascoli: non ve ne sono. I pochissimi allevamenti di bestiame da latte pascolano sulle golene del fiume o del canale Ciappetta Canaggio sulle cunette stradali delle statali, sulle strade vicinali, negli oliveti specializzati e d'estate nelle ristoppie.

7) Descrizione delle coltivazioni principali: come già accenato al punto 5 gli oliveti, mandorleti e vigneti sono portati a colture specializzate. Sia in tali specie di colture sia nelle consociazioni fra di loro anche quanto il vigneto è portato ad alberello, i relativi fondi vengono coltivati con l'aratro.

Le irrorazioni anticrittogamiche, insetticidi ad antiperonosporiche sono effettuate a mezzo pompe irroratrici a zaino, con l'ausilio di carri trasporto delle soluzioni occorrenti per il trattamento.

Le altre coltivazioni vengono eseguite a mano, come quelle complementari di zappatura e di potatura secca e verde.

Le derrate raccolte e i materiali residuali dalle potature vengono trasportati in città; le prime per la consegna ai commercianti, agli esportatori, agli industriali del vino; gli altri materiali vengono trasportati ai magazzini privati o nelle case di abitazione e raramente ai grossisti per il consumo diretto o per la vendita al dettaglio.

Anche l'orto e il seminativo hanno un forte movimento con l'utilizzazione di bestiame per una parte delle coltivazioni nonché per il trasporto delle derrate. L'utilizzazione delle derrate ortofrutticole si effettua nella stessa maniera come per le tre principali colture innanzi cennate.

Importante è il consumo dei concimi sia chimici che organici con utilizzazione sia del letame di stalle e delle poche pecore qui allevate sia delle spazzature urbane, e queste ultime utilizzate sia allo stato fresco che certi tipi di colture sia trasformate dopo, un congruo periodo di fermentazione.

8) **INDUSTRIA ABBRARI**: La principale industria locale è quella della trasformazione delle uve in vini sia da parte di industriali attrezzati sia da parte di enopoli. Resta qualche trappeto ancora per la lavorazione delle uve per conto terzi, provvisto o meno di cantina di deposito.

Residuano ancora alcuni frantoi oleari, che raccolgono le olive per conto dei produttori e le trasformano in olio, più per uso familiare degli stessi che per la trasformazione dell'intera produzione delle olive.

Ad ogni modo trattasi di quantitativi complessivi importanti essendo la proprietà spezzettata.

Nonostante la esiguità della superficie destinata a cereali, continuano a funzionare durante l'estate ben sette trebbiatrici a vapore o mosse da trattori da fermo, per la trebbiatura non solo della produzione strettamente locale, ma anche di quella peraltro anch'essa ristretta, che i cittadini ricavano in quella parte dell'ex territorio di Barletta, passato nel 1807 alla provincia di Foggia.

Sotto un certo aspetto possono considerarsi industrie agrarie e magazzini di privati o commercianti che lavorano mandorle, procedendo all'asportazione del mallo e poi alla rottura del guscio e alla selezione e immaga-

Alzamento del frutto.

Analogamente può dirsi per i magazzini degli esportatori che lavorano, selezionano e imballano per la spedizione nell'interno e all'estero, gli ortofrutti colti che vanno dalle albicocche alle pere precoci ai fiori di fichi, agli zucchi, ai cetrioli, patate, pomidori, meloni e poponi, uva da tavola precoce di varie e successive varietà e tutta la gamma delle verdure che alternativamente e in successione continua si producono ed esportano (insalate, cime di rape, cicoria, a bacchette, carotine, pastinache, calvolfiori, finocchi).

9) **PATRIMONIO ZOOTECNICO** : è costituito come segue :

cavalli	capi 225	muli	capi 563	asini	capi 132
asini esenti	" 97	suini	" 20	bovini	" 75
ovini	" 35				

10) Non vi è in questo agro allevamento di equini: quelli su elencati sono tutti adulti e utilizzati per il lavoro sia per i trasporti e nella maggior parte per i trasporti e lavori agricoli.

Si allevano solo le ultime tre specie di bestiame. I suini, in scarsa misura poichè l'ambiente non è adatto. I bovini vengono allevati per la produzione del latte e per l'incipiente e scarsa produzione casearia limitata alle produzioni fresche, ricotta e a qualche provolone.

Gli ovini sono scarsi per mancanza di pascoli. Non vi sono allevamenti di capre e pecore salvo sporadici allevamenti casalinghi in scarso numero di capi e solo quegli allevamenti sempre a titolo casalingo tenuti da qualche centinaio di famiglie che risiedono in campagna.

INDUSTRIA E ARTIGIANATO : Notevole l'industria in sempre maggior sviluppo. Primeggiano gli stabilimenti della Montecatini, Appula, Cementeria, S.Oc. Italia, Spiriti, Edison, Stabilimento Produzione Lievito birra, Fabbriche mattonelle, maglificio, segherie marmi, fabbriche botti, fabbriche mobili, calzature, industria gomma, lavorazione vetri e cristalli, fonderie meccaniche, fabbriche detersivi, dolci, dolciumi, effervescenti, ghiaccio, fabbriche frigoriferi, esportazioni ortofrutti, industrie enologiche e oleari. Possiamo affermare che tutte le professioni sono abbondantemente rappresentate : avvocati, medici, farmacisti, ingegneri, geometri, agronomi.

Principali industrie :

	operai	impiegati
Montecatini	111	275
cementeria	111	300
Società Spiriti e Distillerie Italiane		93
Portuali	80	4
Italperga		115
Cartiera		200
Folonari		105
Turi e figli		60
Dibari Antonio		54
Maglificio del Sud		120

T U R I S M O - Barletta è al centro di una vasta zona turistica in sé e per sé. Essa vanta il campo di Canne della Battaglia. Inoltre possiede inestimabili opere d'arte e importanti monumenti. Il Castello Svevo, Cattedrale, la Basilica del Sepolcro con le sue reliquie, il Monte Pietà, il Colosso di bronzo, la Catina della Sfida, la Pinacoteca, il Museo, la donazione Cafiere (artigianato toscano del medioevo) spiagge balneari. L'attrezzatura alberghiera dopo la costruzione dell'albergo Jolly è alquanto migliorata. Tra le manifestazioni figurano il Giro di Puglia e Lucania in settembre, la Fiera di S. Lucia 12-13-14 dicembre.

quanto fatto dall'Amministrazione Comunale, nel senso che le previsioni da confermare sono quelle della planimetria 1 : 5000 e che ad esse debbono adeguarsi i grafici 1:2000.

Il Consiglio Superiore e il Ministero dei LL.PP. hanno ritenuto - come si è già detto - il P.R.G. di Barletta, adottato con delibera n.222 del 9/2/1967 "meritevole di approvazione con gli stralci, prescrizioni e raccomandazioni" precedentemente riportati, inoltre per le osservazioni ed opposizioni presentate dovrà provvedersi come sopra specificato.

Codesto Comune dovrà pertanto adottare, ai sensi dell'art.1 del V^ comma della legge 6.8.1967 n.765, le proprie determinazioni entro centottanta giorni dalla notifica, con apposita delibera da pubblicarsi ai sensi dell'art.9 della legge Urbanistica.

Si restituiscono gli atti.

L'ISPETTORE GENERALE
Capo della Sezione Urbanistica

L. Lelli

Rievocazione storia: La disfida di Barletta (11 a 13 febbraio)
 Rallye dei Castelli Svevi (settembre)

ALBERGHI :	stanze	letti
Hotel Savoia	27	44
Albergo Roma	10	16
Albergo centrale	25	43
Jolly Hotel 2° cat.	34	50
Locanda Longano	15	28
Villa delle Palme	9	18
Vittoria	39	68
LOCANDE : Prezioso	5	10
Casa del passeggerò	5	10

COMMERCIO : Fiere e Mercati :
 Ha luogo una fiera di bestiame ogni primo del mese; il mercato di generi vari ha luogo al sabato di ogni settimana.

Mercato generi vari il 12, 13, 14 dicembre (S. Lucia); e per i tre giorni delle festività patronali (1° domenica giugno)

ESERCIZI PUBBLICI :

Alberghi e pensioni n°9
 trattorie, rosticcerie, fiaschetterie, bibite analcoliche 18

bar gelaterie pasticcerie 81

NEGOZI GENERI ALIMENTARI :

grossisti 21

dettaglianti 182

NEGOZI CEREALI E FORAGGI :

grossisti 20

dettaglianti 2

COMMERCANTI VINI : 27

COMMERCANTI PESCE : 38

TESSUTI E MERCERIE 216

MEDICINALI E PRODOTTI CHIMICI 4

MATERIALI COSTRUZIONE 11

Negozi di Cagli 1

negozi frutta di mare comprese nelle pescherie 1

negozi latte 13

negozi carne equina, bovina, ovina, suina 78

Drogherie 42

pizzerie e bibite analcoliche 35

fabbriche ghiaccio 2

panifici 20

negozi cartolibrerie comprese tabaccherie 40

negozi auto, moto e cicli 36

negozi calzature 41

negozi macchine da scrivere e accessori 5

negozi cuoi, pelli, articoli gomma, (vedi calzature) 5

negozi attrezzi agricoli e concimi 25

negozi radio, elettricisti e gas 56

negozi articoli fotografici e 8

negozi pianoforti 1

negozi ferramenta, colori, vernici 18

fabbriche cristalli e vetri 1

- Distributori carburanti e lubrificanti
- gioiellerie,oreficerie e argenterie
- negozi mobili (nuovi e usati)
- tabaccherie
- articoli casalinghi,pesti e misure
- negozi combustibili e detersivi
- fiori e piante
- ottica
- attività promiscue
- confezioni per uomo,signora e maglierie

CARATTERISTICHE PAESISTICHE E MONUMENTALI

Le caratteristiche paesistiche sono simili a quelle della maggior parte dei centri pugliesi. Si distingue una parte antichissima, addensata in prossimità del portico attorno alla Cattedrale, con strade strette e storte con costruzioni a tre e 4 piani fuori terra, per la maggior parte, fatiscenti. Segue lungo il mare un altro quartiere meno antico, ma dalle stesse caratteristiche gotiche e romanico pugliese. In questa zona si susseguono vasti edifici di molti conventi e monasteri. Un'altra zona si sviluppo nel rione Setterie, S. Giacomo, S. Antonio Abate in seguito alla distruzione di Canne nel 1264.

Il resto ha carattere moderno, sviluppato dopo il 1860, con l'abbattimento della cinta murata ed è andato progredendo dal 1921 in poi e specie in queste dopo guerra in (conseguenza del forte ritmo d'incremento demografico. I maggiori monumenti sono i seguenti:

- Il Castello (1000 - 1500)
- La Cattedrale in stile gotico e romanico pugliese (1200)
- La Chiesa del Sepolcro (1200) elevata recentemente a Basilica sede dei Cavalieri Gerosolomitani (ove si conservano cimeli di singolare importanza storica, artistica e religiosa).
- La Chiesa di S. Andrea col pregevole portale e tavole dei Vivarini e Francanzano;
- La chiesa del Monte di Pietà in barocco del 600;
- Il Colosso di Barletta;
- il Palazzo Bonelli in stile gotico;
- Il Palazzo della Marra in barocco;
- il Palazzo Marulli in stile rinascimento;
- il Palazzo Affaitati Marulli oggi De Martino;
- il Palazzo Caggiano oggi Esperti;
- il Palazzo Gentile oggi Banco di Napoli; ecc;
- La piazza Plebiscito antico Paniere del Sabato.

MODERNAMENTE

- La Chiesa dell'Immacolata in via Milano con una ardita cupola in cemento mato arteggiante al Rinascimento.
- Il Palazzo della sede della Banca d'Italia in stile 900;
- il Palazzo dell'I.N.A. in stile 900;
- Il Ginnasio Liceo in stile 900
- il Palazzo Cuomo in moderno 800
- i palazzi Calò, Criscuoli, Albergo Jolly e una decina di palazzi in costruzione modernissimi, recentemente ultimati e incorse di completamente. Oltre i monumenti cennati si notano il Museo Civico, La Pinacoteca De Nit-tis, la Pinacoteca civica, la raccolta Dafiero, la Cantina della Sfida,

due spiagge marine lunghissime e larghe, con diversi impianti fissi privati e della G.I.

Sono in corso di sistemazione :

a) le rovine di Canne con scavi archeologici che hanno messo in luce oltre lo strato medioevale, una sottostratificazione del III secolo dello impero; b) il Sepolcreto annibalico di Canne della Battaglia.

EDIFICI DI INTERESSE COLLETTIVO :

Edifici pubblici : Palazzo di Città -

Edifici scolastici 10 (di cui 5 per istruzione elementare)

Teatro con annessa Biblioteca

Museo e Pinacoteca (edificio: S. Domenico).

SALE SPETTACOLO : cinque cinematografi di cui due teatro cinema; due arenè, posti complessivi circa 10.000 di cui 7000 in cinema chiuso e 3000 all'aperto.

EDIFICI PER UFFICI PRIVATI E PARASTATALI :

Poste e Telegrafi, Inam, Ina, Banco Napoli, Delegazione A.C., ufficio

del Lavoro, Mercato Ittico, tutti ubicati in punti centrali.

Mercati, Magazzini Generali, Consorzi Agrari: vi sono il Consorzio Agrario e la Cantina Sperimentale.

SERVIZI E IMPIANTI :

Illuminazione pubblica: Ente fornitore: Soc. Gen. Pugliese Eletticità Bari.

Controllare presso la S.G.P.E. di Bari : lunghezza della rete pubblica

km. 60; privata km. 80 - ulteriore fabbisogno: km. 20 fra pubblica e privata

ACQUEDOTTO : esistente e sufficiente (sviluppo) esistente e insufficiente
sviluppo attuale km. 40 - fabbisogno ulteriore km. 20

Non esistente e relativo fabbisogno :

fognature: fognatura esistente km. 40 - fabbisogno ulteriore km. 20

impianti depurativi : attualmente esiste un solo impianto depurativo funzionante (pezzo Imhoff presso il cimitero). Però sono in costruzione altri tre digestori presso il cimitero.

L'abitato di Barletta è dotato di un serbatoio del volume di mc. 6478 sito sulla statale Barletta Andria a km. 5 da Barletta. La diramazione che adduce l'acqua al serbatoio, è proporzionata per convogliare 240 l/sec. mentre la condotta suburbana (dal serbatoio all'abitato) può addurre 64 l/sec. con un carico di 3.5 atmosfere all'origine della distribuzione urbana. Il massimo consumo dei mesi estivi raggiunge i mc. 10.000 al giorno, cui corrisponde una portata media di 116 l/sec. Qualora volesse aumentarsi la capacità di riserva mediante la costruzione di un nuovo serbatoio, questo dovrebbe necessariamente sorgere accanto a quello esistente.

La rete di fognatura nera è costituita da cunicoli in calcestruzzo cementizio aventi dimensioni di m. 0.18 x 0.20 per le fogne alimentari e m. 0.25 x 0.30 per quelle rionali. Il collettore ha sezione variabile e sfocia in un impianto epurativo. Questo, sito in prossimità del cimitero, è costituito da un pozzo Imhoff da due vasche di sedimentazione semplice e da tre digestori separati per i fanghi, che si producono nelle due vasche suddette. Dopo la sedimentazione i liquami vengono utilizzati per irrigazione. La rete di fognatura bianca, distinta da quella nera, è costituita da pochi cunicoli di grande dimensione e antica costruzione.

Il collettore bianco corre per un lungo tratto parallelamente a quello nero e poco dopo il macello comune s'immette in un canale a cielo aperto di scarico a mare.

di scarico a mare. Le due reti di fognatura sono nettamente distinte, ma esistono numerosi allacciamenti abusivi di acque nere in fogna bianca e viceversa.

EDIFICI PER ISTRUZIONE :

a) Scuole di grado preparatorie :

scuole autorizzate n°16- aule 80- classi 46- alunni 2400

scuole comunali 1 " 69 " 6 " 488

b) SCUOLE ELEMENTARI STATALI (di cui 50 aule in due edifici e 31 aule di fortuna in tre caseggiati adattati a scuole)

n°2 edifici - aule 114 - classi 159 - alunni 6600

c) SCUOLE ELEMENTARI PRIVATE :

n°6 scuole - aule 29 - classi 29 - alunni 867

d) SCUOLE MEDIE :

Scuola Media aule 14 - classi 13 - alunni 2182

Marittima " 9 " 5 " 164

Liceo Classico 16 " 16 " 457

Scientifico 8 " 15 " 428

Ist. Tecnico 22 " 29 " 773

Ist. Magistrale 5 " 16 " 342

Prof. Commercio " 9 " 153

Prof. Industria " 10 " 156

BIBLIOTECA

Biblioteca Comunale Sabino Leffredo (corso V.E.-Ridotte Teatre Com/le)
(30.000 volumi e opuscoli sciolti; 2 inunabuli; 16 volumi manoscritti).

E' la più antica biblioteca pubblica istituita in Puglia perchè fu fondata dai Gesuiti all'inizio del sec. XVI e dotata coi proventi del dazio sulla macellazione delle carni affinchè fosse di uso pubblico.

Devoluta al Comune, ricevette nel 1866 i libri delle sopresse corporazioni religiose. Successivamente si arricchì con acquisti e doni, fra cui notevoli quelli dei concittadini F.S. Vista, F. De Nittis, e Antonio Gallo.

Nel 1937 vi fu trasportata la parte storica dell'archivio municipale.

