

COMUNE DI LORETO

PIANO REGOLATORE GENERALE

RELAZIONE

PROGETTISTI

INGEGNERI ARCHITETTI
GAETANO MINNUCCI - BINO MALPELI

COMUNE DI LORETO

^^^^^^^^^^

PIANO REGOLATORE GENERALE

==.==.==.==.==

RELAZIONE

^^^^^^^^^^

PROGETTISTI

Ingegneri Architetti

Gaetano Minnucci-Bino Malpeli

I N D I C E

P A R T E I^ ILLUSTRAZIONE GENERALE ED ANALITICA STATO ATTUALE -

1. L'ambiente fisico e geografico.	"	6
2. Origine e sviluppo dell'abitato - Brevi notizie della storia e della formazione di Loreto; suoi valori e caratteri architettonici	"	8
3. Consistenza edilizia del centro urbano e delle frazioni	"	13
4. Popolazione - Suoi caratteri e distribuzione nel territorio; sue condizioni igieniche; attività e condizioni economiche.	"	17
5. Traffico e comunicazioni stradali e ferroviarie; consistenza della rete stradale.	"	21
6. Attrezzature sociali e tecnologiche.	"	26
7. Il Santuario e la sua situazione entro le Mura Castellane.	"	33

P A R T E II^ ILLUSTRAZIONE DEL PROGETTO DI PIANO REGOLATORE GENERALE

1. Rapporti con il Piano Regionale	"	36
2. Impostazione del Piano Regolatore Generale sotto l'aspetto dell'azonamento qualitativo e quantitativo e in confronto della conformazione dell'aggregato urbano principale	"	38
3. La nuova viabilità:		
a) - Viabilità principale e di transito.	"	43
b) - Traffico interno e di attraversamento.	"	45
4. La sistemazione del vecchio nucleo urbano		
a) - La sistemazione della zona del Santuario	"	47
b) - Intervento del Piano nel vecchio abitato fuori delle Mura Castellane.	"	51

5. Il nuovo quartiere resi		
6. Le frazioni ed i nuclei		ii.
7. Le attrezzature sociali e blici servizi.		
8. Le zone verdi - zona vinco sport.		
9. Zona artigianale e zona ind:		69
10. Trasporti collettivi urbani.	"	70
11. Lo sviluppo del Piano per tempi.	"	72
12. Le norme urbanistico-edilizie.	"	77

INDICE DELLE TAVOLE ALLEGATE

100

- T v. n. 1 - Stato e consistenza delle abitazio. 11
- " 2 - Fabbisogno di vani.
- " 3 - Movimento demografico naturale e migratorio.
- " 4 - Variazione totale della popolazione.
- " 5 - Composizione della popolazione.
- " 6 - Valore della produzione industriale e consistenza delle Aziende agricole.
- " 7 - Attività industriali e artigianali.
- " 8 - Attività commerciali.
- " 9 - Distribuzione delle colture prevalenti e prati monico zootecnico.
- " 10 - Intensità media del traffico stradale.
- " 11 - Popolazione scolastica - Fabbisogno aule.
- " 12 - Servizi per la vita associata - Consistenza alber ghiera.
- " 13 - Stampa di Loreto al tempo di Papa Sisto V.
- " 14 - Vedute di Loreto dal lato nord
- " 15 - Vedute di Loreto dal lato sud
- " 16 - Veduta dell'espansione attuale a Sud e del ver sante Nord con il mare adriatico e il Monte Co nero.
- " 17 - Veduta della recente espansione di Loreto sul versante sud.
- " 18 - Veduta di Loreto sul lato di Porto Recanati - Veduta di Porta Marina con l'abside e la Cupo la della Basilica.
- " 19 - Vedute della Basilica e della Cupola.

- Tav. n.20 - Vedute della Piazza della Madonna e del Portico del Palazzo Apostolico.
- " 21 - Vedute ~~aeree~~ aeree della Piazza della Madonna con il Palazzo Apostolico e la Basilica.
- " 22 - Vedute di Via della Pescheria e particolari del braccio incompiuto del Palazzo Apostolico.
- " 23 - Veduta aerea del Santuario e del nucleo entro le Mura Castellane.
- " 24 - Veduta aerea del Santuario e del nucleo circostante.
- " 25 - Veduta aerea del Santuario e del nucleo nelle Mura con in primo piano parte della recente espansione edilizia.
- " 26 - Vedute di strade e piazzette di Loreto vecchia.
- " 27 - Vedute dell'attuale vecchio agglomerato entro le Mura.
- " 28 - Vedute dell'edilizia della Frazione di Villa Musone.
- " 29 - La sistemazione proposta dal P.R.G. per la Piazza e i dintorni immediati del Santuario.
- " 30 - Riproduzione del Piano Regolatore dell'abitato di Loreto con l'azzonamento.

P A R T E I

ILLUSTRAZIONE GENERALE ED ANALITICA

DELLO STATO ATTUALE

- 1 - L'AMBIENTE FISICO E GEOGRAFICO.
- 2 - ORIGINE E SVILUPPO DELL'ABITATO - STORIA E FORMAZIONE DI LORETO - VALORI E CARATTERI ARCHITETTONICI.
- 3 - CONSISTENZA EDILIZIA DEL CENTRO URBANO E DELLE FRAZIONI.
- 4 - POPOLAZIONE - CARATTERI E DISTRIBUZIONE NEL TERRITORIO. CONDIZIONI IGIENICHE - ATTIVITA' ED ECONOMIA.
- 5 - TRAFFICO E COMUNICAZIONI.
- 6 - ATTREZZATURE SOCIALI E TECNOLOGICHE.
- 7 - IL SANTUARIO E LA SUA SITUAZIONE ENTRO LE MURA CASTELLANE.

1. L'AMBIENTE FISICO E GEOGRAFICO -

Al confine tra le provincie di Ancona e di Macerata, (vedi tav. 1 allegata agli elaborati del P.R.) Loreto è situata sul crinale di uno dei contrafforti dell'Appennino centrale, a m. 126 sul l.m. verso l'Adriatico, tra la Valle del Musone e quella del Potenza, in una zona tra le più fertili delle Marche.

Il profilo pittoresco della città, determinato dal complesso monumentale del Santuario col Palazzo Apostolico, la Cupola della Basilica e l'elegante Campanile, domina la pianura fino al mare e costituisce per il turista una delle visioni più caratteristiche e più attraenti della Regione.

Le strade che salgono sulla collina serpeggiano tra una vegetazione rigogliosa di grano, di olmi e di ulivi che insieme alla imponente grandezza del Santuario esprimono il carattere di una terra benedetta.

Intorno, sulle colline che si profilano all'orizzonte, biancheggiano silenziose Castelfidardo, Osimo e Recanati mentre l'arco di mare che si distende a levante, tra Porto Recanati ed Ancona, si chiude con Numana e Sirolo alle pendici del Monte Conero, che spinge nel mare il suo sperone bianco e domina tutto l'orizzonte della costa marchigiana.

Come le altre della zona, la collina sulla quale sorge Loreto, è costituita da giacimenti stratificati di argille azzurre e gialle frammiste con arena tufacea.

Questi strati argillosi tendono a scorrere per effetto delle acque che vi si infiltrano attraverso le frequenti fratture verticali e determinano, in diverse zone del terreno soprastante, pericolose franabilità.

Ciò si verifica in particolar modo sul versante nord della collina di Loreto, ove il terreno è fortemente scosceso ed accidentato per gli antichi franamenti. Non a caso infatti la strada Comunale che da questa parte di Loreto scende ripida e con stretti tornanti verso la valle del Musone, fu dagli abitanti chiamata dei "Lamaticci" (nelle Marche chiamano "lama" la frana, e "lamaticcio" un terreno franoso. Unitamente alla influenza dell'orientamento sfavorevole, questa cattiva stabilità del terreno ha sempre ostacolato lo sviluppo della città nelle pendici nord; si narra che al principio del secolo diciannovesimo, circa ottanta case siano in quel versante rovinata a causa di frana.

Dal lato sud invece, dove benefica è l'esposizione e il terreno degrada più dolcemente, si è sviluppato il centro urbano ed è divenuta più popolosa la campagna.

o

o

o

Il territorio del Comune di Loreto ha una estensione di 1780 ha. - dei quali 1306 coltivati - confina con il Comune di Castelfidardo, della Provincia di Ancona, e con i Comuni di Recanati e di Porto Recanati della Provincia di Macerata.

La sua popolazione oggi residente, tra accentrata e sparsa, ammonta a circa complessive 8.000 unità.

2. ORIGINE E SVILUPPO DELL'ABITATO - Brevi notizie sulla storia e la formazione di Loreto - Suoi valori e caratteri architettonici.

La storia di Loreto si confonde con quella della casa di Maria, tanto che il piccolo nucleo di edifici sorti ben presto intorno al Santuario, ebbe sin dai tempi di Leone X, il nome di "Villa S. Maria".

Poi, dopo la costruzione della cinta fortificata, fu chiamata "Castello" fino a che, nel 1586, Papa Sisto V la elevò al grado di città, ne fece sede Vescovile e volle si chiamasse "Felice Città di Loreto", nome derivato da "Lauretum", luogo folto di piante di lauro.

Sisto V ne dispose il piano di ampliamento con il tracciato reticolare delle strade del Borgo di Montereale.

All'ingrandimento della nuova città concorsero, per ordine dello stesso Papa, tutti i Comuni del Piceno, costruendovi ognuno una casa. Così, al nucleo edilizio contenuto entro le mura Castellane, cintura e fortificazione del Santuario, si aggiunse un abitato esterno alle mura stesse, sviluppantesi verso sud-ovest.

Il grande Santuario iniziato per volere di Paolo II° nel 1468, probabilmente da Giorgio Orsini da Sebenico e da Marino di Marco Cedrino e poi con la direzione di Giuliano da Maiano, ebbe nel 1500, la grandiosa cupola brunelleschiana per opera di Giuliano da Sangallo. Numerosi sono gli architetti che si sono succeduti a concepire e dirigere le varie opere.

Alla cinta fortificata, che fu ultimata intorno al 1522 ed alla quale furono poi aggiunti i quattro bastioni pentagonali per ordine di Urbano VIII, si dedicarono Baccio Pontelli, ingegnere di Innocenzo VIII, Bramante, Andrea Sansovino. Il nome del Bramante è certo legato alla architettura del Santuario ed a lui si debbono molti interventi sia nei disegni che nelle opere di rafforzamento della Chiesa e della Cupola.

Opere di consolidamento si debbono pure all'opera di Antonio Sangallo il giovane. Il disegno della facciata del Tempio fu concepito, sembra, dal Bramante e poi mutato nel 1571 da Giovanni Boccacini da Carpi sotto Paolo V. I lavori furono continuati da Giovan Battista Chioldi e finiti nel 1587 da Lattanzio Ventura sotto il Pontificato di Sisto V, in onore del quale Papa fu eretta la bella statua oggi esistente nella Piazza.

La piazza della Madonna antistante la Basilica, avrebbe dovuto essere completamente chiusa nella cerchia dei Sacri Edifici; sul fondo la facciata della Basilica e sugli altri lati le tre fronti del Palazzo Apostolico. Ma di questo Palazzo monumentale, iniziato da Andrea Sansovino e poi continuato da Antonio Sangallo il giovane e da G. Boccacini, fu costruito soltanto il lato a nord, mentre quello situato di fronte alla Chiesa, fu necessario attendere l'iniziativa del Vanvitelli che lasciò l'opera incompiuta: la terza fronte, a sud, non venne mai eseguita; il disegno iniziale del Palazzo Apostolico è attribuito al Bramante. Il Campanile, costruito più tardi nel 1754, è opera del Vanvitelli.

Nonostante che il carattere originario del complesso architettonico del Santuario e della Piazza della Madonna con la cinta fortificata che lo contiene risenta fortemente dalla cooperazione successiva di tanti artisti, diversi per stile, per gusto e per ingegno, che operando demolivano e trasformavano, sovente per necessità statiche, (numerosi furono gli interventi di rafforzamento e consolidamento) quanto da altri già costruito, lasciando a seconda dell'entità dei mezzi disponibili, i segni della loro operosità ma senza coordinamento e rispetto di un piano organico e geniale, tuttavia il complesso monumentale del Santuario costituisce oggi ambiente caratteristico e di valore dominante nella Città di Loreto, tanto da farne, con l'alto valore religioso e spirituale, una cittadella religiosa al pari di Lourdes e di altri celebri luoghi di pellegrinaggi, ragione essenziale di vita e di sviluppo del centro urbano.

Le sole industrie che vi fioriscono sono quelle dirette a soddisfare i sentimenti e la devozione dei visitatori; l'attività commerciale della Città consiste soprattutto in negozi di Sacre Immagini, di rosari, di scapolari, di cimbali o fiori di carta.

L'industria artigiana si dedica agli oggetti religiosi e, specie le donne incatenano con straordinaria rapidità ed abilità chicchi di vetro, osso e di cocco fabbricando rosari che correranno per il mondo e saranno conservati fra i più cari ricordi di famiglia.

Innanzi alle botteghe si allineano lunghe file di tavoli addobbati, carichi di statuine della Madonna, di medaglie, di reliquari, di ceri, di fiori artificiali offerti in vendita ai pellegrini.

Dal maggio al dicembre è una folla di turisti, di contadini e di religiosi che si aggira per le strade ripide e nella grande piazza assolata, una moltitudine salmodiante proveniente da tutti i ceti, da tutte le provincie, che si riversa da lontano con treni lunghi e gremiti, con convogli di numerosi torpedoni, una folla che si pigia e si inginocchia intorno agli altari, assistendo alle funzioni religiose di grande suggestione mistica e devotamente innalzando preghiere alla Santità della Madonna nella sua Casa miracolosa.

Non è perciò azzardato concludere che il valore di Loreto come fatto urbanistico e architettonico, è nel Santuario e nelle opere d'arte e nei tesori da esso racchiuse; tutto è in funzione ed al servizio di esso, tutte le strade convergono alla piazza della Madonna, e su tutte le costruzioni della Città domina la gran mole del Tempio sontuoso eretto in gloria della Vergine miracolosa.

o

o o

Poche altre sono le costruzioni di valore monumentale della Città e non tali da conferire caratteristica fisionomia all'ambiente: le sole degne di menzione sono un palazzetto sulla Via Boccalini, il palazzetto dei portici della piazza dei Galli

e la stessa fontana dei Galli del Jacometti (1614). La porta Romana, la porta Marina, il Torrione della piazza Garibaldi sono notevoli episodi architettonici delle mura Castellane, e rientrano nel complesso Monumentale del Santuario. Altrettanto dicasi della fontana di piazza della Madonna disegnata dal Maderno e dal Fontana nel 1600 e della statua bronzea di Sisto V del Vergelli.

La rimanente edilizia della Città è modesta con linee semplici e tranquille, di quel carattere comune a tutte le cittadine della regione, ove le costruzioni si allineano regolari e senza pretese lungo vie anguste e silenziose. (vedi fotografie nelle tav. 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27).

3. CONSISTENZA EDILIZIA-DEL CENTRO URBANO E DELLE FRAZIONI.

L'agglomerato urbano di Loreto è costituito essenzialmente da tre parti: due, le più antiche, sono quelle entro le mura Castellane e l'altra del Borgo di Monterale; la terza parte, moderna e in fase di sviluppo, è costituita dai fabbricati sorti sulle pendici meridionali della collina dove migliore è la esposizione, al riparo dai venti, più favorevoli le caratteristiche del terreno e dove esiste l'attrattiva determinata dal flusso del traffico della Strada Statale n° 77 (che attraversa l'intero abitato) e della Statale n° 16, che lo lambisce.

La consistenza edilizia della parte vecchia dell'abitato - a parte gli edifici monumentali - è rappresentata da edifici di carattere modesto (vedi foto tav. 22 - 23 - 26 - 28) e tipico dei piccoli centri a proprietà individuale e frazionata in fabbricati di limitata mole (con un massimo di tre piani) molti dei quali in condizioni statiche ed igieniche molto precarie richiedenti opportuno risanamento se non completa demolizione e ricostruzione.

L'edilizia residenziale più recente (vedi tav. 16 e 17) è caratterizzata da costruzioni isolate di una certa consistenza unitaria, con tre e talora quattro piani, di modesto valore architettonico ma costruite con sani criteri igienici e distributivi.

A questa edilizia residenziale recente, si affiancano grandiose costruzioni realizzate dai vari Enti laici ed ecclesiastici, dislocate in periferia, in posizioni panoramiche e sa

lubri, non sempre però opportunamente inserite nell'ambiente circostante.

o

o o

La situazione edilizia abitativa del centro urbano, in rapporto al grado di efficienza degli alloggi, risulta partitamente dalle allegate tavole grafiche n° 1 e n° 2.

La consistenza edilizia dell'intero Comune intesa come numero di abitazioni disponibili in rapporto al numero degli abitanti che le occupano, risulta dalla tavola grafico-numerica n° 1 e compilata in base al censimento generale dell'anno 1951.

Le frazioni alle quali è stata estesa l'indagine e lo studio del piano, sono :

- 1) Villa Musone
- 2) Villa Costantina
- 3) Nucleo stazione ferroviaria
- 4) Costa bianca.

Il nucleo di Villa Costantina e il nucleo attorno la Stazione F.S., per la loro vicinanza e collegamento col centro urbano, nonché per la comunione di alcuni servizi, sono da considerarsi come una unica grande frazione.

o

o o

Le condizioni generali delle abitazioni risultano dalla statistica seguente:

per un totale di abitazioni	n°	1.733
abitazioni fornite di cucina	n°	1.688
" " di acqua potabile con acquedotto interno	n°	850
" " idem esterno	n°	69
" " acqua con pozzo	n°	247
" " latrina interna	n°	862
" " " esterna	n°	328
" " " bagno	n°	131
" " " luce elettrica	n°	1.529
" non fornite di acqua potabile e latrina	n°	267
" non fornite di qualsiasi servizio	n°	4

Il numero delle abitazioni sopracitato è riferito, come si è detto, all'intero territorio Comunale; nelle tabelle grafico-numeriche sopracitate, le abitazioni sono distinte fra quelle comprese nel centro urbano, e quelle delle frazioni maggiori, nonché quelle sparse nelle campagne.

o

o o

Passando a considerare il numero delle stanze che compongono il totale delle abitazioni sopracitato, ed il grado di affollamento delle stanze stesse; si ha, sempre per tutto il territorio, secondo un più recente censimento del comune :

totale stanze	6.504	pari a 100	%
stanze inabitate	559	" "	8,59 %
" occupate (3 ab/3 stanze)	3.782	" "	58,14 %

stanze affollate (4 ab/3 stanze)	975	pari a	14,99 %
" sopraffollate (5 ab/3 stanze)	1.188	" "	18,26 %

Come risulta dalla tabella N° 1 in base a questa classificazione (cioè in rapporto al suddetto affollamento) il numero convenzionale degli abitanti, ricavato in base al grado di affollamento, numero che sarebbe di 7.141 unità, risulterebbe così ripartito nelle abitazioni:

in stanze inabitate	----	pari a	0,00 %
" " occupate (3 ab/3 stanze)	2.216	" "	31,03 %
" " affollate (4 ab/3 stanze)	1.390	" "	19,46 %
" " sopraaffollate (5 ab/3 stanze)	3.535	" "	49,50 %

Da ciò si può dedurre che circa la metà dell'intera popolazione (49,50%) vivrebbe attualmente nel 18,26% delle stanze disponibili, mentre solamente il 31,03% della popolazione vivrebbe in condizioni buone di affollamento in quanto occuperebbe il 58,14% delle stanze esistenti.

Queste percentuali tracciano un quadro molto prossimo alla realtà da cui risalta la grande differenza di condizioni abitative fra due gruppi di popolazione, differenza da eliminare con adeguato intervento edilizio.

Il fabbisogno di nuovi vani, calcolato tanto per correggere il grado di affollamento, quanto per adeguarsi ai futuri incrementi della popolazione, è riportato nella tabella allegata n° 2.

4. POPOLAZIONE - Suoi caratteri e distribuzione nel territorio -
condizioni igieniche ed economiche - attività.

Lo sviluppo demografico del Comune di Loreto avviene in modo pressochè regolare dal 1931 al 1956 e la popolazione passa da 6726 unità a 8589, secondo gli ultimi dati statistici (vedi tabelle n° 3 e n° 4 allegate).

Della popolazione sono state esaminate le variazioni avvenute nel ventennio 1936-1956:

- a) per movimento naturale (saldo nati e morti)
- b) per movimento sociale (saldo immigrati ed emigrati)
- c) per movimento totale (a + b)

Salvo il periodo bellico, e precisamente quello che va dall'anno 1943 al 1945, il primo movimento (naturale) è pressochè costante; porta invece variazioni negative e positive il secondo (sociale); per quanto riguarda il movimento totale, si nota, a partire dal 1936, un aumento costante che può valutarsi di circa 80 unità/anno (tasso annuo di incremento).

Può perciò presumersi che alla fine del trentennio prossimo, salvo avvenimenti perturbatori eccezionali, l'aumento di popolazione potrà essere di circa 2400 unità, per cui la popolazione totale del Comune potrà raggiungere le 11.000 unità.

Gli elementi relativi a quanto sopra riassunto, sono dettagliatamente riportati sulle tavole grafico-numeriche allegate alla presente relazione sotto i n° 3,4.

L'intera popolazione del Comune, al 1956 risultava così distribuita nel territorio Comunale:

a) nel centro urbano	n° 4.325
b) nelle frazioni	n° 1.953
c) nelle campagne	<u>n° 2.311</u>
Totale	n° 8.589

Dalla tavola grafico-numerica n° 5 si può rilevare la composizione della popolazione secondo la professione e secondo lo stato civile.

Per quanto riguarda l'attività professionale, dai dati numerici della tabella 5 possiamo trarre le seguenti percentuali:

- addetti all'agricoltura	16 %
- " all'industria	24,70%
- " al commercio	3,50%
- " all'Amm.ne pubblica ,al credito e liberi professionisti	4,00%
- " all'artigianato	3,25%
- " al culto e religiosi	5,85%
- " all'economia domestica	13,54%
- inattivi	<u>29,16%</u>
Totale	100,00%

E' da osservare che della percentuale del 29,16% della popolazione inattiva, il 13,55% è rappresentato da giovani di ambo i sessi che frequentano le scuole (n° 1177 unità), il 9,4% è rappresentato da bambini sino a 6 anni (n° 816 unità)

e il 6,21% comprende individui di età superiore ai 70 anni (pensionati, benestanti ed invalidi).

Ciò significa che il fenomeno di una effettiva disoccupazione è praticamente inesistente e se alcune volte viene a verificarsi, cosa inevitabile, ha carattere stagionale, legato soprattutto alle oscillazioni dell'industria edile.

o

o o

Le condizioni economiche della popolazione sono state esaminate in rapporto alle attività maggiori, come risulta dalla allegata tavola grafico-numerica n° 6, ed al valore in lire della produzione annua per ogni singola branca.

I dati della tabella predetta, possono anche esprimersi con le seguenti percentuali che esprimono il valore della produzione che si realizza annualmente per ogni branca, in rapporto al numero degli addetti.

