

Allegato n. 51/12 alla delibera
consigliare n. 34
31 MAG 2005
[Handwritten signature]

Allegato n. 51/12 alla delibera
consigliare n. 1
10 GEN. 2005
[Handwritten signature]

COMUNE DI MACERATA
SERVIZIO GESTIONE DEL TERRITORIO

PIANO DI RECUPERO DEL CENTRO STORICO

Progettisti: Arch. Maurizio Bonotti
Arch. Flavio Tonesi
Consulenza: Arch. Guido Stinatti

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
ASSETTO ED USO DEL TERRITORIO
[Handwritten signature]
[Handwritten name]



PIANO DI RECUPERO DEL CENTRO STORICO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Considerazioni generali

Con il presente Piano di Recupero, che sostituisce le previsioni di quello decaduto, si fornisce uno strumento di controllo delle attività edilizie, facile ed agevole circa la capacità di conservare correttamente il patrimonio edilizio storico generalmente inteso, in linea con i concetti e le azioni intraprese dal precedente Piano di Recupero del Centro Storico, che costituisce seppur decaduto, un parametro di riferimento per l'azione amministrativa del Comune. La norma ottimizza le strategie da adottare per la conservazione della città storica, nel mutato quadro normativo, alla luce di una ventennale gestione da parte degli uffici competenti.

La difficoltà di individuare serie limitazioni nella pratica edilizia corrente, soprattutto nei casi che riguardano quella cosiddetta minore, in luce ad una facilitazione operativa, che muove dall'istituto della D.I.A. così come oggi normato dal DPR 6.6.2001 n. 380, portano a concentrare gli sforzi sulle azioni e soprattutto sulle indicazioni che permettano l'intervento diretto degli operatori nel pieno rispetto della qualità del c.s.; ciò con azioni di indirizzo e di orientamento che riguardano in particolar modo quelle opere che hanno valenza di interesse pubblico e nello specifico, in quei combinati interventi che privato e pubblico possono mettere in campo a favore del recupero e della valorizzazione del centro storico.

La maturazione della norma e l'acquisizione, da parte della cittadinanza, della cognizione del c.s. quale bene da conservare e valorizzare, permette di organizzare il presente P.d.R. come luogo della normativa con particolare attenzione agli aspetti degli interventi che hanno valenza pubblica :

- la coloritura delle facciate e il loro trattamento in genere;
- la tessitura e la qualità delle pavimentazioni;
- la conservazione degli elementi secondari delle architetture;
- l'inserimento degli elementi di impiantistica;

Il Piano è articolato in normativa tecnica e suoi allegati, tavole di rilievo e di progetto.

Sono stati individuati in apposita cartografia sia gli immobili vincolati sia quei manufatti storici di rilevanza, che pur non presentando caratteristiche di eccellenza e/o di rilievo storico-architettonico-documentale, contribuiscono all'unicità ed originalità del nostro ambiente urbano storico.

La coloritura delle facciate ed il loro trattamento in genere

Il Piano, si occupa della scala cromatica cui assoggettare le ricoloriture delle facciate ed indica come eseguirle correttamente.

Gli esempi rilevati, se pur modesti, e l'assenza di una qualità precipua e decorativa delle varietà cromatiche esistenti, hanno portato ad una formulazione d'indirizzo manualistico, evidenziata nella tavolozza dei colori tradizionali in cui sono riportate tutte le tinte ancora rintracciabili nelle fronti degli edifici del centro storico, sia in colorazione base che scalata, in modo da costituire un facile esempio su cui confrontare le scelte personali dei richiedenti.

L'interesse dimostrato in questi ultimi anni da parte dei produttori di intonaci e di tinte ispirate alla "vecchia maniera", il cui uso deve essere preferito al fine di evitare distorsioni cromatiche irreversibili, causate dalla tenace resistenza agli agenti atmosferici e meccanici dei prodotti a derivazione chimica, dimostra quanto qui asserito circa la attenzione diffusa – sociale – oramai acquisita come dato culturale per una "giusta" conservazione.

La tessitura e la qualità delle pavimentazioni

Il Piano classifica ed individua il sistema stradale all'interno della cerchia muraria, evidenziando gli spazi urbani in base alla loro funzione, compatibilmente alle sue dimensioni fisiche.

I vicoli le strade strette e i piccoli larghi, che in virtù delle loro ridotte dimensioni non sono facilmente transitabili, sono spazi ottimali per divenire ambiti sociali e di relazione per i residenti, da tutelare e valorizzare maggiormente.

Il Piano si fa carico di ciò modulando le scelte sui materiali delle pavimentazioni muovendo, oltre che dalle considerazioni più avanti esposte, anche dalla volontà di evitare una percorrenza veicolare, anche se marginale e nascosta, in questi spazi ristretti, nella consapevolezza che la possibilità di rendere esecutiva questa presa di posizione non appartiene a questo strumento urbanistico.

Il sistema della viabilità mette in luce anche lo stato attuale delle pavimentazioni, dei vicoli e delle aree pubbliche e private di uso pubblico rilevando i materiali e la tessitura.

Successivamente, nella tavola di progetto sono state fornite indicazioni su come procedere correttamente nelle future ripavimentazioni indicando i materiali, la conformazione della sezione stradale e dello sgrondo delle acque.