Nel 1952-53 fu restaurata nella sede a cura dell'Amm/Comunale e rinnovata nelle attrezzature a cura del Min. della Pubblica Istruzione.

La Biblioteca è ammessa al prestito con le biblioteche pubbliche governative ed è aperta al pubblico per destinazione.

L'anno 1955 fu assunta l'iniziativa di inserirsi nel "Servizio Nazionale di Lettura" che fa capo al Min. P.I. e si articola in rete di posti di prestito. Attualmente si è tuttora nella fase organizzativa ma le previsioni sono larghe e singhiere per la diffusione del libro e della cultura, dato che il numero di lettori in sede ed ammessi al prestito a domicilio, è direttamente in funzione degli incrementi librari; si calcola una media giornaliera di 50 lettori in sede e di altrettanti a domicilio; ma si sottolinea un progressivo interesse del numero degli amici della biblioteca;

Particolari cure si vanno prodigando nell'organizzazione di una sezione per ragazzi che si dovrebbe distinguere da quella destinata agli adulti; le possibilità di una tale distinzione esistono, ma dovrebbero essere eseguite con le opere murarie e di lieve entità.

In merito alla funzionalità dei locali deve però rilevare, ai fini di una razionale soluzione nel quadro di un piano regolatore, che i locali in parola, per quanto decorosi, non rispondano alle esigenze di una biblioteca moderna: le sale di lettura, i cataloghi, i magazzini librari sono a circa 1

metri dal piano della strada dovendosi superare circa 50 gradini; il che non solo rende disagiata l'accesso alle persone di avanzata età, ma ritarda notevolmente l'avvicinamento del pubblico al mondo del libro; l'espedito delle vetrine mostra delle novità librarie, sistemate al piano della strada, non risolve il problema; inoltre grande importanza è da attribuire alla ubicazione dei locali, in relazione al silenzio, ed in questa civica biblioteca difesa non poco essendo su corso V.E., importante arteria pel traffico urbano e interurbano; altro elemento negativo è da ricercare nelle modeste possibilità di sviluppo dei propri magazzini librari non potendosi realizzare quelle torri librarie che hanno costituito per molte consorelle una soluzione del problema dello spazio.

Per quanto riguarda lo spazio si ritiene che al massimo tra venti anni l'attuale disponibilità di spazio sarà completamente assorbita dalle nuove accessioni, sicchè nella elaborazione del nuovo piano regolatore, lo studio dell'ubicazione della biblioteca della comunità, nella sua espressione centrale e periferica assume particolare importanza.

EDIFICI PER LA SANITA' :

Ospedale civile : consistenza attuale posti letto n°600 + 200 ospedaletto
 assistiti anno 1966 16.173
 reparti specializzati n° 15
 ambulatori n° 5
 ambulatorio chirurgico assist. 9.730 nel 1966
 Ambul. Ostetrico Ginecologico 527 nel 1966
 Ambul. otorino laringeo 2.652 nel 1966
 Ambul. Neurologico 690 nel 1966
 Ambul. oftalmico 812 nel 1966

I. N. A. M. -

Prestazioni specialistiche effettuate durante l'anno 1966 :

pediatria n°5730 - dermatologia n°7256 - chirurgia n° 15.127
 ostetricia 5240 - otorino 7532 - oculistica 5.983
 radiologia (scopia II02 - rad.grafia 3693 - odontoiatrica 11.725
 fisioterapia 12.123 - terap.endovena 13631 - terap.intramusc. 157.812
 medicina generica N°16.720

DISPENSARIO ANTITRACOMATOSO E CENTRO CHIRURGICO :

Assistiti nel 1966 : tracomatosi n° 570
 bambini Scuole Materne e Colonie (visitati) 2.400

AMBULATORI COMUNALI :

a) ambulatorio ubicato a piano terra dell'ex ufficio Igiene in v.S. Antonio
 b) Numero assistiti nel 1966 (iscritti nell'elenco poveri) 7.311

Altre notizie : Al servizio assistenza gratuita medico chirurgica ed ostetrica si provvede con tre medici condotti e due ostetriche condotte.

E.N.P.A.S. - assistiti nel 1966 presso ambulatorio medico chirurgico :

pensionati e familiari n° 521 - Personale in servizio n° 632

Assistiti nel 1966 presso Ambulatorio odontoiatrico :

pensionati e familiari n°327 - personale in servizio n°467 -

protesi dentarie n°109 -

Consistenza dell'Ambulatorio : stanza d'ingresso - sala d'aspetto e uff.

Ric. documenti; Sala per visite, medicazioni e terapia iniettorie.

DISPENSARIO ANTITUBERCOLARE :

Visite effettuate nel 1966 n° 5.904

infermi ricoverati in sanatorio e preventivo 37

assistiti per terapia intramuscolare, endovena e pneumotoratica 650

Il Dispensario dispone di un apparecchio radiologico (quando il caso lo richiede serve anche per gli esami radiografici).

O. N. M. I. :

Bambini assistiti in asilo per divezzi n°202 con 15.677 gg. di presenza.
 Sussidi balistici n°99 - sussidi di custodia n°5 - sussidi alimentari n°5
 minori visitati al consultorio pediatrico da 0 a 3 anni n° 5647
 donne visitate al Consultorio materno n°722.
 gestanti e nutrici assistite nei refettori materni n°8 con 10.464 gg. di presenza - Nutrici assistite con ricostituenti e medicinali n°19 -
 Bambini assistiti fino a 3 anni con latte, alimenti, medicinali e ricostituenti n°331.

CLINICA TORINO LARINGOIATRICA PRIVATA : dott. Giovanni Cocchiarole :
 consistenza posti letto n°5 - assistiti nell'anno 1966 (interventi e br
 dengeze) n°106 -

C I M I T E R O

Il pubblico cimitero dista dal centro urbano circa km.2 percorrendo la strada statale n°16 sulla Barletta Foggia mentre dalla statale al cimitero esiste un viale di accesso lungo circa m.600; detta località secondo il foglio n°8 della mappa catastale viene denominata "contrada Arena Maranco". Esso comprende un'area totale di mq.69.090.000 pari ad ett.6.90.90 circa, diviso in cimitero vecchio monumentale, cimitero nuovo monumentale e cimitero comune.

Il vecchio cimitero monumentale ha una superficie di mq.16.536 circa, con 329 suoli edificatori di cui 266 già costruiti a cappelle funerarie, ecc. 163 terreni liberi già concessi per cappelle a costruirsi.

Il nuovo cimitero monumentale ha una superficie di mq.2975 circa con 80 suoli edificatori di cui 73 già costruiti e 7 già concessi per cappelle a costruirsi. I campi comuni che hanno attualmente una superficie totale di m.49.579.00 sono suddivisi in: 14 campi di inumazione; originariamente i campi erano 19 in seguito furono ridotti a 14 perchè essi (precisamente i n°3,5,7) furono adibiti a impianto del nuovo monumentale; mentre il campo n°4 è stato adibito a costruendo cimitero di guerra.

Gli attuali 14 campi di inumazione sono così ripartiti: 4 campi per inumazione bambini al disotto di anni 10; 8 campi per inumazione adulti; 2 campi riserva. Per quanto riguarda la ripartizione del cimitero in cattolico, ebbene questa distinzione non è stata mai eseguita poichè non richiesta dalle esigenze locali.

Il periodo di rotazione per le sepolture comuni è di 10 anni a mente dell'art.61 del Reg. di Polizia Mortuaria del 21.12.42 N°1880.

M A T T A T O I O -

Macello comunale: costruito nell'anno 1880 copre un'area di mq.4000 circa.
 Composto da : una sala mattazione bovini
 una sala mattazione ovini
 una sala mattazione suini
 una sala mattazione equini

Non vi sono veri e propri magazzini. Esiste un locale posto al pianoterra al disotto dello stabile adibito ad abitazione del custode e viene usate per ripostiglio. Vi sono invece 9 stanzette, 8 delle quali tenute in fitto dai beccai e servono per deposito arnesi di lavoro degli stessi ed una serve per deposito carni sequestrate o sinistrate in attesa di giudizio sulla commensibilità e di esser distrutto.

UFFICIO DAZIARIO: esiste ed è composto di una sola stanza.

DIREZIONE: vi è l'ufficio di direzione composto di tre stanzette, un ingresso, 2 stanze pel custode ed una per ufficio del veterinario.

Abitazione del custode: esiste ed è composta di 5 stanzette e gabinetto.

Frigorifero: vi è una stanza che secondo il progetto Alvisi "ampliamento e sistemazione macello" doveva essere installato un frigorifero, ma attualmente è vuota ed inservibile.

Stalle di sosta: vi sono stalle di sosta per bovini, ovini, suini ed equini, ma attualmente sono inutilizzate perchè non completate interamente.

Dati di macellazione media annua (riferimento al 1966):
 bovini 632 (vitelli 209, vitelloni 250, manzi 39, buoi 1, vacche 71, bufali 1);
 ovini 8801 (agnelli 4683, agnellini 43, pecore 3993, castrati 10, montoni caprini 191 (capretti 136, capre 54, magliati 1)
 maiali 645 (suini 622, scrofe 23)
 equini 4763 (cavalli 3974, muli 789)

Giorni di macellazione: i giorni di macellazione sono 4 la settimana, cioè lunedì, mercoledì, venerdì e sabato.

Circa i dati di macellazione giornaliera essi variano per specie di animali e per stagione e prendendo al riguardo il massimo si ha:
 bovini adulti 8 capi - non adulti 6 capi -
 ovini e caprini 100 capi adulti e 50 capi piccoli
 suini 20 capi - equini 15 capi -
 capacità delle frigorifere: non ne esistono.

COMUNICAZIONI E TRAFFICO:
 strade interne km. 63.411 di cui da sistemare km. 33
 strade comunali km. 3 (viale Cimitero, viale Santuario Sterpeto)
 strade vicinali km. 280 di cui da sistemare km. 150

Autolinee: Marozzi, SASS, Palumbo (Foggia Bari; Bari Cerignola; Barletta Manfredonia; Barletta Andria; Barletta Rionero; Barletta Canne Castel del Monte Andria; Barletta Canne della Battaglia; Servizio urbano; servizio balneare.

FERROVIE: Bologna, Lecce; Barletta Spinazzola; Barletta Andria Bari.

PORTI: Porto sull'Adriatico, con allacciamento ferroviario, Faro Capitaneria di Porto.

POSTE E TELECOMUNICAZIONI: ufficio principale e tre succursali

TRASPORTI INTERNI: a mezzo autoveicoli, oltre il servizio trasporti a domicilio a mezzo carri ferroviari su carrelli.

ORARIO DELLE AUTOLINEE IN ARRIVO E IN PARTENZA:

1) Autolinee S.A.S.S. (arrivo e partenze su corso V.E.)
 percorso: Foggia-Cerignola-Margherita Savoia-Barletta-Trani-Bari
 arrivi: 7.15= 8.20= 10.20= 13.30= 15.15= 17.20= 19
 partenze: 8.25= 9.25= 12.25= 14.55= 16.40= 18.55= 21.20=

PERCORSO BARI BARLETTA:
 Arrivi: 7.05= 8.25= 9.25= 10.25= 11.25= 12.25= 13.55= 14.25= 14.55= 15.40
 16.40= 17.25= 18.25= 18.55= 19.55= 21.10= 21.55= 22.25 =
 Partenze: 6= 6.35= 7= 7.15= 7.20= 8.20= 8.40= 10.20= 11.45= 12.30= 13.30= 14.15= 15.15= 16.30= 17.20= 18.15= 19= 21.

PERCORSO BARLETTA S. FERDINANDO TRINITAPOLI MARGHERITA SAVOIA:
 arrivi: 7.45= 13.30= 17.30 = 19.45
 partenze: 8 = 12 = 17 = 19.40 =

PERCORSO BARLETTA MARGHERITA TRINITAPOLI S. FERDINANDO :

arrivi: 6.40= 7.15= 7.50= 8.20= 9.15= 10.20= 13.35= 13.25= 15.15= 16.30=
17.20= 18.35= 19.

partenze: 7.25= 8.25= 9.25= 10.30= 11.30= 12.25= 14.15= 14.55= 16.40= 17.
18.55= 20= 21.10 =

PERCORSO MARI- MARGHERITA DI SAVOIA :

arrivi: 8= 12= 17= 19.40

partenze: 7.45= 13.30= 17.30 = 19.45

2) AUTOLINEE S. A. S. S. (arrivo e partenze su corso V. E.:

percorso : CERIGNOLA-Barletta-Bari :

arrivi: 7.20= 12.35= 14.40= 15.50= 18.35= 20.35

partenze: 6.50= 7.30= 8.50= 8.20= 14.20= 16.50

3) AUTOSERVIZI FERROTRAMVIARIA :

percorso: Andria Barletta -

arrivi: 5.30= 7.15= 8.30= 10= 12= 14= 15.30= 18= 20.45= 23.15

partenze 6= 7.30= 8.40= 11= 12.30= 14.30= 16.30= 19.30= 21= 23.45

4) AUTOLINEE PALOMBO E FUSILLO (arrive e partenza p. Plehiscito)

Percorso: Manfredonia-Barletta-Bari :

arrivi: 6.50= 8.05= 15.24

partenze: 7.20 = 15.55 = 17.05

5) AUTOSERVIZI S. I. T. A. (arrivo e partenza v. Baccarini)

percorso: RIONERO IN VULTURE = BARLETTA :

arrivi 8.05 - partenze 15.10 -

6) AUTOSERVIZI MARMO MICHELE (partenza v. Baccarini)

percorso BARLETTA CANNE DELLA BATTAGLIA -

arrivi: partenze da Canne 5.15 - 12.30

partenze: partenze da Barletta: 5.40 - 12.50

7) SERVIZIO PUBBLICO AUTOMOBILISTICO FLLI MAROZZI :

percorso: Barletta-stazione Canne Battaglia-sottopassaggio FF. SS.:

arrivi: 6.15= 15.45 = 18.15 =

partenze : 4.45= 14.30 = 16.45

8) Servizio PUBBLICO AUTOMOBILISTICO= AUTOLINEA URBANA FLLI MAROZZI :

percorso: Madonna Sterpeto, Montecatini, Stazione Tranvia, Banda d'Italia, p. Federico Svevia, stazione FF. SS., viale Giannone, passaggio livello, via Canosa case popolari, viale stazione, p. Roma, p. Princ. Umberto, Orario S. Vit Settefrati, Cimitero.

MONTEGATINI:

partenze: 6= 7.15= 8.20= 9.25= 10.30= 11.30= 12.30= 13.30= 14.30= 15.35= 16.35= 17.30= 18.30= 19.30= 20.30.

arrivi : 5.50= 6.55= 8.10= 9.10= 10.15= 11.25= 12.25= 14.25= 15.15= 16.25 17.26= 18.25= 19.25= 20.25=

STAZIONE FF. SS.:

partenze: 6.10= 7.25= 8.30= 9.35= 10.40= 11.40= 12.40= 13.40= 14.40= 15.40 16.45= 17.40= 18.40= 19.40= 20.40=

arrivi : 5.40= 6.45= 8= 9= 10.05= 11.15= 12.15= 13.15= 14.15= 15.10= 16.20 17.20= 18.15= 19.15= 20.15.

cimitero :

arrivi: 6.25= 7.40= 8.45= 9.50= 10.55= 11.55= 12.55= 13.55= 14.55= 16= 17 17.55= 18.55= 19.55= 20.55

partenze: 6.30= 7.45= 8.50= 9.55= 11= 12= 13= 14= 14.55= 16.05= 17.05= 18= 1

RILEVAZIONE 1953 = RIPARTIZIONE TRANSITI PER GRUPPI MERCEOLOGICI -

Barletta SS I6 - luglio 1953 -

categorie merceologiche - Autoveicoli verso Bari verso Foggia

	N°	Qli	%	N°	Qli	%
vuoti	67	--	21.61	88	--	27.16
alimentari	17	1565	5.48	22	1785	6.78
ortofrutta	41	1990	13.22	46	2845	14.18
vini e alcoolici	1	15	0.32	13	2070	4.01
carne e bestiame	14	385	4.52	1	70	0.30
materiale costruzione	28	4975	9.03	44	5835	13.57
macchine e prodotti industriali	3	690	0.96	3	85	0.93
manufatti e abbigliamento	3	38	0.96	2	30	0.62
grano e derivati	36	6200	11.62	22	2455	6.78
chimici e farmaceutici	2	300	0.64	2	300	0.66
pesce e caccia	10	570	3.23	2	105	0.66
combustibili liquidi	--	--	--	11	1650	3.38
combustibili solidi	--	--	--	1	150	0.31
combustibili gassosi	8	985	2.58	12	1925	3.70
collettame	15	1806	4.83	10	850	3.08
varie	65	5521	20.97	45	2105	13.88
	310	25040	100.00	324	22269	100.00

RILEVAZIONE 1953 = RIPARTIZIONE TRANSITI TIPO AUTOVEICOLO =

Barletta SS I6 - luglio 1953

t i p o ~~XXXXXXXXXX~~

	verso Bari			verso Foggia		
	carichi	vuoti	Totale	carichi	Vuoti	Tot.
motocarri	5	--	5	--	--	--
autocarri leggeri	48	20	68	53	17	70
autocarri medi	52	11	63	47	23	70
autocarri pesanti	14	7	21	21	8	29
autotreni medi	8	2	10	7	--	7
autotreni pesanti	84	13	97	70	29	99
autotreni pesantissimi	27	5	32	19	9	28
cisterne	5	9	14	19	2	21
	243	67	310	236	88	324
12 ore giorno			133			140
12 ore notte			177			184

RILEVAZIONE 1955 = RIPARTIZIONE TRANSITI PER TIPO DI AUTOVEICOLO :

Barletta SS I6 - maggio 1955 -

T i p o

	verso Bari	verso Foggia
motocarri	9	--
autocarri leggeri	119	122
autocarri medi	110	122
autocarri pesanti	37	51
autotreni medi	18	112
autotreni pesanti	170	173
autotreni pesantissimi	56	49
cisterne	24	37
totale	543	566

STRUMENTI URBANISTICI IN VIGORE :

In relazione alla situazione predetta è stata disposta dal Comune lo studio del Piano Regolatore sulla base di apposita Conferenza di servizi, che si è tenuta presso il Min. dei LL. PP. il 2.10.1958 come risulta dal relativo verbale. Il Comune ha altresì provveduto ad aggiornare il proprio Reg. Edilizio che era stato approvato dal Comune con delib. 660 del 15.6.31.