Vale a dire, la produzione totale annua di L.1.034.480.000 è realizzata:

per il 9% e cioè per	L.104.480.000	dell'agricoltura
per il 4,5% " "	L. 50.000.000	dall'industria alimentare
per il 4,5% " "	L. 50.000.000	dall'industria meccanica
per il 7 % " "	L. 80.000.000	dall'industria edile
per il 75% " "	<u>L.750.000.000</u>	dall'industria tipica

L.1.030.480.000

Appare che la maggiore attività con il maggiore reddito (il 75% del totale) e con il maggiore numero di addetti (il

28% circa della popolazione) è l'industria tipica ed artigianale della fabbricazione dei rosari (una delle più importanti d'Italia e la cui produzione è in gran parte destinata al mercato estero) e degli oggetti destinati a soddisfare la curiosità e la devozione dei pellegrini che visitano il Santuario (statuine, medaglie, maioliche, reliquari, ceri, fiori artificiali, ecc.).

L'indagine spinta anche negli altri settori della produttività (vedi tavole grafico-numeriche n° 7, 8 e 9) porta alla conclusione che lo stato economico della popolazione può classificarsi di carattere medio o, per la maggioranza, con condizioni di vita discrete seppure con notevole insufficienza di alloggi per la carenza, in numero e in qualità, dei vani di abitazione.

Queste ultime deficienti condizioni abitative dovrebbero influire sulle condizioni di salute che tuttavia risultano soddisfacenti come in definitiva risulta anche dalle cifre che esprimono l'incremento naturale (saldo nati e morti) della popolazione nel tempo.

5. TRAFFICO E COMUNICAZIONI - vie stradali e ferroviarie - consistenza della rete stradale -

Il territorio del Comune di Loreto si estende dal Fiume Musone ai sobborghi del centro urbano di Porto Recanati, (vedi tav. n° 6 allegati progetto P.R.G.) dalla linea ferroviaria alle falde della collina di Recanati ed è attraversato da due importanti arterie stradali di grande traffico, la Nazionale Adriatica n° 16 e la Nazionale n° 77 della Val di Chienti che partendo dalla Nazionale n° 16 (Borgata della Buffolareccia) attraversa il centro urbano di Loreto e poi per Recanati e Macerata, si collega a Foligno con la Nazionale Flaminia.

Le due strade suddette sono di importanza Nazionale e ad esse si collegano le strade Comunali che si diramano in tutto il territorio.

Le strade comunali si possono suddividere in due gruppi: quelle che collegano il territorio di Loreto con i territori dei Comuni limitrofi e quelle che sono adibite esclusivamente ad unire le strade poderali, e vicinali al capoluogo.

Nel primo gruppo possono essere annoverate: la strada, Brecchie-Rosario che dalla Nazionale 16 attraverso la Borgata di Villa Musone si riallaccia alla strada di Recanati; la strada Lamaticci-Musone, già strada provinciale, che dal capoluogo di Loreto, attraversa la Borgata di Villa Musone e si allaccia alla strada di Castelfidardo; la strada Carpine-Costa bianca che dal Capoluogo immette alla provinciale collegando

Recanati con Porto Recanati. Al secondo gruppo possono essere assegnate le strade: Banderuola, Villa Papa e Villa Berghigna.

Tutte le strade comunali esterne al centro urbano hanno fondo a macadan, ad eccezione dei tratti prospicienti gli abitati che recentemente sono stati asfaltati.

Tutte queste strade, con poco o molto traffico, hanno carreggiata molto ristretta (ml.5 Via Breccie - ml. 4 Via Costa bianca - ml. 3,50 Via Banderuola, ml. 4 Via Villa Papa, ml. 4 Via Villa Berghigna) salvo la strada Lamaticci - Villa Musone la quale, facente già parte della rete provinciale, ha il piano viabile largo m. 6.

Lo sviluppo delle strade comunali è di Km. 26,800 di cui esterne all'abitato Km. 19,700 ed interne, tutte asfaltate, Km. 7,100.

La città di Loreto può considerarsi pertanto sufficientemente collegata con i capoluoghi di provincia, con le città vicine, e con le sue frazioni.

o

o o

Distanze tra Loreto e città vicine :

da Ancona	Km. 26.000
da Recanati	Km. 9.000
da Portorecanati	Km. 5.000
da Castelfidardo	Km. 6.700
da Numana	Km. 12.600

Distanze tra Loreto e sue Frazioni :

dalla stazione ferroviaria	Km.	3.000
da Villa Musone	Km.	1.800
da Villa Costantina	Km.	2.800
da Buffolareccia	Km.	1.400
da Costa Bianca-Carpine	Km.	3.000
da Grotte	Km.	5.100
da Villa Berghigna e Villa Papa	Km.	3.900

o

o o

La posizione di Loreto con l'attraversamento dell'abitato della statale del Chienti n° 77, la contiguità al nodo di questa con la statale Adriatica n° 16, determina nella città la convergenza di un forte traffico di transito che si somma ad un traffico locale abbastanza intenso, dovuto ai rapporti commerciali e di lavoro con i Comuni vicini e con le proprie frazioni.

Notevole è già il solo traffico di autocorriere che ha forte sviluppo specie da e per Ancona (16 corse al giorno) da e per Recanati, Porto Recanati e Castelfidardo, oltre che per Villa Musone e per la Stazione Ferroviaria.

E' da aggiungere il traffico importantissimo di afflusso dei pellegrini che si svolge essenzialmente sulle due strade statali, con punte giornaliere molto elevate tanto da avere un'affluenza media annua di circa 1 milione di pellegrini,

dei quali oltre 30.000 stranieri.

Il traffico di transito sulla statale 77 (che collega Foligno cioè la statale Flaminia 3 con l'Adriatica 16) incrementa in modo particolare la densità dei veicoli, specie di quelli pesanti, con critica ripercussione sulla situazione del traffico urbano e congestione della viabilità, già difficile per le forti pendenze, per le strettoie e le tortuosità della strada nel tratto di attraversamento del nucleo urbano.

o

o o

I dati statistici relativi al tipo ed all'intensità del traffico attraverso la città di Loreto, sono riportati nella tabella grafico-numerica n° 10 allegata a questa relazione e nella tavola grafica allegata al n° 3 tra gli elaborati di progetto del Piano regolatore.

Dalla detta tabella n° 10 si rileva anche il valore numerico dei veicoli di transito che sostano per tempi più o meno brevi in Loreto e che non disponendo oggi di adeguati parcheggi sostano per le strade aggravando la già precaria viabilità.

Ne deriva assoluta necessità di provvedere, mediante il Piano Regolatore, a liberare l'abitato di Loreto per quanto possibile dal traffico di transito pesante e veloce della statale 77, a migliorare gli accessi al Santuario, a creare ampi parcheggi, per autovetture e autopulman.

Necessita altresì un miglioramento dei collegamenti viari

con le frazioni più importanti tra cui il nucleo della Stazione Ferroviaria.

°

° °

Il traffico ferroviario è dato dai treni ordinari e merci che servono la linea Ancona-Pescara-Foggia, oltre i treni speciali, i così detti "treni bianchi" che sommano a circa 30 all'anno che portano i pellegrini malati (circa 13.000 all'anno) in visita di devozione al Santuario.

Gli impianti ferroviari sono da ritenere sufficienti e per essi l'Amministrazione delle FF.SS. non prevede alcun ampliamento o spostamento. Si sente invece necessità di intervento col P.R. per ampliare gli spazi liberi attigui alla stazione onde consentire la sosta degli autoveicoli e dei mezzi di trasporto degli ammalati dei "treni bianchi".

6. ATTREZZATURE SOCIALI E TECNOLOGICHE - Scuole - Edifici e Servizi pubblici - Impianti tecnologici - Alberghi - Impianti sportivi - Verde pubblico -

A) SCUOLE -

a) Scuole materne -

La situazione scolastica odierna è rappresentata dalla tabella allegata n° 11, ma l'indagine è limitata alle scuole dipendenti dal Comune e dallo Stato, non comprendendo le scuole di vario carattere rette da Istituti religiosi; come pure nella tabella non figurano le scuole materne che tuttavia esistono in numero di sette, funzionanti in locali sufficienti ed idonei, così dislocate:

N° 3 - al capoluogo, con una popolazione di 129 bambini

N° 1 - nella frazione di Costabianca con 15 bambini

N° 1 - nel nucleo della Stazione con 30 bambini

N° 1 - nella frazione di Villa Costantina con 25 bambini

N° 1 - nella frazione di Villa Musone con 40 bambini.

Per le altre scuole la situazione è la seguente :

b) Scuole elementari

Località	Aule	Insegnanti	Osservazioni
Centro	12	12	buone condizioni
Archi	1	1	" "
Costabianca	2	3	non idonee
Villa Costantina	3	4	in parte adattate
Villa Musone	5	5	in parte in buone condizioni

In complesso abbiamo 23 aule con una popolazione di 709 alunni.

c) Scuole medie -

Attuale attrezzatura:

Una scuola media unica molto frequentata anche da alunni di collegi, che dispone di sette aule in un edificio poco idoneo e non funzionale.

Una scuola di avviamento professionale agrario su tre classi, con solo quattro aule in un edificio privato; le aule sono insufficienti, antigieniche e non idonee.

Una nuova scuola media professionale è progettata e di prossima attuazione.

E' necessario prevedere un opportuno adeguamento dell'attrezzatura scolastica alla situazione demografica attuale e futura.

B) EDIFICI E SERVIZI PUBBLICI -

Casa Comunale - dovrebbe essere sistemata o con nuova sede più idonea e capace di tutti gli uffici, oppure integrando l'attuale fabbricato con una nuova acconcia costruzione.

- Poste e Telegrafi -

Occorre potenziare questo servizio con una moderna attrezzatura in prossimità del Santuario.

- Servizio Sanitario -

a) condotte: Loreto ha attualmente due condotte mediche, due ostetriche ed una veterinaria; mancano gli Ambulatori Comunali.

b) l'Ospedale esistente è di terza categoria, ha un comples-

so di circa 150 letti fra i vari reparti (di medicina, di chirurgia , di maternità e pediatria).

c) il Lazzaretto - di carattere provinciale dispone di 40 posti letto.

d) Farmacie - ne esistono soltanto due.

e) Mattatoio - è diretto da un veterinario; ha locali sufficienti.

f) Cimitero - dista Km. 4,5 dalla Città: non è sufficientemente ampio in rapporto ai turni di inumazione.

G) TRASPORTI COLLETTIVI URBANI -

Esiste soltanto un servizio tra Piazza Leopardi e la Stazione con poche corse, in coincidenza con i treni.

D) IMPIANTI TECNOLOGICI

Acquedotto - L'approvvigionamento idrico avviene oggi con un impianto di pescaggio e sollevamento dal fiume Potenza a circa 6 Km. dal Centro Urbano e consente di portare 20 litri al secondo di acqua nei serbatoi di Monte Ciotto e di Porta Marina; tale quantitativo è sufficiente al fabbisogno ordinario della città e delle frazioni e a quello straordinario delle giornate di maggior afflusso di pellegrini.

Occorre tuttavia prevedere un potenziamento degli impianti in base allo sviluppo del nuovo quartiere residenziale e dell'aumentata capacità di ricezione turisti e pellegrini.

Fognatura - non esiste in Loreto una rete di fognatura costruita con i suggerimenti della tecnica moderna, essendo gli attuali impianti o molto vecchi, o adattati e allacciati in modo ir-

Quello della fognatura è problema della massima urgenza e di non lieve entità.

E) ATTREZZATURA ALBERGHIERA -

- Alberghi residenziali - non esistono in Loreto alberghi di prima e seconda categoria; se ne sente la necessità onde incrementare il turismo più redditizio.

L'attuale attrezzatura alberghiera di terza e quarta categoria è sufficiente per l'afflusso turistico di modeste risorse economiche.

- Alberghi diurni - Casa del pellegrino - Manca ogni attrezzatura per le soste inferiori ad una giornata, mentre è proprio in questo settore che massime sono le necessità tanto sotto l'aspetto della comodità quanto sotto quello igienico-sanitario. E' un problema di notevole importanza per il turismo.

- Ospitalità presso gli Istituti Religiosi - La disponibilità di posti letto offerta dagli Istituti Religiosi è di 35 fra camere e dormitori con 452 letti, e 88.760 giornate-letto annue.

Nella tabella grafico-numerica n° 12 si rilevano tutti i dati relativi alla capacità ricettiva alberghiera della città di Loreto; in merito si osserva che la massima ricettività è data dai Conventi e Pensionati con 27.246 giornate-letto annue effettivamente consumate, ma in condizioni poco soddisfacenti per l'elevato numero di posti letto in ogni singolo locale (35 stanze-dormitori con 452 letti).

Data poi la grande differenza fra le giornate-letto dispo-

nibili (407.770) e quelle effettivamente consumate (61.661) se ne deduce che il turismo, almeno fino ad oggi, ha caratteri prevalentemente giornaliero, con necessità più che mai impellente di alberghi diurni o meglio case per il pellegrino.

F) IMPIANTI SPORTIVI - VERDE PUBBLICO -

L'attuale campo sportivo all'ingresso della Città dal lato di Recanati, è talmente insufficiente, senza adeguata attrezzatura (serve oggi anche da campo boario) che può dirsi inesistente come tale.

Occorre pertanto creare una zona sportiva in località idonea opportunamente attrezzata. L'attuale campo potrà invece essere destinato a verde pubblico con campi di gioco per bambini, come il vicino Monteciotto.

Anche per il campo boario dovrà essere reperita una zona adeguatamente ampia e facilmente accessibile dalle campagne, evitando il traffico del bestiame nel centro urbano.

Loreto non possiede vere zone verdi destinate al pubblico ad eccezione di alcuni piccoli giardini specie nei dintorni di Porta Marina e lungo le Mura. Ma sono aree ristrette di forma e di superficie limitatissima.

o

o o

Con la tabella che segue si riassume la situazione generale dei servizi e delle attrezzature sociali esistenti in tutto il territorio comunale (centro urbano e frazioni), situazione che è anche illustrata graficamente nella tavola allegata

al n° 7 degli elaborati di progetto del Piano Regolatore Generale.

SITUAZIONE GENERALE DEI SERVIZI E DELLE
ATTREZZATURE

Tipo dei servizi e delle attrezzature	Loreto centro	Villa Costantina	Villa Musone	Stazione	Costa bianca
acquedotto	si B	si B	si B	si B	si B
fogne	si C	si M	si M	si M	si M
telefono	si B	si B	si B	si B	si B
luce	si B	si B	si B	si B	si B
gas	----	-----	----	----	----
asilo (pre-elementare) tutti gestiti dalle Suore-Nessuno comunale	si M	si M	si M	si M	si M
scuola elementare	si M	----	si M	si M	si C
scuola media	si C	----	----	----	----
scuola asilo	----	----	----	----	----
collegio	si B	----	----	----	----
centro culturale (biblioteca-museo)	----	----	----	----	----
uffici pubblici	si M	----	----	----	----
poste e telegrafi	si M	----	----	si M	----
ospedale ambulator.	si B	----	----	----	----
Chiesa	si B	si B	si M	si B	si B
Stazione carabinieri.	si B	----	----	----	----
mercato	si C	----	----	----	----
stazione autocorr.	----	----	----	----	----
attrezzature sport.	----	----	----	----	----
carceri	----	----	----	----	----

Tipo dei servizi e delle attrezzature	Loreto centro	Villa Co-stantina	Villa Musone	Stazione	Costa bianca
albergo	si M	----	----	si M	----
mattatoio	si B	----	----	----	----
campo boario	----	----	----	----	----
azienda cura o soggiorno	si B	----	----	----	----
teatro cinema	si M	----	----	----	----
vigili del fuoco	----	----	----	----	----
tribunale	----	----	----	----	----

B - buone condizioni

C - cattive condizioni.

M - mediocri ma sufficienti

7. IL SANTUARIO E LA SUA SITUAZIONE ENTRO LE MURA CASTELLANE

Abbiamo ricordato come Loreto sia sorta per il Santuario, in torno al quale si è sviluppato l'agglomerato cittadino. Prima che Papa Sisto V tracciasse il piano di ampliamento dell'abitato di Borgo Montereale, le costruzioni si erano già addensate entro le mura Castellane, fino all'impossibile, riducendo gli spazi liberi, oltre la Piazza della Madonna, alle due anguste Vie Bocalini e Asdrubali. Lo stesso Papa Sisto V, accennò ad un piano regolatore che prevedeva la demolizione progressiva di tutte le abitazioni entro il perimetro delle mura castellane, riservando lo spazio esclusivamente per il Santuario. (Vedi tavola allegata al n° 13). Programma che non ebbe mai attuazione; lo stato di fatto è rimasto inalterato nei secoli salvo poche trasformazioni e pochi miglioramenti, tanto che ancora oggi la zona entro le mura è occupata da case e casette quasi tutte vecchie e fatiscenti, malsane e antigieniche. Le due strade interne sono poco più che due vicoli (vedi tav. 21-23 - 24) percorribili soltanto a piedi, il Santuario ed il Palazzo Apostolico sono costretti in mezzo a vecchi fabbricati e casupole antigieniche senza alcun valore architettonico che in parte sommergono, sul lato Sud, le mura Castellane che funzionano da fondazione ai vecchi fabbricati.

Riteniamo sia pertanto compito del Piano Regolatore di intervenire efficacemente in questa zona, operando con estremo rispetto dell'ambiente e del suo valore storico monumentale, ma valorizzandolo nel tempo stesso ripristinando visuali e

spazi creando quei passaggi necessari alla logica circolazione dei turisti e dei pellegrini con quel dimensionamento che consenta la comoda sosta e la magnifica vista dei panorami verso il Santuario, verso il mare, verso le ampie valli del Musone e del Potenza.

Essenziale elemento sarà la sistemazione architettonica della Piazza con il completamento del Palazzo Apostolico, ampliamento indispensabile fra l'altro, onde provvedere il Santuario di quei locali di cui oggi è grave la deficienza con danno della assistenza, del ricovero e dei servizi a disposizione dei pellegrini.

Il Santuario richiede urgentemente una circostante zona di rispetto e di isolamento dalle costruzioni addossate; e insieme è impellente un accesso al Santuario facile ed agevole, adatto anche al transito degli automezzi di trasporto malati. Nel contempo si impone la liberazione della facciata del Palazzo Apostolico verso la Via della Pescheria (vedi fotografie tav. N. 22).

Dovrà avviarsi alla grave mancanza di parcheggi auto in prossimità del Santuario, deficienza oggi causa di marasma e ingorgo di veicoli in Via della Pescheria, lungo le Mura, ovunque e perfino in Piazza della Madonna.

P A R T E II.

ILLUSTRAZIONE DEL PROGETTO DEL PIANO REGOLATORE GENERALE

- 1 - RAPPORTI CON IL PIANO REGIONALE
- 2 - IMPOSTAZIONE DEL P.R. GENERALE SOTTO L'ASPETTO DELL'AZ
ZONAMENTO QUALITATIVO E QUANTITATIVO E IN CONFRONTO ALLA
CONFORMAZIONE DELL'AGGREGATO URBANO PRINCIPALE
- 3 - LA NUOVA VIABILITA'
- 4 - LA SISTEMAZIONE DEL VECCHIO NUCLEO URBANO
- 5 - IL NUOVO CENTRO RESIDENZIALE
- 6 - LE FRAZIONI ED I NUCLEI ABITATI
- 7 - LE ATTREZZATURE SOCIALI E TECNOLOGICHE ED I SERVIZI
PUBBLICI
- 8 - ZONE VERDI - ZONA VINCOLATA - ZONE PER LO SPORT
- 9 - ZONA ARTIGIANALE E ZONA INDUSTRIALE
- 10 - TRASPORTI COLLETTIVI URBANI
- 11 - LE NORME URBANISTICO-EDILIZIE
- 12 - L'ATTUAZIONE DEL PIANO NEL TEMPO

1. RAPPORTI COL PIANO REGIONALE -

Non esiste ancora un piano territoriale di coordinamento per la Regione Marchigiana.

Il Comune di Loreto non ha influenza di rilievo nell'ambito della regione, se si esclude quella di ben più ampio raggio de terminato dalla presenza del Santuario della Madonna, che pone due soli problemi, quello delle sue capacità ricettive dei pellegrinaggi e quello delle comunicazioni per il movimento dei pellegrinaggi stessi.

Data la vicinanza del Centro urbano con le due strade nazionali, l'Adriatica n° 16 e la Valle del Chienti n° 77, che percorrono ortogonalmente la regione e con la Ferrovia Ancona-Pescara, il problema delle comunicazioni regionali può dirsi suf ficientemente funzionale, in linea generale, in confronto a molte altre regioni italiane e in attesa che tutto il sistema viario della costa Adriatica sia radicalmente risolto, in con fronto alla città di Loreto, urge la liberazione del centro urbano dal traffico di attraversamento con la Nazionale della Valle del Chienti n° 77.

Anche le comunicazioni con i centri vicini, sono in condizioni tollerabili per lo svolgimento degli attuali rapporti tra loro e Loreto. Tuttavia occorre perseguire miglioramenti viari per il futuro soprattutto nel dimensionamento e nella tecnica della costruzione delle carreggiate stradali.

I rapporti tra Loreto ed i centri vicini si possono così riassumere:

Ancona - Osimo, rapporti soprattutto di carattere amministrativo con il Capoluogo e di studio per i giovani che dopo la scuola media inferiore, devono avviarsi alle scuole secondarie superiori di cui Loreto è sprovvista.

Recanati - rapporti commerciali (fiere e mercati) e di studio.

Castelfidardo - rapporti di lavoro per i numerosi operai che giornalmente vi si recano a dare opera nelle fabbriche di fisarmoniche.

Porto Recanati - villeggiatura e soggiorno estivo balneare.

Le influenze in campo economico commerciale del Comune di Loreto in confronto alla Regione, sono tutte di valore modestissimo e sono soprattutto rapporti nel campo agricolo e zootecnico di entità comune a tutti i piccoli centri marchigiani.

2. IMPOSTAZIONE DEL P.R. GENERALE SOTTO L'ASPETTO DELL'AZZONAMENTO QUALITATIVO E QUANTITATIVO E IN CONFRONTO ALLA CONFORMAZIONE DELL'AGGREGATO URBANO PRINCIPALE -

Dall'indagine compiuta, sotto i vari aspetti, sulle condizioni del Comune in confronto allo stato di fatto dell'aggregato urbano (sia nella parte antica che in quella recente di spontanea espansione) in considerazione dell'ambiente fisico, delle condizioni igieniche, delle fonti di lavoro e di commercio, delle linee di comunicazioni e soprattutto delle particolari esigenze determinate dalla presenza del Santuario della Madonna, che impone la necessità di incrementare la capacità ricettiva della città e dei suoi servizi, il Piano Regolatore Generale è stato fondato sui seguenti caposaldi:

- 1°) creazione di un sistema stradale di scorrimento esterno all'abitato;
- 2°) formazione del nuovo centro residenziale di espansione della città, libero da ogni traffico di transito sia veloce che pesante soprattutto con riferimento alla strada statale n° 77;
- 3°) miglioramento degli accessi al Santuario e razionale circolazione dei veicoli con opportuni parcheggi per gli automezzi privati e collettivi.
Creazione di ampi spazi di sosta, locali per ristoro e igienici per i pellegrini;
- 4°) sistemazione della vecchia città entro e fuori le mura Ca

stellane in funzione del Santuario;

- 5°) potenziamento delle attrezzature cittadine e completamento dei servizi urbani, edifici pubblici, mercati, scuole, chiese, campo sportivo, campo boario, ecc.;
- 6°) Determinazione delle zone per le industrie artigiane;
- 7°) miglicramento dei collegamenti con le frazioni maggiori (Villa Musone, Stazione Ferroviaria, Villa Costantina) di prevedibile sviluppo e integrazione delle attrezzature delle frazioni stesse.