Per ciò che concerne la scelta dei materiali si è fatto riferimento alla ricerca storica effettuata ai fini della progettazione delle opere finanziate con i fondi FIO 1988 (qui allegata in calce) ed è stato così possibile stabilire che l'evoluzione storica è stata originata inizialmente da una pavimentazione in cotto delle strade principali e successivamente dalla sua sostituzione con pietra arenaria lungo quei tratti in cui il percorso dei carri aveva procurato il dissesto della pavimentazione in laterizio. Prime documentazioni riguardanti tale sostituzione – dopo che già nella seconda metà del 1500 si era cominciato a porre il problema – risalgono al 1786.

Le considerazioni conseguenti all'analisi storica, coniugate con le previsioni del piano del traffico (di fatto già in sostanziale attuazione) hanno determinato lo stato di progetto che tende a riproporre le pavimentazioni originarie in cotto nei tratti stradali non coinvolti o marginalmente coinvolti, dal traffico carrabile.

La conservazione degli elementi secondari delle architetture

Gli elementi secondari delle architetture contribuiscono in maniera determinante alla caratterizzazione di un edificio o di parte di esso. Prendiamo ad esempio finestre, portoni, vetrine, cornici essi costituiscono gli elementi peculiari con cui andiamo a ricordare ed individuare una facciata, una particolare tecnica esecutiva, un determinato materiale. Fondamentale quindi la conservazione di quelli ancora esistenti affinché offrendo la testimonianza di un preciso metodo di costruzione, siano da stimolo alla memoria, talvolta collegando il materiale edilizio al vissuto (si pensi alla sparuta presenza di mensole in legno o alle nicchie ospitanti immagini sacre) talvolta fornendo un "calendario di pietra" degli interventi costruttivi, riportandovi alle congerie culturali nelle quali sono maturati. Sono umili testimoni che possono offrire lo spunto per una loro riproposizione negli interventi edilizi che si vanno a realizzare.

L'inserimento degli elementi di impiantistica

Per quanto riguarda gli impianti, sono emersi problemi legati alla loro installazione, infatti estremamente negative per l'aspetto esterno delle fronti sono le canalizzazioni del gas metano e relativo vano per alloggiare il contatore, gli scarichi dei fumi combusti delle caldaie murali e gli impianti di condizionamento.

Nel primo caso, per una comprensibile richiesta della società erogatrice del gas di città, la quasi totalità dei contatori vengono installati all'esterno, sul prospetto principale, in appositi vani realizzati a strappo nei muri portanti al piede degli edifici.

Spesso queste "brecce" nelle murature, sono eseguite senza nessuna precauzione per la statica dei muri portanti e per l'estetica generale delle facciate.

Lo stesso dicasi per gli scarichi delle caldaie, che spuntano a livello del piano stradale o all'altezza dei passanti, per non dire poi, di quelli che forano le membrature architettoniche dei portali, delle lesene e degli stipiti.

Preoccupante anche il fenomeno dell'installazione degli apparecchi di condizionamento, che se non controllato porta ad inaccettabili compromissioni estetiche; spesso sono stati posizionati in luoghi certo non occulti come sopra luce dei portoni e delle finestre o sopra le vetrine negli esercizi commerciali.

Il piano intende ovviare a ciò prescrivendo modalità per una corretta installazione degli impianti, la cui presenza sulle facciate degli edifici si è nel corso degli anni moltiplicata e potrebbe vanificare ogni sforzo di arredo urbano.

Considerazioni generali sull'attuazione del precedente Piano di Recupero.

La crisi della pianificazione urbanistica e la generale inadeguatezza degli strumenti urbanistici nell'adattarsi alle mutate esigenze, hanno negativamente inciso, come nel nostro caso, sulla capacità di mantenere per il centro storico, quei livelli di vita e di attività tali da non indurlo ad essere un simulacro.

I ritardi accumulati nel definire le strategie ed i provvedimenti da intraprendere sul piano della viabilità e degli spazi di sosta a livello urbano, hanno portato ad una continua discussione sul cosa fare. E'

ancora attuale purtroppo, il dualismo tra chi vorrebbe il c.s. totalmente alla mercé del mezzo meccanico, e chi invece al contrario lo vorrebbe tutelato e pedonalizzato, vista anche la presenza di una soddisfacente offerta di posti auto variamente dislocati.

In virtù delle esperienze maturate dal precedente strumento urbanistico e dalle continue prese di posizione da parte dell'opinione pubblica sul mantenimento di livelli di attenzione sul tema del recupero e valorizzazione del nostro centro storico, si può affermare che l'obiettivo del risanamento è stato in parte raggiunto.

Per ciò che concerne la correttezza degli interventi e della gestione di determinate operazioni di manutenzione o di recupero, sono sorti – per quanto attiene l'aspetto esterno degli edifici – dei problemi e sono emerse delle carenze sia nella scelta dei fondi e delle cromie adatte, sia per l'impiego di sistemi di pitturazione non idonei dal punto di vista tecnico.

Si sono verificati eccessivi ed indiscriminati ricorsi alla riconversione di facciate prima intonacate, al mattone faccia vista, fraintendendo forse nelle azioni di recupero, quanto contenuto nella norma.

