

**SCHEMA DIRETTORE
PER IL PIANO STRUTTURALE, IL PIANO OPERATIVO
E PER
IL REGOLAMENTO URBANISTICO ED EDILIZIO**

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

INDICE

Dall'Urbanistica al governo del Territorio..... pag. 2

- Perché lo schema Direttore
- Come fare
- Metodo

Una città che progetta il futuro..... pag. 4

- Progettare il futuro della città
- Obiettivi fondamentali

Rapporti con la pianificazione sovraordinata..... pag. 7

- Scheda P.T.C. Provinciale
- PIT Regionale

Indicazioni di Analisi Urbana..... pag. 9

- Il contesto ambientale e il lungomare
- I sistemi infrastrutturale ed ambientale
- Il sistema dell'edificato
- Il sistema delle trasversali
- Struttura della rete stradale urbana
- Il contesto ed il sistema insediativo
- Valutazione d'insieme del sistema longitudinale/lineare della città
- Il porto
- L'area centrale
- L'area di Porto d'Ascoli
- Le zone industriali-commerciali-artigianali
- Il lungomare e la spiaggia
- La Sentina
- Via Mare

- Statale 16
- L'area collinare ed agricola
- Analisi urbana: cenni storici

Indicatori socio economici pag. 20

Analisi di tipo S.W.O.T. pag. 22

- Città a valenza territoriale
- SBT Città storica, moderna, contemporanea
- Città sostenibile anche come integrazione ad Agenda 21
- Città delle opportunità e della creatività
- Città solidale ed equa
- Città dei servizi di qualità: una nuova identità per la città
- Città della cultura
- Città della partecipazione dei cittadini
- Città fruibile per tutti: città che accoglie. Città sicura e che non spreca
- Città che valorizza il patrimonio pubblico: città dell'armonico rapporto pubblico-privato
- Città vivibile nella quotidianità
- Città aggiornata e che guarda al futuro
- VAS
- Bilancio consuntivo dei piani

Articolazione indicatori, Obiettivi ed Indirizzi per il Piano Strutturale e il Piano Operativo..... pag. 27

Strumenti..... pag. 45

Piano Strutturale in sintesi pag. 45

- Schede indicative di PS
- Principali elaborazioni cartografiche di PS

Piano Operativo in sintesi..... pag. 47

Interventi già attuati..... pag. 47

Schema direttore per il Piano Strutturale, il Piano Operativo e per

il Regolamento urbanistico ed edilizio del

Comune di San Benedetto del Tronto

Dall' "URBANISTICA" al governo del territorio

Dati: San Benedetto del Tronto è un Comune di 47023 abitanti residenti al 31 dicembre 2006, quinta città per numero di abitanti nella Regione Marche, con un territorio comunale di Kmq 25,4 , una estensione costiera Km 8,145 (da confine comunale a confine comunale) e una lunghezza di arenile pari a 7,100 Km.

Perché lo schema direttore

In un mondo globalizzato e in un contesto di rapidissime variazioni tecnologiche, economiche e sociali, la capacità di governare i processi di un territorio, sia pure in un ambito ristretto come quello di una città, tenendo conto sia della storia, delle tradizioni, dei problemi sociali ed economici vecchi e nuovi che delle interrelazioni ad ampia scala in una prospettiva che guarda al futuro, significa dotarsi di una strumentazione capace di conoscere, intervenire e rapidamente adeguare scelte, comportamenti e risorse.

La vecchia urbanistica non basta più né a livello giuridico-amministrativo né a livello concretamente operativo: piani statici ed atemporali, squilibrata regolamentazione dei valori delle aree, segmentazione del territorio, rapida decadenza dei vincoli urbanistici, mancanza di un'autentica progettualità di fondo, mancanza di una approfondita conoscenza del sistema geologico ed idrogeologico con conseguente sottovalutazione dei rischi per gli insediamenti, privilegio ai puri aspetti quantitativi, mancanza di valutazione dei possibili risultati territoriali, economici, sociali e gestionali delle scelte introdotte, inesistenti livelli di integrazione delle qualità del territorio, contrapposizione frontale tra pubblico e privato ... delineano un quadro necessitante di rapidi ed opportuni cambiamenti di obiettivi, progetti e risorse per la programmazione del territorio.

Costruire un nuovo tipo di pianificazione per San Benedetto del Tronto significa affrontare, in un'ottica bifocale i problemi della città in modo da mettere in continua relazione la costruzione del piano con le opportunità di progetto, per dare operatività alle scelte previste nel Piano. Si vuole pensare ad un Piano in cui la autentica capacità operativa risieda nella concretezza delle azioni e nella loro efficacia per cogliere le occasioni di progetto e riqualificazione della città in coerenza con le scelte strategiche complessive. Si tratta quindi di costruire un Piano Strategico ed un Piano Operativo per mettere a sistema le scelte che l'amministrazione sta operando e per porle in relazione con l'ambito sovracomunale e le reti in cui il Comune è inserito o che si intende costruire.

La proposta di legge regionale, attualmente in fase di elaborazione, introduce, anche sulla scorta di quello che già molte regioni hanno legiferato e sperimentato, i concetti di PIANO STRUTTURALE (PS), PIANO OPERATIVO (PO) e REGOLAMENTO URBANISTICO ED EDILIZIO (RUE).