In correlazione a questo programma è stata tracciata la nuova viabilità o la trasformazione di quella attuale onde realizzare un sistema cinematico stradale che fonda il vecchio centro commerciale e residenziale con la espansione prevista senza dannosi accentramenti ed ingorghi di traffico e che allo stesso tempo, consenta un fluido scorrimento del traffico esterno di transito e faciliti quello di penetrazione nelle loro massime punte prevedibili.

Pure in ordine al detto programma, e in confronto della conformazione dell'aggregato urbano principale e alle tendenze oltre che alle possibilità dell'iniziativa privata locale, sono stati studiati i nuovi insediamenti con l'azzonamento qualitativo e quantitativo riportato in sintesi numerica nelle tabelle che seguono e graficamente nella tavola n. 12 degli elaborati del Piano Regolatore Generale, (vedi anche tavola n° 19 con le norme urbanistico-edilizie).

TABELLA A

Z o n a	max-densità edilizia assoluta (lotto netto da strade fabbricabilità) mc/mq.	max-densità relativa (compresa area strade fabbricabilità) mc/Ha (approssimata)	densità in vani abitabili sulla base di 80+90 mc/vano n° vani/Ha
1- Semintensiva (con negozi al piano terreno)	4	30.000	370
2- Semintensiva	3	24.000	300
3- Estensiva 1 [^]	2	15.000	160
4- Estensiva 2 [^]	2	15.000	190
5- Estensiva 3 [^]	2 ⁵	17.000	210
6- Artigianale	2	15.000	60 (1)

(1) Parte della cubatura fabbricabile (circa il 60%) sarà assorbita dai locali lavoro.

TABELLA B

Z o n a	Area globale	Area utilizzabile netta da fabbricazione esistente	Vani di abitazione per ettaro	Vani di abitazione. Totale
<u>LORETO CENTRO</u>				
Semintensiva area negozi	2.20	1.60	370	592
Semintensiva	6.20	3.50	300	1050
Estensiva 1^	6.00	5.50	160	880
" 2^	2.50	2.50	190	475
Artigianale	3.70	2.50	60	150
Verde pubbl.	3.40	3.40	-	-
(Sport e giuochi nella zona Stazione)				
				3.147
<u>LORETO VILLA MUSONE</u>				
Semintensiva	0.40	0.40	370	148
Semintensiva	1.50	1.10	300	330
Estensiva 2^	5.60	2.50	190	475
Estensiva 3^	1.70	0.70	210	147
Artigianale	1.70	1.70	60	102
Verde pubbl.	0.80	0.80	-	-
Sport o giuochi	1.20	1.20	-	-
				1.202
A riportare			vani	4.349

(segue tabella B)

Z o n a	Area globale	Area utilizzabile netta da fabbricazione esistente	Vani di abitazione per ettaro	Vani di abitazione. Totale
		Riporto vani	n°	4.349
<u>LORETO VILLA COSTANTINA</u>				
Estensiva 2^	1.80	0.30	190	57
Estensiva 3^	1.90	0.80	210	168
Verde pubblico	0.20	0.20	-	-
				225
<u>LORETO STAZIONE</u>				
Semintensiva area negozi	1.40	1.00	370	370
Estensiva 2^	2.10	1.50	190	285
Estensiva 3^	2.50	2.10	210	441
Industriale	7.80	7.00	-	-
Sport e giuochi	4.20	4.20	-	-
Verde pubblico	1.40	1.40	-	-
Campo boario	1.9	1.9	-	-
				1.096
Totale generale vani				5.670

3. LA NUOVA VIABILITA'

a) Viabilità principale e traffico di transito -

Il notevole traffico di transito avviene oggi unicamente lungo la Statale 77 della valle del Chienti, che attraversa la Città con forti pendenze, curve e strettoie, assume il nome di Via Fratelli Branconi dall'ingresso Sud della Città fino alla Piazza Leopardi, rasenta poi i bastioni Sangallesi fino all'altezza di Viale Ungheria e poi discende con stretti tornanti fino alla Buffolareccia dove si innesta con la Statale 16.

Se ciò rappresenta, in un certo senso, fonte di vita per la Città, costituisce pure un grave duplice inconveniente, per la vita cittadina e per la transitabilità della strada stessa.

Basta pensare ai giorni di fiera e ai giorni di festività religiosa e di maggior afflusso di visitatori al Santuario.

Una variante della Statale 77 che si distanzi troppo dal centro urbano, non sarebbe nemmeno da auspicare perchè toglierebbe al turista l'occasione della visione del Santuario, e quindi l'attrazione per esso e l'incentivo alla sosta per la visita.

Il Piano presentato vuole conciliare queste divergenti esigenze, mediante due nuove strade di scorrimento alla periferia del Centro Urbano, l'una a Nord e l'altra a Sud. La prima che riceve il traffico veloce che da Foligno Macerata per Recanati si avvia ad Ancona, e viceversa, la seconda che faci

liti lo stesso traffico che da Recanati si avvia a Sud verso Pescara e viceversa. Questo secondo tronco stradale ha anche funzione di circonvallazione e di limitazione dell'espansione cittadina.

Il tronco di scorrimento Nord, si diparte dalla Statale 77 all'altezza degli Archi e correndo lungo le pendici Nord della Città, piuttosto in basso per evitare costose opere d'arte richieste dalle forti pendenze e dall'accidentalità del terreno, scende fino a lambire l'abitato di Villa Musone e si allaccia alla Statale n° 16 a Nord del bivio per la Stazione Ferroviaria.

Da questa strada, all'altezza dell'incontro con la Comunale delle Breccie si dirama un tronco di raccordo con la Via Lamaticci poco al di sotto del Viale Castelfidardo e con la Via delle Casette all'altezza della Via dei Fienili ad Est della Città, in modo da costituire la Circonvallazione Nord di allacciamento di tutte le strade di penetrazione esistenti e soprattutto la necessaria nuova comunicazione tra Loreto centro e l'abitato di Villa Musone.

Il tronco di scorrimento Sud, si diparte dalla Nazionale 77 all'inizio dell'abitato, insediandosi per il primo tratto sull'attuale Via della Piana opportunamente allargata, poi all'altezza del bivio con la Comunale del Carpine scende in direzione Est parallelamente alla crinale del Filetto, deviando poi verso la Buffolareccia per raccordarsi al nodo

delle Statali 77 e 16.

Da questa strada, che ha la doppia funzione, come si è detto, di scorrimento e di circonvallazione, si diramano vari tronchi che seguendo l'andamento delle curve di livello del crinale, costituiscono altrettante penetrazioni alle varie quote col nuovo centro urbano. La stessa strada, nel tratto Carpine-Buffolareccia, assume un notevole valore panoramico, e, dato il suo orientamento a Sud, sarà quella preferita dai turisti per la sicura continua transitabilità anche negli inverni più rigidi, cosa non altrettanto certa per la strada di scorrimento sul lato Nord.

b) Il traffico interno e di attraversamento -

L'attraversamento dell'abitato urbano nel senso longitudinale da ovest ad est - a parte la statale 77 (Via F.lli Br^{an}condi - Piazza Leopardi) che, col nuovo sistema di scorrimento previsto nel piano, rimane in funzione di spina, ed a parte le attuali strade parallele alla detta Via F.lli Br^{an}condi, che dirigono tutte verso i bastioni del Santuario - viene completato con il nuovo Viale che parte dal vecchio centro, (nodo Via Ottona - Via Pozzo opportunamente migliorato).

Questo grande viale si insedia per un tratto sulla stessa via Pozzo allargata alla sezione di 30 metri e costituisce l'asse del nuovo quartiere fino a raggiungere la zona pianeggiante a valle diramandosi fra la statale e la nuova via di scorrimento Sud, verso la contrada Buffolareccia.

E' stata anche prevista la prosecuzione del Viale Trieste verso valle, (pur con una baionetta obbligata dalla presenza di fabbricati di nuova costruzione) e la sistemazione del secondo tratto della strada del Filetto.

L'attraversamento nel senso trasversale Nord-Ovest, Sud-Est è ottenuto con la prosecuzione delle attuali direttrici di Via Matteotti, di Via Pozzo (tratto che lambisce l'Ospedale), del Viale Ungheria e della Via dei Fienili.

Una strada panoramica, da cui si gode la magnifica vista del Santuario, è progettata per raccordo del nodo Via della Piana - Via Matteotti, con la vicinale del Filetto. Questa strada costeggia il giardino dell'Ospedale ed il nuovo parco previsto a rispetto della zona dell'Ospedale stesso fino alla Via Ottona e Via del Pozzo.

La funzione di questo sistema stradale interno è chiara e consente un diretto collegamento dell'espansione urbana con il vecchio centro.

4. LA SISTEMAZIONE DEL VECCHIO NUCLEO URBANO - Interventi nella zona del Santuario della Madonna e nel vecchio abitato fuori delle mura Castellane -

a) La sistemazione della zona del Santuario entro le mura Castellane -

Il problema del Santuario, nei suoi aspetti urbanistici-edilizi, è essenziale per Loreto, Città sorta e sviluppata per il Santuario ed attorno ad esso, e dal quale la popolazione trae per la gran parte la sua ragione di vita.

Ne consegue che il maggior problema per l'adeguamento dell'attuale nucleo urbano nella sua parte storica, è rappresentato dalle necessità religiose-turistiche del Santuario ed è perciò da risolvere in funzione di queste nei settori: del traffico - della ricettività - dell'assistenza e dei servizi igienico-sanitari. In ordine a questo problema tre sono gli aspetti sotto i quali occorre intervenire con il Piano: la sistemazione e il completamento della Piazza della Madonna, problema questo essenzialmente di carattere architettonico e ambientale oltre che funzionale; l'isolamento del complesso monumentale del Santuario col Palazzo Apostolico, e infine un nuovo dispositivo degli accessi al Santuario e del traffico entro la cinta delle mura Castellane.

Il Piano Regolatore ideato da Papa Sisto V, prevedeva il completamento del Palazzo Apostolico col braccio a Sud, concludendo così l'ambiente della Piazza della Madonna, oltre

l'abbattimento di tutte le altre costruzioni esistenti entro la cinta delle mura Castellane per modo che il complesso del Palazzo Apostolico e della Basilica rimanesse completamente isolato a dominare da tutti i lati lo spazio racchiuso entro le mura.

L'attuazione di un simile piano sembra, come forse fu anche allora, impossibile e in definitiva diminuirebbe l'effetto di grandiosità del Monumento; effetto dovuto al contrasto con le modeste costruzioni che lo circondano e con la ristrettezza delle stradine curve e accidentate che vi accedono. Senza contare che appunto queste strade strette ed in curva con le modeste costruzioni che le fiancheggiano, costituiscono un ambiente caratteristico e di fisionomia tutta particolare che sarebbe pericoloso eliminare o trasformare troppo radicalmente.

Dopo diversi studi onde ottenere il completamento architettonico della Piazza, l'isolamento del Palazzo Apostolico e la creazione di un logico percorso di ingresso e di esito dal Santuario, e dopo vagliati questi studi analiticamente e sotto i vari complessi aspetti, è stata adottata la soluzione rappresentata nel piano.

Questa risolve tecnicamente la questione traffico, traccia in via di massima la soluzione urbanistico-architettonica per la piazza e si fonda sul completamento del Palazzo Apostolico con il braccio Sud. Sembra essenziale il vincolo che

questo nuovo braccio sia tutto attraversato da un portico a livello della piazza in modo da realizzare una continuità tra la piazza stessa e la grande terrazza a livello prevista verso i bastioni. In tal modo, pur riportando il "vaso" della Piazza nelle linee e dimensioni ideate originariamente dal Bramante, la sua capacità viene ad essere notevolmente incrementata.

All'esterno questa espansione figura come il ripiano di un grande stilobate che conferirà maggiore solennità al Palazzo Apostolico e al Santuario stesso e maggior risalto al suo profilo caratteristico dato dalla Cupola e dal Campanile.

Sotto l'aspetto della funzionalità del traffico l'accesso dei veicoli è previsto sempre dalla via della Pescheria Vecchia (vedi foto tav. n° 22) che viene opportunamente ampliata fino a diventare un ampio piazzale di fronte al fornice assiale d'ingresso alla Piazza della Madonna.

Con la demolizione dei fabbricati esistenti a Nord della strada, e addossati al Palazzo Apostolico, si realizza il doppio scopo di liberare e mettere in valore per intero il vecchio prospetto del Palazzo Apostolico e di creare un ampio spiazzo per il parcheggio degli automezzi.

La nuova strada, in prosecuzione della Via della Pescheria scorre sul lato della nuova ala del Palazzo Apostolico, e attraversando le vie Bocalini e Asdrubali, lambisce la terrazza pensile di cui si è detto sopra, permettendone l'ac

cesso, e prosegue fra il nuovo stilobate e le mura Castellane fino a sfociare al Piazzale Don Minzoni attraverso la Porta Marina.

Questo percorso, che si dovrebbe svolgere principalmente nel senso suddetto, è particolarmente favorevole alle esigenze dei "treni bianchi" dei malati che verrebbero così depositi nel porticato ad assistere alle funzioni religiose.

Il nuovo braccio del Palazzo Apostolico, compresa la costruzione sottostante alla terrazza pensile potrà contenere tutti i necessari locali per il ricovero, il ristoro ed i servizi per i fedeli sia ambulanti che barellati. Nella progettazione definitiva a suo tempo sarà opportuno tener conto della necessità di ricostruire i pochi negozi espropriati per le demolizioni di Via Boccalini.

La zona residua, compresa fra la nuova strada lungo lo stilobate ed i bastioni (sgombrati questi dalle vecchie e fatiscenti costruzioni che vi si sovrappongono), sarà sistemata a verde e rappresenterà una zona di respiro e di sosta delle folle che godranno il bellissimo panorama verso la collina del Filetto e, specie d'inverno, di un benefico riposo al sole e al riparo dei venti freddi del Nord.

Come già accennato, soluzioni più grandiose di strade e di spazi più vasti sono state scartate, non soltanto perchè troppo onerose e difficili a realizzarsi, ma soprattutto perchè troppo avrebbero alterato il carattere ambientale del

Santuario.

D'altra parte il sistema circolatorio proposto con la sistemazione si ritiene più che sufficiente per il transito su due sensi in giorni normali; eventualmente in senso unico in giorni di punta, con ingresso dalla via vecchia Pescheria ed uscita dalla Porta Marina. Difatti alla Via della Pescheria si accede facilmente tanto dalle strade esistenti quanto da quelle di nuova progettazione che affluiscono a quel nodo; a Porta Marina il traffico in uscita si può dividere tra la Via delle Casette, i parcheggi ivi previsti e la rampa che scende lungo il lato sud dei bastioni, verso il Viale Ungheria ed il nuovo quartiere, oppure sulla Statale 77. E' da rimarcare come la Via delle Casette, dopo villa Costantina, si è fatta proseguire con la nuova strada progettata fino alla Stazione, con un sensibile miglioramento per il traffico tra il Santuario e la Stazione costretto oggi a seguire il percorso delle due strade nazionali.

b) Intervento del piano nel vecchio abitato fuori delle mura Castellane -

Impegnati i maggiori interventi di trasformazione del vecchio tessuto urbano per la sistemazione attorno al Santuario entro le mura castellane, il Piano limita ogni altra previsione di modifiche al minimo indispensabile richiesto soltanto da due esigenze: il miglioramento della viabilità interna e il risanamento igienico.

Il miglioramento della viabilità è richiesto dalla necessità di collegamento del nuovo con il vecchio centro e soltanto alla saldatura del nuovo viale di spina del nuovo quartiere.

Un intervento di un certo rilievo è progettato principalmente al nodo d'incrocio della Via Ottona con la Via del Pozzo, per l'allargamento della strada nel tratto della Via Gaetana e Via del Pozzo verso la Piazza Leopardi. Così ne consegue una necessaria sistemazione degli accessi alla Piazza Crocifisso dove dovrà essere costruito il nuovo mercato coperto.

Un altro intervento è previsto per la zona tra il palazzetto monumentale porticato della Piazza dei Galli (Piazza Leopardi) l'Albergo D'Amico ed il Torrione Comunale. Ivi l'abbattimento del gruppo di casette esistente in questa zona, consentirà la costruzione di un piccolo edificio pubblico per uffici di cui si sente il bisogno, per esempio ampliamento Uffici Comunali o Poste e Telegrafi e Telefoni, e insieme la creazione di una seconda Piazza (occupando anche la parte del giardino antistante all'albergo, che è di proprietà comunale) necessaria per la sosta a sussidio della stessa Piazza Leopardi.

In questa seconda piazzetta, potrebbe essere posto il capolinea del servizio di trasporto collettivo urbano di collegamento fra il centro e la stazione servizio di cui si parla in altra parte della presente relazione.

Altri interventi di minor importanza, sarebbero: l'abbattimento della cabina elettrica di fianco all'albergo allo inizio della Via della Pescheria, di fronte al Torrione, allo scopo sia di ampliare la sezione della strada stessa in quel tratto in curva, sia per importanti ragioni panoramiche; lo abbattimento della casetta bassa all'inizio del Corso (ove attualmente è l'Ufficio Informazioni Turistiche, delegazione A.C.I. e un'agenzia FF.SS.) per creare un'ampia "finestra pa noramica" verso il Monte Conero e migliorare la comunicazione pedonale dalla Piazza Garibaldi alla Via della Pescheria.

A scopo di risanamento igienico il piano prevede anche la demolizione delle casette fatiscenti in via Ottona e la loro ricostruzione con criteri d'igiene basati sulle nuove norme edilizie di attuazione del Piano.

5. IL NUOVO CENTRO RESIDENZIALE

Questo nucleo, che dovrà costituire la nuova zona residenziale e commerciale attrezzata della Città, è stato ubicato nella vasta zona a dolce declivio compresa fra la Via Ottona a Ovest, la crinale del Filetto a Sud e il Viale Trieste a Nord.

E' il settore di espansione naturale della Città e, se si vuole, anche l'unica possibile, fortunatamente in ottime condizioni di orientamento e di ubicazione rispetto al vecchio abitato che l'abbraccia da ovest e da Nord. Con la sistemazione prevista dal Piano si viene anche a disciplinare e coordinare l'attività edilizia che si è sviluppata spontaneamente nella zona in questi ultimi anni, non sempre discriminata, espandendosi lungo il Viale Trieste, il Viale Ungheria e la Via del Pozzo.

L'asse del nuovo quartiere è costituito da un ampio Viale che parte dall'incrocio tra la Via Ottona e Via del Pozzo e si snoda lungo il fondo della valletta fino alla zona pianeggiante della Buffolareccia.

La sezione di questo Viale è di 30 metri, suddivisa in due carreggiate separate da una spina di verde larga 8 metri; la carreggiata di destra (scendendo verso la Buffolareccia) è di 7 metri ed è riservata al traffico locale e alla sosta dei veicoli; l'altra carreggiata è di 15 metri ed è riservata al traffico cittadino ed all'eventuale servizio urbano di trasporto collettivo.

Il primo tratto di viale più vicino al vecchio centro, cioè dall'inizio di Via Ottona fino all'altezza del Viale Ungheria, sarà fiancheggiato da un'edilizia più intensiva dotata di negozi che con il prossimo Mercato, la nuova Chiesa e le Scuole (media ed elementare) dovrà costituire il nuovo centro attrezzato ove la vita cittadina potrà svolgersi secondo i canoni di una moderna urbanistica.

Il collegamento del nuovo Viale col vecchio centro è ottenuto con l'allargamento della via del Pozzo per il tratto tra la Via Ottona e la Via Gaetana, con l'allargamento di questa fino alla Piazza Leopardi, e con l'allargamento del tratto di Via Ottona dalla Via del Pozzo all'inizio del Viale Trieste e quindi al nuovo mercato coperto di Piazza Crocifisso come già accennato.

L'edilizia prevista è in genere del tipo semintensivo ed estensivo, distribuita in modo degradante verso gli spazi verdi ancora liberi che rimangono vincolati a "non costruzione" onde conservare lo stato attuale delle zone panoramiche.

Lo schema viario del nuovo quartiere è stato studiato in modo che si possa accedere comodamente e facilmente in esso da ogni direzione di provenienza; le strade minori sono state tutte tracciate rispettando la integrità delle costruzioni esistenti nella zona. Non altrettanto può interamente dirsi per il grande viale di spina che dovrà sacrificare alcune modeste costruzioni del lato Sud della Via del Pozzo, mentre

la grande fabbrica di corone non è intaccata da percorsi stradali ma per questioni di azionamento dovrà trovare in futuro più opportuna ubicazione nella prevista zona industriale cedendo il vasto spazio attualmente occupato a costruzioni più adeguate al valore che il suolo stesso acquisterà per la sua posizione commerciale preminente nel nuovo quartiere.

La conformazione altimetrica della zona d'insediamento del nuovo quartiere, è la migliore desiderabile ed anche favorevole alla rete di fognatura di smaltimento delle acque piovane e di rifiuto, che potrà seguire agevolmente i tracciati stradali.

6. LE FRAZIONI ED I NUCLEI ABITATI

L'intervento del Piano si riferisce alle due Frazioni di Villa Musone e di Villa Costantina ed al nucleo della Stazione Ferroviaria, dato che altri nuclei abitati minori sparsi nel territorio Comunale, non offrono problemi urbanistici o sociali da risolvere.

Villa Musone - in pianura, al confine del fiume Musone col territorio del Comune di Castelfidardo e posta al nodo di strade Comunali e Provinciale (Flaminia) è destinata ad avere in futuro un notevole sviluppo. Dista dalla sede Comunale attuale del Centro, Km. 1,800.

E' la più importante anche per intensità di popolazione contando 176 case, per un complessivo di 583 vani utili e una popolazione di circa 800 abitanti.

E' abbastanza attrezzata: ha un edificio scolastico di recente costruzione ed un asilo d'infanzia, è sede parrocchiale. E' servita da collegamento telefonico.

Per questa frazione il piano prevede una sistemazione della rete viaria che meglio permetta il collegamento sia con il centro urbano sia con i tronchi stradali che si innestano con la vecchia strada Comunale Lamaticci, e con la Statale 16 e i relativi innesti tra cui il più utile sarà quello che si dirige verso il nucleo della Stazione.

Il piano disciplina anche la futura fabbricazione, riservando uno spazio da destinare a piazza oggi mancante con una

opportuna attrezzatura per centro sociale, una nuova scuola un asilo d'infanzia, un campo di giochi, ecc.

Villa Costantina e nucleo "Stazione" - La Villa Costantina propriamente detta, dista dal centro Km. 2,800. La si usa con siderare facente parte del vicino nucleo abitato della Stazio ne.

