

CITTA' DI MACERATA

PIANO DI RICOSTRUZIONE . relazione .

CITTA' DI MACERATA

Relazione al piano di ricostruzione -

I° Notizie geografiche, meteorologiche, economiche, storiche e artistiche

La città di Macerata, che conta attualmente circa 30.000 abitanti, è centro dell'agricola regione del Piceno ed è situata nel fastigio orientale della serie di colline subappenniniche che separa le due valli dei fiumi Chienti e Potenza.

In posizione aperta e dominante le valli circostanti, la città è soggetta specialmente ai venti del IV quadrante di O e NO cui seguono quelle del III° quadrante di S.E. ed E.

L'origine del nucleo abitato può ricercarsi verso il mille e subito questo acquistò rinomanza come centro agricolo e culturale e come incrocio di importanti arterie quali la "Lauretana" discendente da Colfiorito e proseguita per Loreto ed Ancona, la "Valnerina" confluyente dal colle d'Appennino e la importante strada regionale proveniente da Ascoli - ora nuove vie si irradiano dalla città verso gli altri centri vicini.

Il nucleo più antico di Macerata è tutto raccolto e contenuto entro le mura Albornoziane (sec. XIV e XV) e si eleva sulla amena collina superando i notevoli dislivelli con vie tortuose e spesso con rampe (piagge).

All'esterno della cinta, dall'acuminato vertice ovest si distende il borgo Cavour dove le principali arterie sono state tracciate da Pio di Savoia, mentre dal vertice Est, dopo la Porta Mercato, un altro quartiere, il Borgo Cairoli, si è sviluppato dal principio del secolo scorso (Pio VII).

In periodo ancor più recente nuove costruzioni sono sorte e sulle amene pendici Sud Est, a Sud e Sud Ovest del colle sono ormai sparse di case.

Macerata è ricca di importanti edifici. Poco rimane dei secoli IX e X tranne la parte inferiore, ora sotterranea, di S. Maria (Porta); mentre alla fine del secolo XIII appartengono rari eleme:

del Palazzo Prefettizio.

Notevoli sono invece gli edifici del secolo XV tra i quali il più importante è l'agile loggia dei mercanti di Giuliano da Maiano.

Al cinquecento risale poi la maggior parte dei palazzi prossimi alla loggia e molti altri, nonché la poderosa torre di Piazza e la grandiosa mole bramantesca delle Vergini.

Al seicento appartengono il bel palazzo Costa e vari altri importanti edifici e chiese.

Anche il settecento ha importanti e numerose testimonianze nell'edilizia della città, mentre al secolo scorso risale il monumentale sferisterio, dell'Alcandri e il Foro Annonario e vari altri edifici pubblici e privati.

La recente edilizia Maceratese si è sviluppata con costruzioni notevoli anche se non artisticamente pregevoli, ma la mancanza di un organico piano non ha permesso felici soluzioni urbanistiche.

II° Condizioni dell'abitato e problemi urbanistici della città

Come si è accennato la città di Macerata è pertanto formata dal nucleo urbano entro la cinta delle mura medioevali, formato da un edilizia intensiva lungo le vie spesso assai strette e tortuose, sovente a cordone per vincere i notevoli dislivelli e aprtesi solo in alcune ampie piazze e piccoli larghi - e dai quartieri periferici fuori le mura. - Questi, sviluppatasi più recentemente, hanno una rete viaria più larga.

Ampi viali permettono la circonvallazione esterna alle mura e lo smistamento del traffico di passaggio può considerarsi risolto. A l'esistente rete stradale ^{periferica del centro collegarsi nuovi viali residenziali e strade} di lottizzazione per valorizzare le zone fabbricative adiacenti più amene, che non essendo assai vaste, a causa della configurazione del terreno e delle sue profonde infrattuosità, ove non è consigliabile la costruzione, devono essere sfruttate in modo più razionale.