Ciò ha creato una retorica immagine "neo medioevale" del nostro centro storico, che pur se molto apprezzata per le ricadute turistiche, si sarebbe dovuta evitare ponendo una maggiore attenzione nell'analisi dei paramenti murari e dei conci di mattone, costituenti le cortine in cotto delle facciate.

Si sarebbe compreso, come in realtà buona parte di essi non fossero mai stati concepiti per restare a vista, ma fossero rimasti tali, solo per opportunità economica.

Per ciò che attiene agli interventi di ripavimentazione eseguiti con i fondi FIO nei vicoli limotrofi all' ex Tribunale (zona via Garibaldi) e via dei Sibillini, anche se hanno avuto il merito di reintrodurre il profilo a "culla", cioè con sgrondo centrale, molto in voga nei centri Umbri e Toscani fino al seicento - conformazione consigliata soprattutto per le strade non transitabili dai carri e per l'allontanamento delle acque meteoriche dal piede degli edifici – hanno nella scelta dei mattoni rossi di fattura toscana il loro punto debole. Anche su tale argomento la norma fornisce elementi ordinatori.

Infine dal punto di vista della correttezza del recupero edilizio a fini abitativi, si sono rilevati molti casi di scarso rispetto tipologico degli edifici, soprattutto per l'edilizia cosiddetta "minore", troppo spesso sacrificata al fiorente mercato delle affittanze agli studenti, che ha

negativamente inciso anche sul mantenimento dei livelli abitativi tradizionali e sulla dimensione minima degli alloggi.

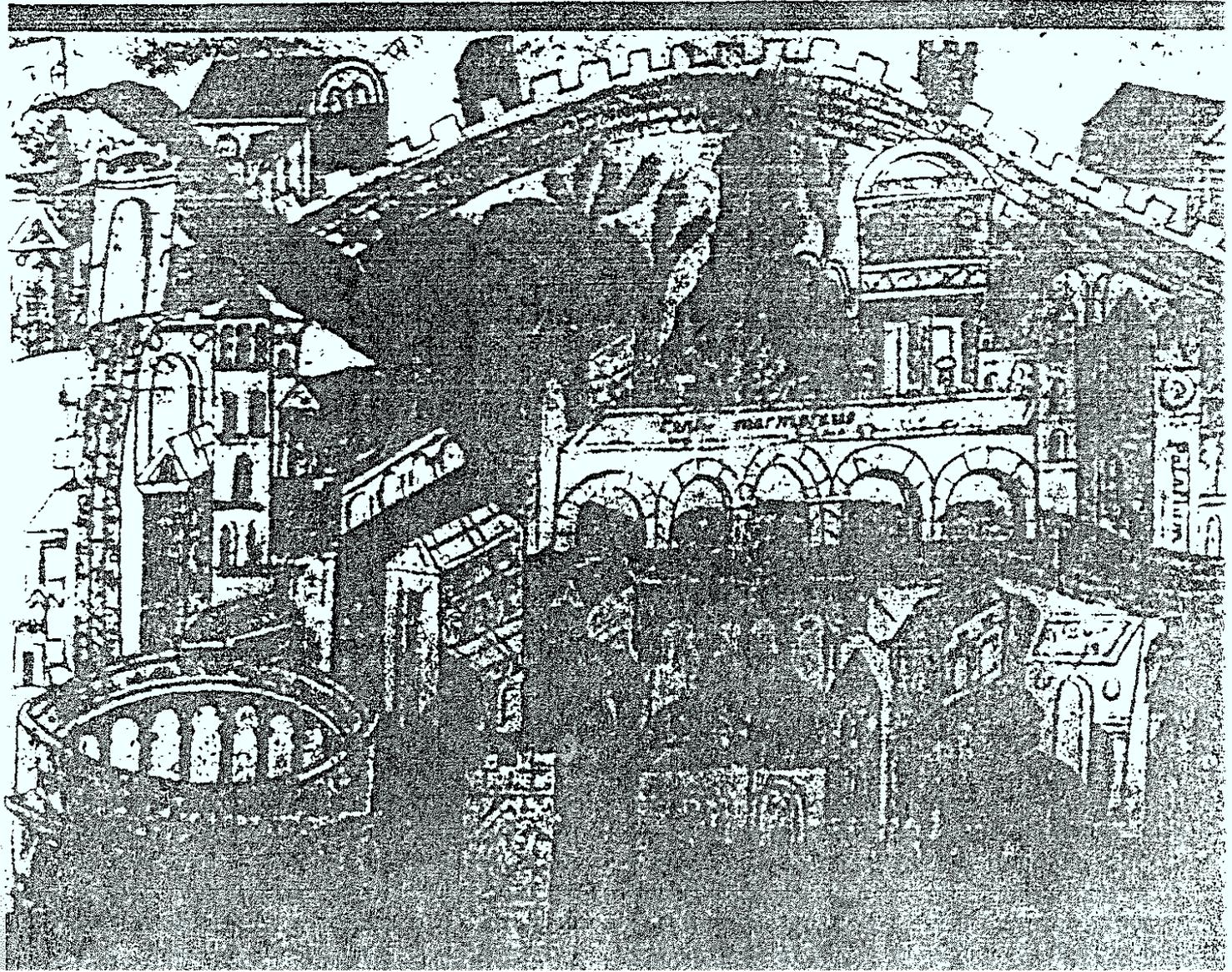
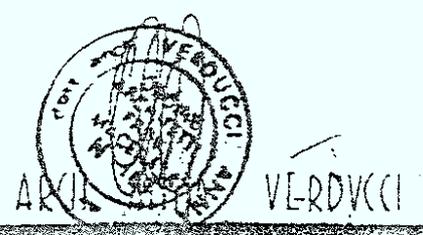
In conclusione il presente Piano si pone l'obbiettivo di dare le indicazioni per un corretto recupero del Centro Storico inteso quale tutela della memoria che esso rappresenta.