Comprende in totale 98 case con 381 vani e 380 abitanti.

Possiede un edificio ecclesiastico, due asili d'infanzia, di cui uno alla Stazione. Due chiese di cui una prossima alla Stazione.

E' stato previsto un nuovo essenziale collegamento fra i due nuclei a mezzo di una strada che si diparte all'inizio dell'abitato di Villa Costantina, subito dopo il cavalcavia sulla Statale 16, scende dolcemente lungo le pendici Nord del l'abitato, fino ad incontrare la vecchia Via del Cucco: da qui, mentre un tronco stradale prosegue diretto verso il nucleo abitato della stazione, collegando tanto il Campo Boario quan to il Campo sportivo, un altro tronco si inserisce nell'at- tuale tracciato della Via del Cucco fino a giungere al Piazz zale della Stazione.

Anche questo secondo tronco stradale ha funzioni importan- ti in quanto collega i due nuclei (Stazione e Villa Costanti- na) direttamente col centro urbano attraverso il cavalcavia sulla statale 16 e la strada Comunale Casette evitando l'at- tuale interferenza del traffico urbano interno con quello del

la statale 77 e della Statale 16.

Un ulteriore miglioramento di questo collegamento è pure ottenuto con una strada che dal cavalcavia si raccorda con la statale 77 a monte del bivio con la statale 16, esattamente subito a valle del terreno del Ricovero Hermes. Questo percorso è importante perchè sostituirà quello pericolosissimo attuale della rampa che sale dal bivio delle statali 16 e 77 al cavalcavia.

Per queste due frazioni il Piano prevede una zonizzazione che disciplini e inquadri la futura attività edilizia e insieme la creazione di spazi per i mercati, uno per frazione. Un'area per la nuova scuola elementare e per il nuovo asilo d'infanzia è prevista nella zona Stazione.

I due nuclei abitati, Stazione e Villa Costantina, avranno certamente un notevole sviluppo in futuro, per la presenza di tre importanti elementi: il Campo boario, il Campo sportivo, e soprattutto la zona per l'Industria e l'Artigianato.

7. LE ATTREZZATURE SOCIALI E TECNOLOGICHE ED I PUBBLICI SERVIZI

In relazione ai dati risultanti dalle indagini di cui alle premesse, in considerazione dei futuri sviluppi e dell'incremento della popolazione residente nonché l'aumento del flusso turistico-religioso, il piano prevede per il centro urbano (per le Frazioni abbiamo detto al capo 5) i seguenti impianti indicandone l'uso dei terreni agli specifici scopi:

MERCATI -

Un mercato coperto nella piazzetta tra Piazza Leopardi e Via Trieste in luogo della esigua tettoia attuale. Dato il forte dislivello esistente fra i due accessi da Piazza Leopardi e da Via Ottona il fabbricato potrà essere a due piani con ingressi a quote diverse, oltre un piano seminterrato per i servizi ed i depositi refrigerati.

A servizio di questo mercato nella zona interna libera tra Viale Trieste e Piazza Crocifisso è prevista la formazione di una piazzetta per il parcheggio dei mezzi di trasporto delle derrate.

Un altro mercato coperto è previsto in posizione baricentrica del nuovo quartiere residenziale.

SCUOLE -

Una scuola media e di avviamento professionale è già progettata ed ubicata nella zona di saldamento tra il vecchio abitato ed il nuovo quartiere (e per la quale il piano prevede opportune vie pedonali onde facilitarne l'accesso).

Una scuola elementare è prevista nel nuovo centro residen-
ziale in corrispondenza della trasversale tra via del Filet-
to e il nuovo viale di spina dell'espansione.

Un asilo giardino d'infanzia alle pendici Est del nuovo
centro che potrà servire anche alla frazione di Buffolareccia
attualmente priva di ogni attrezzatura similare.

Un collegio (seminario regionale) nella stessa zona che si
protende verso la contrada Buffolareccia. Istituto questo di
grande rilievo morale ed anche economico per il Comune.

CHIESE -

Una nuova Chiesa Parrocchiale è posta al centro a servizio
del nuovo quartiere residenziale.

STAZIONE AUTOCORRIERE -

Questo impianto di cui si lamenta oggi la grave mancanza
viene previsto nel Piano ai margini del nuovo quartiere in
posizione facilmente collegata con la Statale 77 e con la re-
te stradale del Piano. Il terreno previsto dovrà misurare
circa mq. 3.500.

PARCHEGGI AUTO E PULMANN -

Il parcheggio esistente dietro Via delle Casette(mq.4.500)
viene migliorato, soprattutto nell'accesso, anche con la pos-
sibilità di collegarlo alla nuova strada di scorrimento a
Nord (tra le vie Lamaticci, Casette e Fienili).

Il Piano prevede l'aggiunta di altro più vasto parcheggio
(circa 6.500 mq.) sul versante Sud della stessa via delle Ca

sette nella zona libera verso la Statale 77; parcheggio a cui si potrà accedere da ambedue le strade.

Una terza possibilità di parcheggio è nel nuovo piazzale a nord in fondo a via della Pescheria, all'ingresso carrabile della Piazza della Madonna, con una superficie di circa mq.2000.

CAMPO BOARIO -

Questo importante impianto è stato ubicato nella zona tra il nucleo della Stazione Ferroviaria e la Villa Costantina. La zona prescelta (mq.19.000 è ritenuta idonea sotto tutti gli aspetti perchè collegata con tutte le strade principali e secondarie e quindi facilmente accessibile anche dalle frazioni, attraverso strade campestri e marginali, senza che il bestiame debba attraversare il nucleo cittadino. La vicinanza dello scalo ferroviario è altro elemento favorevole: infine la sua posizione, in confronto all'abitato, è quanto mai favorevole per altrimetria ed esposizione.

ATTREZZATURA ALBERGHIERA -

Abbiamo detto come Loreto sia sprovvista di alberghi di I^a e II^a categoria capaci di ospitare turisti di classe abiente, per cui è necessario che il Comune sproni iniziative in merito, d'intesa con le varie organizzazioni locali interessate.

Tuttavia nel Piano non si è creduto possibile vincolare aree a detto scopo perchè, a suo tempo, le aree commercialmente più adatte potranno essere individuate fra quelle libere

specie ai lati del grande viale di spina del nuovo quartiere residenziale.

ALBERGHI DIURNI -

Manca ogni impianto, anche modesto ma igienicamente aggiornato, per la sosta breve, inferiore ad una giornata.

Grande necessità e impellente esiste pertanto per un albergo diurno vasto e attrezzato.

Una costruzione similare potrà essere a suo tempo inserita sotto il piazzale pensile di parcheggio a Via della Pescheria vecchia ed anche nelle aree residue, fra la detta Via e le Vie Boccalini e Asdrubali, nei fabbricati che si dovranno trasformare o ricostruire a causa dell'isolamento dal Santuario.

La migliore ubicazione di attrezzature igieniche e di confort è senza dubbio nelle immediate vicinanze del Santuario, a servizio dei numerosi pellegrini.

OSPITALITA' NEGLI ISTITUTI RELIGIOSI -

Come risulta dai dati delle premesse, la maggior disponibilità di posti-letto è offerta dagli Istituti religiosi, di disponibilità che dovrà essere, per quanto possibile, conservata anche in confronto alla prevista demolizione di edifici di comunità religiose in occasione dell'isolamento del Santuario.

SERVIZI PUBBLICI -

Acquedotto - L'approvvigionamento idrico attuale avviene con

un impianto di pescaggio e sollevamento dal Fiume Potenza a circa 6 Km. dal Centro urbano e consente di portare 20 litri al secondo di acqua nei serbatoi di Monte Ciotto e di Porta Marina.

Tale quantitativo è oggi sufficiente al fabbisogno ordinario della città e delle frazioni e anche a quello straordinario delle giornate di maggior afflusso di pellegrini.

Occorre prevedere però un futuro potenziamento degli impianti in armonia allo sviluppo del quartiere residenziale, delle frazioni e dell'incremento turistico al Santuario.

FOGNATURA

Non esiste in Loreto una rete di fognatura costruita con i suggerimenti della tecnica moderna.

Nella realizzazione del nuovo quartiere dovrà essere costruito un collettore di adeguata portata che correndo sulla direttrice di fondo valle (via di spina) raccolga le varie diramazioni. Questo impianto sarà facilitato dalla conformazione favorevole del terreno e dalla sua posizione rispetto al vecchio nucleo urbano, tanto che potrà anche ricevere il flusso delle fognature del vecchio abitato per il quale si dovrà rifare l'intera rete.

A valle, oltre la Buffolareoccia e oltre la Statale 16, un adeguato impianto di depurazione potrà consentire anche una utilizzazione delle acque depurate a scopo irrigativo delle campagne circostanti.

SERVIZIO SANITARIO -

Condotte : Loreto ha attualmente due condotte mediche, due ostetriche ed una veterinaria; nella previsione di aumento della popolazione residente, si dovrà aumentare tale servizio e soprattutto istituire Ambulatori Comunali, oggi praticamente inesistenti.

Ospedale : L'edificio esistente, di 3^a categoria con un complesso di circa 150 letti nei vari reparti è sufficiente in rapporto alla situazione demografica attuale.

La sua posizione è ottima sotto ogni aspetto e il suo futuro ampliamento potrà avvenire in sito, nelle aree annesse.

Lazzaretto: Dispone di 40 posti-letto. E' di competenza provinciale. E' ancora occupato da sfollati.

Farmacie: Ne esistono soltanto due ma ne occorreranno altre in relazione allo sviluppo previsto soprattutto nelle frazioni maggiori.

Mattatoio: Sufficiente come locali, richiede il rinnovamento dell'attrezzatura oggi deficiente ed antiquata; mancano autoveicoli attrezzati al trasporto delle carni.

Cimitero: Necessita di ampliamento in confronto ai turni di inumazione, per nuovi loculi e per cappelle private.

Si è vincolata un'area di ampliamento di circa mq.3.000.

8. ZONE VERDI - ZONA VINCOLATA - ZONE PER LO SPORT

Zone verdi - Il piano vincola le seguenti zone alla destinazione di parco pubblico:

1) il monte Reale all'estremo sud-ovest del nucleo urbano, lato Recanati, opportunamente sistemato, di alto valore panoramico. L'attigua area pianeggiante, ora campo sportivo, potrebbe essere sistemata a campi da giuoco (tennis, pallacanestro ecc.);

2) la zona a Nord dell'ospedale tra la nuova Via panoramica e la Via Ottona: bellissima area con panorama verso la città e il Santuario;

3) le fasce attorno al santuario, dal lato Sud, che completano l'attuale cinta verde, a est del parco della Rimembranza, a nord dai giardini di Viale Castelfidardo;

4) la fascia verde nel Viale di spina del nuovo quartiere residenziale;

5) la zona di fondo valle al nuovo quartiere verde che ha funzione altresì di separazione della zona dell'artigianato. In questa area verde troveranno posto campi da giuoco per bambini.

Complessivamente le nuove zone verdi vincolate dal Piano hanno l'estensione:

a) per il centro urbano	ettari	3.400
b) per la frazione di Villa Musone	"	0.800
c) per la frazione di Villa Costantina	"	0.200
d) per il nucleo Stazione	"	<u>1.400</u>
	in totale ettari	5.800

Per inquadrare il valore degli spazi liberi nel Piano, è da considerare che a questa superficie di verde deve essere aggiunta quella destinata allo sport di cui diciamo in seguito per altri mq. 60.000.

Zone vincolate - In correlazione al vincolo già stabilito dalla Sovrintendenza dei monumenti per ragioni paesistiche e panoramiche (vedi tav. n° 10 del progetto di Piano) si è esteso il vincolo di non costruzione - verde privato - ad una ampia zona (vedi tav. 12 del progetto di Piano) che abbraccia tutte le pendici del colle non comprese nel nuovo centro residenziale fino alle nuove arterie di circonvallazione.

Zone sportive - La assoluta insufficienza di Loreto nel merito è colmata con le previsioni del Piano con quella larghezza viepiù giustificata dal volgere della educazione e vita sociale moderna.

Con l'abbandono di quell'embrione di campo sportivo in località Monte Reale (da adibire invece a giuochi come detto precedentemente) l'impianto modernamente sviluppato viene trasferito in prossimità del nucleo Villa Costantina - Stazione F.S. in un terreno ampio e pianeggiante, facilmente accessi-

bile da ogni località del Comune e dai centri urbani vicini-
ri serviti dalla Ferrovia. La sua superficie ammonta a mq. 42.000
ed avrà ampio corredo di verde con vasti parcheggi per autovei-
coli, parcheggi di facile accesso ed economica costruzione.

Altra area per attrezzatura di giochi e ricreazione di ca-
rattere sportivo per la gioventù è vincolata nella Frazione
di Villa Musone per una estensione di mq. 12.000.

Il nucleo della Stazione e la frazione di Villa Costantina,
per la loro posizione potranno usufruire del contiguo Campo
sportivo cittadino sopradescritto.

Complessivamente le aree destinate allo sport ed ai giuo-
chi (compresa quella esistente a Montereale) ammontano ad et-
tari sei.

9. ZONA ARTIGIANALE E ZONA INDUSTRIALE

Il piano riserva all'insediamento delle piccole industrie artigiane, e delle costruzioni industriali di limitata mole due zone periferiche, ma ben collegate con le strade di traffico pesante e con la linea ferroviaria.

Queste zone sono poste l'una in contrada Fonte Buffolareccia in prossimità del nodo delle due Statali 77 e 16; l'altra a Sud-Est del nucleo della stazione Ferroviaria.

Mentre nella zona artigianale sono previste le specifiche abitazioni connesse ai laboratori, gli addetti alla piccola industria potranno trovare residenza nei due agglomerati contigui, di Villa Costantina e della Stazione.

10. TRASPORTI COLLETTIVI URBANI

Attualmente Loreto possiede un solo servizio di collegamento: quello tra centro urbano e stazione ferroviaria. Con l'attuazione del Piano Regolatore è possibile ed augurabile la istituzione di un servizio continuativo di tipo circolare col seguente percorso a senso unico: Capolinea nel piazzale dietro il portico di Piazza dei Galli (ora pesa pubblica e da ampliare con le demolizioni e l'occupazione del giardino dell'Albergo) e sviluppo del percorso lungo il viale Castelfidardo, Piazzale Don Minzoni, strada Comunale delle Casette, Cavalcavia sulla SS. 16, nuova strada discendente al Piazzale della Stazione Ferroviaria lungo la via del Cucco (allargata), Viale del Piazzale stazione, Statale 16 fino al bivio, poi Statale 77 fino all'innesto con la Via del Pozzo, Viale di spina del nuovo quartiere, Via Gaetana, Piazza Leopardi, Capolinea. Il sistema viario del Piano consentirebbe anche l'esclusione del passaggio del servizio pubblico nei tratti delle Strade Statali con ritorno per Villa Costantina attraverso il viale percorrendo invece il viale lungo il Campo Sportivo, Villa Costantina, cavalcavia sulla Statale 16 e discesa, con il raccordo progettato dietro l'Istituto Hermes, sul tronco della Statale 77 da cui, in seguito, dovrebbe essere escluso il traffico di transito che dovrà essere avviato invece sul progettato tronco esterno che costituisce anche la circonvallazione sud del nuovo centro di espansione.

Con questa linea di trasporti collettivi sarebbero collegati tutti i seguenti punti: il vecchio centro, il Santuario, la Villa Costantina, il Campo Boario, la zona industriale, la Stazione Ferroviaria, il Campo Sportivo, la stazione Autocorriere, la zona artigianale, e il nuovo centro (con il mercato, scuole, chiesa ecc.).

Pertanto sarebbe utile nel contempo agli spostamenti locali e ai viaggiatori in arrivo e in partenza, con la ferrovia e con le autocorriere.

11. L'ATTUAZIONE DEL PIANO NEL TEMPO

Non corrisponderebbe che a poche ed aleatorie possibilità reali predisporre un programma di attuazione del Piano per il lungo periodo di tempo che interessa un Piano regolatore. E' invece essenziale indicare quali siano i necessari sviluppi del Piano nell'immediato avvenire e per un primo periodo che dovrebbe comprendere un quinquennio.

Le possibilità finanziarie del Comune di Loreto sono modeste, ma in confronto alla maggioranza delle opere sono previsti interventi e contributi dello Stato (ed anche A.N.A.S.) sotto varie forme e, nel caso specifico, alcuni interventi possono essere in tutto o parzialmente finanziati dall'Amministrazione della Santa Casa o dagli Enti ecclesiastici. Pertanto si hanno fondate ragioni per ritenere aderente alla realtà un piano quinquennale comprendente le opere sottoelencate.

I - Sistemazioni nel sistema viario -

a) Essenziale è la deviazione dall'interno dell'abitato (Via F.lli Branconi - Piazza Leopardi - Perimetro delle Mura), del traffico di transito della Strada Statale 77 mediante l'attuazione del raccordo sud, dalla località Carpine alla fonte della Buffolareccia. Detto tronco stradale, da attuare a cura dell'ANAS, apporterà forti benefici con la eliminazione dall'agglomerato urbano del traffico di transito

specie quello pesante e nel contempo verrà a costituire la circonvallazione esterna sud al nuovo quartiere residenziale con accessi spontanei esterni a questo nucleo moderno.

b) Costruzione del nuovo sistema viario per la comunicazione tra Loreto centro e la Stazione (escludendo il passaggio per la Statale 16) effettuando la strada attraverso Villa Costantina, con i raccordi previsti dal Piano e previo allargamento del cavalcavia sulla S. Statale 16.

c) Costruzione del Viale, asse del nuovo quartiere residenziale, per il primo tratto dalla vecchia città (via del Pozzo) al viale attuale dell'Istituto della Guardia di Finanza.

Tale realizzazione stradale è la necessaria premessa all'impianto del nuovo quartiere di espansione.

II - Interventi nel vecchio nucleo urbano -

Parallelamente alle suddette opere stradali di nuovo impianto sono da attuare alcuni essenziali interventi nel vecchio nucleo, che si riferiscono alle esigenze della circolazione degli autoveicoli e relativi parcheggi in funzione della principale fonte di vita della città, e cioè alla organizzazione turistico-religiosa e connessa assistenza ai pellegrini e malati.

a) Sistemazione e rettifiche in Via della Pescheria con la liberazione della fronte esterna nord-ovest del Palazzo Apostolico.

b) A parte la costruzione del terzo braccio di detto pa-

lazzo sulla Piazza della Madonna, sarà necessario effettuare la demolizione di alcune casette onde stabilire la circolazione da Via della Pescheria, suddetta, attraverso Via Traiano Boccalini, alla attuale Via Francesco Asdrubali che dovrebbe essere oggetto di una prima fase sistemativa, in attesa di più ampio intervento con la completa liberazione di quel tratto delle Mura Castellane. Questo primo intervento porterebbe alla possibilità di avvicinare al Santuario gli autoveicoli dei pellegrini malati avviandoli in uscita a Porta Marina ed ai parcheggi.

c) Sistemazione dei tre grandi parcheggi autoveicoli previsti dal piano.

d) Attuazione delle demolizioni per sistemare il viale attorno al Bastione ovest e nella Piazzetta Squarcia, nelle vicinanze dell'attuale Albergo Marchigiano.

e) Miglioramenti viari per l'accesso ed uscita nella Piazza del Crocifisso (Mercato).

III - Sistemazioni edilizie e connesse -

a) Sistemazioni varie inerenti la liberazione, e restauro delle Mura Castellane e della Torre civica.

b) Sistemazione ed ampliamento della Sede Comunale.

c) Costruzione del mercato coperto in Piazza del Crocifisso.

d) Attuazione di un moderno ampio Albergo diurno (o cosiddetta casa del pellegrini), per sopperire all'attuale gra-

vissima mancanza di ogni adeguata attrezzatura igienica e di assistenza.

IV - Impianti ed attrezzature di interesse collettivo -

a) Sistemazione e riordino delle vecchie fognature e costruzione moderna di parte della esistente rete con la formazione di un collettore generale adeguato anche agli sviluppi del nuovo centro residenziale.

b) Riordino della rete idrica e sua estensione graduale al nuovo quartiere.

c) Campo sportivo nella nuova ubicazione. (La sua realizzazione può essere facilitata dall'intervento e dalle provvidenze del CONI).

d) Impianto del centro - Stazione autocorriere.

e) Nuovi impianti nell'esistente Mattatoio.

f) Miglioramento dei vari servizi comunali e di assistenza sociale e sanitaria nelle Frazioni.

g) Miglioramento degli edifici scolastici meno efficienti e meno rispondenti alle norme igieniche e funzionali prescritte.

V - Edifici per abitazione -

E' questo un problema sempre presente e grave per cui ur-
ge un vasto programma per la fabbricazione di alloggi di tipo economico che, si affianchi all'attività della INA-CASA, purtroppo di entità molto modesta nel Comune.

Occorre stabilire un programma quinquennale d'intesa tra

il Ministero dei Lavori Pubblici, l'Istituto delle Case popolari e il Comune per la realizzazione nel quinquennio di un complesso non inferiore ai milleduecento vani d'abitazione distribuiti soprattutto nelle nuove zone d'espansione stabilite dal Piano.

o
o o

Dopo lo svolgimento del programma suesposto l'Amm.ne Comunale dovrà perseguire l'attuazione del Piano soprattutto nell'impianto del nuovo Centro con le strade di lottizzazione, dei giardini e con la realizzazione del Parco sotto l'ospedale, con l'adeguamento dell'attrezzatura scolastica e degli impianti pubblici.

Nello svolgimento del programma riteniamo convenga disciplinare l'iniziativa privata contenendola, per quanto possibile, in quei settori dove l'Amministrazione abbia predisposto le strade ed i servizi secondo un programma organico e graduale.

12. LE NORME URBANISTICO-EDILIZIE

L'allegato n° 19 del progetto di Piano comprende le prescri-
zioni e i chiarimenti generali per la interpretazione delle
norme stesse.

Tali norme che accompagnano il Piano sono essenziali e nel
lo stesso tempo schematiche dovendo servire di base, entro i
limiti tracciati dal Piano generale, per la regolamentazione
edilizia particolareggiata da redigere a suo tempo, in "se-
parata sede".

Nello stabilire le norme abbiamo creduto opportuno adottare
il criterio di una notevole libertà nel dimensionamento delle
costruzioni nei limiti però stabiliti dalla densità di fab-
bricazione (rapporto tra volume costruito e superficie del-
l'area a disposizione).

Le norme, per ragioni di pratica applicazione indicano una
densità riferita all'area effettiva pertinente al lotto fab-
bricabile in metri cubi per metro quadrato.