L'aggiornamento è costituito in alcune modifiche al testo e nell'introduzione (art. 64) del programma di fabbricazione di cui all'art. 34 della legge urbanistica 1942/ Queste modifiche sono state approvate con D.M.

Detto programma di fabbricazione non è che una parziale anticipazione del progetto di P.R. ora studiato, il quale ultimo integra e perfeziona la disciplina urbanistica ed edilizia della città e il suo territorio.

Lo studio del P.I. è stato condotto in modo anche da poter razionalmente inquadrare le previsioni del piano di zona che nel frattempo è stato compilato in ordine alla legge 167 del 18.4.62.

Anche questo piano è stato approvato con R.D.

CRITERI DI IMPOSTAZIONE E COMPILAZIONE DEL PIANO :

Dalle indagini svolte per l'analisi della situazione urbanistica generale e particolare della città sono emersi particolari problemi che possono essere risolti in sede di P.R. e cioè mediante un programma di riordino e sviluppo delle attività sia pubbliche che private.

La direttiva principale da seguire perchè i singoli problemi possano trovare la migliore e più agevole soluzione, scaturisce dal primo risultato delle indagini e cioè che l'abitato di Barletta, mentre in passato si è accresciuto con sufficiente gradualità ed ha potuto assestarsi man mano, fino a raggiungere l'estensione dell'area compresa entro l'ultima sua cinta muraria, successivamente ha avuto espansione disordinata ed indifferenziata; onde oggi esso non costituisce più un vero e proprio organismo cittadino ma piuttosto un ammasso disarticolato di raggruppamenti edilizi che spesso degradano rapidamente e sono privi di attrezzature di uso pubblico.

Il piano deve perciò tendere, in primis, a riorganizzare tutto l'insieme rammagliando le singole parti, così da creare le premesse per la progressiva sua trasformazione in un organico complesso urbano.

A tal fine è necessario che gli interventi previsti dal piano non siano considerati quali elementi isolati tra loro; essi invece debbono essere dosati e disposti in coordinazione tra loro in quanto i diversi fattori risolutivi del riassetto cittadino sono interdipendenti.

Ciò premesse si passa a illustrare le principali soluzioni oggetto del piano raggruppandole sotto i paragrafi: viabilità, residenze, centro d'interesse civico, attrezzature, zone industriali, zone rurali e frazioni; successivamente si preciserà in quale misura ciascuna di dette soluzioni dovrà rapportarsi alle altre, in modo da procedere per gradi ad un assetto progressivamente soddisfacente.

VIABILITÀ

La viabilità principale viene riorganizzata secondo due sistemi fondamentali: il primo costituente l'aggancio alle provenienze da Foggia, da Canosa e da Bari (su cui si innesta anche la provenienza da Andria); il quale si appoggia sull'asse dell'esistente estramurale parallelo alla ferrovia; ed il se-

condo che corre lungo l'asse del litorale e che presenta notevoli spunti di interesse panoramico e ambientale, funzionante da disimpegno per la circolazione leggera e da collegamento col porto. Mentre l'andamento dell'arteria litoranea si è subito prospettato logico e facilmente realizzabile la scelta dell'asse primario lungo parte dell'attuale estramurale ha dovuto formare oggetto di particolare approfondimento.

Ed invero; si sono dapprima studiate varie soluzioni per la formazione di un semi anello di collegamento tra le citate provenienze da Foggia, Canosa e Bari tenendo conto delle esistenti direttrici di espansione dell'abitato e più ancora dei possibili sviluppi futuri.

A seguito della conferenza dei servizi in occasione della quale l'ANAS non ha ritenuto possibile impegnarsi alla formazione di un'ampia variante della SS ADRIATICA, che risolvesse integralmente anche il problema dell'attraversamento degli altri centri costieri, si è riscontrato che una deviazione dell'attuale statale 16, con un tracciato appena compatibile con gli esistenti sviluppi fabbricativi, avrebbe comportato un costo proibitivo; senza dire che un'arteria di tal genere avrebbe certamente provocato una ulteriore spinta verso l'esterno, determinando una espansione a macchia d'olio, e frustrando pertanto l'efficace funzionalità della nuova arteria.

Si è perciò data la preferenza all'attrezzamento e al prolungamento dell'attuale estramurale che fiancheggia la ferrovia coi seguenti vantaggi:

- a) minimo aumento del percorso complessivo per l'attraversamento dell'abitato da e per qualsiasi provenienza esterna;
- b) massima protezione del tracciato da immissioni estranee alla funzione dell'arteria, correndo questa a fianco della linea ferroviaria e con questa costituente un unico canale di attraversamento dell'intero abitato;
- c) massima vicinanza del nuovo asse alle zone centrali, con le quali può essere facilmente collegato;

d) minimo dispendio di attrezzature rispetto a ogni altra soluzione con la formazione di 4 sottopassaggi ferroviari e 2 sottopassaggi in corrispondenza di via Canosa e vecchia via Andria, un soprapassaggio su via Andria e con allargamenti facilmente realizzabili, il cui maggior onere è limitato a breve tratto tra via Canosa e il prolungamento divia Milano (da notare che i sottopassaggi sono facilitati dall'altimetria del terreno e del nuovo codice stradale che limita le sagome dei veicoli a m. 4).

Su questa strada di attraversamento veloce, si innestano inoltre due nuove strade tangenziali alle vie Canosa e Andria che consentiranno una diminuzione di pressione del traffico sul centro cittadino.

Quanto alla viabilità interna il piano prevede una rete, primaria e secondaria, intesa a facilitare l'innesto alle arterie di scorrimento sopra indicate e il collegamento fra le varie parti dell'abitato, secondo un sistema viario basato sul criterio informativo di mantenere autonoma la viabilità di ogni nucleo abitativo e facilitare lo scorrimento all'interno di ciascuno di essi e infine collegare i vari nuclei tra di loro, siano essi di nuovo che di vecchio impianto.

Vi è solo da richiamare l'attenzione sulla prevista modifica dell'asse interno di scorrimento est ovest che invece di seguire l'attuale per-

corso di via Cavour, Garibaldi e V.E., difficilmente migliorabili, viene spostato sull'asse delle vie Daragona e Roma e viene in tal modo a incontrare l'intero sistema viario cittadino su p. Roma, evitando l'interferenza del traffico di transito con la funzione tradizionale di corso dei tronchi viari cittadini.

Il prolungamento di via Manin sino a p. Conteduca e il miglioramento di via Indipendenza, L. De Nittis e Chieffi, consentirà di costituire un anello di scorrimento veloce interno completato dalle vie Andria, Mura S. Cataldo, Mura Carmine, v/Prascina, nuova via parallela a v. Dicuonzo.

R E S I D E N Z E

La soluzione del problema delle residenze è basata nel presente P.R. su tre tipi di operazioni che, nel complesso, permettono di soddisfare all'intero fabbisogno in vani, dovute, come risulta dall'indagine, all'incremento demografico e al risanamento e diradamento dei vecchi quartieri:

- 1) miglioramento dell'edilizia, con sole azioni di consolidamento e risanamento nelle parti più antiche dell'abitato aventi valore storico e ambientale;
- 2) trasformazione più o meno accentata dell'edilizia esistente nelle altre parti dell'abitato con interventi lasciati prevalentemente all'iniziativa privata in modo da favorire la rivalutazione economica di determinate zone che più si prestano a fomentare il processo di riassetto dell'intero abitato;
- 3) formazione di una nuova edilizia differenziata per zone, ove l'iniziativa privata potrà completare l'edilizia coordinata approvata col piano della legge 167.

Circa l'edilizia del primo tipo, nella presente sede non ci si può che limitare all'individuazione dei comprensori nei quali rientra e alla necessaria protezione del suo carattere e insieme, poiché il suo definitivo assetto potrà essere determinato solo in sede di piano particolareggiato e cioè quando saranno valutabili in dettaglio le varie possibilità di utilizzazione dei singoli elementi in rapporto ai mezzi disponibili di volta in volta.

Quanto all'edilizia del secondo tipo è da richiamare l'attenzione sulle sensibili trasformazioni indicate per le zone più centrali, sviluppate in prevalenza longitudinalmente in corrispondenza dell'asse v. Roma-Daragona ove maggiore è la convenienza economica. Ciò consente di rivalutare le parti accidentali dell'abitato, talune delle quali molto depresse e di conferire a tutto il settore dell'aggregato urbano compreso fra la Ferrovia ed il mare una più equilibrata viabilità.

Per questo settore alle estremità orientale e occidentale il piano prevede un contenimento all'ulteriore estensione, in relazione alla presenza delle zone industriali da un lato e del cimitero dall'altro, così da poterne ridinamizzare l'assetto interno in forma spontanea e meno onerosa.

Per l'edilizia nuova già con l'approvazione del piano della legge 167 si è posto l'accento sulla necessità di un suo sviluppo secondo direttrici ben individuate, allo scopo di evitare la dispersione dei pubblici servizi e di ottenere a un tempo, dei nuclei abitativi organizzati comodamente e caratterizzati in forma piacevole.

Col superamento dell'unico asse longitudinale di attraversamento est-ovest costituito dalla ferrovia e dal parallelo estramurale attrezzato, gli am-

pliamenti meridionali potranno svilupparsi liberamente secondo le forme più opportune e in misura anche eccedente quella prevista, ove se ne manifestasse la necessità in un più lontano futuro, senza peraltro agire dannosamente sull'assetto delle altre zone. Il presente piano cerca d'inserire la nuova edilizia in maniera da adeguarsi realisticamente alla spinta naturale finoggi intervenuta, accostandosi ai tipi edilizi della I67, completandone i nucleo in essa previsti e prospettandone dei nuovi.

Le norme fabbricative precisano i diversi tipi di costruzione ammesse per le varie zone e le rispettive destinazioni funzionali.

L'individuazione dell'amplicamento cittadino appare come somma di nuovi centri residenziali indipendenti e autosufficienti nei riguardi dei servizi primari (asilo, scuola, mercato, ecc) divisi tra loro da zone verdi e ubicati nelle direttrici naturali di espansione della città.

L'intervento del piano consiste inoltre in una azione di riorganizzazione generale dell'agglomerato urbano in quartieri autonomi, rispetto ai servizi e alle attrezzature collettive, che si esplica in un programma di risanamento, sfollamento e costruzione di nuovi nuclei.

CENTRI DI INTERESSE CIVICO -

Con tale qualifica s'intende di designare alcune zone che abbiano a rivestire speciale importanza per l'intero abitato quali centro di vita e di attività collettive.

Il primo di tali centri è quello che attualmente comprende le principali attività cittadine (soprattutto amministrative e commerciali) che il P.R. prevede di mantenere e potenziare.

L'area è quella delimitata all'incirca dal corso V.E., p.Plebiscito, v. Cialdini e corso Garibaldi, che è destinata a conservare, quale centro tradizionale, il centro amministrativo cittadino e a sviluppare le attività culturali. A tale sviluppo si prestano parecchi nobili edifici del vecchio quartiere delle Setterue e alcuni che prospettano sui corsi V.E. e Garibaldi.

Nella zona immediatamente a sud invece, in connessione con le prevedibili trasformazioni edilizie, potranno svilupparsi, in nuove più adatte sedi, le attività commerciali cittadine che trarranno vigore dalle facilitazioni viarie ivi predisposte.

Altro centro di interesse previsto nel piano è la fascia costiera che fiancheggia la nuova litoranea e che si sviluppa linearmente dal nuovo centro ovest fino al Castello, in prosecuzione della spiaggia di Levante.

La funzione di questo complesso di aree, destinate prevalentemente a verde, è quella di ridare vita alla zona a mare della città, finoggi preclusa dalla scarsità e inadeguatezza di accessi, valorizzando l'aspetto panoramico della vecchia città che si affaccia sulla costa col profilo caratteristico dei suoi monumenti e consentendo infine di disporre di spazi adeguati per l'esecuzione di attività ricreative e per l'impianto di attrezzature turistico sportive.

La trasformazione dell'intera zona è facilitata dal fatto che la quasi totalità dell'area è di pertinenza demaniale.

Ai lati di questa fascia centrale costiera è prevista la prosecuzione ad est e ovest dei lungomare, ove potranno insediarsi dei nuclei opportunamente intervallati a carattere turistico balneare.

A saldamento del lungomare di ponente e la fascia centrale costiera, attrezzata come detto in precedenza, si è inserite un vasto parco pubblico. Altri centri di interesse cittadino possono considerarsi il porto e le industrie, ma di essi si farà cenno a parte.

A T T R E Z Z A T U R E :

Si distinguono le attrezzature di interesse generale per l'intero abitato da quelle particolari dei singoli quartieri.

Circa le prime il piano prevede, ad integrazione di quelle attuali, un nuovo ospedale, un nuovo mercato generale e un nuovo mattatoio.

Quanto alle attrezzature di quartiere, particolare studio è stato posto per sopperire alle carenze degli edifici scolastici di vario ordine e grado nonché di altri edifici di interesse pubblico e soprattutto al proporzionamento di centri sociali nei quartieri periferici e di nuovo impianto. Tali centri di interesse sociale sono stati designati, per ciascun nuovo nucleo, al duplice scopo di alleggerire la pressione delle zone periferiche sulle zone centrali e creare un ambiente dotato delle comodità e attrattive richieste dalla moderna vita associata.

ZONE INDUSTRIALI -

I rilievi statistici, le richieste che si vanno manifestando e il naturale indirizzo di ubicazione e installazione hanno permesso di individuare e localizzare tre tipi di zone industriali :

- 1) zona per grande industria;
- 2) zona per media industria;
- 3) zona merceologica artigianale.

Attualmente questi tre tipi si sono orientati: il primo a levante lungo l'asse Barletta Trani a nord della ferrovia; il secondo sempre a levante ma a sud della ferrovia; la terza lungo la direttrice Barletta-Foggia. Le continue richieste di nuovi insediamenti, la necessità di liberare il centro cittadino dalle numerose industrie anche a carattere artigianale e la buona ubicazione delle zone prescelte, hanno suggerito di mantenere tali naturali localizzazioni e incrementare le aree a disposizione.

Con le norme edilizie di attuazione si è codificata la tipologia delle costruzioni mentre, per quanto riguarda l'inserimento di queste zone nella viabilità sono state previste strade di disimpegno con sbocchi sulle arterie principali opportunamente intervallati e tali da potersi disimpegnare con attrezzature a livello.

Per il porto è invece previsto un semplice riassetto; in futuro potrà essere creata in un bacino di avamposto, una darsena per le petroliere che agevolerà l'installazione di raffinerie (e lo spostamento di quella esistente sotto il Castello) nell'ambito della zona industriale.

Sarebbe opportuno inoltre prevedere un'attrezzatura ricettiva per le imbarcazioni da diporto e ciò a completamento delle possibilità turistiche della zona balneare.

ZONE RURALI E FRAZIONI :

per tali zone è previsto un semplice riordino ed assestamento della situazione esistente, poichè non si è riscontrata la convenienza di disporre facilitazioni per nuovi insediamenti residenziali.

Le risorse agricole infatti non si prospettano molto incrementabili, salvo per limitati comprensori; e molto più potrà giovare all'economia rurale

il miglioramento della viabilità. L'attenzione è stata perciò rivolta prevalentemente al riassetto dell'organismo cittadino che ~~come~~ il favorire l'impianto di attività industriali, specie connesse all'agricoltura e nel migliorare le possibilità di scambi e di smercio dei prodotti, potrà meglio assolvere alle esigenze economiche della popolazione.

Piccoli provvedimenti vanno tuttavia presi per salvaguardare e migliorare l'ambiente del Santuario dello Sterpeto, mentre interventi più appropriati dovranno essere svolti, previo studio di un compiuto piano particolareggiato, per la protezione e valorizzazione della zona archeologica di Canne.

ZONA BALNEARE :

La fascia costiera a Levante e Ponente dell'abitato, come si è detto già presentemente ha un notevole sviluppo a carattere balneare, viene confermata nella sua attuale destinazione e potenziata.

SVILUPPO E GRADUAZIONE DEL PIANO :

Per assicurare un assetto via via più efficace per la riorganizzazione dell'abitato, occorre sviluppare nel tempo un programma di interventi coordinati, in modo da assicurare una reciproca integrazione tra provvidenze pubbliche e iniziative private le quali ultime devono pertanto essere indirizzate con opportuni incentivi e favorite soltanto se conformi alle finalità generali del piano regolatore.

A tale scopo si potranno delineare le seguenti fasi di attuazione ciascuna delle quali potrà svolgersi in un periodo di tempo variabile (essendo la durata del piano indefinita, come per legge) ma è d'uopo che ogni fase successiva non avvia sviluppo, se non venga prima realizzato il complesso di previsioni della fase antecedente.