VERVCCI

LE VIE DEL CENTRO

STORIA DELLA PAVIMENTAZIONE DAL XV AL XIX SECOLO

OTTOBRE 1990



Nel secolo XIV, l'immagine urbana dell'edificato storico di Macerata ha ancora un impianto esiguo prettamente medievale, con tracciati viari tortuosi, impostato sull'arroccamento per motivi di sicurezza, con molti spazi destinati ad orti e a terreni coltivati. Le mura circondavano l'antico Castrum maceratae, il podium di Sancti Juliani e la Fonte Maggiore.

Solo nel secolo successivo s'imposta un programma urbanistico destinato a prefigurare la città vera e propria di Macerata.

Non a caso le prime notizie sulla sistemazione di strade, all'interno dell'area storica, risalgono appunto al secolo XV ed in particolare si possono rintracciare nel liber reformantiorum dell'Archivio Priorale di Macerata o nella sintesi di Ignazio Compagnoni "Estratti dal libro della Riformanze del Comune di Macerata" del 1600.

Il centro cittadino nel secolo XV è ancora l'attuale P.zza Oberdan, ma diventando Macerata nel 1445 sede della "Corte Generale de lo Rectore de Santa Chiesa" della Provincia della Marca, si avviano le circostanze necessarie per l'avvenimento della immagine urbana attuale, l'aumento demografico per immigrazione di popolazione, la trasformazione sociale per afflusso di nuovi ceti, gli scambi culturali con i territori limitrofi per necessità di servizio.

Inizia a questo punto la tipica espansione a "foglie di cipolla", cioè a cerchi concentrici dal nucleo originario, prima in direzione sud e poi sud-est, colmando il vuoto a valle della chiesa di S.M. della Porta. Si tracciano le vie

attualmente identificate con via L.Rossi e vicolo S.Carlo e s'impostano via Crispi e via Mozzi, lasciando tracce dell'impianto medioevale nella via Accorretti, vicolo Coltelli e Tornabuoni.

Il più importante impegno edilizio di questa epoca è quindi, oltre alla costruzione della Cattedrale, la realizzazione della cinta muraria, secondo un disegno organico e la tipologia "a scarpa", cioè con quella inclinazione necessaria per la difesa dalle armi da fuoco.

Nel 1440, per ordine di Francesco Sforza, viene tagliata fuori dalla perimetrazione muraria la Fonte Maggiore, la più importante risorsa idrica della città, e demolite in quel lato le antiche mura.

Di questo secolo sono la porta Montana, quella del Mercato e quella del Castellare (S.Giuliano).

S'impostano così l'asse longitudinale della sella rappresentata dall'edificato entro le mura e le piazze più importanti ed è chiara, nelle pagine delle Riformanze, la preoccupazione di rendere agevoli al traffico tali percorrenze.

Nel 1429 viene deliberato il riattamento della mattonata della piazza centrale, perchè piena d'erba, (p.zza Oberdan), nel 1464 di togliere la terra e spianare la piazzetta antistante il Duomo e di pavimentare a mattoni la strada di S.Giuliano (via Don Minzoni), delibera ribadita nel 1469, mentre nel 1466 si decide di ammattonare la strada che andava dalla chiesa di S.Salvatore (p.Annessione) fino al Duomo e la strada del Mercato (Piaggia della Torre).

Di questo anno è anche la precisazione che, per il restauro delle vie, un terzo dei mattoni e delle spese di manodopera dovesse essere a carico del Comune, mentre gli altri due terzi a carico dei frontisti, per metà via ciascuno. L'allestimento della pavimentazione descriveva infatti una linea di mezzeria, in corrispondenza della quale erano alloggiate le "chiaviche" e quindi la pendenza della sezione stradale era inversa all'attuale.

Nel 1486 tutte le strade principali erano state ammattonate e sicuramente, alle soglie del XVI secolo, la sistemazione era avvenuta perchè, in occasione del Giubileo, nel 1499 viene pubblicata una bolla di Alessandro VI che ordinava di sistemare la viabilità e chiaramente si tratta delle strade esterne di collegamento con Roma.

Nel secolo XVI avviene lo spostamento del centro urbano da P.Oberdan a P.Libertà per una serie di fatti fondamentali per la società maceratese dell'epoca che si andava organizzando: la sede dell'Università, sancita da Paolo III nel 1540, del tribunale della Sacra Rota, la sistemazione del palazzo legatizio, la costruzione della loggia dei Mercanti e la presenza del collegio dei Gesuiti.

Così nel 1581 viene presentato il progetto di ampliamento della Piazza Grande (P.Libertà), su sollecitazione dell'allora legato Alessandro Sforza "in abbellimento et utile della città" e secondo il disegno di Lattanzio Ventura.