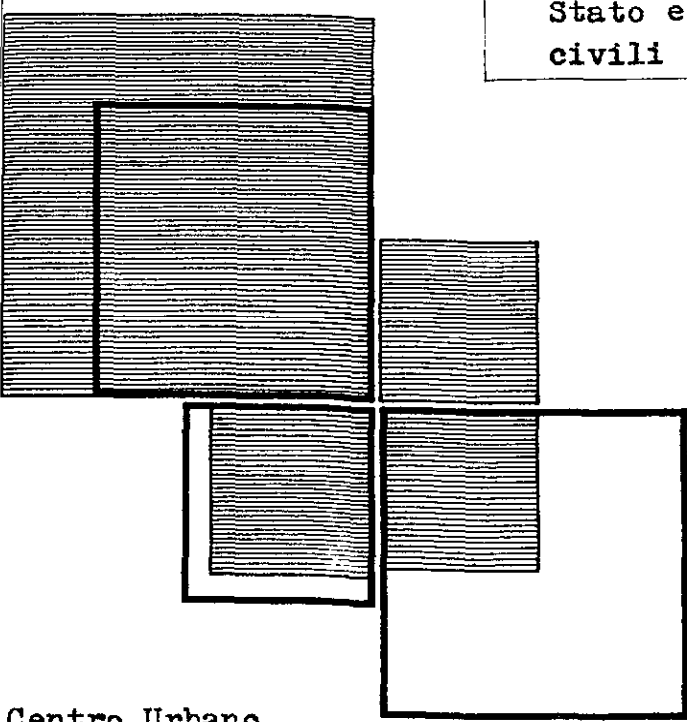
Nella "zonizzazione" abbiamo una densità per ettaro, più
bassa in quanto trattandosi di dato schiettamente urbanisti-
co, abbiamo ritenuto riferire la densità edilizia di zona al
l'area edificabile più una percentuale di area pubblica in-
fluente. Pertanto l'indice di fabbricabilità dell'area ef-
fettivamente fabbricabile (ed è questo il "dato" che serve
al pubblico) netta da strade, piazze ecc., è maggiore, in
linea generale, di una percentuale che oscilla dal 20 al 30%.

Le norme-base indicate sono ovvie e chiedono ulteriore il lustrazione: soltanto vogliamo chiarire le ragioni della zona estensiva 3[^] per costruzioni isolate su lotti di area con sentiti con un minimo di soli mq. 300. Nel Comune di Loreto, come in molti piccoli centri italiani e in special modo nel le Marche, anche la parte meno abbiente della popolazione - operai, impiegati e piccoli esercenti - non appena accumulato qualche risparmio, aspira a costruirsi la propria abitazione, singola, sia pure di 3 camere, a piano terreno e di preferenza isolata con area a sè stante.

Con le limitate disponibilità di questa parte della popola zione di cui occorre non ostacolare questa lodevole tendenza al risparmio, è indispensabile **creare** la possibilità di costruire su lotti ridotti ad un minimo **'ancora'** funzionale e tollerabile.

Riteniamo che prevedere, e disciplinare pertanto nella for ma e nella posizione, questa forma di edilizia, sia necessaria regola di un Piano come quello in oggetto e che si possano ottenere (nel nostro caso soprattutto nella **Frazione** di Villa Musone) nella inquadratura del tessuto urbani dei nuclei di edilizia minore e modestissima urbanisticamente e socialmente accettabili.

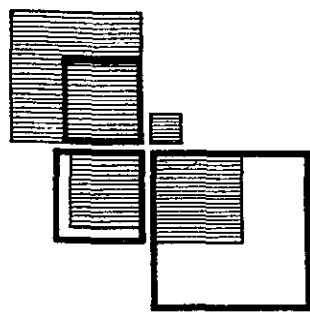
Stato e consistenza delle abitazioni civili e rurali.



Centro Urbano



V. Costantina



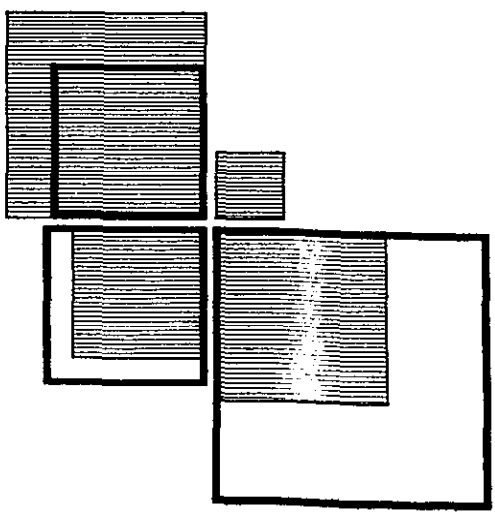
Villa Musone




Costabianca




Stazione



LEGENDA

 stanze

 abitanti





1 abit. = 1mmq.

1 stanza = 1mmq.

	STATO	2	1	Abitaz.	Stanze	Abitant.
		3	4			
Centro Urbano	1-Inabitate			32	463	=
	2-Occupate			515	2448	1486
	3-Affollate			170	449	636
	4-Sopraff.			239	444	1682
V. Costantina	1-Inabitate			2	3	=
	2-Occupate			37	188	122
	3-Affollate			19	51	87
	4-Sopraff.			18	36	97
Villa Musone	1-Inabitate			2	16	=
	2-Occupate			72	318	210
	3-Affollate			35	105	142
	4-Sopraff.			67	144	439
Stazione	1-Inabitate			=	=	=
	2-Occupate			12	74	58
	3-Affollate			5	18	23
	4-Sopraff.			5	11	35
Costabianca	1-Inabitate			=	=	=
	2-Occupate			12	51	33
	3-Affollate			10	36	45
	4-Sopraff.			12	26	76
Case sparse	1-Inabitate			8	80	=
	2-Occupate			132	703	429
	3-Affollate			79	316	457

Fabbisogno di vani.

1 vano = 1 mq. 1 abit. = 1 mq.

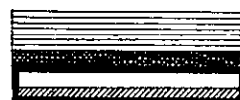
-  Vani esistenti
-  Vani occorrenti alla popolazione con A- coefficiente di affollamento = 1
-  Vani occorrenti in previsione B- incremento popolaz. prossimi 30anni
-  N° delle abitazioni



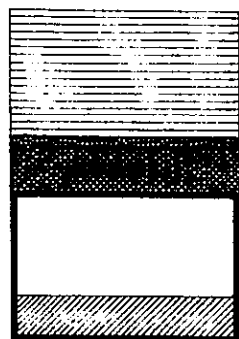
Centro Urbano



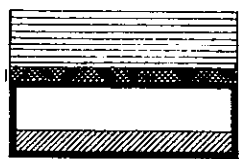
Costabianca



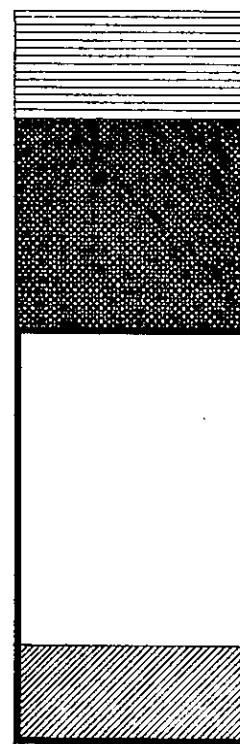
Stazione



Villa Musone



V. Costantina



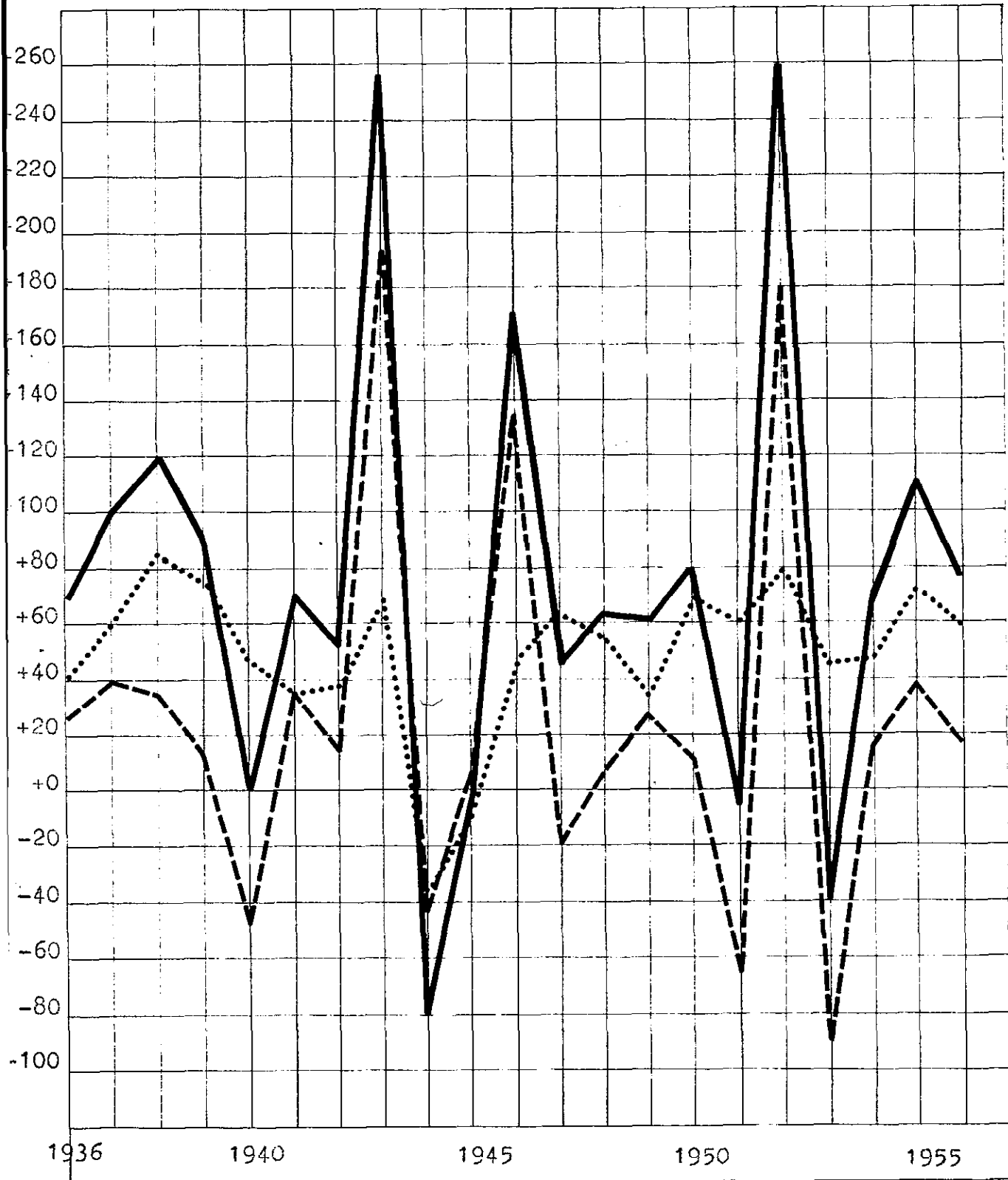
Agglomerati case sparse

LOCALITA'	Vani esist.	Affol. =1. A	Increm. B	Totale A + B
Centro Urbano	1.504	613	1.200	2.103
Villa Costantina	273	10	107	107
Villa Musone	583	240	200	723
Stazione	103	10	105	107
Costabianca	117	41	62	103
Agglomerati e case	1.626	640	624	1.264

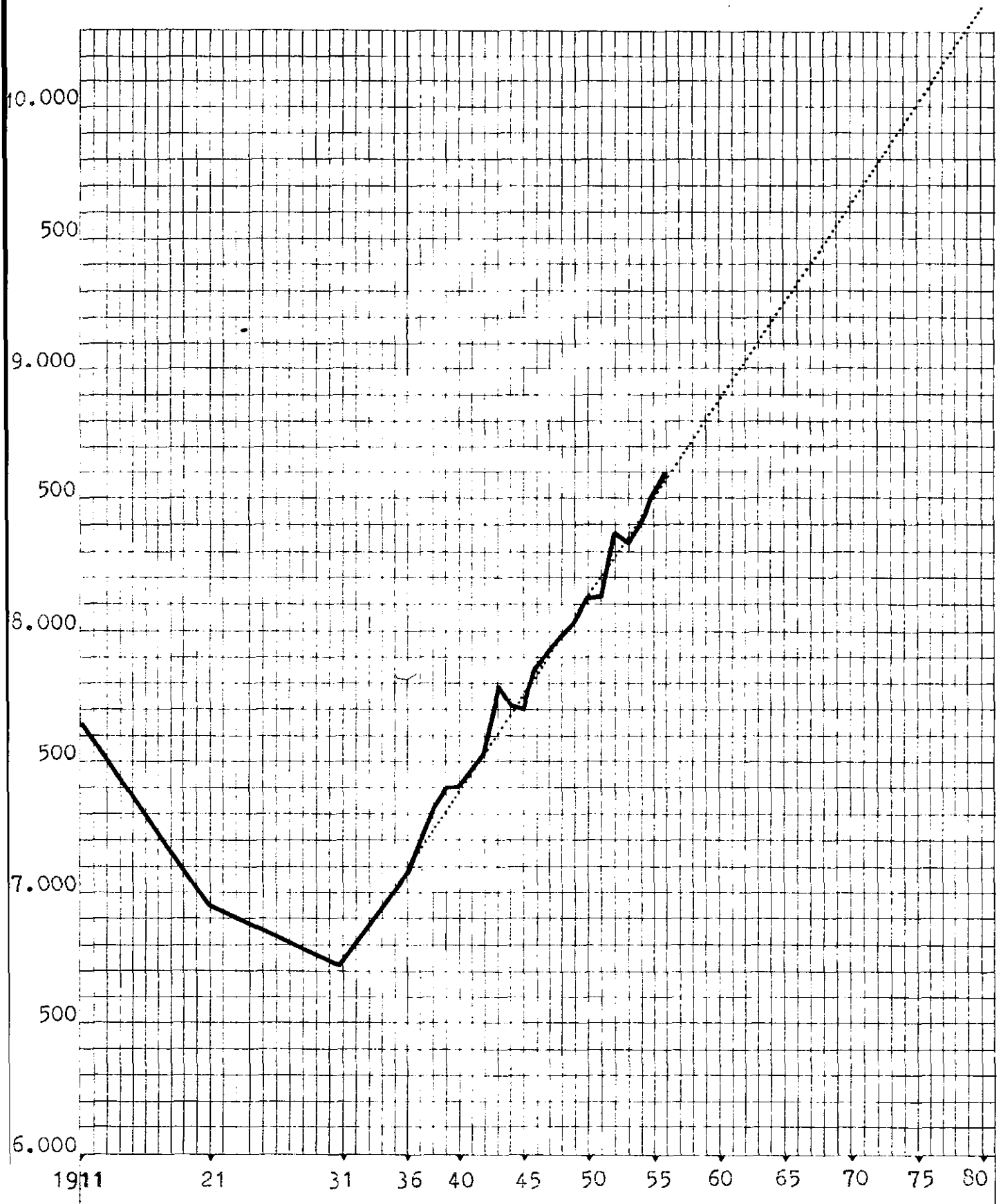
COMUNE DI LORETO

Movimento demografico naturale e migratorio (saldi annuali).

34

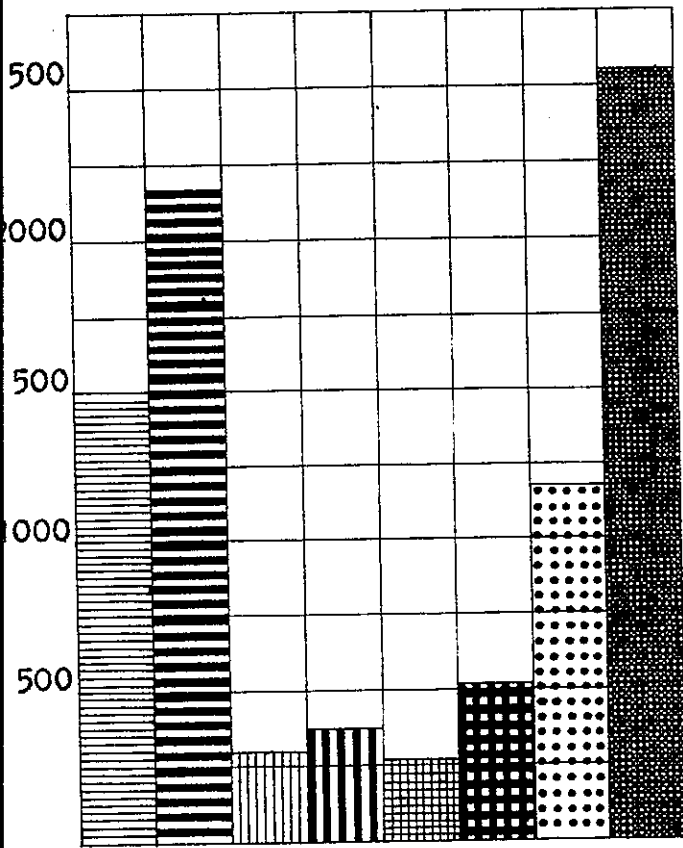


Anni	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
incremento naturale	+41	+60	+85	+76	+47	+35	+37	+66	-37	-11	+45	+64	+55	+33	+68	+59	+79	+45	+48	+73	+59
incremento sociale -----	+27	+40	+35	+13	-49	+36	+14	+194	-43	+4	+127	-20	+7	+27	+12	-65	+181	-85	+19	+39	+17
incremento	68	00	20	89	-2	71	51	60	80	-7	72	44	62	60	80	-6	60	40	67	12	76



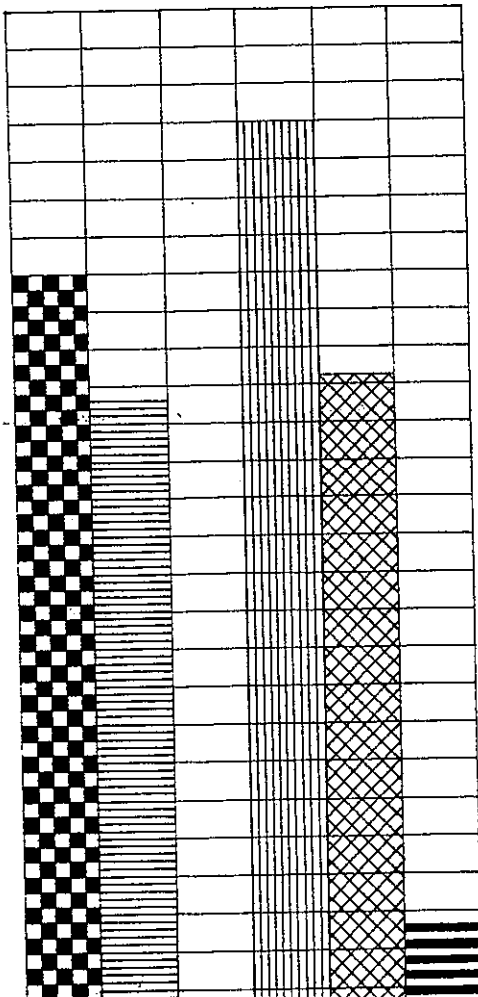
Anni	97 821	33 901	33 911	59 921	86 931	91 936	97 937	17 938	06 939	04 940	75 941	96 942	86 943	06 944	90 945	71 946	15 947	77 948	37 949	17 950	11 951	71 952	31 953	98 954	10 955	89 956
Variazione della	97	33	33	59	86	91	97	17	06	04	75	96	86	06	90	71	15	77	37	17	11	71	31	98	10	89

Composizione della popolazione secondo la professione e lo stato civile.



n° 250 addetti

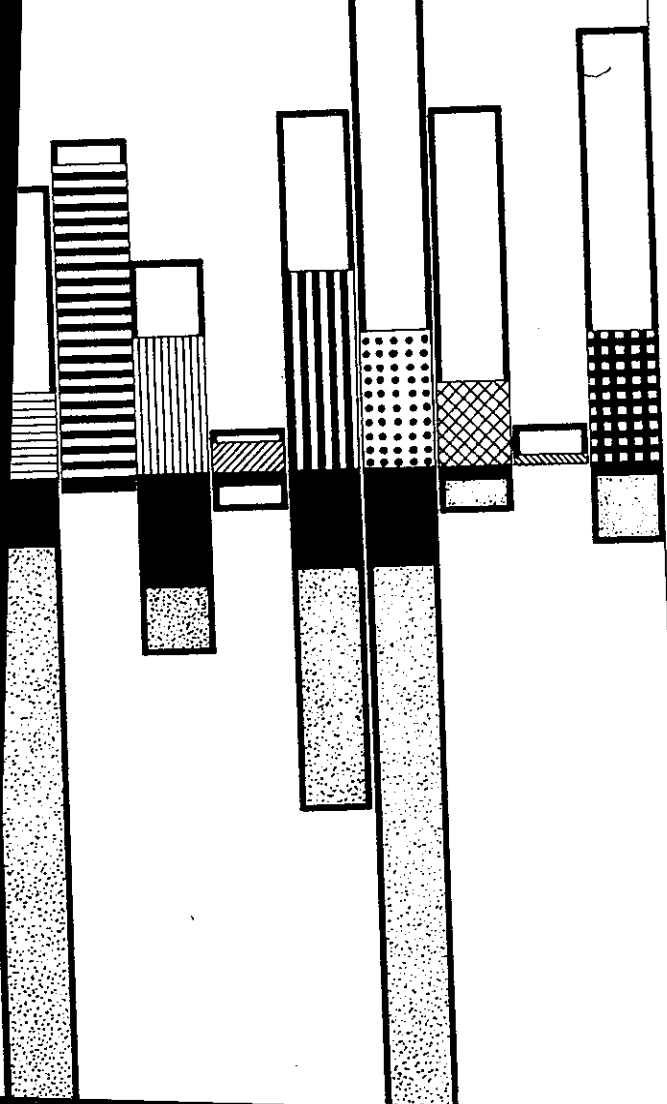
	Agricoltura	1.414
	Industria	2.147
	Commercio-Turismo	295
	Amm. Pubbl. Credito Liberi profess. sti	338
	Artigiani	274
	Religiosi	508
	Economia domestica	1.168
	Inattivi	2.529
TOTALE		8.671



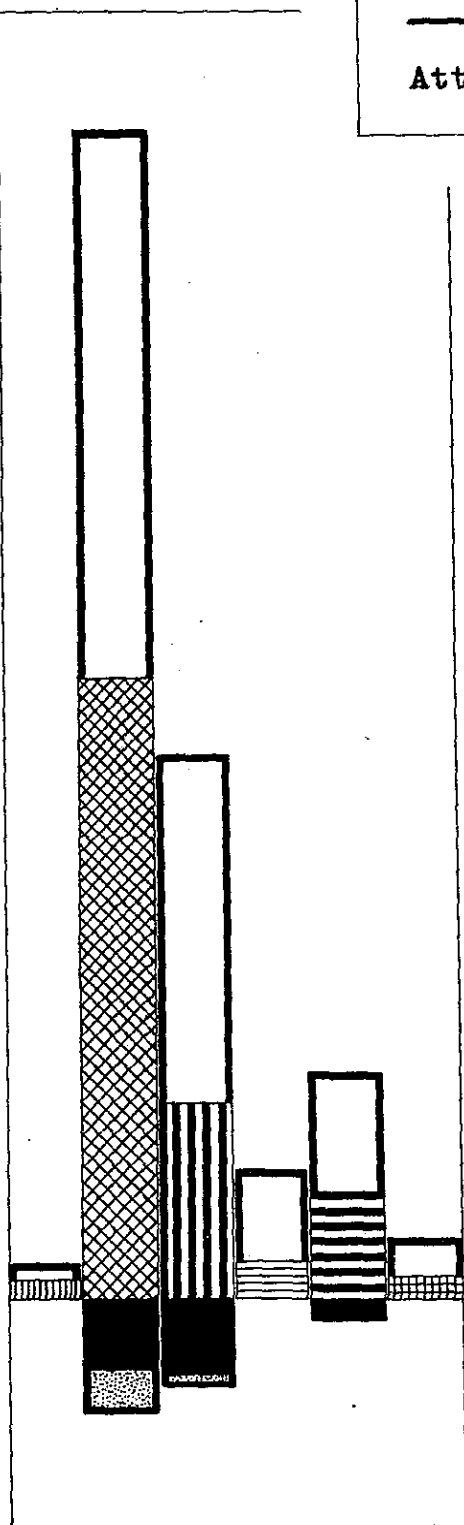
n° 100 addetti










	Celibi	2.115
	Coniugati	1.776
	Vedovi	91
	Nubili	2.506
	Coniugate	1.813
	Vedove	370

-  Esercizi alimentari
-  " tessili
-  " legno
-  " poligrafiche
foto-fono-cine
-  " meccanica
-  " varie e tipiche
-  " edili
-  " energia elettrica
acqua - gas
-  " trasporti
-  N° addetti
-  N° ditte con impianto f.m.
-  N° degli HP di f.m.