PRIMA FASE : trattandosi di un primo avvio al riordino dell'intero abitato può considerarsi una fase di emergenza, durante cui è necessario anzitutto provvedere alla creazione dei sottopassaggi ferroviari dell'arteria di scorrimento veloce lungo l'estramurale e del sottopasso di via Canosa alla stessa arteria e alla linea ferroviaria.

Inoltre sarà da provvedere al collegamento orientale della litoranea con la statale adriatica. Contemporaneamente si favorirà l'assetto dei quartieri residenziali e si disporranno le più urgenti attrezzature di quartiere, soprattutto di quelli periferici in via di sviluppo.

2° FASE : Avranno ancora la prevalenza i provvedimenti di carattere viario quale la completa attrezzatura dell'estramurale e il definitivo assetto dei tronchi di collegamento con le provenienze dall'esterno.

Si avvierà l'operazione di spostamento dell'asse viario longitudinale interno in correlazione ad iniziative edilizie nelle zone adiacenti da favorire in uno col risanamento di alcuni quartieri (Spirito Santo, S. Giacomo ecc). Si favorirà l'espansione edilizia ad ovest ed a sud ovest; equilibrando opportunamente le iniziative private (ovest) con quelle pubbliche (sud ovest e sud).

In tale fase si dovrà cercare pure di dare nuovo impulso all'insediamento di industria e all'impianto di altre necessarie attrezzature di quartiere.

TERZA FASE: si completerà l'assetto viario della litoranea e si proseguirà nell'assetto viario edilizio del nuovo asse interno di scorrimento; dal punto di vista viabile, quest'ultimo asse dovrà essere completato in tale fase, integrato dall'assetto definitivo della stazione delle autolinee e dall'attrezzamento di una fermata in p. Roma delle autolinee in transito. Particolare sviluppo avranno gli ampliamenti a sud e sud est correlativamente ad operazioni di risanamento delle zone interne e centrali.

QUARTA FASE: assumeranno particolare rilievo l'assetto della fascia costiera, il completamento delle trasformazioni lungo l'asse interno via Roma-Daragona, il risanamento dei quartieri entro il perimetro delle anti-chemura. A tali iniziative dovrà adeguarsi la rete viaria interna. Altre iniziative in questa fase o a cavallo con quella precedente o con quella seguente, potranno essere l'assetto definitivo della zona sportiva, il restauro di edifici di particolare importanza, la costruzione di edifici pubblici di particolare rilievo (Pretura, Ospedale ecc).

QUINTA FASE: In tale fase si completerà il risanamento delle zone interne e la trasformazione dell'edilizia inadeguata, unitamente allo sviluppo più accentuato di iniziative edilizie da parte di enti pubblici. In particolare si adotteranno incentivi per trasferimento delle industrie dalle zone dell'abitato con quest'ultimo incompatibili. Si favorirà infine la formazione del nuovo centro ovest conferendo ad essa la funzione che risulterà più appropriata in rapporto alle esigenze degli sviluppi assunti dal nuovo assetto.

 Indi l'ing. Di Gioia, presente in sala, viene invitato dal Sindaco presidente ad illustrare le modifiche apportate al P.R.G.

L'ing. Di Gioia, dopo aver porto il suo saluto ai presenti, chiarisce che al P.R.G. sono state apportate alcune modifiche per un opportuno aggiornamento alle nuove situazioni createsi negli ultimi tempi, senza però che la struttura originaria di detto P.R. fosse stata alterata.

Riassume pertanto le predette modifiche, precisando che è stato ampliato l'asse di scorrimento, portato oltre il Santuario dello Sterpeto, con congiungenti da via Canne a via Canosa in modo che dal sottovia Parrilli e Barbarisco si possano agevolmente raggiungere tutti i punti della città. Parla poi dell'ampliamento della zona industriale e per le piccole aziende artigianali, tenuto conto degli sviluppi già realizzatisi e di quelli futuri, zona ripartita in tre settori "A-B-C", la prima destinata alle industrie pesanti (via Trani), la seconda alle piccole industrie e quelle a carattere artigianale, la terza, su via Foggia, per l'artigianato locale, quindi a carattere merceologico.

Chiarisce che la zona balneare si estenderà fino all'Ofanto e che su di essa sono state previste costruzioni di villaggi turistici, di alberghi, con attrezzature ed impianti idonei a dare al luogo un volto turistico evoluto e moderno.

per quanto concerne le comunicazioni stradali, dice che non sono state trascurate le necessità di questo centro urbano di avere cioè opportuni sbocchi commerciali e industriali, motivo per cui sono stati curati gli agganci con Andria, Canosa, Foggia e Bari.

Informa che sono state previste costruzioni del tipo della zona F nella frazione di Montaltino ed una camionale per Canosa ed Andria che, partendo dai pressi dell'Ofanto si innesterà prima con via Canosa e poi con la via

per Trani, cosicchè egli dice, basta che i Comuni interessati a questa arterie di congiungimento siano d'accordo e sarà facile realizzare l'opera.

Conclude affermando che sia l'apposita commissione tecnica che i capi gruppo e gli ingegneri hanno discusso a lungo sulle prospettate modifiche e che, alla fine, tutti le hanno riconosciute essenziali.

A questo punto il sindaco legge il verbale della commissione per la scelta del suolo sul quale dovrà sorgere il nuovo Ospedale Civile : L'anno 1966 il giorno 19 novembre in Barletta e precisamente nell'ufficio di presidenza dell'Ospedale civile si sono riunite le persone di seguito indicate per effettuare sopralluogo sui lotti di suolo offerti per l'erigendo nuovo ospedale.

Dette persone invitate con nota 28.10.966 n°10588 dal Commiss.Prefett. dell'Ospedale Civile di Barletta si identificano nelle persone dei sigg: ing. Francesco Dambrosio in rappr. dell'uff. Genio Civile di Bari; dott. Ruggero Stella in rappr. del Medico Prov. di Bari; geom. Alfredo Simone in rappr. dell'uff. Tecnico Erariale di Bari; ~~geom. Francesco Simone in rappr.~~ dr. Michele Carelli uff. sanit. Comune Barletta; ing. Vincenzo Capurso ingegnere capo ufficio tecnico comune Barletta; geom. Michele Defidio incaricato Amm/ne ospedaliere; prof. Ruggero Lattanzio direttore sanitario Ospedale Civile Barletta.

Il geom. Defidio premette che i suoli oggetto del sopralluogo da effettuare sono tre e precisamente :

1° soluzione: terreno via Andria, proprietà Dadduzio;

2° soluzione: terreno Spera Calabrese località Lobello;

3° soluzione: terreno Monterisi località S. Francesco da Paola;

poscia invita gli intervenuti a visitare le sopra citate località.

A sopralluogo effettuato all'unanimità si decide di verbalizzare le seguenti considerazioni:

1° soluzione: terreno via Andria, proprietà Dadduzio;

Il suolo in esame pur trovandosi in una posizione dominante rispetto alla città si trova molto vicino alla zona industriale della città stessa; sono state altresì rilevate le seguenti caratteristiche negative :

1) decentrato rispetto alle normali linee di affluenza dei malati all'Ospedale di Barletta (zona a nord della provincia di Bari e comuni limitrofi della provincia di Foggia);

2) Difficoltà d'allacciamento alla fognatura cittadina per la notevole distanza per cui eventuali opere sarebbero costose e difficoltose per motivi di pendenza;

3) Infestazione della zona da parte di zanzare e di mosche dovute alla esistenza di un canale di scarico coperto, denominato Camaggi, che porta al mare gli scarichi di Andria.

4) Il suolo presenta notevoli zone di avvallamento per cui le opere di costruzione sarebbero difficoltose e costose dovendo prima procedere all'appianamento del suolo.

5) E' soggetto a servitù di elettrodotto.

2° SOLUZIONE : terreno Spera Calabrese Località Lobello :

questo suolo presenta requisiti intrinseci accettabilissimi.

1) trovasi in località distante dalla zona industriale e quindi in zona tranquilla priva di rumori molesti;

2- ottimo come esposizione ed altitudine.

3- sussistono buone possibilità di allacciamento ai servizi idrici, elettrici e fognali, nonché buone prospettive di allacciamento alla rete stradale.

4- ha giacitura in piano per cui le opere di costruzione possono essere realizzate nelle migliori condizioni economiche.

5- ha possibilità di ampliamento in quanto vi sono suoli disponibili limitati.

C) TERZA SOLUZIONE: terreno Monterisi, località S. Francesco da Paola :

Sussistono le medesime caratteristiche del suolo esaminato nella 2° soluzione buoni requisiti intrinseci ed estrinseci.

Tuttavia sussistono difficoltà che non lo fanno preferire.

Non ha possibilità alcuna di ampliamento in quanto circoscritto dai lati da altrettante strade. E' fortemente gravato da servitù di elettrodotto.

A conclusione delle considerazioni esposte con voto unanime si decide che tra i suoli esaminati, quello che si presenta più conveniente e idoneo ad una eventuale acquisto è il suolo di cui alla soluzione 2° relativo al terreno Spera-Calabrese in località Lobello.

Prima della chiusura dei lavori il prof. Ruggero Lattanzio invita tutti i componenti della commissione ad esprimere singolarmente il proprio parere sui suoli visitati e a manifestare senza riserva il proprio punto di vista.

Ciascun componente si dichiara favorevole alle conclusioni adottate per cui ad unanimità si decide che il suolo da preferirsi per l'erigendo nuovo ospedale è quello indicato nella 2° soluzione del presente verbale di riunione di proprietà dei sigg. Spera Calabrese in località Lobello. Btta 22/II/66. ="

Indi precisa che il suolo prescelto è ubicato in una zona diversa da quella indicata nel P.R. per cui il presidente dell'Ospedale con la seguente lettera ha raccomandato al C.C. di non decidere per alcun posto se non preventivamente concordato: "Questo Consiglio di amministrazione ha appreso che nel P.R. in via di approvazione esiste un'indicazione di massima per l'ubicazione del nuovo ospedale. A questo proposito si fa rilevare che sin dal 22/II/66 una commissione di studio nominata dal Comm. Pref. diede già delle indicazioni precise sull'acquisto del suolo per l'erigendo nuovo ospedale. Sarebbe opportuno pertanto, che l'Amm/Com/le tenesse conto di dette indicazioni e non impegnasse questo Consiglio a recepire una scelta non preventivamente concordata anche ed essenzialmente in considerazione del fatto che il suolo da destinare all'erigendo nuovo complesso deve possedere, tra l'altro, requisiti igienico sanitari per la cui opportuna valutazione questo Consiglio di Amm/ deve necessariamente essere consultato". (esce Pastore: 34)

Aperta la discussione, il cons. CONENNA chiede delucidazioni su due punti :

1) non sa spiegarsi l'interruzione che nota sulla fascia costiera costituita da zone di verde e zone costruite;

2) per quanto concerne l'ampliamento della zona industriale essendo essa attraversata da una strada che conduce a Riscianno, egli suggerisce l'opportunità che si crei una fascia di disimpegno fino al Santuario dello Sterpeto.

L'ing. Digioia risponde e chiarisce che il collocamento dei nuclei balneari alternati con verde, serve a conservare la natura della zona nonché a mettere in risalto i vari agglomerati che ivi sorgeranno cosicché nuclei balneari, villini e campagna coltivata, alternati fra loro, daranno alla zona vivaci contrasti ed un aspetto turistico più attraente, anziché aversi una zona omogenea che precluderebbe in futuro ulteriori sviluppi.

Per quanto poi concerne la creazione di una fascia di disimpegno che attraversando la zona industriale porti al Santuario dello Sterpeto, egli afferma

di essere stato tentato a realizzarla ma che non l'ha progettata perchè poco songiliabile e volendo anche evitare che per raggiungere la zona balneare si debba attraversare la zona industriale.

Il cons. Conenna chiede ancora all'ing. Digioia il perchè del distacco tra la fascia bianca lungo la ferrovia e la zona industriale.

L'ing. Digioia risponde che tale distacco evita di creare un blocco che dia senso di chiuso a tutta la zona mentre resta ferma in futuro la possibilità di ampliare la zona industriale. (entra Riccheo: 35)

Il cons. Conenna infine non ritiene opportuno che su via Andria, quasi vicino al Villaggio del Fanciullo, sorgano il nuovo mattatoio ed i mercati generali essendo egli dell'avviso che vengano invece ubicati su via Foggia, nella zona commerciale.

Il cons. BORRACCINO si dichiara d'accordo con Conenna pel trasferimento del mattatoio e dei mercati generali su via Foggia o su via Trani destinando invece via Andria a zona di sviluppo residenziale.

L'ing. Digioia illustra gli svantaggi della proposta Conenna e Borraccino precisando che le tre direttrici, che danno l'assetto urbanistico alla città, come sono state previste nel P.R., sono distinte e caratterizzate in modo tale da non creare domani uno sviluppo a macchia d'olio, tanto più che su via Andria la ferrovia interna Barletta Bari, di secondaria importanza, potrebbe essere usata con più facilità dagli operatori nei mercati generali e dai macellatori.

Il cons. FRANCAVILLA si dichiara d'accordo con Borraccino e spiega i motivi per i quali ritiene più opportuno che il mattatoio ed i mercati generali sorgano su via Foggia. Egli fa presente che la frutta e gli ortaggi vengono prodotti per la maggior parte nella zona dell'Ofanto su via Foggia e sono destinati ai mercati dell'Italia settentrionale per cui giudica oltremodo sconveniente portarsi da via Foggia su via Andria per conferire detti prodotti ai Mercati Generali e ritornare poi sulla stessa via Foggia per dirigersi verso l'Italia settentrionale.

L'ing. Digioia espone ancora più chiaramente il suo punto di vista e come tecnico e come autore del progetto del P.R.G., spiegando che su via Foggia non si possono impiantare stabilimenti come su una qualsivoglia strada interna della città, trattandosi di una strada nazionale.

Aggiunge che nei limiti del possibile è tenuta presente la struttura originaria di via Foggia, ha progettato in tale zona idonee controstrade da permettere lo svolgimento del traffico minore e lasciare così alla via Foggia la sua natura di strada nazionale. Afferma che su quest'ultima arteria si deve realizzare solo la zona merceologica non il mattatoio ed i mercati generali perchè, oltre ai motivi d'ordine razionale e tecnico, che impediscono di aderire alla proposta avanzata da Borraccino e Francavilla, ci sono motivi di natura estetica che non darebbero certamente un bell'aspetto a via Foggia col mattatoio e con i mercati generali. Conclude che su via Foggia verrà la sola zona merceologica a destra o a sinistra, mentre le industrie già esistenti sul lato da lasciare libero da costruzioni resteranno e continueranno a svilupparsi, ma limitatamente.

La sig. Cassandro chiede che sia fissato un limite alla zona merceologica sul lato dove viene stabilita l'espansione.

Il cons. CONENNA replica per proporre lo spostamento del Mercato Ittico sul vicino suolo Dipaola, non essendo opportuno lasciarlo dove sta,

sia per ragioni igieniche che turistiche e di sviluppo stradale. Inoltre chiede che le zone destinate a verde pubblico vengano ampliate secondo i moderni criteri urbanistici e proporzionatamente al perimetro urbano nonché al numero degli abitanti.

L'ing. Digioia risponde a Conenna che il verde pubblico indubbiamente ha una funzione rilevante ma detti prati e giardini assolvono alla loro funzione solo quando hanno una certa estensione. Comunque, egli dice, tali zone sono state già previste nel P.R.G. ed è difficile ampliarle senza ricorrere ad espropriazioni di terreni per le quali si avranno opposizioni a non finire. Inoltre precisa che quand'anche ciò fosse possibile, i vantaggi dei cittadini sarebbero scarsi perchè non sono i quattro alberi più o meno stecchiti che danno valore al verde ma una buona attrezzatura così come progettato e previsto nel piano di zona, ciò che potrebbe in parte supplire alla carenza di verde nel centro abitato.

Il cons. Conenna, per quanto concerne le altezze delle nuove costruzioni su via Vittrani, via Andria e via Daragona, fa osservare che sono stati previsti criteri diversi da quelli già stabiliti.

L'ing. Digioia spiega che solo per errore le suddette strade nella zonizzazione furono riportate sotto la lett. B anzichè A.

Il cons. Conenna, inoltre, chiede precisazioni in merito al nuovo studio comunale che non appare nei suoi dettagli sul P.R.G. e l'ing. Digioia risponde che è stato riportato nel piano di zona per cui svilupparlo sarebbe stata una inutile perdita di tempo.

La cons. Cassandro passa ad elencare le varie istanze dei cittadini che meritano di essere prese in considerazione in sede di approvazione del P.R.G. comincia dal caso Pistillo su via Canne, poi cita quello di Sernia, i cui suoli fanno parte della zona C stralciata dal piano di zona, ed in particolare chiede se tale zona C sia stata liberata da tutti i vincoli della I67.

L'ing. Digioia precisa che la zona C è stata riportata nel P.R.G. come zona a volumi già approvati per cui i vincoli sono sempre quelli stabiliti nel piano di zona. Assicura che il proprietario non deve fare alcuna lottizzazione a sue spese o piano particolareggiato potendo perfino vendere a lotti quei suoli, così come progettati, a meno che non si chiedano altre volumetrie.