A parte la Torre Civica, nel 1585 la sistemazione è conclusa, dopo l'abbattimento della chiesa di S.Antonio e di una serie di casupole annesse,

che sorgevano quasi al centro della Piazza. Da questo nuovo fulcro urbano s'iniziano a configurare tutte le radiali più importanti.

Vengono ammattonate "la strada che va verso Alessandro Floriani agente del Vescovo di Lodi (via XX Settembre), la strada fino a S.Caterina (via Gramsci), la strada che dalla chiesa di S.Agostino porta alle mura (dalla via Zara all'imbocco di via Armaroli) e la strada Grande (corso Matteotti e via T.Lauri) anche questa ritracciata (il progetto del primo tratto da largo Amendola a piazza C.Battisti è di Galasso da Carpi).

Nel 1557 si comincia a porre anche il problema del traffico dei carri e dei cocchi a quattro ruote, che rovinavano le opere stradali, tanto che il Vicelegato della Marca aveva intomato al Comune di restaurare nuovamente le vie e le fogne. Nel 1567 il Comune proibisce addirittura il passaggio dei mezzi di trasporto ed indica tre parcheggi negli spazi adiacenti agli ingressi principali rimasti in terra battuta: nella piazza del Mercato (P.Mazzini), nella piazza del Duomo e nella piazza di S.Salvatore (P.Annessione).

In questa epoca si conclude l'espansione ad ovest del centro storico di Macerata e Cristoforo Resse viene chiamato per completare il tratto murario, che va da Porta Romana a Porta Montana, nell'occasione sistema anche i fortini pentagonali di Porta Mercato e Porta Romana appunto, abbattuti nei secoli successivi.

Nella seconda metà del secolo XVI viene quindi ammattonata la strada davanti alla chiesa di S.Chiara (ex tribunale), la spiaggia S.Giovanni (spiaggia

della Biblioteca), la strada presso la chiesa di S.Giovanni e la piazza antistante, inoltre è tracciata l'odierna via Padre M.Ricci.

Del XVI secolo sono i due governatori della Provincia, menzionati per le loro opere pubbliche in due iscrizioni, semicancellate, sul fronte del palazzo del teatro L.Rossi: Alessandro Pallantiere (1567-1569) e Gian Girolamo Albani (1569-1570).

Il 1600 è il secolo fondamentale per la configurazione urbanistica-funzionale dell'odierno centro di Macerata, si punterà infatti, (come dice P.Barbieri in un articolo "Studi Maceratesi" vol. II pag. 33) sull'apparato, incidendo sul tessuto urbano con deliberati intenti scenografici".

S'impongono quindi all'attenzione urbana dei punti di riferimento politico-culturale-religioso fondamentali per l'immagine d'insieme: prima di tutto la sede dell'Università, tra la loggia dei Mercanti e la sede della Sacra Rota, quindi il taglio della "Strada Nuova", nel 1606, su disegno di Giovanni Battista Cavagna, che in linea netta aprirà una prospettiva nuova a canocchiale verso piazza S.Giovanni alla forma trapezoidale della Piazza Grande, repressa nel proprio dinamismo proprio da quel lato.

In fondo all'ottica sopradetta sorge nel 1610, per impegno dei Gesuiti, la chiesa di S.Giovanni su disegno di Rosato Rosati, e di contrapposto, poco dopo il lascito di Vincenzo Berardi di una casa sul lato orientale della Piazza Grande ai Barnabiti, verrà edificata la chiesa di S.Paolo su disegno di Antonio Magenta e quindi l'annesso convento.

Poi è il Comune a muoversi e a ventilare l'idea di spostare la propria sede in quella dell'Università per lasciare il posto alla costruzione di un teatro secondo il disegno approntato da Giacomo Torelli nel 1663.

A completare lo stimolante articolato di funzioni e devozioni, lungo l'asse portante piazza S.Giovanni – piazza della Libertà – piazza del Duomo, s'inseriscono i Filippini con la costruzione della chiesa di S.Filippo su disegno del 1689 di Giovanni Battista Contini, quindi gli Eremitiani scalzi di S.Agostino, che ricostruiscono il proprio convento (ex seminario), ampliandolo verso nord fino alle mura.

A latere di questa configurazione s'inseriscono: la costruzione della chiesa e del convento di S.Vincenzo in contrada Ripa e l'ampliamento del convento di S.Chiara (ex Tribunale).

Intanto, già nel 1623, il Cardinale Carlo Emanuele Pio – Savoia prospetto l'idea di realizzare il "Borgo Pio", impostando, in questo secolo, il tracciato viario e le "tre porte" oltre Porta Romana in direzione ovest.

Fissati i punti locali dell'assetto urbanistico complessivo, nel 1746 si delibera di verificare lo stato della viabilità interna, fino ad arrivare al 1786, anno in cui si stabilisce il riattamento di diverse strade e si pone mano ai primi selciati.

Viene concordato di pavimentare "a pietra dura conca a regola d'arte e rena brecciosa a calce":

1. la via che da Porta Romana conduce al Trivio, voltando verso Piazza S.Marco fino alla Chiesa di S.Giovanni e quindi fiancheggiando le logge del Palazzo Priorale girando alla fine di esse, avanti per la stessa larghezza, proseguendo a fianco di S.Paolo fino alla Cattedrale e alla Porta del Castellare (S.Giuliano);
2. la strada grande delle Botteghe e di S.Francesco incominciando dalla porta di casa Consalvi fino all'imboccatura tra le case dei Barnabiti e il palazzo Apostolico;
3. la strada di S.Lorenzo, Incoronata sino al Mercato, incominciando da Porta Romana.