Dal punto di vista igienico i quartieri periferici hanno condizioni generalmente estensive e ad eccezione forse del nucleo di supole presso la Piazza N. Sauro e nel Borgo San Giuliano, dove

cessitano opere di bonifica edilizia, nelle altre zone è solo necessario provvedere affinché le nuove costruzioni non tolgano il carattere verde ai dintorni conservando ed eccettuando le belle visuali panoramiche esistenti.

Dove gravi sono i problemi da risolvere mediante un organico piano regolatore è nella parte della città murata.

Qui tanto i problemi della ~~viabilità~~ come quelli dell'igiene sono assillanti e richiedono provvedimenti per la loro risoluzione.

Per raggiungere il centro della città dalla Porta Romana è necessario, dopo aver percorso Via Garibaldi, praticabile dai veicoli con facilità, introdursi in strade tortuose e difficili, né più facile è la penetrazione per chi debba passare la stretta porta Picena. Strade anguste, curve e angoli pericolosi, non permettono il regolare traffico anche di piccole autovetture.

Solo percorrendo i viali esterni e la rampa Zara si può raggiungere Via Carlo Alberto, mediante un angolo retto pericolosissimo, con automezzi di maggiori dimensioni.

Anche i collegamenti tra le varie zone della città sono insufficienti e ritocchi viari, sia pure limitati all'indispensabile e tali da non turbare la armonica compagine cittadina, sono da prevedersi per risolvere il traffico interno.

Problemi igienici assai gravi si presentano in quelle zone dove la compagine edilizia è più densa e più povere e mal risolte planimetricamente sono le abitazioni.

Così in prossimità delle carceri, lungo il vicolo Rawaldi, nei vicoli sul retro delle Sferisterio ecc. è necessaria opera di risanamento.

A questi problemi, che possono considerarsi di assoluta necessità, si aggiungono naturalmente quelli che hanno per scopo un maggior decoro cittadino e la creazione di nuovi edifici pubblici, scuole, mercati ecc., problemi assai sentiti dalla cittadinanza Maceratese che, amante della propria città, ne desidera una maggiore valorizzazione estetica.

Anche se la risoluzione di questi problemi non è possibile venga attuata nelle attuali difficili contingenze, è però necessario che essa non venga ancor più compromessa o resa inattuabile da eventuali nuove costruzioni decise ed attuate senza un organico piano.

III° Danni arrecati dalle offese belliche

Le offese belliche, oltre alle distruzioni arrecate alle opere d'arte della rete stradale e alle industrie e fabbriche nei pressi di Macerata hanno prodotto notevoli danni anche alla compagine edilizia della città vera e propria.

I dati statistici relativi alle distruzioni sono i seguenti:

Vani pubblici	esistenti	2.950
	distrutti o danneggiati	3.181
	percentuale danni	6,15%
Vani privati	esistenti	18.400
	distrutti o danneggiati	3.910
	percentuale danni	21,25%

I fabbricati pubblici completamente distrutti sono la caserma Castelfidardo e le casermette.

Le zone più sinistrate, dove sono caduti gruppi di bombe, sono le seguenti.

Zona di piazza della Vittoria con speciale riferimento all'isolato della caserma Castelfidardo.

Zona nei pressi di S. Maria della Porta - La chiesa è rimasta solo lievemente danneggiata ma numerosi edifici circostanti sono completamente crollati mentre altri sono gravemente danneggiati.

Zona lungo la spiaggia dell'Erta e adiacenze - Anche qui numerose sono le case distrutte e gravemente danneggiate.

Altre distruzioni e danni si riscontrano in altre zone dovuti o a bombe isolate o ad altre cause belliche.

IV° Criteri seguiti nello studio del piano di ricostruzione

In conseguenza delle numerose distruzioni avvenute si è presentato il problema di operare la ricostruzione degli edifici crollati secondo organici criteri che, oltre a prescrivere buone condizioni tecniche, igieniche

niche e distributive per le nuove case, ne coordinassero urbanisticamente la riedificazione in funzione del piano regolatore della città per il quale, come si è detto nel paragr. II vivè e impellente è la necessità per Macerata.