La Cassandro chiede inoltre se è possibile costruire piccole industrie sui suoli di fronte alla Birra Italia al di là dell'Estramurale Parrilli e l'ing. Digioia dice che quella zona è stata ampliata fino al limite di rispetto del cimitero.

A questo proposito il Sindaco fa presente che parecchi cittadini hanno chiesto che il lato destro di via Foggia venga utilizzato per le piccole industrie. L'ing. Digioia dice che per Pistillo occorre chiedere nuove volumetrie con l'approvazione di un nuovo piano particolareggiato della zona.

L'avv. Palmitessa sulla scorta del P.R. illustra lo stato dei luoghi interessanti la proprietà Pistillo per dimostrare che in quel punto il P.R.G. non è realizzabile a causa delle costruzioni esistenti per cui pensa che si potrebbe risolvere il caso spostando di poco il tracciato della strada in confine al piano di zona. La decisione, comunque, viene rinviata al momento dell'approvazione del P.R.

L'avv. Palmitessa espone il suo punto di vista in ordine agli emendamenti da apportare alle norme del P.R.G. e dice: anzitutto il C.C. che è l'espressione della volontà dei cittadini, deve realizzare gli interessi della collettività, a volte contrastanti con i principi della tecnica, e se ciò

non può o non vuol fare deve rinunciare all'approvazione del P.R.G. il quale, così come è stato ideato, contrasta con alcuni interessi concreti dei cittadini, motivo per cui propone emendamenti idonei alla salvaguardia di situazioni di fatto, nella fiducia che il Ministero le approvi. Precisa che con la sua proposta non intende sminuire l'operato del progettista il quale, oggi, ha validamente lavorato al lume della tecnica, prendendo quanto di meglio essa insegna, quindi esprime a lui la sua stima e l'apprezzamento di tutti.

In particolare l'avv. Palmitessa, riferendosi alla sistemazione strutturale che il P.R. vuol dare alla via Foggia, dice che non si può non tenere nella giusta considerazione la situazione in cui viene oggi a trovarsi chi ha già acquistato terreni a prezzi elevati sul lato destro di via Foggia e dalla sera alla mattina vede saltare in aria tanti sacrifici fatti e tanti desideri per l'avvenire, perciò propone che il C.C. voti all'unanimità un opportuno emendamento secondo il quale, salvo idonei accorgimenti tecnici, sul lato destro di via Foggia e fino ad una certa distanza, dovranno sorgere piccole industrie.

Alla stessa guisa, prosegue, va risolto altro problema riguardante via Canosa dove, per un certo tratto, parecchi cittadini hanno acquistato terreni per costruirsi casette rurali ed aggiunge che, a suo parere, detti emendamenti non apporterebbero sostanziali modificazioni al P.R.G. e, quindi, non sconvolgerebbero né rivoluzionerebbero i suoi principi informativi. Conclude convinto che, essendo stati i gruppi consiliari, nessuno escluso, interessati a questi problemi, tutti saranno unanimi nell'approvare i seguenti emendamenti:

NORME TRANSITORIE: 1) lungo la via Canosa a partire dall'abitato, fino a km. 4,00 e per una fascia lunga ml. 100, ~~la~~ è consentita la costruzione di case di campagna, con le seguenti limitazioni:

- superficie minima del letto mq. 1.000.
- superficie coperta minore a 1/6 della superficie del letto.
- altezza massima delle costruzioni m. 7,00.
- rapporto fra cubatura delle costruzioni e la superficie del fondo 0,75 mc/mq.

Inoltre le costruzioni non dovranno mai sorgere a confine e dovranno distare dall'asse stradale della via Canosa almeno di m. 20.=

2) Lungo la strada statale 16 Adriatica, nel tratto a nord di Barletta verso Foggia e sul lato mare, è consentita la realizzazione di una seconda zona a carattere agricolo merceologico, per un tratto della lunghezza di km. 2.000 circa a partire dalla estramurale Parrilli e della profondità rispetto alla strada statale di circa m. 100. Tale zona dovrà essere servita da una controstrada e rispondere a tutti i requisiti dell'analoga zona prevista sull'altro lato della strada statale.⁴

Chiede intanto il parere tecnico del progettista e questi lascia libero il C.C. di decidere come meglio crede, pregando i presenti di non insistere per conoscere il suo pensiero.

IL CONS. FILANNINO dichiara che il gruppo socialista approva i lavori della commissione tecnica ed accetta gli emendamenti suggeriti da Palmitessa. Ringrazia a nome del suo gruppo il progettista, i tecnici e tutti coloro che hanno partecipato ai massacranti lavori di aggiornamento del P.R.G. - Poi, per quanto concerne la sistemazione definitiva da dare a via Canosa, riportandosi a quanto proposto in sede di riunio-

ne di capi gruppo di destinare cioè a villini una congrua zona, pur tuttavia, per rimuovere ogni indugio, egli si dichiara d'accordo su quanto proposto da Palmitessa a condizione che ogni lotto non sia inferiore a mq. 2000. Circa la zona merceologica, poi, tenuto nella dovuta considerazione ho stato di fatto esistente su via Foggia, raccomanda di non ignorare la situazione dei luoghi e di tenere conto delle apprensioni degli interessati, quindi propone che si approvi la zona merceologica fino ad un certo limite anche sul lato destro di via Foggia.

IL CONS. BORRACCINO interviene per proporre, a proposito dell'ampliamento della zona dei villini su via Canosa, una soluzione conciliativa fra quanto progettato dall'ing. Digioia e il contenuto dell'emendamento Palmitessa al fine di non rischiare un rigetto dell'emendamento stesso e per non dare eventuali illusioni ai cittadini interessati.

Altrettanto propone per l'ampliamento della zona merceologica sul lato destro di via Foggia, essendovi divergenza di vedute fra il progettista ed il Consiglio comunale.

L'ing. Digioia ribadisce con argomentazioni tecniche i suoi punti di vista dianzi espressi e ritiene giusto, sotto il profilo umano, quanto chiedono i consiglieri i quali, essendo degli uomini politici, cercano di risolvere tutti i problemi sotto un profilo sociale, contravvenendo magari a elementari principi tecnici e conclude che le varie proposte dei consiglieri non sono valide nè accettabili dal punto di vista urbanistico per cui, a suo avviso, sono da rigettarsi.

L'ing. Palmiotti prende la parola e dice che mentre nell'ultima riunione di Consiglio fu un po' il critico ufficiale del P.R.G., ora, dopo gli aggiornamenti che ad esso sono stati apportati, si congratula col progettista, lo ringrazia per le delucidazioni date al Consiglio su tutti i punti più controversi e dichiara di apprezzare il suo operato improntato a serietà e passione professionale. Indi, dopo aver affermato che quasi tutti i problemi sorti a proposito del P.R. sono stati risolti, confida che anche quelli in discussione saranno unanimemente definiti con soddisfazione di tutti.

Al cons. Borraccino poi, che ha parlato di conciliazione dei diversi punti di vista, dice che la sua espressione si presta ad equivoche interpretazioni, volendo quasi significare che il gruppo D.C. non abbia sviscerato ed affrontato tutte le questioni inerenti al P.R. quando invece il suo gruppo ha sempre agito e lavorato in modo tale da soddisfare tutte le necessità della cittadinanza.

Il P.R.G. egli dice, poichè si propone di dare alla città un assetto definitivo d'ordine tecnico urbanistico, non può certamente prescindere dai motivi politici, dalle diverse necessità della popolazione, dalla tradizione, ecc. Ad esempio, egli prosegue, ciò che si intende conservare su via Canosa trova giustificazione nella tradizione che va pur rispettata però non bisogna dimenticare che molti cittadini hanno fatto sacrifici per acquistare un po' di terreno sulla predetta via Canosa allo scopo di costruirsi una casetta ed è quindi giusto e umano che tali interessi siano difesi e non sacrificati, ecco il perchè degli emendamenti proposti, magari con validità limitata nel tempo e senza impegnare il nome del progettista il quale, in veste di tecnico, è logico che non può accettare simili proposte.

Il cons. Palmitessa afferma che la sua proposta è ovviamente quella di un uomo politico che deve tener presente, prima di approvare certi atti, lo stato di fatto esistente, le esigenze e gli interessi dei cittadini da

salvaguardare nonchè gli sviluppi futuri di molte situazioni per cui egli non avrebbe proposto gli emendamenti se fosse stato un tecnico, quindi solo come consigliere comunale egli suggerisce sia l'ampliamento della zona dei villini su via Canosa, limitando la superficie di ogni lotto a mq. 100 anzichè a mq. 2000 e l'ampliamento della zona merceologica su via Foggia. Conferma, pertanto, gli emendamenti sotto forma di norme transitorie limitate nel tempo, con validità non superiore a 5 anni.

IL CONS. BORRACCINO prima di tutto desidera sapere dall'ing. Digioia se le norme transitorie potranno essere approvate dal Ministero perchè egli si dichiarerebbe d'accordo per gli emendamenti solo se questi non apportassero pregiudizi al P.R.G.

L'ing. Digioia ricorda a Borraccino che, nei limiti del possibile, molte questioni sono state risolte in collaborazione con i tecnici e per quanto riguarda le norme transitorie dice che queste forse passeranno o tutt'al più verranno stralciate dal Ministero in sede di approvazione del P.R.G. L'ass. ROMANELLI, associandosi alle espressioni di stima e di alto apprezzamento rivolte al progettista dall'ing. Palmiotti, esprime il suo ringraziamento a tutti coloro che hanno collaborato alla buona progettazione del P.R.G. e quindi, ingegneri, capi gruppo, tecnici ed informa il Consiglio Com. che ha avuto lusinghieri giudizi tecnici da professionisti disinteressati sulla buona impostazione del P.R.

Egli propone che su via Foggia vengano inclusi nella zona merceologica i piccoli complessi industriali esistenti, circoscrivendo l'estensione di nuovi impianti sui terreni già acquistati alla data odierna.

Chiusa la discussione il CONSIGLIO COMUNALE passa all'esame:

a) delle norme regolamentari edilizie comprendenti 23 articoli e 4 norme di carattere generale. Al termine dell'esame di dette norme il Sindaco Presidente le mette in votazione ed il Consiglio Comunale a voti unanimi dei 35 consiglieri presenti e votanti resi per alzata di mano, le approva.

b) di 11 postille alle norme predette come segue:

POSTILLA 1- art. 5 pag. 13 al 2° capo-riga 3- leggi "m. 27" elevabile a m. 30 per le fronti prospicienti su piazze e su strade maggiori di m. 20 con risvolte max di m. 14.00"

POSTILLA 2- art. 9-pag. 18-1° capo-riga 5-Si aggiunge "da questi".

POSTILLA 3- art. 10- pag. 18- 2° capo- riga 2- leggasi "E" invece di "C".

POSTILLA 4- pag. 22-dopo il 1° capo dell'art. 14 Nuovo capoverso: "L'indice di fabbricazione per questa zona è previsto di 4 mc/mq.

POSTILLA 5- pag. 23-capo 2°-riga 2°- altezza max m. 10.50.

POSTILLA 6- pag. 26 dopo il 6° capo Nuovo capoverso. Si cancelli l'ultimo capov. di pag. 26 e il 1° capo di pag. 27 fino a "particolareggiati".

Per le zone: "lungo la via Prascina, via Vittorio Veneto angolo via Vecchi Andria, via Canosa angolo via A. Bruni" sarà adottato il tipo edilizio previsto al punto 5, potranno essere adottati anche gli altri tipi per compensare il rapporto di 4 mc/mq. Per le altre aree dovranno essere predisposti piani planivolumetrici o particolareggiati dello intero comprensorio a cura del Comune o su iniziativa di privati o consorzi di privati anche se questi non rappresentino l'intero comprensorio, da adottarsi dal Comune previo parere favorevole della Sezione Urbanistica del Prov. alle OO.PP. In sede di piano, qualora un privato o un Consorzio di privati presenti una lottizzazione che interessi un'area comprendente uno o più isolati e comunque non inferiore a mq. 10.000 purchè risulti coordinato nell'aspetto finale del piano stesso potrà essere disposta l'u-

tilizzazione del suolo con edilizia di diverso tipo".

POSTILLA 7: pag. 29-art. 18-cap. 2-Si cancella "esclusivo" e si scriva "estensivo".

POSTILLA 9: pag. 34 ultimo capo-leggasi: "In tutte le nuove zone di espansione e di lottizzazione 1° e 2° dovranno prevedersi delle aree di parcheggio o box pari a mq. 10 per appartamento, vano ufficio, negozio.

POSTILLA 8: pag. 34-punto 4-riga 9-leggasi: m. 3.80 anzichè 3.50.

POSTILLA 10: pag. 34-si aggiunge in fondo: 5) Nelle zone di rispetto non potranno eseguirsi costruzioni di qualsiasi tipo anche se di carattere strettamente agricolo; 6) tutte le aree non impegnate dalle varie zonizzazioni previste dal P.R.G. si intendono agricole.

POSTILLA 11: pag. 31-art. 21-rig. 8-aggiungasi: a m. 6 "che il distacco minimo delle strade sia almeno m. 6.00".

Messe in votazione dette postille il Consiglio comunale a voti unanimi resi per alzata di mano dai 35 consiglieri presenti e votanti, le approva.

c) Della seguente altra postilla che va sotto il n° 12 dell'elenco relativo:

POSTILLA 12- I tracciati di tutte le nuove strade del P.R.G. così come rappresentati nei grafici, hanno carattere puramente indicativo e dovranno essere opportunamente precisati in sede esecutiva.

Indi su proposta dello stesso Consiglio comunale e col benestare del progettista il Consesso a voti unanimi resi per alzata di mano dai 35 consiglieri presenti e votanti, approva la seguente variante alla zona destinata ad attrezzatura stradale lungo la circumvallazione:

"Il prolungamento della zona destinata ad attrezzature stradali lungo la circumvallazione viene portato sino all'altezza del limite della zona di rispetto del cimitero, indicata con la lett. A in planimetria.

Dopo di che il Consiglio comunale a voti unanimi approva uno dopo l'altro i seguenti due emendamenti al P.R.G. da ritenersi norme transitorie con validità limitata nel tempo:

1) Lungo la via Canosa a partire dall'abitato fino al km. 4,00 e per una fascia larga m. 100 è consentita la costruzione di case di campagna con le seguenti limitazioni:

- superficie minima del lotto mq. 1000
- superficie coperta minore a 1/6 della superficie del lotto
- altezza massima delle costruzioni m. 7.00
- rapporto fra cubature delle costruzioni e superficie del fondo 0.75 mc/mq.

Inoltre le costruzioni non dovranno mai sorgere a confine e dovranno distare dall'asse stradale della via Canosa almeno di m. 20.00.

2) Lungo la strada statale 16 Adriatica, nel tratto a nord di Barletta verso Foggia e sul lato mare, è consentita la realizzazione di una 2° zona a carattere agricolo merceologico per un tratto della lunghezza di km. 2.00 circa a partire dall'Estramurale Parrilli e della profondità rispetto alla SS. di circa m. 100.

Tale zona dovrà essere servita da un centrostrada e rispondere a tutti i requisiti dell'analoga zona prevista sull'altro lato della strada statale.

Le presenti norme avranno la validità di anni 5 dalla data di adozione del P.R.G.

IL CONSIGLIO COMUNALE con 33 voti favorevoli e due contrari (liberali) approva la seguente 2° variante: "lungo la via Pezza della Rosa, a partire dall'imbocco di via Trani, viene lasciata una fascia di rispetto della stessa dimensione del viale del Santuario Madonna delle Sterpeto. La stessa strada avrà termine nell'imbocco della zona turistica balneare.

Inoltre il Consiglio Comunale a voti unanimi resi per alzata di mano dai 35 consiglieri presenti e votanti, approva la seguente 3ª variante: "L'area compresa tra il prolungamento di via Canne e il prolungamento di via Martiri 12 Settembre viene stralciata dalla zona A "volumi approvati" e trasferita nella zona edilizia "A". Il tracciato delle strade separanti le due zone dovrà essere opportunamente studiato di conseguenza in sede esecutiva.

Al termine delle operazioni predette seguono le seguenti dichiarazioni di voto dei capi gruppo e le dichiarazioni conclusive del Sindaco:
 CONS. BORRACCINO: Il gruppo consiliare del P.C.I. che nel corso degli ultimi tempi ha portato avanti un'azione decisa e coerente per giungere all'approvazione di un P.R.G. che rappresentasse una svolta nella vita civile ed urbanistica della nostra città, esprime voto favorevole all'approvazione dei documenti che sono stati menzionati nella relazione dell'ingegnere progettista. Ritiene che l'azione democratica chiesta insistentemente dal gruppo comunista si è rivelata necessaria al fine di dare al piano una visione la più organica e la più avanzata possibile, la più democratica e la più realistica in modo da poter agevolare lo sviluppo ordinato della vita della città. Esprime il vivo ringraziamento per tutti coloro i quali dal progettista ai tecnici di Barletta e ai consiglieri comunali, i quali hanno appoggiato una battaglia di progresso e di civiltà intesa a porre fine ad un intollerabile disordine urbanistico che si è sviluppato nel corso di questi 10 anni. Infine impegna l'Amm/Comunale a studiare con urgenza e con soluzioni idonee e qualificate lo studio e l'azione per i piani particolareggiati la cui urgenza può permettere il rapido superamento di una situazione di stasi che potrebbe venire a determinarsi e per affrontare concretamente negli aspetti settoriali della città gli orientamenti del P.R.G.