Le altre strade maestre non carrozzabili e scoscese si sarebbero dovute sistemare "a mattone ben cotto. a rena brecciosa e calce", mentre i vicoli e gli stradini "a mattone a secco" posto secondo le magliature delle strade maestre.

In particolare per la maggiore durata delle strade e il conforto della popolazione, viene stabilito che i conci di pietra dura "non debbano essere più piccoli nella facciata superiore di once trantacinque quadrate di passetto e non più grandi di once centodieci quadrate come sopra, e finalmente non meno lunghi in profondità di once dieci; con apporre in mezzo di esse (strade) e in quella distanza che gli verrà prescritta (all'appaltatore) conce bislunghe che lascino un vano di once tre in larghezza ed once quindici in lunghezza per imboccarsi le acque nella chiaviche sotto le medesime

strade"; quindi per problemi economici viene variato il tipo di pietra da "lisciata" a "rustica" e scelte le cave dei dintorni meno costose.

In questo secolo sono evidenti i problemi relativi alla regimentazione delle acque, per cui le strade non mantengono il livellamento originario e si verificano diverse frane, per questo sono realizzati due pozzi, uno nel cortile del palazzo comunale e uno nei sotterranei del Teatro.

Nel 1790 si dà il via ai lavori di livellamento delle strade e dei "promontori", deliberando anche di realizzare una scala e di coprire con uno zoccolo la base di palazzo Consalvi. Nel 1795 Camillo Compagnoni Marefoschi, restaura la piazza del Mercato, che era ingombra di terrumi.

All'inizio del secolo XIX i lavori di selciatura dovevano essere conclusi, se sulla salita del "Trivio" in occasione di una corsa di "berberi", si dovette spargere sabbia per evitare cadute rovinose degli animali.

Comunque ancora nel 1807 si parla di riparto delle spese per la selciatura e la mattonatura delle strade e dei vicolo annessi alla chiesa di S. Carlo, cioè la strade di S. Carlo, l'imboccatura dei vicoli passando per la cocolla, sino alla strada che conduce alla piazzetta della Trinità, mentre la piaggia di S. Agostino sarebbe stata rifatta con mattoni nuovi e vecchi e il sagrato di S. Agostino sostituito nel mattonato con selci nuovi.

Comunque in questo periodo con "mattonata" s'intende anche il marciapiede, quindi l'area destinata al transito pedonale.

Nel secolo XIX si pone mano alla realizzazione di tre importanti poli urbanistico-funzionale, il Foro Annonario (l'attuale sede della facoltà di lettere), il Palazzo degli Studi con la piazza C.Battisti (vicenda conclusasi solo in epoca fascista), la caserma dei Carabinieri, con la sistemazione a valle nella piazza di S.Giovanni di un porticato.

Così alla fine del 1800 erano state riselciate via Mandiroli, per ben due volte (via Crescimbeni) la strada di Porta Romana (via Garibaldi), la strada nuova (corso della Repubblica), la via di S.Caterina (via Gramsci), la strada del Duomo e di nuovo Via S.Carlo (via L.Rossi). Inoltre viene sistemata la traversa di S.Chiera (via Illuminati) e livellata la Piazza de Vico (P.C.Battisti). Nel 1878 l'acciottolato di piazzetta Ferri viene ripristinato su disegno originario.

Con l'inagurazione dell'acquedotto (1880) nel 1892 si ordina la chiusura di tutti i pozzi all'interno della cinta muraria.

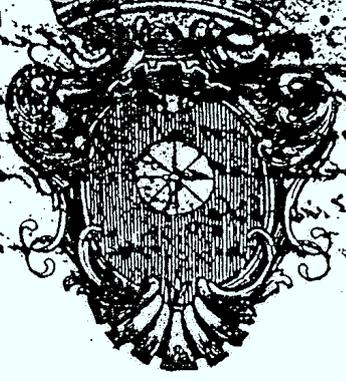
Nel 1893 viene sperimentata una sorta di asfalto sul marciapiede di C.Cairolì e nel 1914 è deliberata la selciatura delle vie Cairolì e Cavour.

FONTI BIBLIOGRAFICHE:

- Archivio Priorale di Macerata: sezione Riformanze e Strade Pubbliche e private (c/o Archivio di Stato)
- Ignazio Compagnoni "Estratti dai libri delle Riformanze del Comune di Macerata" sec. XVII
- Studi Maceratesi volumi 5°-7°-11°-15°, articoli di B. Saracco Previdi, F.Barbieri. G.Cruciani Fabozzi, D. Mozzoni
- Piante storiche sviluppo urbanistico Macerata, elaborate dal Sig. Libero Paci, dis. G. Ceresani, c/o Comune di Macerata LL.PP.
- Informazioni d'archivio del Sig. Libero Paci
- Piante storiche catasto Gregoriano c/o Archivio di Stato

Allegati:

- Bando d'appalto del 1787 riattamento strade pubbliche
- Pianta della Strada Nuova dalla Piazza Grande alla Chiesa di S.Giovanni
- Piante storiche rielaborate per interventi avvenuti nei sec.: XV (tav. XV) – XVI (tav. XVI) – XVII/XVIII (tav. 1818) – XIX (tav. 1922)



CONFALONIERI; PREFETTI DI STRADA; E DEPUTATI DELLA CONGREGAZIONE DELLE STRADE DI MACERATA.