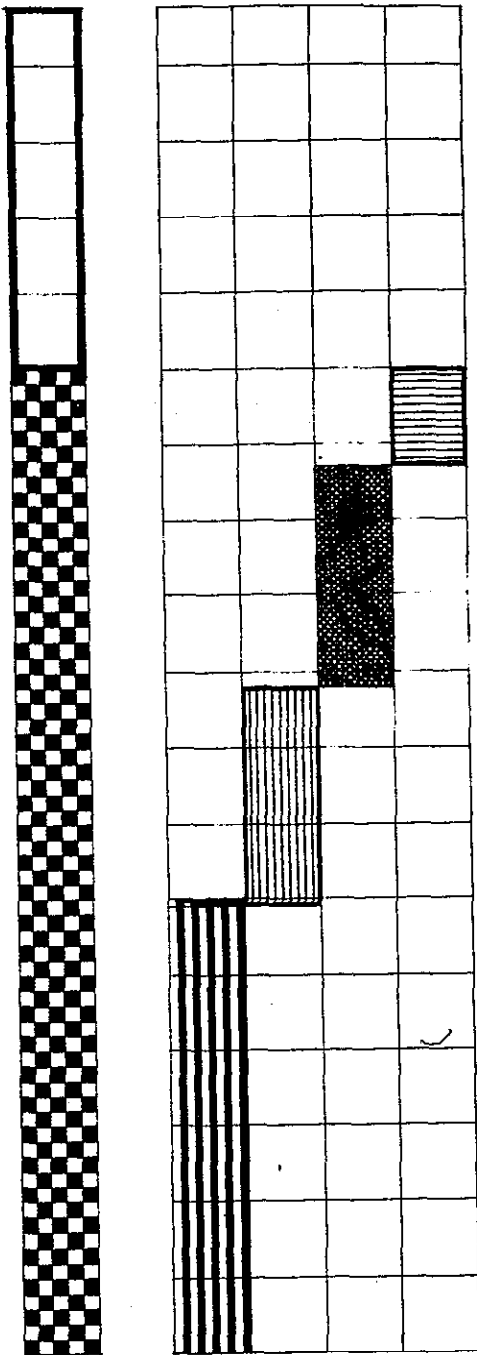


Tip. Industrie	Ditte	Addetti	Ditte con HP	HP.
Alimentari	=	38	9	99
Tessili	41	43	4	4
Legno	18	28	15	24
Poligrafiche	4	5	1	5
Meccanica	26	47	13	45
V. Tipiche	12	214	13	166
Edili	11	47	2	6
Luce Acqua Gas	1	5	=	=
Trasporti	17	57	1	11
TOTALE	130	484	58	360



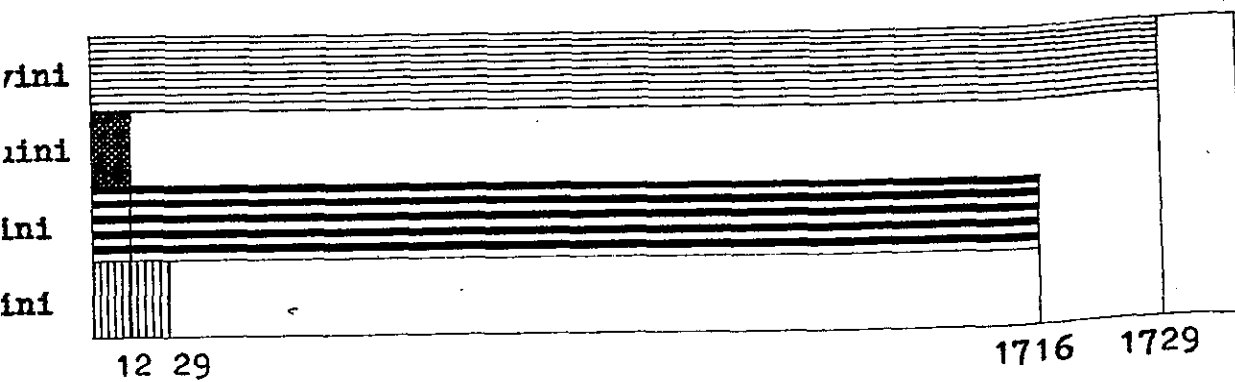
-  Commercio all'ingrosso
-  Commercio al minuto
-  Alberghi e pubbl. esercizi
-  Credito e Assicurazioni
-  Servizi vari
-  Pubblica amministrazione
-  N° degli addetti
-  N° ditte con impianto f.m.
-  N° degli HP di f.m.

TIPO	Eser.zi	Addetti	Eser.zi con HP	N° HP
Comm.all'ingrosso	2	2	=	=
Comm.al minuto	92	154	9	15
Alberghi e pubbl. esercizi	26	72	10	11
Credito e Assicur.	5	17	=	=
Servizi vari	14	30	2	=
Pubbl.amministr.ne	3	8	=	=
TOTALE	142	283	21	26






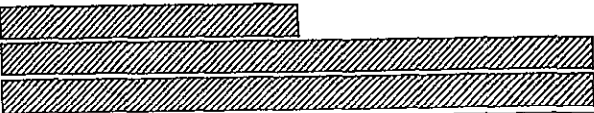

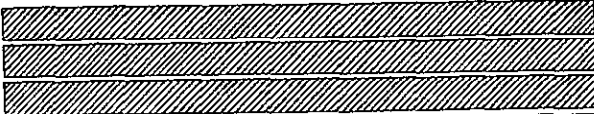

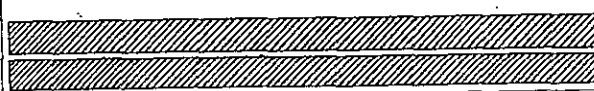



□ n° 100 ha.

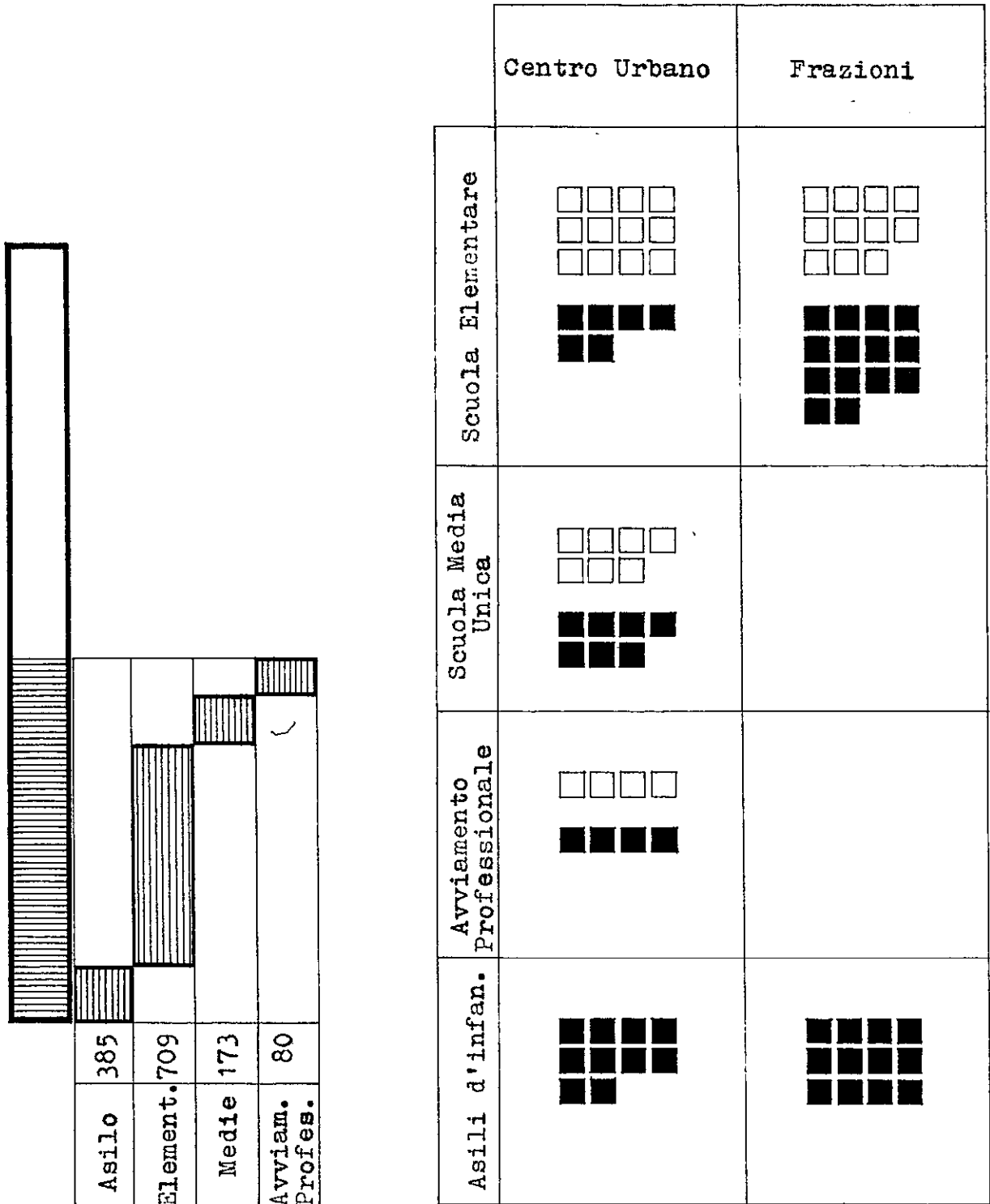
Superf. totale terr. com. le		<u>1780ha</u>
□	Superf. improduttiva	<u><u>474ha</u></u>
▣	Superf. produttiva	<u><u>1306ha</u></u>
▤	Grano	ha 587,70
▥	Prati	ha 293,85
▦	Sarchiate	ha 293,85
▧	Colture legnose specializzate	ha 130,60
TOTALE		ha 1306,00



Intensità media del traffico stradale.






Tipo di veicolo	In transito		In sosta	
Autocarri con rimorchio	13			
Autocarri senza rimorchio	192			
Autobus di linea	194			
Torpedoni	83		112	
Automobili	2775		464	
Moto-scooter	3608		137	
Cicli	1930			
Carri a trazione	45			

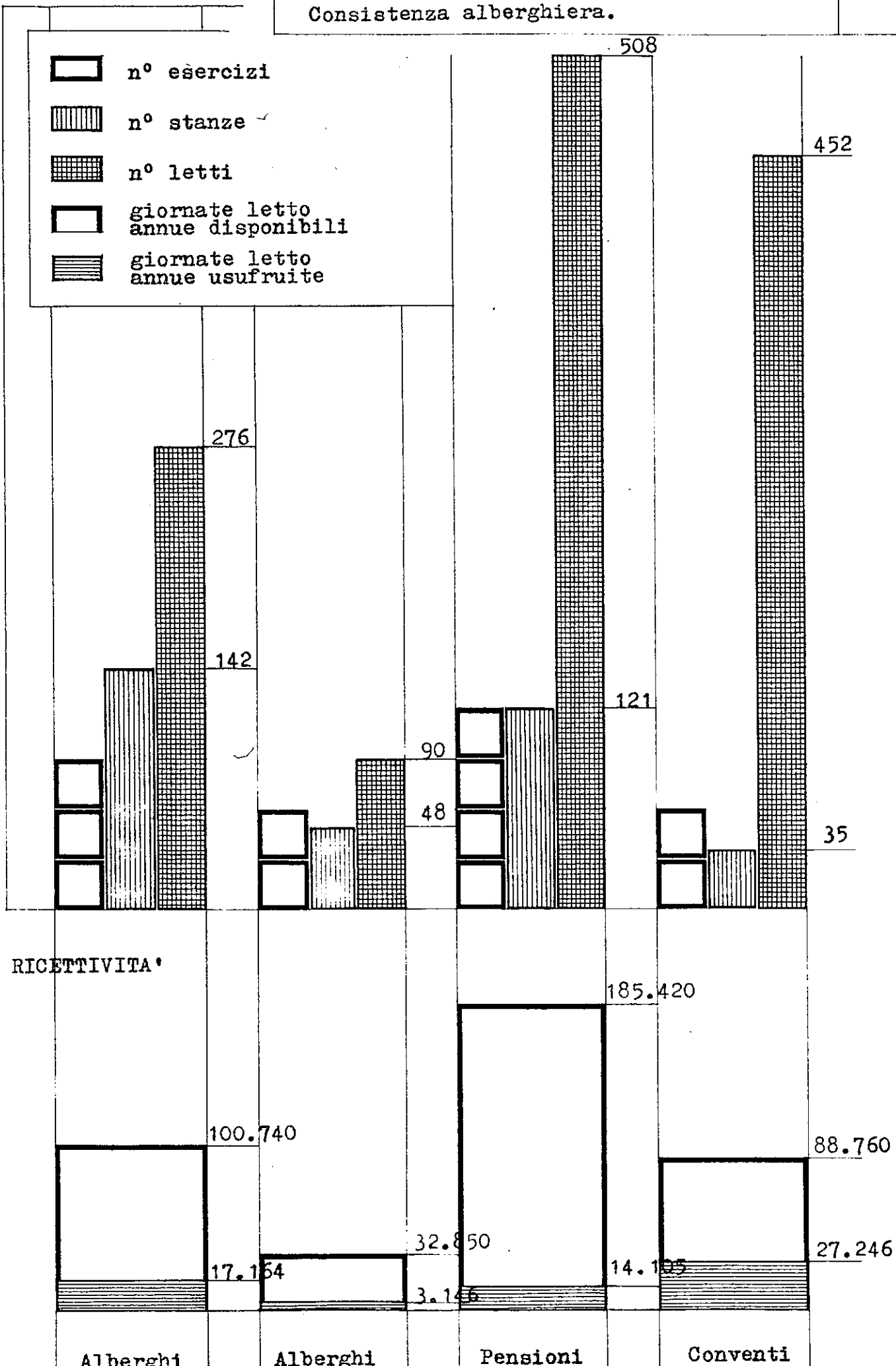
Popolazione scolastica.
Fabbisogno aule.



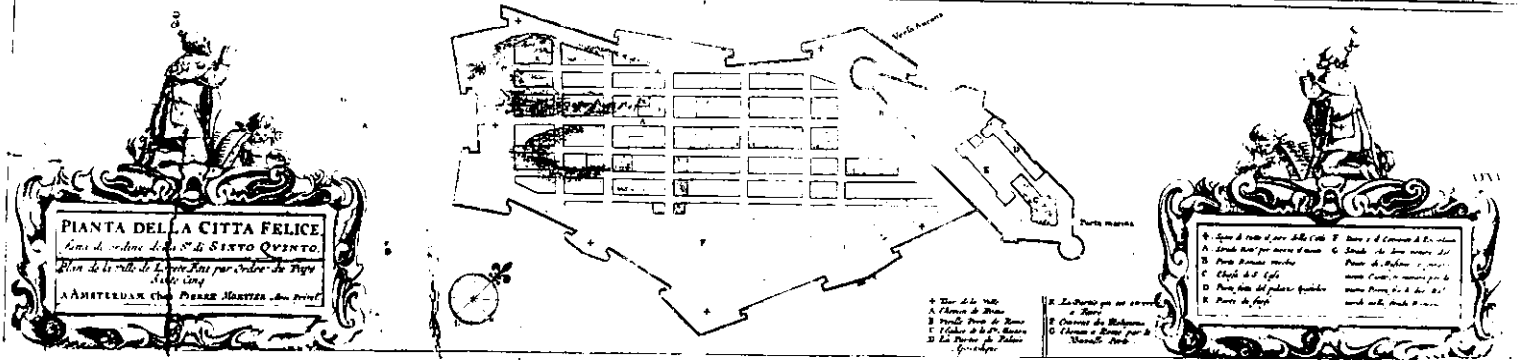
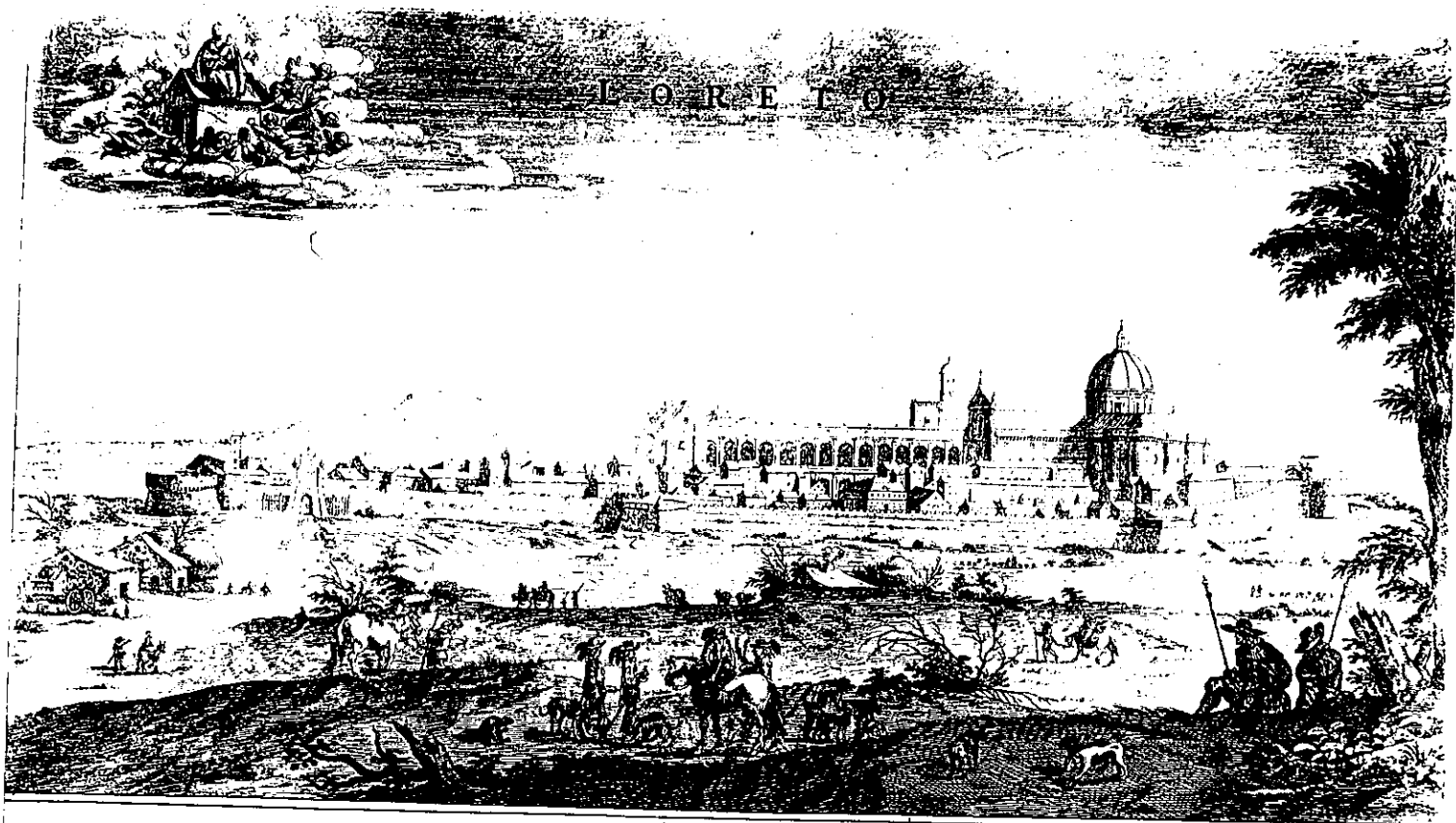
- Pop.inattiva
- Aule esistenti
- Pop.scolastica
- Aule occorrenti per tener conto dell'incremento della popolazione e per raggiungere il rapporto

Servizi per la vita associata.
Consistenza alberghiera.

-  n° esercizi
-  n° stanze
-  n° letti
-  giornate letto annue disponibili
-  giornate letto annue usufruite



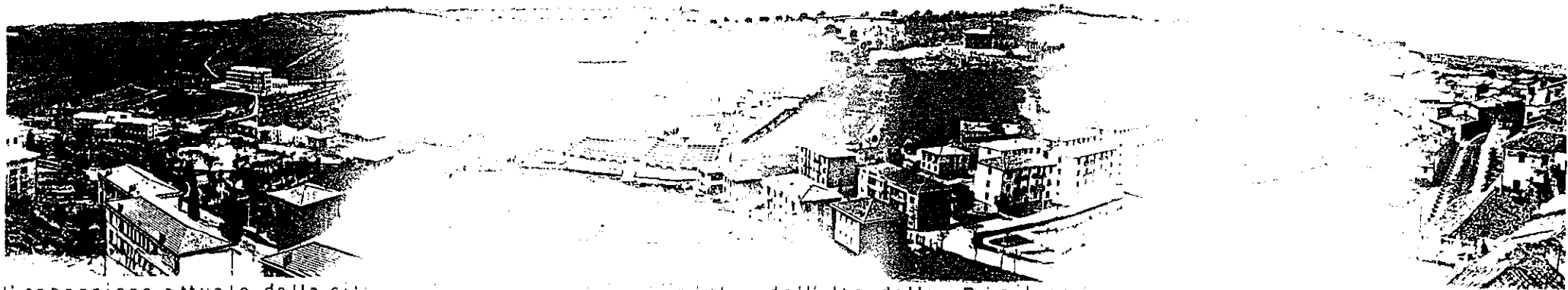
Stampa riprodotte Loreto al tempo di Sisto V
 e il piano regolatore studiato per il pontefice



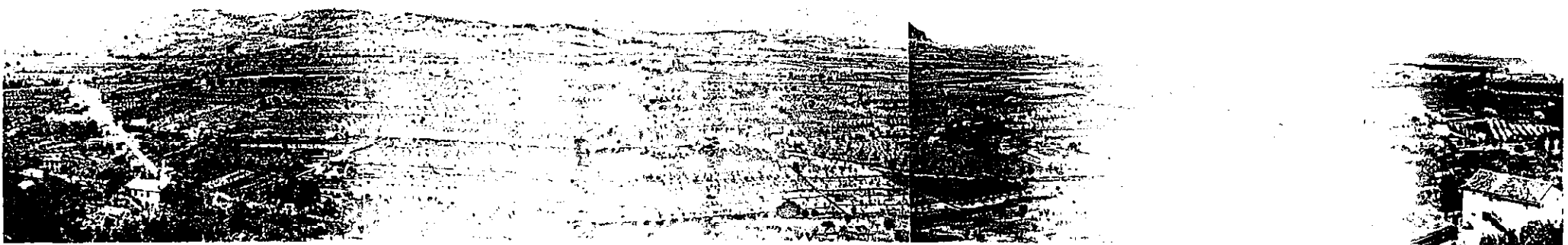


Veduta dal versante Nord di Loreto dalla S. Statale Adriatica
e dalla valle del Musone.