CONS. PALMITESSA: Il gruppo della D.C. approva il P.R. nella convinzione che esso costituisca oltre che un atto di responsabilità delle forze politiche cittadine una concreta premessa per lo sviluppo ordinato e armonico della città. Il P.R. non è esecutivo in ogni sua parte per cui, interpretando i desideri della cittadinanza e dello stesso C.C. si fanno voti all'Amm/ne perchè voglia procedere con ogni possibile sollecitudine all'affidamento degli incarichi per la redazione dei piani particolareggiati. Conclude esprimendo la fervida speranza che il P.R. si mostri strumento valido per il migliore sviluppo della città di Barletta com'è nei voti e nella speranza di tutti. Colgo l'occasione per ringraziare il progettista i responsabili degli uffici comunali, gli ingegneri ed i tecnici, anche privati, che insieme hanno lavorato per l'approntamento del Piano ed il miglioramento del Piano.

CONS. ROMANELLI: Il gruppo socialista approva il P.R.G. della città nella sua interezza, come atto conclusivo di cui nei documenti programmatici esposti ed indicati alla cittadinanza che segna una tappa significativa e decisiva per lo sviluppo edilizio ordinato della nostra città.

CONS. CASSANDRO: Sono passati oltre dieci anni da quando il C.C. deliberò il P.R. della città e ne affidò l'elaborazione ai due progettisti. Nel corso di questo tempo uno dei due progettisti si è sciolto dall'impegno assunto coll'Amm/Comunale.

Non credo che il Piano non sia potuto arrivare all'approvazione prima perchè mancava una "coscienza urbanistica" come ha detto il capogruppo D.C.

La prima fase di gestazione del Piano comprese una lunga serie di sedute (cui parteciparono tecnici e rappresentanti di categorie interessate) ed dell'Amministratore Comunale.

I tecnici consegnarono in relazioni scritte i loro pareri e le loro controproposte. Questa fase si concluse con una riunione plenaria cui parteciparono i due ingegneri progettisti, l'Amministratore Comunale, i capigruppo, i tecnici, rappresentanze qualificate della cittadinanza e l'autorità tutoria provinciale. La discussione della quale non fu redatto alcun verbale, fu assai vivace e mise in luce interessi contrastanti. Noi crediamo perciò che il silenzio sull'argomento sia dipeso da quei contrasti e da mancata volontà politica della maggioranza.

Malgrado alcune riserve su talune modifiche apportate alla prima elaborazione del Piano noi daremo il nostro voto favorevole nella speranza che cessi l'arbitrio e subentri quella della legge.

IL SINDACO, conscio del lungo, paziente e delicato lavoro compiuto, esprime il suo ringraziamento all'ingegner progettista e a tutti coloro che con impegno e disinteresse hanno collaborato a risolvere i molti problemi affioranti durante i lavori preparatori per la compilazione del P.R.G.

Un grazie particolare lo rivolge agli ingegneri Carpagnano, Maglio, Tarantino e Faggella, componenti della commissione, in qualità di liberi professionisti, agli ingegneri Palmiotti e Lionetti, rappresentanti del Consiglio comunale, agli ingegneri Nanula e Spinazzola rappresentanti della Commissione edilizia in seno alla commissione predetta, i quali tutti hanno dato prova di serietà, coerenza e passione professionale, in un lavoro tanto impegnativo e delicato. Ringrazia inoltre quanti hanno perfino sostenute spese per la partecipazione alle riunioni fuori sede al fine di meglio contribuire ad una buona progettazione del P.R.G.

Infine sente il dovere di rivolgere un particolare grazie all'intero Consiglio comunale al quale va tutto il suo apprezzamento per il comportamento pacato, obiettivo e sereno tenuto nelle due sedute nelle quali si è svolta la discussione per l'approvazione del P.R.G.

Invita il Consiglio stesso a rispettare il P.R.G. una volta approvato, così come è stato definito ed a farlo rispettare da chiunque senza remore e deroghe, assumendo l'impegno di portare subito in discussione la compilazione dei piani particolareggiati, onde passare al più presto alla fase di applicazione concreta del piano regolatore nell'interesse della città e dei cittadini.

A questo punto il CONSIGLIO COMUNALE, pienamente edotto e soddisfatto del progetto del P.R.G. proposto, passa alla votazione per alzata di mano, per l'approvazione di tutti gli elaborati, nel loro insieme, costitutivi del P.R. stesso, col seguente risultato:

presenti e votanti 35 - voti favorevoli 35 -

Pertanto il CONSIGLIO COMUNALE, visto l'esito della votazione, a voti unanimi

DELIBERA

Di approvare il progetto del P.R.G. di questa città composto dai seguenti documenti ed elaborati grafici:

- 1) Relazione, come innanzi trascritta.
- 2) Norme regolamentari edilizie, di seguito riportate nel loro testo integrale perchè già coordinate con le 12 postille di cui in narrativa e comprensive degli emendamenti concordati.
- 3) Planimetria al 25.000

- 4) Planimetria viaria al 5.000-
- 5) Planimetria del P.R.G. al 5.000 -
- 6) 11 tavole planimetriche al 2.000 -

NORME REGOLAMENTARI EDILIZIE

CENTRO URBANO - Parte generale - Avvertenza generale -

Ciascuna zona nella quale sono suddivise le aree comprese nel territorio comunale, comporta ed ammette solo gli specifici tipi edilizi ad essa assegnati ed espressi con opportuni graficisms, e l'osservanza dei vincoli di particolari prescrizioni che qui si precisano. Restano, pertanto, abrogate le norme del Regolamento Edilizio che siano in contrasto con le presenti. Negli edifici destinati unicamente ad abitazioni, potranno essere consentiti:

- Negozi e pubblici servizi - Autorimesse private
- Studi professionali e commerciali Autorimesse pubbliche
- Magazzini non molesti, non recanti pregiudizio all'igiene e al decoro e esclusione di depositi all'aperto;
- Laboratori a carattere artigianale, non rumorosi, non molesti, non recanti pregiudizio all'igiene e al decoro, aventi un ristretto numero di dipendenti e sistemati al seminterrato, piano terra e piano rialzato;
- Cliniche - Alberghi

Teatro e cinematografi che dovranno avere a disposizione aree private, facilmente accessibili, adibite a parcheggi di autovetture, nella misura di una vettura (mq. 7.000) per ogni venti posti a sedere;

- Luoghi di divertimento e svago che dovranno avere a disposizione aree private, facilmente accessibili, adibite a parcheggi di autovetture.

Nelle nuove costruzioni, ricostruzioni ed ampliamenti di qualsiasi entità e natura debbono osservare le norme e le prescrizioni che sono comportate dalle singole zone nelle quali è diviso il P.R.G.

Quando, per effetto della esecuzione del P.R., anche una sola parte dell'edificio venga ad essere alla pubblica vista e ne derivi, ad insindacabile giudizio del Comune, un deturpamento dell'ambiente urbano, sarà facoltà del Comune di imporre ai proprietari di variare le facciate esposte alla pubblica vista, secondo progetto da approvarsi dal Comune stesso. Il Comune potrà ingiungendo l'esecuzione del rifacimento, fissare i termini dell'inizio e della ultimazione dei lavori.

In caso di rifiuto e di mancato inizio, o di mancata esecuzione nei termini stabiliti, non dovuta a causa di forza maggiore, il Comune avrà la facoltà di procedere all'espropriazione dell'intero edificio corrispondendo una indennità determinata secondo le norme di legge.

PARTE SPECIALE - Art. I) CENTRO URBANO ESISTENTE : tipo edificio A.

In questa zona le nuove strade dovranno avere larghezza minima di m. 11.20; gli edifici potranno essere costruiti a filo strada.

L'altezza degli edifici che non potrà superare i $\frac{3}{2}$ della larghezza della strada su cui prospettano, dovrà essere al massimo di m. 16.80.

E' consentito un ulteriore arretramento rispetto al nuovo filo stradale purchè esso non sia inferiore a m. 2.50 e a condizione che si sviluppi per tutto il fronte degli edifici compreso fra due vie e due distacchi, tale maggiore arretramento dovrà essere assicurato da tutti i proprietari del fronte interessato mediante convenzione regolarmente trascritta.

Nelle vie dove il P.R.G. prevede allargamenti stradali, le nuove costruzioni dovranno disporsi secondo i nuovi allineamenti.

Fronte minimo degli edifici su strada m. 16.00; fronte massimo metri 48.==

la costruzione di un edificio con fronte max potranno concorrere più proprietari. Questi si dovranno impegnare con convenzione regolarmente trascritta a realizzare un edificio con caratteristiche compositive ed esecutive unitarie, la realizzazione potrà avvenire anche in tempi diversi, purchè essa impegni ogni volta un fronte non minore di m.16.00.=

Li edifici non dovranno mai essere a confine e dovranno distare m.5.60 dal confine coi lotti limitrofi. Detto distacco potrà ridursi a m.4 qualora la fronte prospiciente il confine sia minore o uguale a m.14.=

I distacchi minimi tra fabbricati diversi e tra corpi di fabbrica affacciati della stessa costruzione dovranno essere di m.11.20. Il distacco si ridurrà a m.9.60 se uno dei corpi di fabbrica risulterà con prospetto di larghezza non superiore a m.14, oppure si ridurrà a m.8 qualora tutti e due i corpi di fabbrica risultassero con prospetto di larghezza non superiore a m.14.=

I corpi di fabbrica non potranno superare una profondità di m.14.=

È assolutamente vietata la formazione di cortili chiusi, chiostrine, pozzi di luce, ecc.

Li edifici con negozi al pianoterra, qualora porticati, possono essere collegati con corpi a due piani (per l'altezza totale di m.8 sul piano stradale) per conseguire la continuità e l'unità estetica del portico.

Li spazi interni dovranno essere sistemati a giardino destinando almeno mq.10 ogni mc.1000 a parcheggio.

Al parere della Commissione Edilizia, visto l'interesse pubblico, può essere consentita l'utilizzazione anche totale degli spazi interni da destinare unicamente a cinematografi e sale di riunione in genere per l'altezza massima di un piano (m.4.50).

La norma potrà essere consentita la costruzione di boxes ad esclusivo uso di garages privati; dette costruzioni non potranno superare i m.3.20 di altezza, dovranno distare m.4 dal fabbricato principale, non dovranno essere visibili dalla strada.

È consentita la costruzione di piani completamente interrati da destinare ad uso autorimessa e ripostigli quali accessori dei negozi e delle abitazioni, con esclusione di altre destinazioni.

Sulla copertura dell'interrato dovranno essere realizzati giardini pensili nelle parti scoperte. Ogni costruzione a seguito di demolizione e trasformazione di edifici esistenti deve strettamente attenersi alle norme sopra dettate.

NORME TRANSITORIE : qualora su di un fronte stradale esistano più fabbricati con caratteristiche diverse da quelle previste dalle precedenti norme, all'atto dell'adozione del P.R.G. sarà consentito, soltanto sul lotto interposto, un adeguamento della nuova costruzione ai tipi esistenti sia per volumetria che per altezza. Sarà comunque esclusa la costruzione di cortili, chiostrine ecc.

ART.2) CENTRO URBANO ESISTENTE : tipo edilizio B.

Li edifici potranno essere costruiti a filo strada sempre che questa, sia larga almeno m.15.40. Per le strade inferiori a m.15.40 la costruzione dovrà distare m.7.70 dall'asse stradale. L'altezza massima degli edifici, che non potrà superare i $\frac{3}{2}$ della larghezza della strada su cui questi prospettano, dovrà essere al massimo di m.23.20.

È consentito un ulteriore arretramento rispetto al nuovo filo stradale purchè esso non sia inferiore a m.2.50 e a condizione che si sviluppi per tutto il fronte degli edifici compresi fra due vie e due distacchi. Tale maggiore arretramento dovrà essere assicurato da tutti i proprietari del fronte interessato mediante convenzione regolarmente trascritta.

Il fronte su strada fra due distacchi, minimo m.23.20, massima m.48.

Gli edifici, intesi secondo la precisazione di cui all'art. I, non dovranno mai essere a confine e dovranno distare m. 7.70 dai confini dei lotti limitrofi. Detto distacco potrà ridursi a m. 5.50 qualora la fronte del corpo di fabbrica prospiciente il confine sia minore e uguale a m. 14.=

I distacchi minimi tra fabbricati diversi e tra corpi di fabbrica affacciatisi della stessa costruzione dovranno essere di m. 15.40. Il distacco si ridurrà a m. 13.20 se uno dei corpi di fabbrica risulterà con prospetto di larghezza minore o uguale a m. 14; oppure il distacco si ridurrà a m. 11 qualora tutti e due i corpi di fabbrica risultassero con prospetto di larghezza non superiore a m. 14. I corpi di fabbrica non potranno superare una profondità di m. 14. E' assolutamente vietata la formazione di cortili chiusi, chiostrine, pozzi di luce, ecc. Gli edifici con negozi al piano terra, qualora porticati, possono essere collegati con corpi a due piani (per l'altezza totale di m. 8 sul piano stradale) per conseguire l'unità estetica e la continuità del portico.

Gli spazi interni devono essere sistemati a giardino destinando almeno m. 10 ogni mc. 1000 a parcheggio. Su parere della commissione edilizia, visto l'interesse pubblico, può essere consentita l'utilizzazione degli spazi interni da destinarsi unicamente a cinematografi e sale di riunione in genere, per l'altezza massima di un piano (m. 4.50).

Di norma potrà essere consentita la costruzione di boxes ad esclusivo uso di garages privati; dette costruzioni non potranno superare i m. 3.20 di altezza, dovranno distare m. 4 dal fabbricato principale, non dovranno essere visibili dalla strada.

Qualora sul lotto limitrofo esista costruzione in data antecedente al P. in difformità alle distanze dal confine come stabilito col presente regolamento, il costruendo fabbricato dovrà rispettare solo la distanza dal confine. Qualora la detta costruzione antecedente al P.R.G. sorga al confine con parete cieca, la nuova costruzione dovrà sorgere in aderenza fermo restando le precedenti norme riferentisi all'altezza massima, alla larghezza dei corpi di fabbrica e comunque risulti unitario il complesso.

E' consentita la costruzione di piani completamente interrati da destinati ad uso autorimessa e ripostigli quali accessori dei negozi e delle abitazioni, con esclusione di altre destinazioni.

Sulla copertura dell'interrato dovranno essere realizzati giardini pensili sulla parte coperta.

Ogni ricostruzione a seguito di demolizione e trasformazione di edifici esistenti deve strettamente attenersi alle norme sopra dettate.

NORME TRANSITORIE : la norma transitoria prevista per il precedente tipo edilizio A è valida anche per questo tipo edilizio limitatamente al comprensorio di fabbriche delimitate dalle vie 3 Novembre, Dragona, dei Greci e Pappalettere.

ART. 3) CENTRO URBANO = TIPO EDILIZIO C.

Gli edifici, di tipo in linea, potranno essere costruiti a filo strada, sempre che questa sia larga almeno m. 11.20. Per le strade inferiori a m. 11.20 la costruzione dovrà distare m. 5.60 dall'asse stradale.

L'altezza degli edifici che non potrà superare i $\frac{3}{2}$ della larghezza della strada su cui questi prospettano, dovrà essere al massimo m. 16.80.=

E' consentito un ulteriore arretramento rispetto al nuovo filo stradale purchè esso non sia inferiore a m. 2.50 e a condizioni che si sviluppi per tutto il fronte degli edifici compreso fra le due vie.

Tale maggiore arretramento dovrà essere assicurato da tutti i proprietari.

del fronte interessato mediante convenzione regolarmente trascritta. Nelle vie dove il P.R.G. prevede allargamenti stradali, le nuove costruzioni dovranno disporsi secondo i nuovi allineamenti e distare dai confini interni opposti alle strade di almeno m. 5. = Sarà consentita la costruzione di cortili interni; detti cortili dovranno avere una superficie pari almeno ad $1/8$ delle superfici delle pareti del fabbricato prospiciente il cortile, anche se non finestrate. La distanza minima tra corpi di fabbrica opposti dovrà essere m. 10. = In deroga alla norma sulla distanza delle costruzioni dai confini interni opposti alle strade, più proprietari potranno convenire, mediante convenzione regolarmente trascritta, la costruzione totale e parziale sui confini e la formazione di cortili interni comuni, ferme restando tutte le precedenti norme sui cortili.

Quando sui confini esistano costruzioni antecedenti al P.R.G. in difformità alle distanze dai confini come stabilite col presente regolamento, il costruendo fabbricato potrà rispettare solamente la distanza minima da tale confine. I corpi di fabbrica potranno avere una profondità massima di m. 14; qualora essi fossero posti sul confine con parete cieca la loro profondità max dovrà ridursi a m. 7.00 massimo.

All'interno dell'isolato non è consentita la costruzione di corpi di fabbrica, ad uso di abitazioni; potrà essere ammessa la realizzazione ad un solo piano di un salone per usi speciali (banche, cinematografi, autorimesse, ristoranti e simili). La distanza minima delle pareti del salone dalle finestre dei locali di abitazione non potrà essere inferiore all'altezza delle dette costruzioni ed in nessun caso minore di m. 6.00. =

Le fronti minime degli edifici su strade dovranno essere di m. 15 salvo nel caso in cui l'intera fronte dell'isolato compresa fra due vie risulti inferiore. È consentita la costruzione di piani completamente interrati da destinare ad uso autorimessa e ripostigli quali accessori dei negozi e delle abitazioni con esclusione di altre destinazioni. Sulla copertura dell'interrato dovranno essere realizzati giardini pensili nelle parti scoperte.