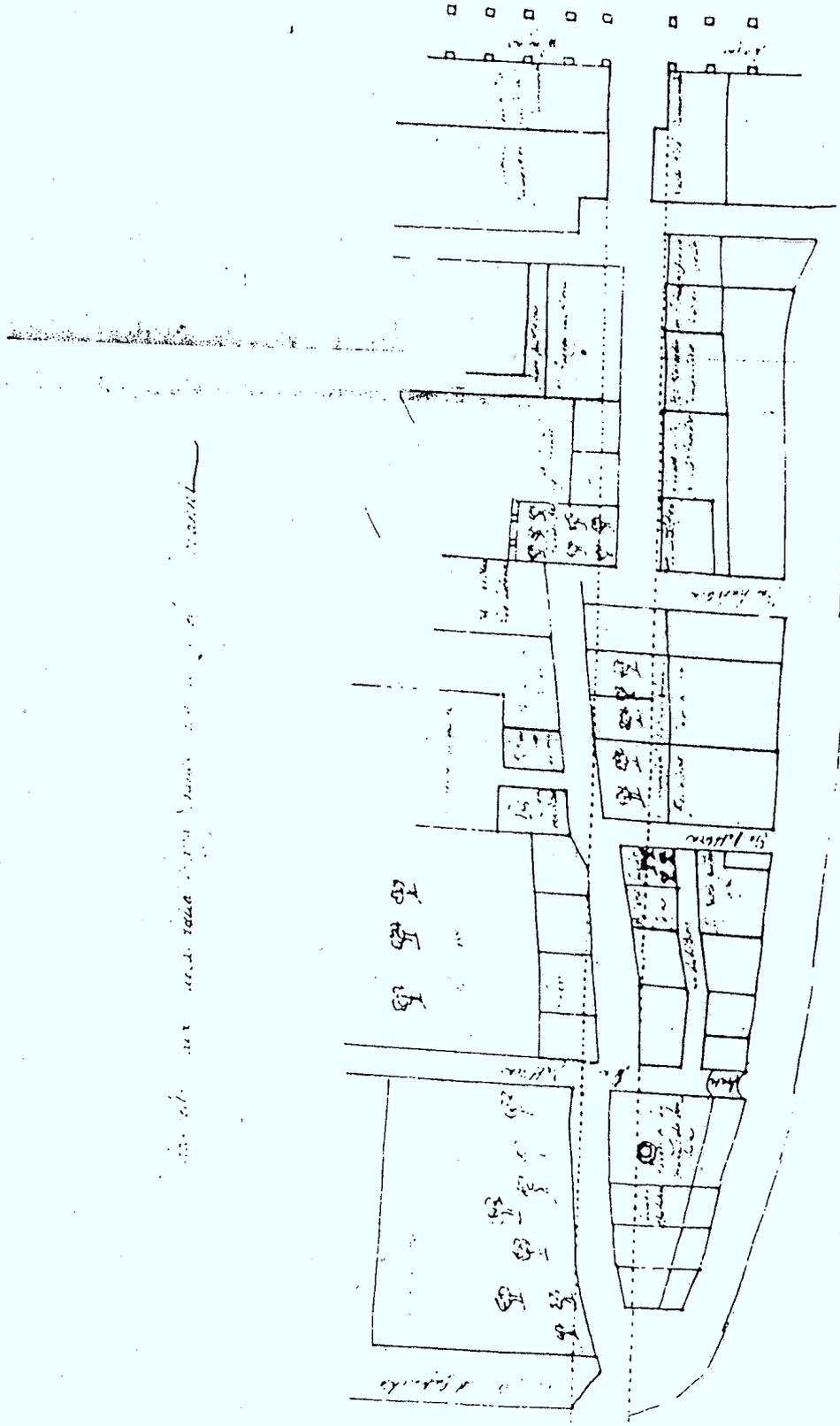
Fstendosi benignamente ottenuta dalla Sag. Congregazione del Buon Governo la facoltà di rinovare le Strade Urbane di questa Città, ed avendo risoluto la Congregazione sopra le Strade della medesima di lastricare a pietra rustica alcuni di esse con i Capitoli, e condizioni infra scritte si deduce a notizia di ciascun Maestro Lastricatore o Selcino che volesse attendere al Lavoro suddetto, che dentro il dì 15. corrente debba aver esibita la rispettiva offerta chiusa, e sigillata in mano del nostro Notaro, e Segretario della Congregazione suddetta, esprimendo in essa il prezzo, e mercede con cui si obbliga fare il lavoro ad uso d'arte con le condizioni infra scritte ragguagliatamente a ciascuna Canna di piedi cento quadrati, col piede composto di once dieciotto lineali di passetto, poichè in seguito nella Congregazione delle Strade da convocarsi con le solite formalità si apriranno le offerte suddette per deliberarsi il Lavoro al più atto, ed idoneo, e che farà più sicura, vantaggiosa condizione ec.