Tanto i competenti uffici tecnici del Genio Civile, quanto le autorità Comunali hanno ritenuto necessario di considerare il piano di ricostruzione, come del resto risulta anche nello spirito della legge per i piani stessi, quale premessa e preparazione del piano regolatore per "disciplinare e vincolare secondo il pubblico interesse l'attività ricostruttiva" e "traendo partito dalle distruzioni belliche per migliorare fin da ora le condizioni preesistenti evitando il risorgere nei quartieri contenuti entro la cinta delle mura medioevali di case malsane, limitantà strade anguste e senza aria, e nei quartieri periferici di casupole non più tollerabili ed inoltre per creare spazi di uso pubblico e fabbricati ad uso collettivo."

Pertanto il piano, partendo da questo concetto, prescrive la ricostruzione delle zone crollate in funzione delle sistemazioni di piano regolatore.

Affinchè poi le sistemazioni risultanti dalle ricostruzioni abbiano efficacia, nel piano stesso vengono incluse quelle altre modifiche urbanistiche, anche in punti dove non sono avvenuti distruzioni, ma che sono collegate e necessarie a integrare e a risolvere il problema che le distruzioni hanno posto sul tappeto e che permetterebbero di risolvere, solo parzialmente e spesso senza efficacia.

Non sono state invece induse nel piano tutte quelle opere di piano regolatore che, pur essendo ugualmente necessarie per la città, non hanno giustificazione di essere incluse nel piano di ricostruzione in quanto che nessuna distruzione ne può agevolare la realizzazione.

Anche tali soluzioni sono però state studiate dai prefettisti per avere una visione organica dei problemi della città, visione in base alla quale è stato solo possibile di determinare con sicurezza l'opportunità e la efficacia delle soluzioni proposte.

Esaminiamo ora, partitamente, le singole zone dove dovranno essere

~~effettuate e la efficacia delle soluzioni proposte.~~

~~Esaminiamo ora, partitamente, le singole zone dove dovranno essere~~
effettuate le ricostruzioni e i problemi urbanistici ed esse connessi
e che con le nuove sistemazioni si intendono risolvere.

Come si è detto, due sono le zone fuori le mura ove si presentano
complesse distruzioni.

La prima zona, nei pressi di Piazza della Vittoria, ha avuta distrut-
ta la Caserma Castelfidardo e gli edifici militari limitrofi; inoltre
sono gravemente danneggiati anche i recenti cappeggiati a Nord della
Piazza stessa.

Il piano di ricostruzione, nel fissare i nuovi allineamenti, che
modificano solo di poco lo stato ^epreesistente, tende a migliorare ar-
chitettonicamente l'imbocco della Via Corridoni, agevolandone anche
il collegamento con la Via di Roma.

Nell'area della caserma sono previste costruzioni intensive che
serviranno a dare alloggio alle popolazioni sinistrate.

La seconda zona periferica dove sono avvenute distruzioni è quella
nei pressi di piazza N. Sauro. Qui sono andate distrutte principal-
mente casupole malsane. La zona deve essere risanata e si prevede
anche la creazione di un mercato rurale del quale si riscontra la
necessità. Anche la Piazza N. Sauro viene migliorata con un nuovo, più
regolare allineamento dei nuovi edifici ad essa prospiciente.

Più importanti sono i problemi che il piano affronta nell'interno
della città. Le notevoli demolizioni lungo la spiaggia dell'Erta, oltre
ad aprire un polmone di aria in una zona densa di costruzioni, permet-
tono, con la limitata e disciplinata ricostruzione prevista secondo
i nuovi allineamenti, di creare una nuova via di collegamento tra
la Via S. Maria della Porta e Via Carlo Alberto.

L'arretramento del prospetto del palazzo in angolo tra la spiaggia
dell'Erta e la via Carlo Alberto, palazzo in parte distrutto, in par-
te gravemente lesionato, permette un notevole miglioramento viario
nell'importante, ma insufficiente, arteria di penetrazione - Porta Pi-

Piazza del Duomo, Piazza V. Emanuele. Il piano prevede vari ri-

tocchi lungo tale arteria nei pressi del Buomo, ove attualmente si riscontrano strâttoie, necessari per rendere efficace tale miglioramento.