Sono vietate le chiostrine, i pozzi di luce, gli ambienti non direttamente areati ed illuminati ad eccezione degli ingressi e dei corridoi di lunghezza inferiore a m. 8.00.

NORME TRANSITORIE : I fabbricati contenuti nel perimetro per le vie Ciccio Mininni, Scelza, Paolillo e Bovio, e nel merimetro per le vie Canne, Dicuonzo, Carducci e nucleo della legge 167, potranno essere sopraelevati fino ad un'altezza massima di due piani oltre il piano terra, senza arretrarsi dall'attuale filo stradale, ad eccezione dei fabbricati su via Dicuonzo.

Questa norma ha una validità di anni 5 dalla data di adozione del P.R.G.

ART. 4- CENTRO URBANO ESISTENTE - TIPO EDILIZIO D.

Gli edifici di tipo in linea potranno essere costruiti a filo strada, sempre che questa sia larga almeno m. 14. Per le strade inferiori a m. 14 la costruzione dovrà distare m. 7 dall'asse stradale.

L'altezza degli edifici, che non potrà superare $3/2$ della larghezza della strada su cui questi prospettano, dovrà essere al massimo di m. 20.

È consentito un ulteriore arretramento rispetto al nuovo filo stradale purché esso non sia inferiore a m. 2.50 e a condizione che si sviluppi per tutto il fronte degli edifici compreso fra due vie e due distacchi.

Tale maggiore arretramento dovrà essere assicurato da tutti i proprietari del fronte interessato mediante convenzione regolarmente trascritta.

Nelle vie dove il P.R.G. prevede allargamenti stradali, le nuove costruzioni dovranno disporsi secondo i nuovi allineamenti, e distare dai confini interni

opposti alle strade di almeno m. 6. =

Sarà consentita la costruzione di cortili interni; detti cortili dovranno avere una superficie pari almeno ad $1/8$ della superficie delle pareti del fabbricato prospiciente il cortile, anche se non finestrato.

In deroga all'ora norma sulla distanza delle costruzioni dai confini interni opposti alle strade, più proprietari potranno convenire, mediante convenzione regolarmente trascritta, la costruzione parziale o totale sui confini e la formazione di cortili interni comuni, ferme restanti tutte le precedenti norme sui cortili.

Quando sui confini esistano costruzioni antecedenti al P.R.G. in difformità alle distanze dai confini come stabilito col presente regolamento, il costruendo fabbricato potrà rispettare solamente la distanza minima da tale confine. - La distanza minima tra corpi di fabbrica opposti dovrà essere di m. 12. I corpi di fabbrica potranno avere una profondità massima di m. 11 qualora essi fossero posti sul confine con parete cieca, la loro profondità dovrà ridursi a m. 7 massimo.

All'interno dell'isolato non è consentita la costruzione di corpi di fabbriche ad uso abitazione; potrà essere ammessa la realizzazione ad un solo piano di un salone per usi speciali (banche, cinema, autorimesse, ristoranti e simili). La distanza minima delle pareti del salone dalle finestre dei locali di abitazione non potrà essere inferiore all'altezza delle dette costruzioni ed in nessun caso minore di m. 6. Le fronti minime degli edifici su strada dovranno essere di m. 16 salvo il caso in cui l'intero fronte dell'isolato compreso fra due vie risulti inferiore.

Sono vietate le chiostrine, i pozzi di luce, gli ambienti non direttamente areati ed illuminati ad eccezione degli ingressi e dei corridoi di lunghezza inferiore a m. 8.00.

E' consentita la costruzione di piani completamente interrati da destinare ad autorimessa e ripostigli quali accessori dei negozi e delle abitazioni con esclusione di altre destinazioni.

Sulla copertura dell'interrato dovranno essere realizzati giardini pensili nelle parti scoperte.

ART. 5- CENTRO URBANO ESISTENTE - TIPO EDILIZIO E.

Gli edifici di tipo in linea potranno essere costruiti a filo strada sempre che questa sia larga almeno m. 18. Per le strade inferiori a m. 18 la costruzione dovrà distare m. 9 dall'asse stradale.

L'altezza degli edifici che non potrà superare i $3/2$ della larghezza della strada su cui questi prospettano, dovrà essere al massimo di m. 27 elevabile a m. 30 per le fronti prospicienti su piazze e su strade maggiori di m. con risvolto max di m. 14. =

E' consentito un ulteriore arretramento rispetto al nuovo filo stradale purchè esso non sia inferiore a m. 2.50 e a condizione che si sviluppi per tutto il fronte degli edifici compreso fra due vie.

Tale maggiore arretramento dovrà essere assicurato da tutti i proprietari del fronte interessato mediante convenzione regolarmente trascritta.

Nelle vie dove il P.R.G. prevede allargamenti stradali, le nuove costruzioni dovranno disporsi secondo i nuovi allineamenti e distare dai confini interni opposti alle strade di almeno m. 7. =

Sarà consentita la costruzione di cortili interni; detti cortili dovranno avere una superficie pari almeno ad $1/8$ della superficie delle pareti del fabbricato prospiciente il cortile, anche se non finestrato.

In deroga alla norma sulla distanza delle costruzioni dai confini interni

opposti alle strade, più proprietari possono convenire, mediante convenzione regolarmente trascritta, la costruzione parziale o totale sui confini o la formazione di cortili interni comuni, ferme restando tutte le precedenti norme sui cortili.

Quando sui confini esistano costruzioni antecedenti al P.R.G. indifferente alle distanze dai confini come stabilito col presente regolamento, il costruendo fabbricato potrà rispettare solamente la distanza minima da tale confine. Le distanze minime tra corpi di fabbriche opposti, dovrà essere di m. 14. = I corpi di fabbrica potranno avere una profondità massima di m. 14 qualora essi fossero posti sul confine con parete cieca, la loro profondità dovrà ridursi a m. 7 al massimo.

All'interno dell'isolato non è consentita la costruzione di corpi di fabbrica ad uso abitazione; potrà essere ammessa la realizzazione del solo piano terra per usi speciali (banche, cinema, negozi, autorimesse, ristoranti e simili). Qualora tale corpo di fabbrica fosse staccato da quello principale, la distanza minima delle pareti di esso dalle finestre dei locali abitazione non potrà essere inferiore a m. 6. È esclusa in detto corpo di fabbrica, interno, ogni destinazione a carattere industriale e simile.

Le fronti minime degli edifici su strada dovranno essere di m. 16 salvo nel caso in cui l'intera fronte dell'isolato compresa fra due vie, risulti inferiore. Sono vietate le chiostrine, i pozzi di luce, gli ambienti non direttamente areati ed illuminati ad eccezione degli ingressi e dei corridoi di lunghezza inferiore a m. 8.

È consentita la costruzione di piani completamente interrati da destinare a uso autorimesse e ripostigli quali accessori dei negozi e delle abitazioni, con esclusione di altre destinazioni. Sulla copertura dell'interrato dovranno essere realizzati giardini pensili nelle parti scoperte.

ART. 6) CENTRO URBANO ESISTENTE = ZONA DI TRASFORMAZIONE N.

Queste zone hanno avuto un forte sviluppo edilizio, generalmente disordinato. È necessario prevedere una riorganizzazione dell'assetto urbanistico mediante opportune demolizioni e ricostruzioni al fine di ottenere una migliore viabilità ed un miglioramento igienico sanitario degli edifici. I nuovi fabbricati dovranno essere di tipo lineare o a schiera. Il rapporto volume superficie non dovrà superare i 5 mc/mq. Il rapporto tra l'altezza dei fabbricati e la larghezza delle nuove strade e i distacchi fra fabbricati non dovrà superare i 5/4. Profondità massima dei corpi di fabbrica m. 12. = È vietata la formazione di cortili chiusi, chiostrine e di ambienti non direttamente illuminati ed areati, ad eccezione degli ingressi e dei corridoi di lunghezza inferiore a m. 8. Sono consentite costruzioni a destinazione non residenziali ma limitatamente a quelle a carattere commerciale e artigianale e che, comunque, a insindacabile giudizio delle autorità comunali, stiano tal da non recare disturbi o inconvenienti igienici alle abitazioni vicine.

ART. 7) ZONA DI TRASFORMAZIONE N° I.

In queste zone si dovrà procedere ad un miglioramento viario con opportuni arretramenti. Gli edifici di massima dovranno essere del tipo in linea. Il rapporto altezza larghezza stradale non dovrà superare i 5/4. L'altezza massima degli edifici non dovrà superare i m. 16.80. Il fronte massimo dovrà essere di m. 35, quello minimo di m. 16. Distacchi delle costruzioni dai confini minimo m. 6.50, riducibili a m. 5 qualora il corpo di fabbrica non superi i m. 12. Non saranno consentiti cortili, chiostrine, cavedi, ecc.

Nelle eventuali sopraelevazioni si dovrà operare un miglioramento igienico sanitario nell'interno dell'edificio. La parte sopraelevate dovrà avere tutti i vani direttamente illuminati ed aereati.

ART. 8) CENTRO URBANO ESISTENTE = ZONA DA RISANARE R.

In queste zone che rivestono particolare importanza dal punto di vista architettonico, storico ed ambientale, è necessario predisporre un piano particolareggiato specifico che permetta di assicurare la salvaguardia e la conservazione dei valori storico urbanistici della vecchia città, ed inoltre il risanamento dell'edilizia esistente con la conseguenza di determinare la diminuzione, fino ai limiti accettabili, della densità delle popolazioni, ed un miglioramento igienico strutturale dei fabbricati.

Pertanto fino a quando tale piano non sarà predisposto dall'Amm/ Comunale sarà ammessa unicamente un'opera di restauro degli edifici purchè tale opera abbia come conseguenza una diminuzione dell'indice di affollamento e un miglioramento delle condizioni statiche, ferme restando la volumetria, l'altezza e le caratteristiche architettoniche preesistenti.

Qualora l'opera di restauro e di risanamento interessi più edifici, le sistemazioni dovranno attuarsi mediante appositi comparti edificatori.

ART. 8 BIS= CENTRO URBANO ESISTENTE = ZONA DA RISTRUTTURARE G.

Questa zona si riallaccia alla zona storica ma non rivela particolari caratteristiche architettoniche. Si dovrà studiare un piano particolareggiato che studi il collegamento tra la vecchia parte esistente ed il nuovo centro cittadino.

ART. 9- CENTRO URBANO ESISTENTE. DEMOLIZIONI E RICOSTRUZIONI A.

In tali zone, come in quelle dei successivi articoli IO e II le costruzioni dovranno essere eseguite sulla base di apposito piano particolareggiato predisposto dal Comune o di apposito piano di lottizzazione predisposto d'intesa col Comune ed approvato da questi previo parere del Provveditorato Regionale delle OO.PP. per le Puglie.

I nuovi fabbricati dovranno attenersi alle norme fissate per il tipo edilizio d) escludendo l'uso di cortili chiusi, chiostrine, pozzi luce, ecc.

ART. IO- CENTRO URBANO ESISTENTE. DEMOLIZIONI E RICOSTRUZIONI B.

In queste zone si potrà procedere a demolizione e ricostruzione solamente dopo l'approvazione di un piano particolareggiato o un piano di lottizzazione approvato dal Comune previo parere del Provveditorato alle OO.PP. per le Puglie.

I nuovi fabbricati dovranno attenersi alle norme fissate per il tipo edilizio E) escludendo l'uso di cortili, chiusi, chiostrine, pozzi luce, ecc.

ART. 11- CENTRO URBANO ESISTENTE. ZONA DI TRASFORMAZIONE INDUSTRIALE DA TRASFERIRE M.

In questa zona l'Amm/ ne Comunale dovrà favorire nel tempo, il trasferimento delle industrie esistenti e predisporre, nel caso lo schema viario non sia ben delimitato, uno studio di insieme che preveda l'insediamento degli edifici ad uso di abitazione e commerciale.

Gli edifici di tipo aperto, potranno essere costruiti a filo strada, sempre che questa sia larga almeno m. 18. Per le strade inferiori a m. 18 la costruzione dovrà distare m. 9 dall'asse stradale.

L'altezza degli edifici non potrà superare i $\frac{5}{4}$ della larghezza della strada su cui questi prospettano e dovrà essere al massimo di m. 23.20.

Fronte massima degli edifici m. 48 sta su strada che nell'interno.

I corpi di fabbrica non potranno superare la profondità di m. 14.

Distacco minimo dai confini m. 9 riducibile a m. 6 qualora i fabbricati ab-

biano prospetto non superiore a m.12. I distacchi minimi tra fabbricati diversi e tra corpi di fabbrica prospicienti della stessa costruzione dovranno essere di m.18. Il distacco si ridurrà a m.15 se uno dei corpi di fabbrica risulterà con prospetto di larghezza minore o uguale a m.14; oppure il distacco si ridurrà a m.12 qualora tutti e due i corpi di fabbrica risultassero con prospetti di larghezza non inferiore a m.14.

I fabbricati con negozi a piano terra, qualora porticati, possono essere collegati con corpi a due piani (per l'altezza totale di m.8 dal piano stradale) per conseguire l'unità estetica e la continuità del portico.

ART.12- ZONA DI LOTTIZZAZIONE SPECIALE : I

La costruzione dovrà essere preceduta da un completo piano di lottizzazione planivolumetrica per tutta l'area interessata. La densità di fabbricazione non potrà superare i mc.3 per mq. di superficie dell'intera zona.

Gli edifici dovranno essere costruiti a filo strada, sempre che questa sia larga m.14. Per le strade inferiori a m.14 la costruzione dovrà distare m.14 dall'asse stradale. Altezza massima degli edifici m.14.

Fronte massima degli edifici m.48 sia su strada che nell'interno.

Gli edifici non potranno mai essere a confine e dovranno distare m.7 dai confini dei lotti limitrofi. Profondità massima dei corpi di fabbrica m.12.

I distacchi minimi fra fabbricati diversi e tra corpi di fabbrica affacciati della stessa costruzione, dovranno essere di m.14.

E' assolutamente vietato l'uso dei cortili chiusi, chiostrine, pozzi luce, ecc. In sede di piano particolareggiato potrà essere disposta l'utilizzazione del suolo con edilizia anche di vario tipo al fine di realizzare dei complessi edilizi di carattere vario e unitario.

A tale scopo dovrà essere predisposto a cura dei proprietari riuniti in consiglio un completo piano di lottizzazione planivolumetrica per ogni isolato o gruppo di isolati, da approvarsi preventivamente (ove ciò non figurì già nei piani particolareggiati).

L'edilizia in tal caso dovrà rispondere ai seguenti requisiti :

a) il volume di fabbricazione per ogni isolato o gruppo di isolati non dovrà superare i 3 mc.per mq. computando anche le superfici stradali fino all'asse e tutte le aree pubbliche (piazze, larghi ecc) per una fascia adiacente della larghezza non superiore ai m.15.

b) i corpi di fabbrica lineari, di larghezza non superiore a m.12 non dovranno mai formare cortile chiuso e la loro lunghezza non dovrà superare m.48. I fronti maggiori dovranno distare tra loro almeno una volta la loro altezza e le fronti di testata almeno una metà della loro altezza.

c) i corpi di fabbrica del tipo a blocco alto isolato, di altezza anche superiore a m.14 dovranno avere all'interno uno spazio libero da costruzioni della larghezza non inferiore ad una volta l'altezza dell'edificio, comunque non dovranno superare i m.20. Le recinzioni saranno costituite da siepi e cancellate.

ART.13- ZONA DI LOTTIZZAZIONE SPECIALE : II.

La costruzione dovrà essere preceduta da un completo piano di lottizzazione planivolumetrico per tutta l'area interessata. La densità di fabbricazione non potrà superare i mc.5 per mq. di superficie dell'intera zona.

Gli edifici dovranno distare m.14 dall'asse stradale. Altezza massima degli edifici m.28. Fronte massima degli edifici m.48 sia su strada che nell'interno. Il distacco tra gli edifici dovrà essere pari alla media delle altezze degli edifici prospicienti. Profondità massima dei corpi di fabbrica m.12. E' assolutamente vietato l'uso di cortili chiusi, chiostrine, pozzi luce, ecc

ART. 14- ZONA DI ESPANSIONE F.

Queste zone da ritenersi anche di completamento delle aree interessate dalla legge 167, ma destinate esclusivamente all'iniziativa privata.

L'indice di fabbricazione di questa zona è previsto di mc. 4 per mq.

I tipi edilizi che si potranno inserire in queste nuove zone dovranno avere le seguenti caratteristiche :

1) Tipo estensivo isolato : altezza complessiva massima di m. 8 - superficie massima coperta non superiore a $1/7$ della superficie del lotto; distacchi minimi dalle strade e dai confini di m. 5; superficie minima del lotto mq. 700 - area coperta massima mq. 300.

Gli eventuali accessori (rimesse, servizi, ecc) dovranno far parte dei corpi di fabbrica della villa.

Sono ammesse solamente recinzioni costituite da siepi e cancellate.

Sono vietati i cortili chiusi, le chiostrine, i pozzi di ~~luce~~ ventilazione, gli ambienti non direttamente aereati ed illuminati ad eccezione degli ingressi e dei corridoi di lunghezza inferiore a m. 8.

2) Tipo estensivo isolato : altezza massima m. 10.50 -

-superficie massima coperta non superiore a $1/5$ della superf. del lotto;

-superficie minima da coprire mq. 80 - superficie minima del lotto mq. 400 -

-area coperta massima mq. 200 - distacchi minimi dalle strade e confini m. 4;

Gli eventuali accessori dovranno essere incorporati nel fabbricato principale. Sono vietate le chiostrine, i pozzi di luce, i cortili, gli ambienti non direttamente illuminati ed aereati ad eccezione degli ingressi e dei corridoi di lunghezza inferiore a m. 8.