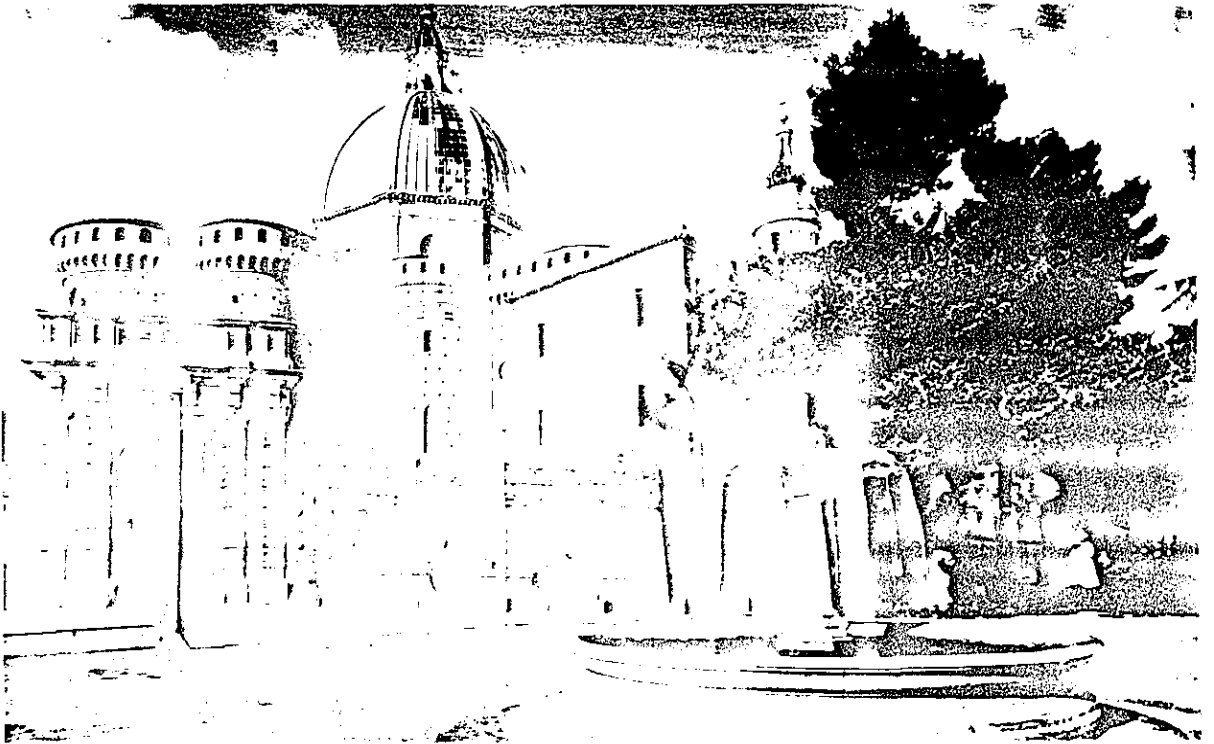
L'espansione attuale della città è stata determinata dall'alto della Basilica



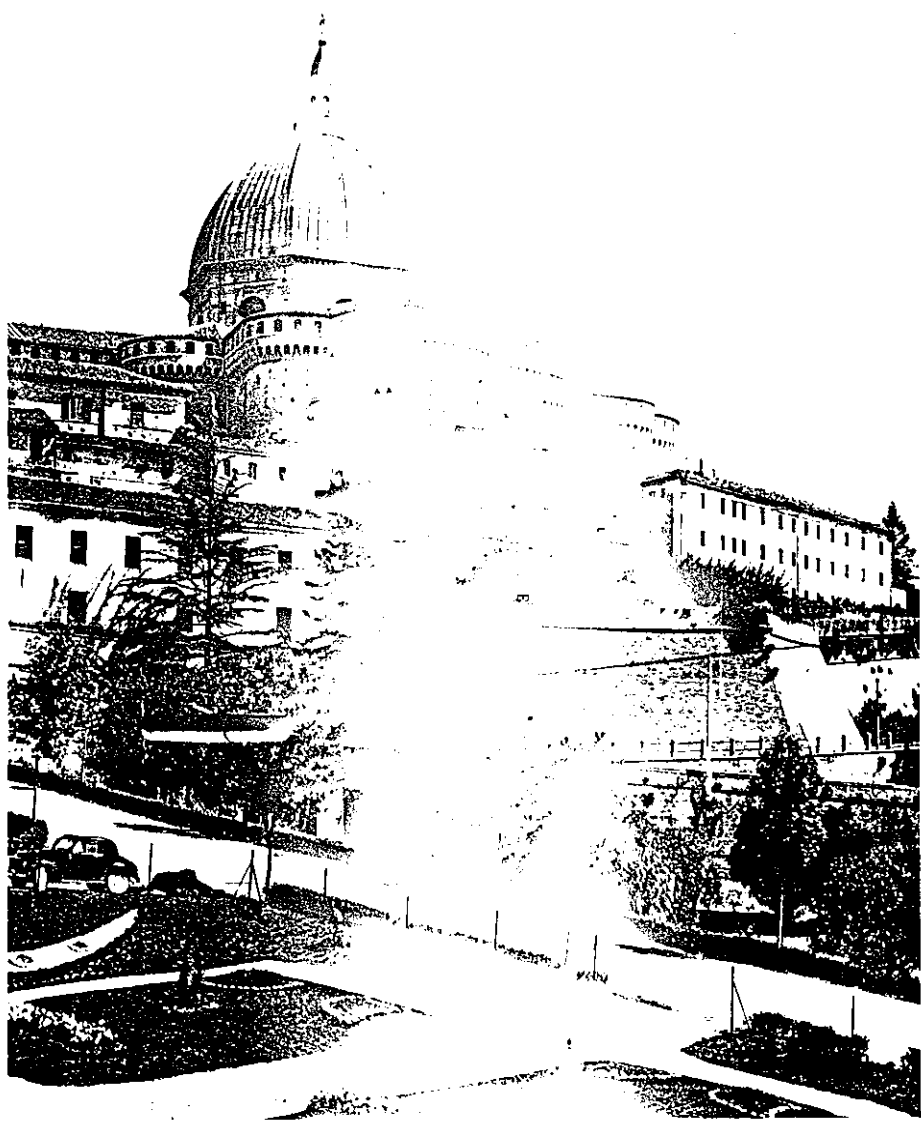
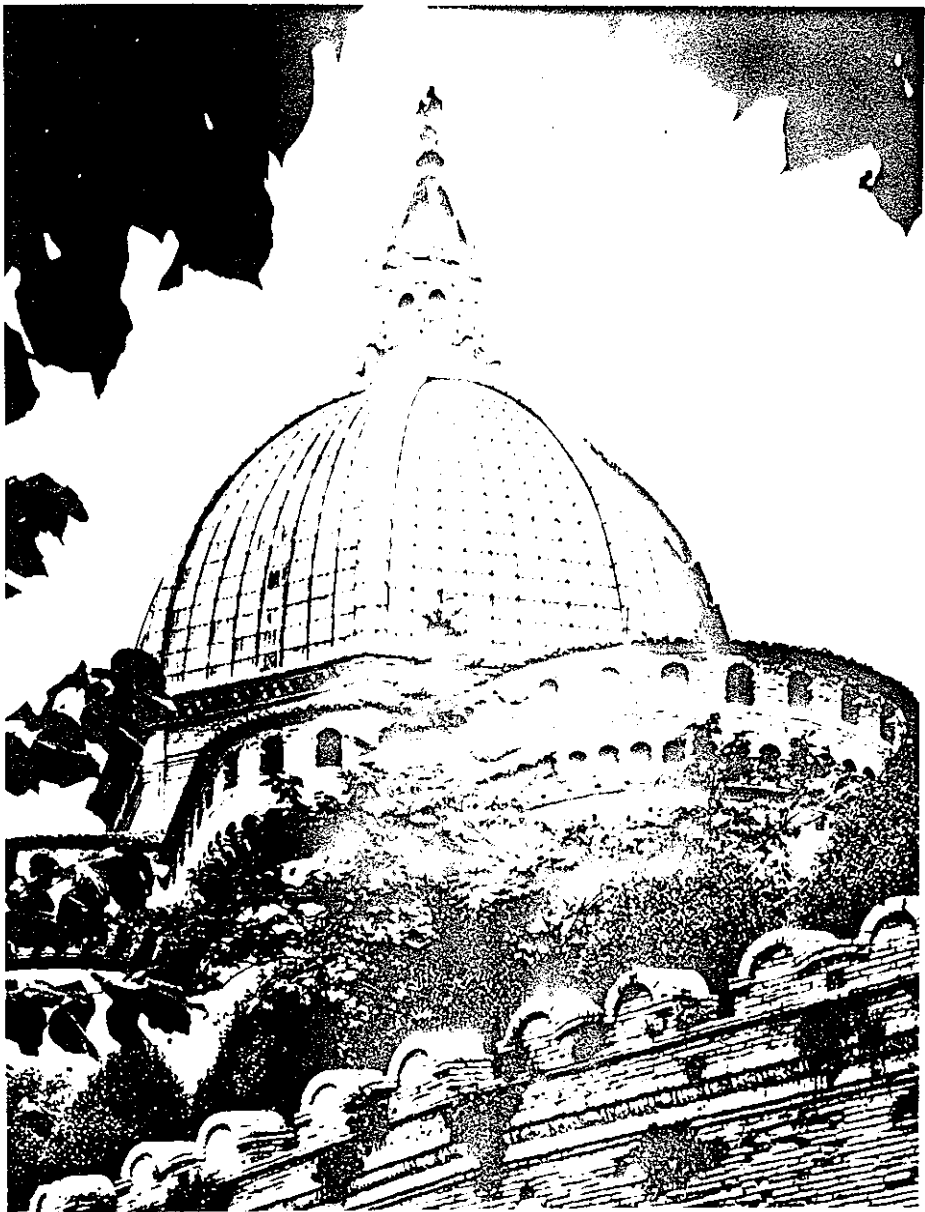
Veduta del versante Nord con in fondo a destra il mare adriatico e il monte Conero
A sinistra la frazione di villa Musone

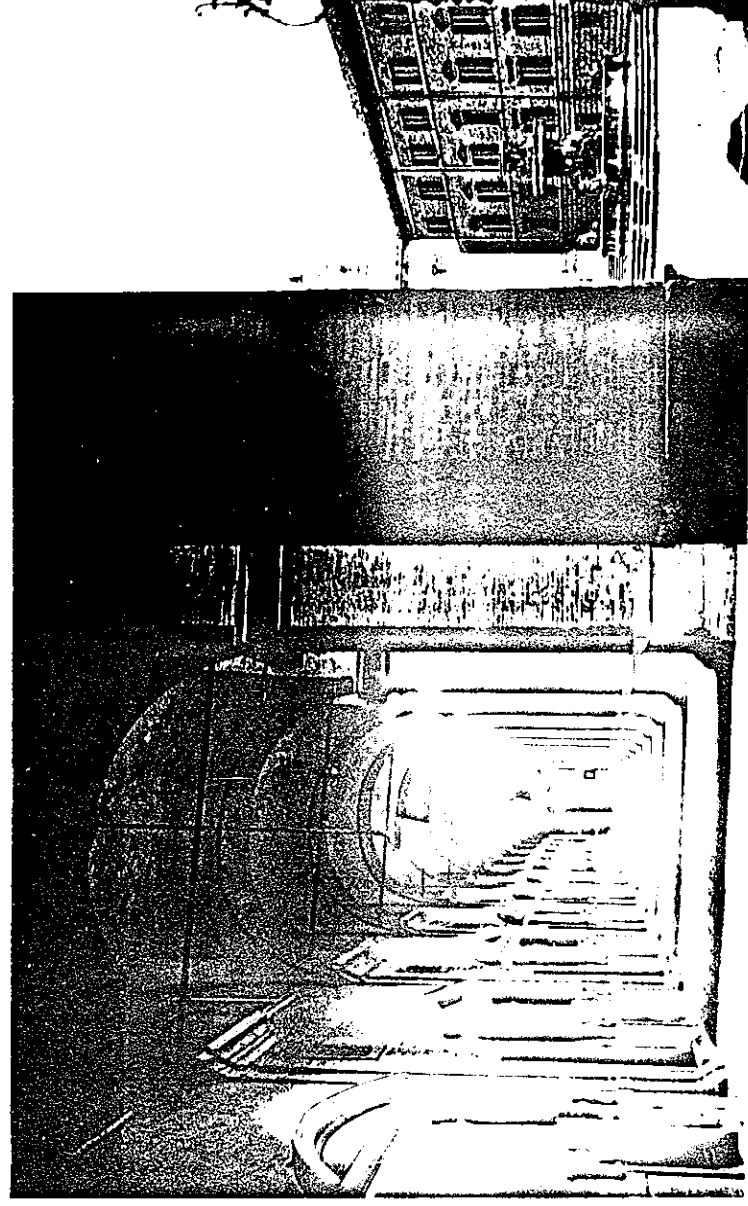
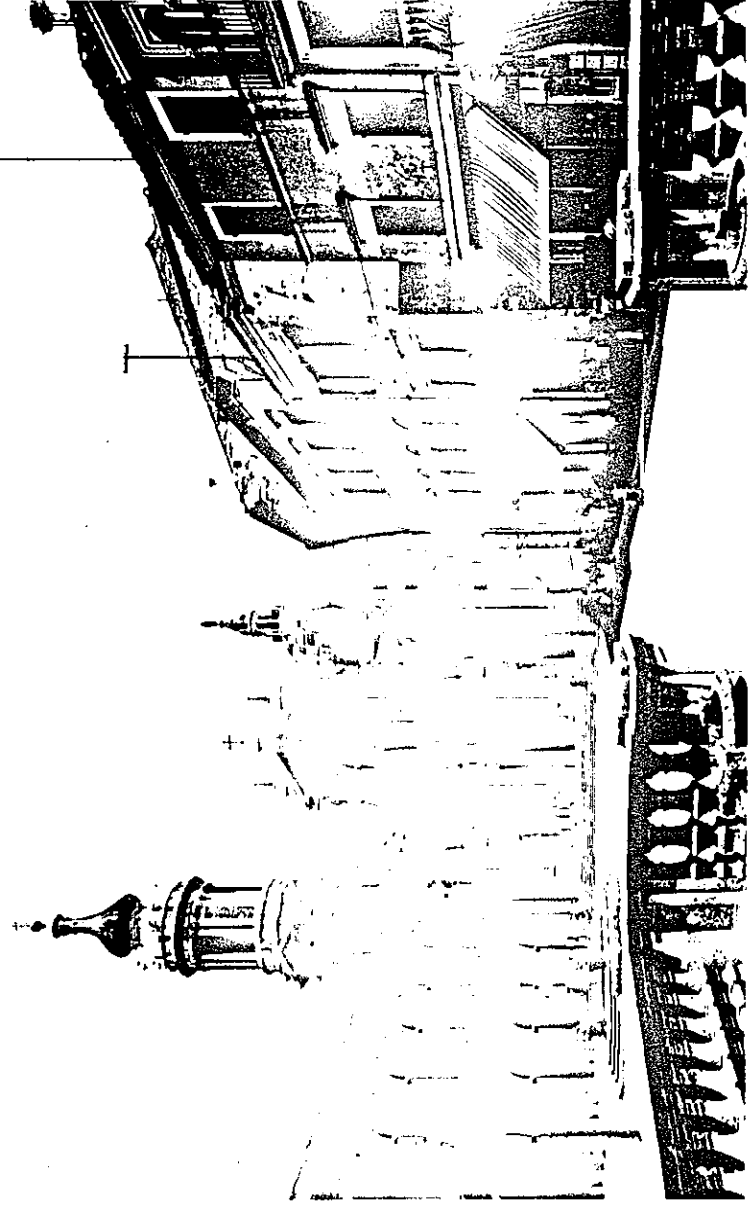


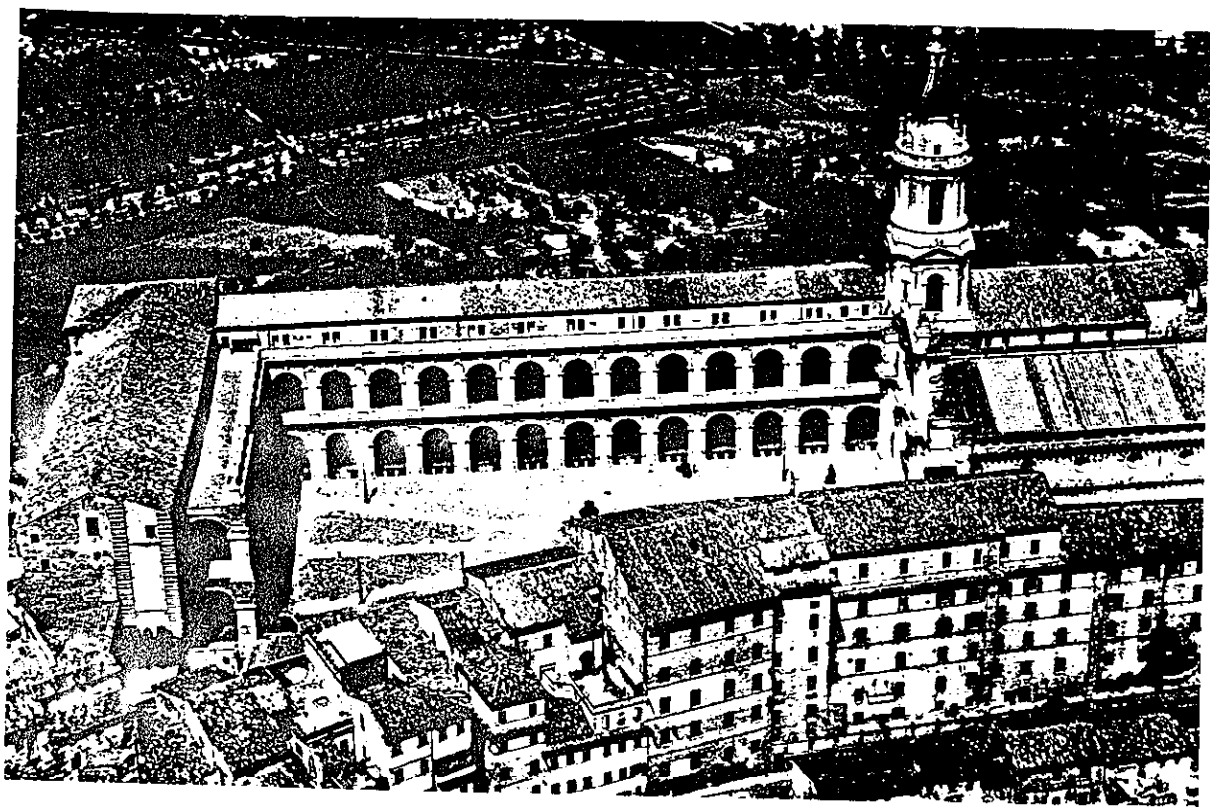
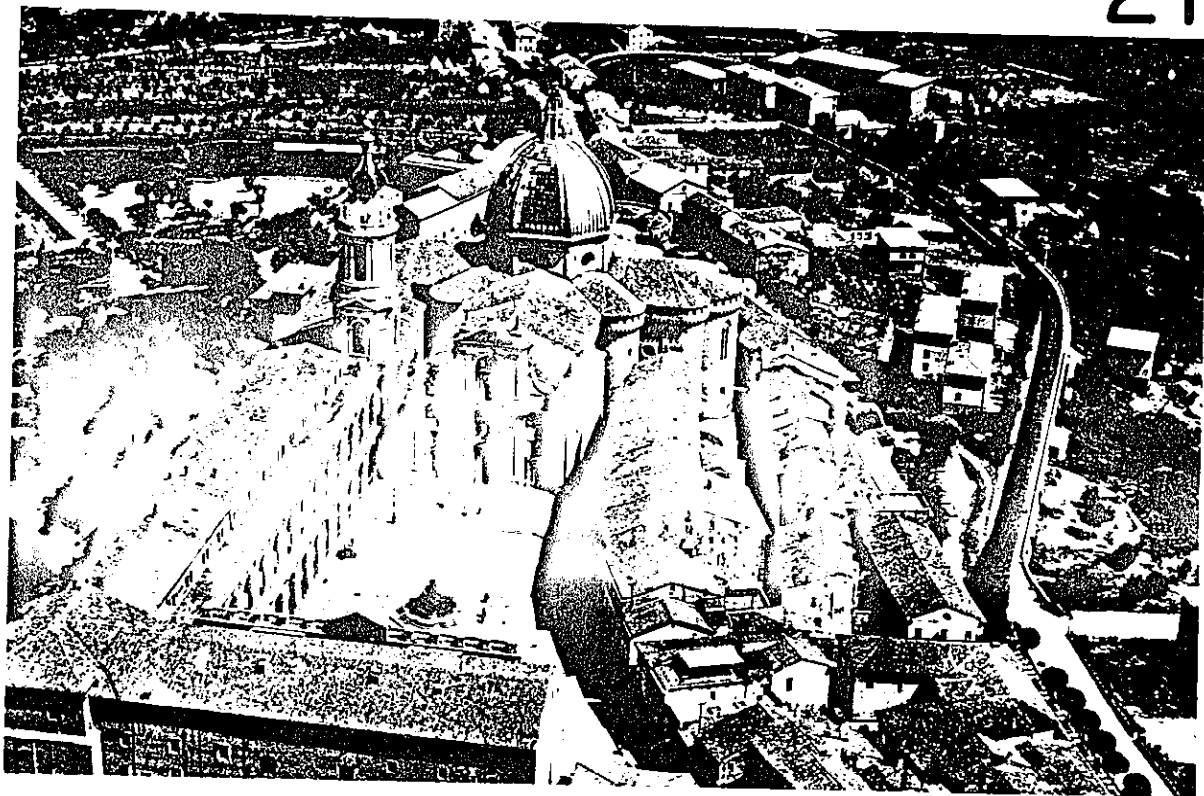
Veduta del versante Sud di Loreto con la piu recente espansione edilizia