Nel piano è anche progettata la demolizione degli ultimi 4 metri dell'ala della scuola professionale femminile p^{re} spiciente Via Bonaccorsi, in modo da permettere la penetrazione verso il centro, provenendo dalla rampa Zara non più da Via Zara, dove poi si presenta il pericoloso incrocio con Via Carlo Alberto, ma da Via Bonaccorsi adeguatamente allargata. Si sfocerà così nell'ampia Piazza del Foro Annonario, dove, con l'arretramento del giardino della scuola, si potrà creare anche un angolo di sosta e dove si potranno valorizzare ed animare i bei portici esistenti.

Mediante l'insieme delle soluzioni predette, si otterrà pertanto una più facile penetrazione nella città con provenienza da Est^e, da Sud Est.

Per il gruppo di case ruinate tra Via S. Maria della Porta e Via Matteo Ricci è prevista la completa ricostruzione secondo gli antichi allineamenti.

I problemi che si presentano in conseguenza delle demolizioni avvenute tra Via di S. Maria della Porta, nei pressi della chiesa omonima, demolizioni assai vaste, sono molto importanti e complessi.

In tale zona che è stata la più sinistrata della città, sono crollate notevoli edifici e case modeste e si sono aperti grandi squarci nella ~~compagnia~~ edilizia della zona.

Oltre al miglioramento igienico ottenuto con una più razionale riedificazione, è possibile valorizzare, con la creazione di una piazzetta, il retro e la cripta della bella chiesetta di S. Maria della Porta e, con un altro largo allo sbocco del Vicolo della Rota, valorizzare un centro alberghiero che potrà acquistare uno specifico carattere ambientale.

Ma il principale scopo per il quale dovrà essere disciplinata la ricostruzione della località è la possibilità di creare una nuova arteria, necessariamente di modeste dimensioni sia per non turbare le carat-

teristiche ambientali del quartiere, sia per non affrontare problemi economici troppo onerosi, arteria che dalla piazza Nazario Sauro raggiunge Piazza V. Veneto.

Con la realizzazione di tale via sarà possibile raggiungere da Porta Picena il centro occidentale della città ora quasi irraggiungibile direttamente.

Per il completamento di tale strada il piano prevede una rampa che da Piazza G. Mazzini raggiunge, demolendo alcune modeste calette e snodandosi per raggiungere quota, Via Luro Rossi; indi con la Piazza prevista adiacente al retro di S. Maria della Porta, la via prosegue per Via P. Mattei opportunamente allargata usufruendo delle avvenute demolizioni.

Viene inoltre previsto il risarcimento del vicolo Rinaldi e la via imbroccata con opportune modifiche alla livelletta stradale, la Piazza V. Veneto (S. Giovanni).

Migliorati così i collegamenti tra piazza Mazzini e il centro orientale e creato il nuovo collegamento tra la piazza stessa e il centro occidentale, si è presentata la necessità di migliorare l'accesso alla piazza attraverso le mura. L'attuale porta Picena è assolutamente insufficiente a tale scopo. Il piano prevede un passaggio aperto nelle mura, necessario sacrificio, a sinistra della porta stessa, ma ad una certa distanza dal complesso monumentale formato dalla porta e dello sferisterio. Il punto prescelto corrisponde a case di poco valore e di nessuna importanza architettonica che potranno del resto essere ricostruite, dato che il passaggio potrà anche essere coperto da edifici.

Altre demolizioni avvenute non presentano opportunità di modifiche nella loro ricostruzione e il piano mantiene perciò i precedenti allineamenti.

Si fa notare del resto come in tutti i ritocchi planimetrici adottati è sempre stata presente la opportunità di ridurre al minimo i sacrifici della proprietà privata e questi sono stati decisi solo nei casi dove una impellente necessità collettiva abbia prevalso.

D'altro canto è evidente che con le nuove sistemazioni sarà arrecata