3) Case a schiera : I complessi di case a schiera dovranno avere al massimo due piani, dovranno essere progettati con criterio organico e unitario e con i vincoli seguenti :

-complessi di almeno cinque unità e non più di dieci;

-schiere di non più di m. 60 di lunghezza;

-altezza massima di m. 7.00;

-arretramento minimo dalla strada m. 3.00;

-profondità massima del corpo di fabbrica m. 10.00;

-superficie minima dei lotti mq. 120;

-lunghezza minima della fronte di ciascun elemento m. 6.00;

-superficie minima coperta di ciascun elemento mq. 60;

-superficie massima coperta non superiore a $1/2$ della totale;

-distacco minimo del confine posteriore m. 7.00;

-distacco minimo tra corpi di fabbrica di schiere prossime m. 10.00.

Sono vietati i cortili chiusi, le chiostrine, i pozzi di luce, gli ambienti non direttamente aereati e illuminati ad eccezione degli ingressi e corridoi di lunghezza inferiore a m. 8.00.

4) Zona estensiva A : - altezza complessiva massima m. 10.50;

-distacchi minimi dalla strada e dai confini m. 5.00;

-superficie minima del lotto mq. 500;

-area coperta massima mq. 400;

-lunghezza massima delle fronti m. 25;

-profondità massima dei corpi di fabbrica m. 12.00;

percentuale area coperta 25%;

-distacchi minimi tra corpi di fabbrica della stessa costruzione m. 10.00;

-distacchi minimi tra gli edifici m. 10.00.

Sono vietati i cortili chiusi, le chiostrine, i pozzi di luce, gli ambienti

non direttamente aereati ed illuminati ad eccezione degli ingressi e dei corridoi di lunghezza inferiore a m. 8.00.

Quando sul lotto limitrofo esiste costruzione in data anteriore al P.R.G. in difformità alla distanza dal confine comune, il costruendo fabbricato potrà rispettare solo la distanza dal confine; se la costruzione limitrofa sorge a confine di norma il nuovo fabbricato dovrà sorgere in aderenza.

5) Zona semintensiva: Nelle zone destinate al tipo edilizio semintensivo isolato, le costruzioni dovranno avere le seguenti caratteristiche a

- costruzione isolata - larghezza massima dei corpi di fabbrica m. 12;
- altezza massima m. 14.00; - lunghezza massima dei fronti m. 30; minima m. 12.

Sono vietati i cortili chiusi, le chiostre, i pozzi di luce, gli ambienti non direttamente aereati ed illuminati ad eccezione degli ingressi e dei corridoi di lunghezza inferiore a m. 8.00.

Potrà sorgere a filo strada ove se ne distaccasse, tale distacco non potrà essere inferiore a m. 2, comunque qualunque sia la larghezza della strada, il filo di fabbrica dovrà distare almeno m. 7 dall'asse stradale e comunque mai meno della metà, dell'altezza dell'edificio.

La distanza dai confini dovrà essere non inferiore alla metà dell'altezza del fabbricato.

Se sul lotto limitrofo esiste un edificio; ferma restando la norma precedente, dovrà essere anche rispettata la condizione che le distanze minime tra fabbricati a corpi di fabbrica non dovranno essere mai inferiori alla semi-somma delle loro altezze.

I distacchi minimi tra fabbricati diversi o tra corpi di fabbrica affacciati della stessa costruzione dovranno essere di m. 14.

Il distacco si ridurrà a m. 10 se uno dei corpi di fabbrica risulterà con prospetto di larghezza minore o uguale a m. 12; oppure il distacco si ridurrà a m. 7 qualora tutti e due i corpi di fabbrica risultassero con prospetto di larghezza non superiore a m. 12.

Quando sul lotto limitrofo esiste costruzione in data antecedente al P.R. in difformità alle distanze stabilite dal confine comune col presente regolamento il costruendo fabbricato potrà rispettare solo la distanza dal confine.

Se la costruzione limitrofa sorge a confine di norma il nuovo fabbricato dovrà sorgere in aderenza. L'area libera dovrà essere sistemata a giardino.

Nelle nuove costruzioni, lavanderia, autorimessa e simili, dovranno trovare posto nel corpo stesso della costruzione.

Per le zone: lungo la via Prascina, via Vittorio Veneto angolo via Vecchia Andria, via Cahosa angolo via Achille Bruni, sarà adottato il tipo edilizio previsto al punto 5; potranno essere adottati anche gli altri tipi per compensare il rapporto di 4 mc/mq. Per le altre aree dovranno essere predisposti piani nivolumetrici o particolareggiati dell'intero comprensorio a cura del Comune su iniziativa di privati i consorzi di privati, anche se questi non rappresentano l'intero comprensorio, da adottarsi dal Comune previo parere favorevole della Sezione Urbanistica del Provveditorato alle OO.PP.

In sede di piano, qualora un privato o un consorzio di privati presenti una lottizzazione che interessi un'area comprendente uno o più isolati e comunque non inferiore a mq. 10.000 purchè risulti coordinato nell'aspetto finale del piano stesso, potrà essere disposta l'utilizzazione del suolo con edilizia di diverso tipo.

L'edilizia in tal caso dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

a) il volume di fabbricazione per ogni isolato o gruppi di isolati, non dovrà superare i mc. 4 per mq., computando anche le superfici stradali fino all'asse e tutte le aree pubbliche (piazze, larghi, ecc) per una fascia adiacente dell'

larghezza non superiore ai ml. 10.00;

b) i corpi di fabbrica lineari (di larghezza mai superiore ai m. 12) non dovranno mai formare cortile chiuso e la loro lunghezza non dovrà superare i m. 40; i fronti maggiori dovranno distare fra loro almeno una volta la loro altezza e le fronti di testata almeno una metà della loro altezza.

c) corpi di fabbrica del tipo a blocco alto isolato, di altezza anche superiore a m. 14, dovranno avere all'interno uno spazio libero dalla costruzione della larghezza non inferiore a una volta l'altezza dell'edificio; comunque non dovranno superare i m. 20. Le recinzioni saranno costituite da siepi e cancellate.

ART. 15- ZONA INDUSTRIALE. - La zona è riservata alle fabbriche aventi destinazioni industriali e sono quindi ivi escluse quelle destinate all'abitazione o ad altri usi. È ammessa la costruzione di una sola abitazione per il personale di custodia.

L'altezza massima delle costruzioni è di m. 20. Sono peraltro consentite eccezioni a detto limite, in relazione alle esigenze dell'impianto industriale purchè limitate ad una superficie non superiore ad un ventesimo dell'area disponibile. Le costruzioni dovranno distare dai confini non meno di m. 4 e dagli assi stradali minimo m. 20.00.

ART. 16- ZONA MERCEOLOGICA ARTIGIANALE. La zona si inquadra nella esigenza cittadina di produrre ed esporre i prodotti artigianali della città. Essa è riservata ad insediamenti ed impianti aventi carattere artigianale e merceologico, sono escluse costruzioni destinate ad abitazioni, salvo quelle per il personale di custodia. Le costruzioni dovranno distare dall'asse della nazionale almeno m. 20 e dai confini almeno m. 5. =

L'altezza delle costruzioni potrà raggiungere al massimo i m. 12. =
In questa zona non potranno essere installati impianti che producono scorte inasportabili, fumi e gas nocivi.

ART. 17- ZONA PER PICCOLE INDUSTRIE. - In questa zona è previsto l'insediamento di piccole fabbriche, con esclusione di costruzioni destinate ad abitazione o ad altri usi. Per essa valgono gli stessi tipi edilizi, i distacchi e le altezze stabiliti per la zona merceologica.

ART. 18- ZONE VERDI SPECIALI = L = La zona deve essere destinata prevalentemente a verde, al fine di salvaguardare il valore paesistico della zona costiera. Potrà essere consentita la realizzazione di costruzioni isolate immerse nel verde purchè queste abbiano importanza cittadina e rivestano interesse per la collettività, come centri turistici, alberghieri, di svago e sportivi.

In ogni modo gli edifici dovranno rivestire un carattere di particolare decoro, dovranno essere di tipo estensivo, con esclusione di cortili e di chiostre. Ogni realizzazione dovrà essere preceduta dalla approvazione da parte dell'Autorità Comunale di un piano di lottizzazione a predisporre la uno o più proprietari e relativo ad una superficie di almeno mq. 4.000. Le costruzioni private dovranno rispondere ai seguenti requisiti:

- superficie minima del lotto mq. 600;
- superficie coperta massima pari ad 1/6 della superficie del lotto;
- cubatura delle costruzioni al massimo pari a mc. 0.75 per mq. di superficie del fondo;

- distanza minima delle costruzioni dai confini e dalle strade m. 5.50;
- altezza massima misurata fino alla linea di gronda m. 5.50;

li edifici a carattere collettivo e ricettivo non avranno alcuna limitazione di altezza e dovranno rispondere ai seguenti requisiti:

- superficie coperta massima pari ad $1/6$ della superficie del lotto;
- cubatura delle costruzioni al massimo pari a mc.2.00 per mq. di superficie del fondo;
- distanza minima delle costruzioni dai confini pari a $3/4$ dell'altezza;
- distanza delle costruzioni dalla strada minima m.5.50;
- distanza fra le costruzioni pari ai $3/2$ dell'altezza media.

ART.19- A R E N I L I - In queste zone, al fine di promuovere la valorizzazione paesistica e turistica della fascia costiera, potranno eseguirsi soltanto attrezzature a carattere ricettivo balneare, quali stabilimenti balneari, chalet, dancing, ristoranti, ecc.

Le costruzioni dovranno avere caratteri di particolare significato architettonico, in funzione della destinazione della zona, e cubatura non maggiore di 0.4 mc/mq.

ART.20- ZONE VERDI PRIVATE VINCOLATE (o comunque libere)

I giardini e le aree comunque libere da costruzione che contornano l'edilizia privata isolata sono vincolati a non edificazione. Pertanto :

- è vietato qualsiasi tipo di costruzione anche se accessoria agli edifici esistenti;
- è obbligatorie destinare dette aree a verde;
- le aree già destinate a verde devono essere conservate, con particolare riguardo alle alberature esistenti.

Quelle zone indicate poi come zone verdi private con attrezzature sportive, potranno ospitare anche piccoli volumi di costruzioni in stretta relazione agli impianti sportivi. Tali eventuali costruzioni dovranno avere cubatura non superiore a 0.2 mc/mq, altezza non maggiore di m.4.=

ART.21- ATTREZZATURE STRADALI - In queste zone potranno installarsi distributori di benzina, stazioni di servizio e attrezzature varie inerenti ai mezzi di trasporto. A completamento potrà essere consentita anche la costruzione di locali di ristoro e Motel a condizione che queste costruzioni non superino i m.14 di altezza, che il distacco minimo dai confini sia pari all'altezza del fabbricato e comunque non inferiore a m.6, che il distacco minimo dalle strade sia almeno di m.6 e che la loro cubatura non superi mc.2 per mq. di terreno. In questa zona dovrà curarsi particolarmente la parte a giardino che non dovrà essere inferiore al 20% dell'intero lotto.

ART.22- ZONE RURALI A COLTIVAZIONE VARIA - Nelle zone rurali a coltivazione varia non potranno sorgere fabbricati se non in stretta relazione alla esigenza della conduzione agricola dei fondi. In ogni caso tutte le costruzioni sono soggette ad autorizzazione dell'autorità comunale ai sensi dei regolamenti edilizio e di igiene.

In fondi di ampiezza pari o superiore a 5000 mq. soltanto per uso di abitazione per gli addetti alla conduzione del fondo è ammessa la costruzione di edifici i quali non potranno superare gli 8 metri di altezza ed avere cubatura al massimo pari a mc.0.08 per mq. di superficie del fondo.

Sono ammesse inoltre costruzioni di carattere prettamente agricolo, come stalle, magazzini, silos, ecc, necessarie alla conduzione del fondo stesso.

La superficie coperta di tutte le costruzioni non potrà superare comunque l'8% della superficie del fondo.

E' assolutamente proibito inserire i ricoveri animali nel corpo di fabbrica delle abitazioni; pertanto detti ricoveri dovranno avere un distacco di almeno m.10 dalle abitazioni. Tutte le costruzioni dovranno distare almeno m.10 dai confini e m.20 dalle altre costruzioni dei lotti confinanti. Il distacco minimo dalle strade sarà di m.10 da elevarsi a m.20 qualora la strada sia statale o provinciale.

ART. 23 - F R A Z I O N I - Nei comprensori distinti con tale qualifica la fabbricazione dovrà corrispondere alle norme stabilite per le "zone" di espansione F del centro urbano.

NORME DI CARATTERE GENERALE - Le seguenti norme, per la loro generalità, applicano a più zone nelle quali è diviso il territorio comunale :

- 1) Quando nel progetto di P.R.G. siano fissati gli allineamenti stradali, le costruzioni dovranno rispettare tali nuovi allineamenti e non le distanze dagli assi stradali;
- 2) Quando un edificio prospetti su due strade cui competano tipi edilizi diversi o anche soltanto altezze diverse, l'edificio dovrà rispettare il tipo edilizio e l'altezza che competono al fronte principale dell'edificio, e cioè a quello di maggiore estensione. Il fronte secondario potrà avere le caratteristiche del fronte principale, ma limitatamente ad un risvolto della estensione di m. 14.00.

- 3) Le altezze massima degli edifici stabilite per le varie zone, si dovranno intendere come limiti massimi assoluti.

Sarà ammesso il superamento di tali altezze massime, soltanto nel caso che lo studio interessi un intero isolato della superficie minima di mq. 2000 e si verificano le seguenti condizioni :

- che si dimostri il compenso di volumi;
- che siano rispettati i rapporti fra altezze e distanze;
- che le costruzioni siano di tipo aperto, con esclusione di cortili, chioschine, ecc.

- 4) Per i vari tipi edilizi è consentita : la costruzione di balconi il cui aggetto non potrà superare $1/10$ del distacco tra fabbricati o della larghezza stradale; di balconi coperti il cui aggetto non dovrà essere superiore a cm. 80, non potrà interessare più di $1/3$ della lunghezza del fronte, non potrà eseguirsi sui distacchi minimi nè all'interno dei cortili; l'altezza minima dei balconi e dei balconi coperti sul piano stradale e sui mortili interni sarà di m. 3.80. =

L'altezza degli edifici sarà misurata dal piano di gronda al piano strada in corrispondenza della mezzeria del prospetto più lungo del fabbricato; comunque l'altezza misurata sul punto più in basso dell'edificio non potrà essere superiore a m. 1.00 a quella massima consentita.

Sopra l'ultimo piano dell'edificio è consentita la costruzione dei soli servizi consistenti unicamente nel vano scala, cabina ascensore, cabina idrica e lavatoi: non è consentita alcuna altra destinazione.

In tutte le nuove zone di espansione e di lottizzazione 1° e 2° dovranno prevedersi delle aree di parcheggio o box pari a mq. 10 per appartamento, vano ufficio, negozio.

Nelle zone di rispetto non potranno eseguirsi costruzioni di qualsiasi tipo anche se di carattere strettamente agricolo.

Tutte le aree non impegnate dalle varie zonizzazioni previste dal P.R.G. si intendono agricole.

V A R I A N T I

1° VARIANTE : Il prolungamento della zona destinata ad attrezzature stradali lungo la circuvallazione viene portato sino all'altezza del limite della zona di rispetto del cimitero, indicata con la lettera A in planimetria.

2° VARIANTE - Lungo la via Pezza della Rosa a partire dall'imbocco di via

Trani, viene lasciata una fascia di rispetto della stessa dimensione del viale del Santuario Madonna dello Sterpeto. La stessa strada avrà termine nell'imbocco della zona turistica balneare.

3°VARIANTE - L'area compresa tra il prolungamento della via Canne e il prolungamento di via Martiri 12 Settembre viene stralciata dalla zona "volumi apprivati" e trasferita nella zona edilizia "A" - Il tracciato delle strade separanti le due zone dovrà essere opportunamente studiato di conseguenza in sede esecutiva.

NORME TRANSITORIE

1°EMENDAMENTO - Lungo la via Canosa a partire dall'abitato fino al km. 400 e per una fascia larga ml. 100 è consentita la costruzione di case di campagna, con le seguenti limitazioni:

- superficie minima del lotto mq. 1000
 - superficie coperta minore a 1/6 della superficie del lotto;
 - altezza massima delle costruzioni m. 7.00;
 - rapporto fra cubature delle costruzioni e superficie del fondo 0.75 mc/mq.
- Inoltre le costruzioni non dovranno mai sorgere a confine e dovranno distare dall'asse stradale della via Canosa almeno di m. 20.00.

2°EMENDAMENTO - Lungo la strada statale I6 Adriatica, nel tratto a nord di Barletta verso Foggia e sul lato mare, è consentita la realizzazione della seconda zona a carattere agricolo merceologico, per un tratto della lunghezza di km. 2.00 circa, a partire dall'Estramurale Parrilli e della profondità rispetto alla SS. di circa m. 100.

Tale zona dovrà essere servita da una controstrada e rispondere a tutti i requisiti dell'analogia zona prevista sull'altro lato della strada statale. Le presenti norme avranno la validità di anni cinque dalla data di adozione del P.R.G.

IL SINDACO PRESIDENTE

IL CONSIGLIERE ANZIANO

IL SEGRETARIO GENERALE