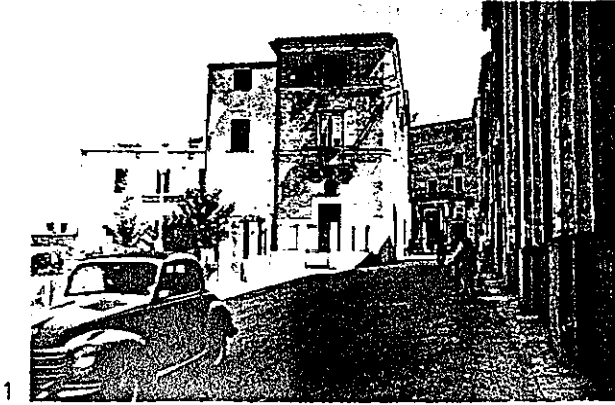


Veduta di Loreto dalla S. Statale Adriatica venendo da Porto Recanati





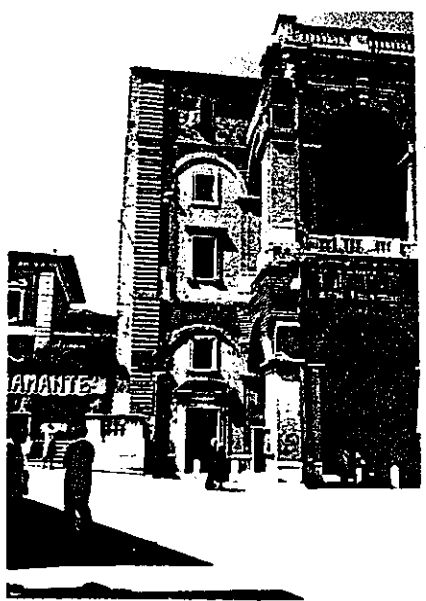




1



2



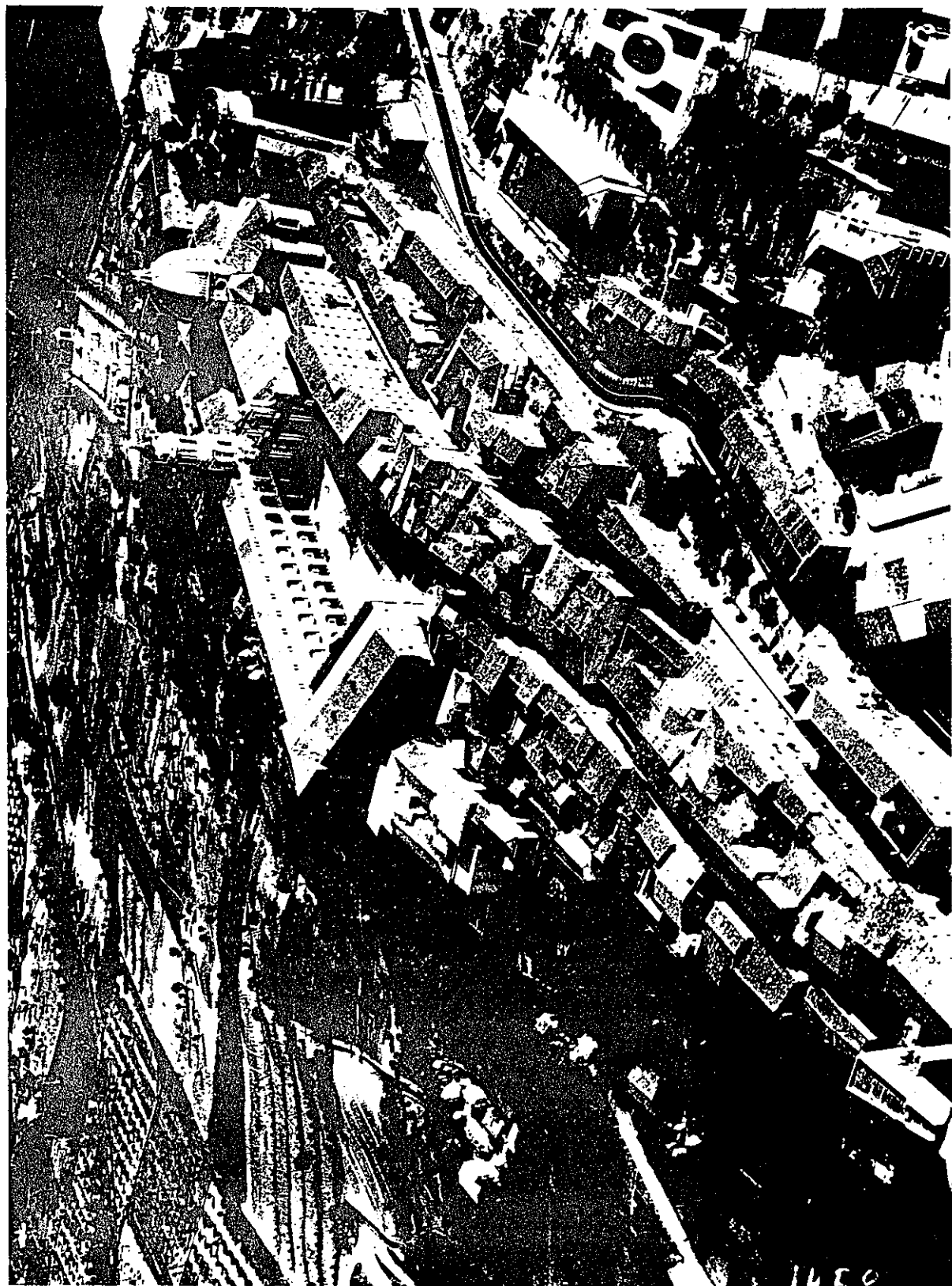
3



4

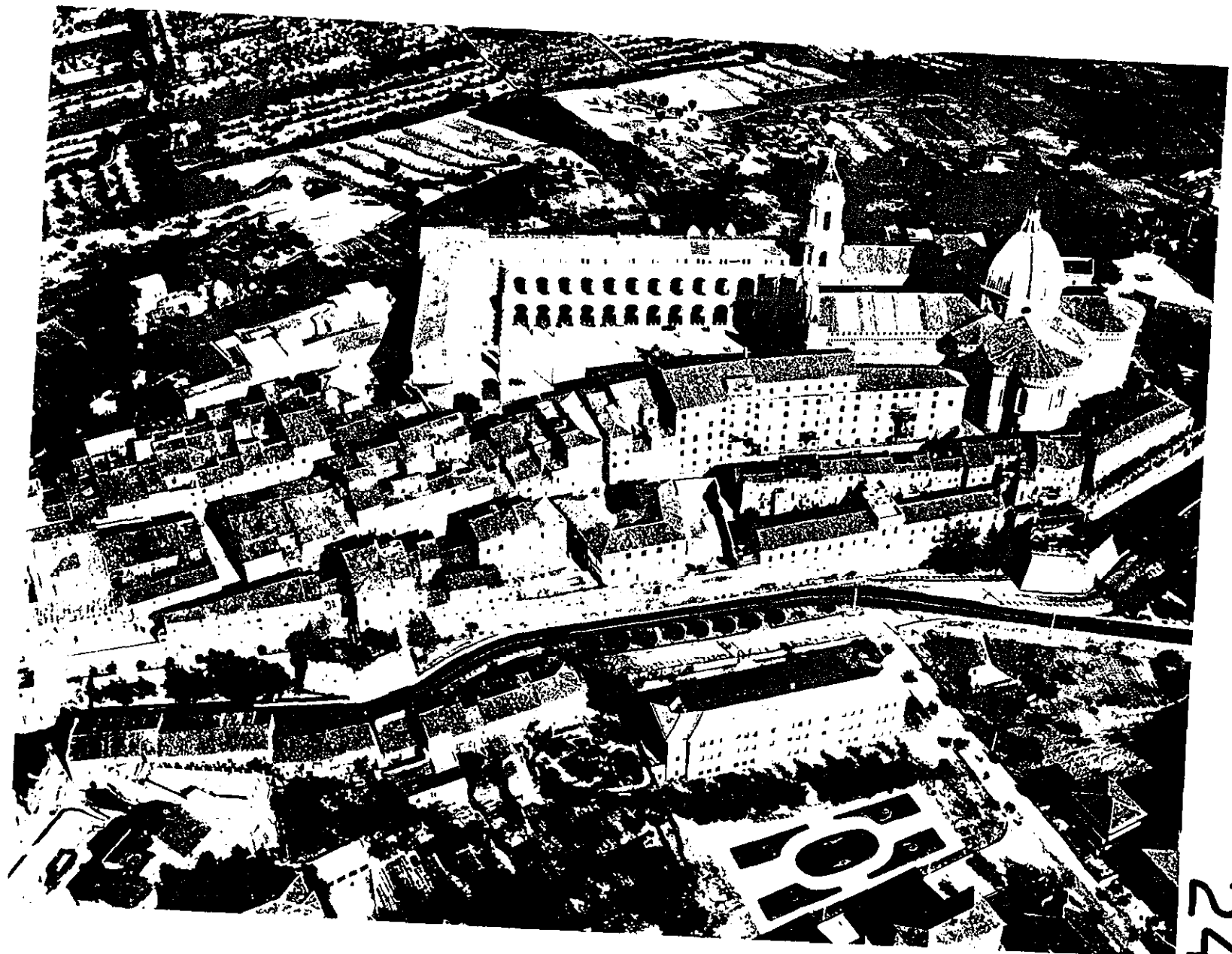
1-2 Via della Pescheria e in fondo il palazzo Apostolico con l'ingresso carrabile alla piazza della Madonna

3-4 Particolare- nella piazza della Madonna- dell'interruzione del palazzo Apostolico incompiuto



Veduta aerea del Santuario e del nucleo
contro le mura castellane

Veduta aerea del Santuario e nucleo circostante





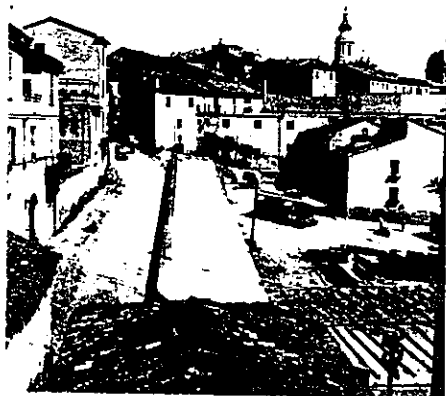
Veduta aerea del Santuario e del nucleo nelle mura castellane
In primo piano la recente espansione edilizia



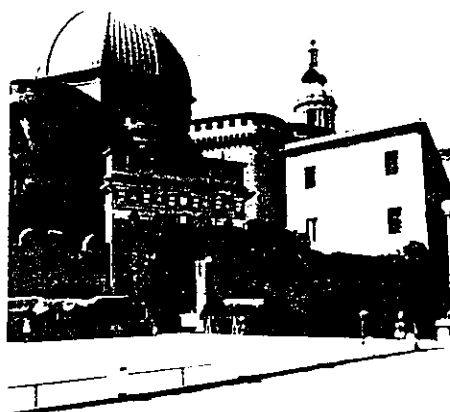
2



3



4



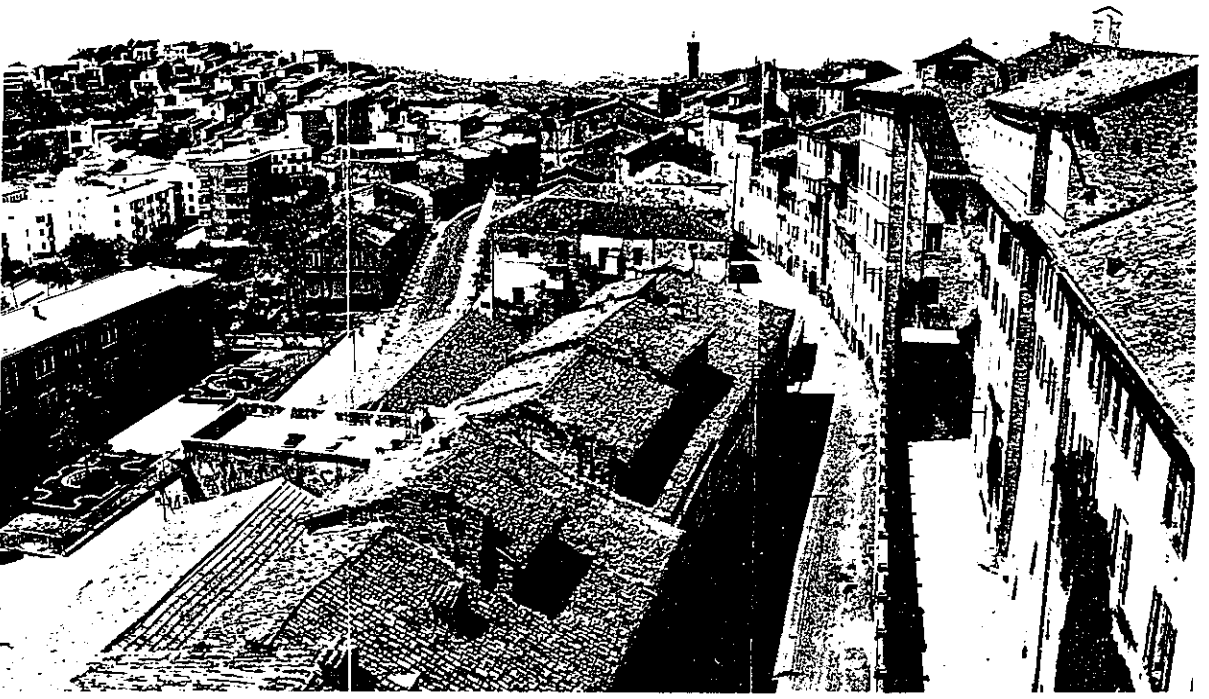
5

1 Via Branconi sede della S. Statale 77

2 Le scalette in fondo a Via del Pozzo

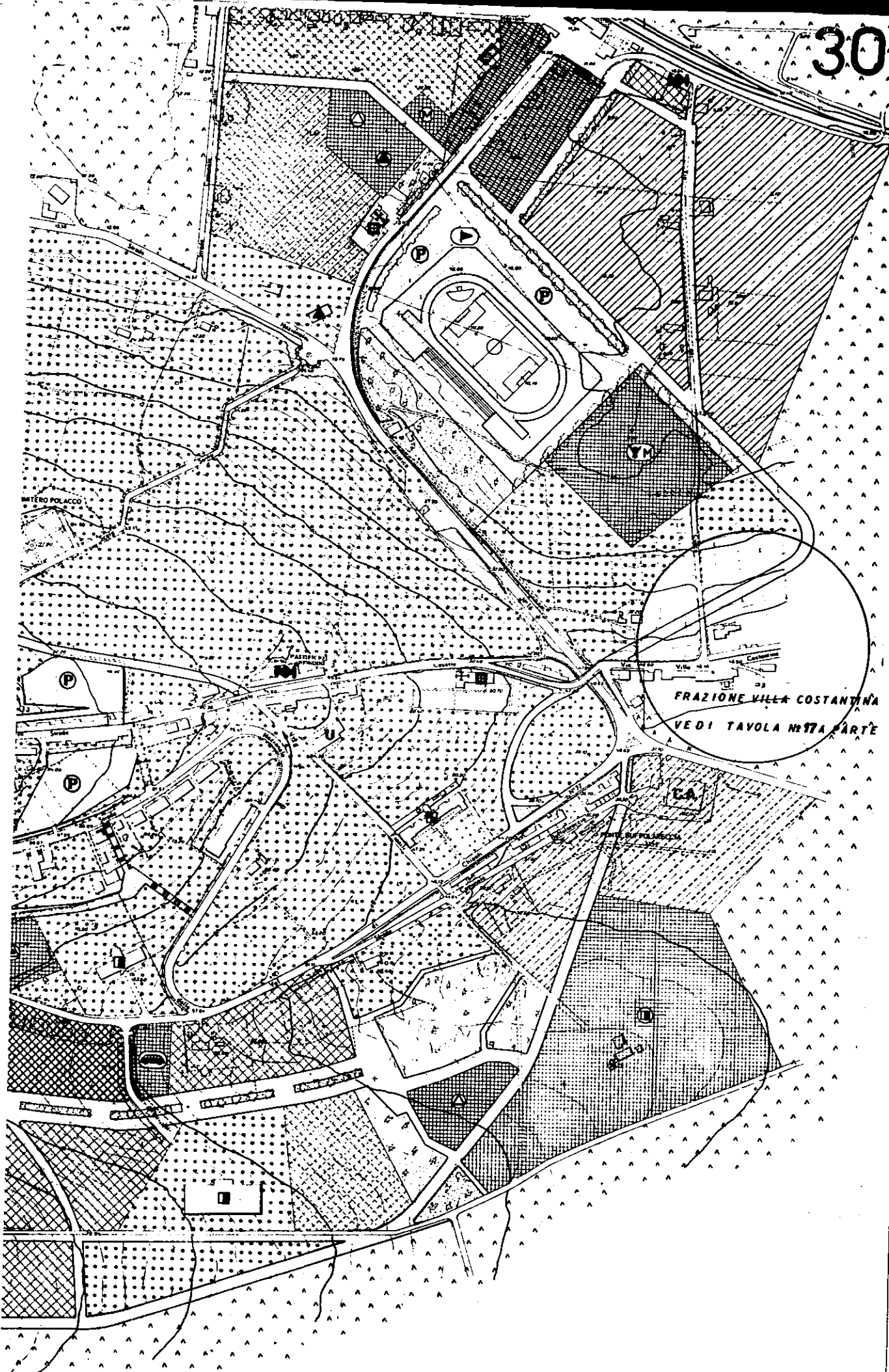
3-4 Aspetti della vecchia edilizia urbana

5 Porta Marina



Vedute dell'attuale vecchio agglomerato
entro le mura castellane



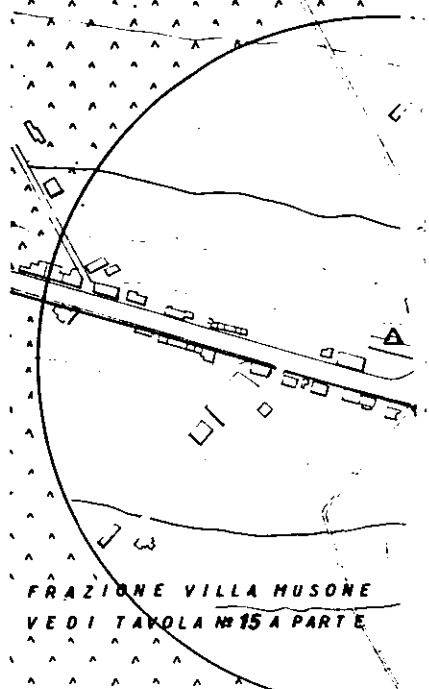


NUCLEO URBANO
zonizzazione

COMUNE DI LORETO
PIANO REGOLATORE GENERALE TAV. 18
ARCHITETTI PROGETTISTI-GAETANO MINNUCCI-BINO MALPELI

SIMBOLOGIA

NUMERO D'ORDINE	SIMBOLO	INDICAZIONE GRAFICA MONOCOLORE	ZONA	SPECIFICAZIONE	INDICAZIONE GRAFICA MONOCOLORE		SPECIFICAZIONE	NUMERO D'ORDINE	
					ESISTENTE	PROGETTO			
1	A		CON NEGOZI	RESIDENZIALE	OBBLIGO DI DESTINARE I PIANI TERRENI ALLA ATTREZZATURA COMMERCIALE DEL QUARTIERE DENSITA' 35'000/mc/ha			SCUOLA ELEMENTARE	18
2	B		SEMINTENSIVA		LARGHEZZA STRADE DI LOTTIZZAZIONE NON INFERIORE A m. 10 DENSITA' 25'000/mc/ha			SCUOLA MEDIA	19
3	C		ESTENSIVA 1ª		LARGHEZZA STRADE DI LOTTIZZAZIONE NON INFERIORE A m. 8 DENSITA' 15'000/mc/ha			ASILO GIARDINO INFANZIA	20
4	D		ESTENSIVA 2ª		LARGHEZZA STRADE DI LOTTIZZAZIONE NON INFERIORE A m. 8 DENSITA' 15'000/mc/ha			CENTRO CULTURALE BIBLIOTECA MUSEO	21
5	E		ESTENSIVA 3ª		LARGHEZZA STRADE DI LOTTIZZAZIONE NON INFERIORE A m. 8 DENSITA' 20'000/mc/ha	U	U	UFFICI PUBBLICI	22
6	V		DIVIETO DI COSTRUZIONE E VERDE PRIVATO		DIVIETO DI NUOVE COSTRUZIONI E OBBLIGO DI CONSERVARE LE ALBERATURE ESISTENTI			EDIFICIO SANITARIO	23
7	V'		VERDE PUBBLICO	SPAZI ATTREZZATURE COLLETTIVE	GIARDINI E PARCHI PER USO COLLETTIVO			OSPEDALE	24
8	V²		GIUOCHI-SPORT		CAMPI SPORTIVI E IMPIANTI GIUOCHI			CHIESA	25
9	S		IMPIANTI DI INTERESSE COLLETTIVO		DESTINAZIONE SPECIFICATA DAL SIMBOLO			CONVENTO	26
10	F		CIMITERIALE ESISTENTE		PREVISIONE DI AMPLIAMENTO DELLA ZONA CIMITERIALE			STAZIONE AUTOCORRIERE	27
11	F'		CIMITERIALE PREVISTA					ATTREZZATURA SPORTIVA E GIUOCHI	28
12	G		INDUSTRIE		DESTINAZIONE PER IMPIANTI INDUSTRIALI DI MODESTA PORTATA	A	A	ALBERGO	29
13	H		ARTIGIANATO	LOCALI E IMPIANTI PER LABORATORI ARTIGIANALI CON ANNESSE ABITAZIONI	Y	Y	MATTATOIO	30	
14	I		FERROVIARIA	SPAZI ATTREZZATURE COLLETTIVE	Y.M	Y.M	CAMPO BOARIO	31	
15	V³		VERDE AGRICOLO		COSTRUZIONE AMMESSA SOLTANTO PER LA SPECIFICA DESTINAZIONE AGRICOLA	M	M	TEATRO CINEMA	32
16	Z		VECCHIO NUCLEO URBANO		AMMESSA RICOSTRUZIONE E COMPLETAMENTO EDIFICI CON LE NORME STABILITE	PT.	PT.	MERCATO	33
17	R		DA RISANARE		ZONA IL CUI RISANAMENTO DOVRA' ESSERE DEFINITO IN SEDE DI P.P.	C.A.	C.A.	UFFICI POSTE E TELEGRAFI	34
								LABORATORI	35
								CONSORZIO AGRARIO	36
							EDIFICI ASSISTENZIALI	37	
							OPERA NAZ. MAT. INFANZIA	38	
							STAZIONE FERROVIARIA	39	
							AUTOPARCHEGGIO	40	
							COLLEGIO	41	
								42	
							IMPIANTO ACQUEDOTTO	43	
							IMPIANTO FOGNATURA	44	
							IMPIANTO TELEFONO	45	
							IMPIANTO ELETTRICO	46	
							NUOVI ALLINEAMENTI STRADALI	47	
							IDEM CON RICOSTRUZIONE	48	



FRAZIONE VILLA MUSONE
VEDI TAVOLA N° 15 A PARTE