C A P I T O L I .

- I. L'Oblatore prescelto dovrà ad ogni richiesta anche estragiudiziale de' Signori Prefetti di Strada convalidare il di lui obbligo, ed offerre per via di pubblico, e giurato Istromento da rogarsi dal nostro Segretario, cui dovrà pagare il prescelto Oblatore la dovuta mercede.
- II. Che il Deliberatario debba incominciar la lastricatura delle Strade da assegnargli dai Signori Prefetti di Strada nel Luglio prossimo venturo, ed indi proseguirla nelle stagioni proprie senza intervallo, finchè non saranno compite tutte le Strade, che gli verranno commesse.
- III. Che il Deliberatario prescelto debba a tutte, e singole sue spese provvedersi de' sigilli occorrenti per la conciatura, e lastricatura senza il menomo pensiero, e cura di questa Congregazione, o Pubblico.
- IV. Che la lastricatura debba farsi a pietra rustica secondo la scelta fatta da' Signori Prefetti di Strade sulli saggi di essa già posti opera per ordine di detti Signori Prefetti di Strada.
- V. Che la Pietra scelta come sopra, debba conciarsi ne' siti gli verranno prescritti dai Signori Prefetti di Strada a quadri, e ad arte, e non debbano esser più piccoli nella facciata superiore di once trentacinque quadrate di Passetto, e non più grandi di ottocentodici quadrate come sopra, e finalmente non meno lunghi in profondità di once dieci, tutto a spese del Deliberatario; si intende però, che il trasporto di detta Pietra conciatà debba farsi a spese di questo Pubblico fino a questa Città ne' siti più propri vicini al Lavoro, che dovrà farsi, come prescriveranno detti Signori Prefetti di Strada, e che da detti siti debbano trasportarsi a spese del Deliberatario al sito proprio del Lavoro, nel quale dovranno restar continuamente applicati almeno sei Uomini, o più Facchini necessarj, ed oltre quelli, che restaranno applicati alla conciatura delle Pietre ne' siti sopradescritti.
- VI. Che detti quadri debbano esser murati con arena brecciosa ad uso di arte, da riconoscersi dai Signori Prefetti di Strada, o da per Loro ec., con che l'arena debba somministrarsi da questo Pubblico.
- VII. Che nello smagliare le Strade vecchie, che dovrà farsi dal Deliberatario a proprie spese, debba restar tutto il Materiale di picciotta in dominio, e disposizione del Pubblico, che dovrà fare la scelta, e trasporto a proprio conto.
- VIII. Tutte le Pietre atte conciarsi, che si troveranno in detto smagliamento, dovranno conciarsi dal Deliberatario suddetto, eccettuate le pietre, che servono a tener chiuse le buche delle Canali da Uva, e simili, che saranno sempre di dominio de' Proprietarj.
- IX. Che il Deliberatario sia tenuto sceliare tutte le Strade, che gli verranno assegnate, secondo la livellazione che verrà fatta da' Signori Prefetti di Strada, a tenore in tutto, e per tutto di quanto avrà prescritto il Perito Architetto, con che però il Deliberatario non abbia che il solo pensiero di accrescere, o diminuire il fondo delle dette Strade per quello riguarda il solo terreno, escluso il fabbricato di qualunque sorte, che dovrà restare a carico, e spese del Pubblico.
- X. Che il Deliberatario sia tenuto, ed obbligato sceliar con le regole sopra descritte quelle Strade, che gli verranno assegnate da' Signori Prefetti di Strada, con apporre in mezzo di esse, ed in quella distanza, che gli verrà prescritto pietre conce bislunghe, lascino un vano di once tre in larghezza, ed once 15. in lunghezza per imboccarsi le acque nelle Chiaviche sotto le medesime Strade.
- XI. Che il Deliberatario debba far nell'Istromento suddetto l'obbligo del mantenimento della Strada, o Strade sceliate per tre anni, a cominciare dal giorno in cui egli darà compite ciascuna volta Canna duecento quadrate di lavoro.
- XII. Che la Canna del Lavoro s'intenda di piedi cento quadrati col piede di once dieciotto lineali di passetto, tanto che il quadro della Canna sia di once 32400. quadrate.
- XIII. Che l'Oblatore debba dare nell'atto dell'offerta chiusa, come sopra, idonea Sigurtà tanto per il Lavoro da farsi, e mantenimento sopraddetto, quanto per il proseguimento di essi, e delle somme di danaro, che gli verranno pagare.
- XIV. Che senza l'ordine in scritto de' Signori Prefetti di Strada non possa il Deliberatario pretendere alcuna somma di danaro a pato, ma possa soltanto pretendere il pagamento del Lavoro che consegnerà, come al Capitolo XI., quando sia riconosciuto il lavoro fatto ad uso d'arte.
- XV. Che nascendo qualunque discrepanza nel tratto del lavoro debba starsi alla decisione della Congregazione delle Strade, che tutti i riguardi per la giustizia verso il Deliberatario.

Macerata dal Palazzo Priorale questo dì primo Giugno 1787.

V. Coralonì Segreta



15
16

«Pianta della Strada nuova dalla piazza grande alla Chiesa di S. Giovanni».
(Macerata - Archivio di Stato - Archivio Comunale di Macerata).