Lo **schema direttore**, atto tendente a dettare, appunto schematicamente, gli obiettivi di fondo, gli indirizzi e i progetti della pianificazione comunale, è un documento di programmazione che individua il metodo e le scelte fondamentali della pianificazione della città a partire dalle indicazioni della proposta di legge della giunta regionale Marche n. 156 del 1 marzo 2007 relativa al Piano Strutturale: " Il piano strutturale comunale è lo strumento di pianificazione urbanistica generale predisposto dal Comune, con riguardo a tutto il proprio territorio, per delinearne le scelte strategiche di assetto e sviluppo e per tutelarne l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale con riguardo alle specificità locali e garantendone i caratteri qualitativi. Il piano strutturale persegue lo sviluppo sostenibile, il miglioramento della qualità del paesaggio, la qualità urbana e definisce, in conformità al PPAR e alla rete ecologica regionale, ed in coerenza con il PIT e il PTC, le invarianze ambientali non indennizzabili e la relativa normativa..."; strumento capace, in definitiva, di sviluppare un insieme coerente di interventi e procedure finalizzate alla progettazione e al governo dei processi di trasformazione.

Relativamente al Piano Operativo la stessa proposta di legge : "Il piano operativo comunale è lo strumento urbanistico che individua e disciplina gli interventi sul territorio da realizzare nel periodo corrispondente al mandato amministrativo del

Consiglio Comunale e comunque sino all'approvazione del nuovo piano operativo. Esso viene predisposto in conformità alle previsioni del piano strutturale e del regolamento urbanistico ed edilizio e non può modificarne i contenuti.... Il piano operativo programma la contestuale realizzazione e completamento degli interventi di trasformazione e delle connesse dotazioni territoriali, ivi comprese le infrastrutture per la mobilità. A tale scopo può assumere, anche in deroga ai limiti temporali precedentemente definiti, il valore e gli effetti del piano urbanistico attuativo, ovvero individuare le previsioni da sottoporre a pianificazione attuativa, stabilendone indici, usi e parametri.."

Il "regolamento urbanistico ed edilizio" previsto dalla stessa proposta di legge disciplina le modalità di attuazione degli interventi di trasformazione e delle destinazioni d'uso.

Insieme e contestualmente, nella loro elaborazione il PS e il PO e il RUE dovranno costituire un'occasione importante attraverso la quale mettere a punto un progetto di sviluppo sostenibile condiviso dalla comunità. In questo senso il piano dovrà svolgere un ruolo pedagogico-culturale nei confronti degli abitanti, per un apporto di conoscenza dei valori e delle risorse ma anche dei rischi e dei degradi, di regolazione e controllo dei comportamenti come contributo fondamentale all'apporto di comprensione ed identificazione della comunità con la propria città ed il proprio territorio.

Lo Schema Direttore è dunque e prima di tutto, uno strumento concertativo-programmatico di tipo esigenziale-generale a cui sia i contenuti e le scelte del Piano Strutturale-Strategico, del Piano Operativo e del nuovo Regolamento Urbanistico ed Edilizio attribuiranno tempi, strumenti, soggetti attuatori, conoscenze, procedure e soprattutto priorità.

Lo **schema direttore** è dotato di una cartografia indicativa di riferimento e di questa relazione descrittiva che illustra gli obiettivi e le azioni di fondo della pianificazione della città e definisce i limiti entro i quali operare perché sia l'operatore pubblico che il privato possano contribuire alla realizzazione di una città di qualità.

Come fare

Avviare un nuovo processo di pianificazione sulla città vuol dire prima di tutto verificare gli effetti della pianificazione vigente: PRG, PPA, PZ, Piano di spiaggia, Piano del Porto.. ma anche i livelli di integrazione intercomunale per permettere una valutazione d'insieme sulle qualità e i limiti della pianificazione fin qui attuata.

Per cui, da diversi punti di vista, il Piano Strutturale e il Piano Operativo dovranno valutare gli indirizzi e gli effetti sia della pianificazione sovraordinata (es: PIT, Piano Regionale per l'Energia, PAI, PTC, Parco Marino del Piceno, Piano regionale dei porti, ...), sia l'interazione operata fin qui con i Piani dei Comuni vicini, sia gli effetti della specifica pianificazione Comunale dal punto di vista de:

- **l'incidenza sulla struttura urbana:** il più evidente recepimento della pianificazione sovraordinata è, fino ad ora, l'istituzione, con delibera regionale, della Riserva naturale della Sentina; per altro, il PRG vigente(1990) –non diversamente dagli indirizzi pianificatori operativi dell'epoca, ed anzi con qualche idea anticipatoria nelle previsioni del rapporto pubblico-privato-, risulta essere più un piano sommatoria di destinazioni d'uso e una registrazione dello stato di fatto aggiornato alla data di elaborazione, piuttosto che un'analisi approfondita e mirata delle tendenze in atto. Prevale, insomma, la visione settoriale, vincolistica e statica. Ne esce, alla luce delle attuali impostazioni, un piano sperequato e per parti, senza un preciso progetto sulla città e senza una complessiva strategia economica, sociale, senza indicazione di tempi e priorità, senza approfondimenti conoscitivi specifici, senza una metodologia di intervento sul consolidato. La città cresciuta per aggiunte parziali, ha visto, per lo più, colmare gli spazi residui di edificabilità privata anche con qualche difformità e abuso, ma ha registrato una sostanziale difficoltà all'attuazione e gestione degli spazi esistenti o a destinazione pubblica. Infatti i sempre più ristretti bilanci comunali hanno comportato il fatto che alla decadenza dei vincoli urbanistici e, come conseguenza alle numerose e ripetute sentenze della Corte Costituzionale, è paradossalmente corrisposta una situazione in cui, là dove avrebbero dovuto essere realizzati i servizi alla città - tramite esproprio ed attrezzatura da parte del Comune – insistono, in genere, le aree di abbandono e decadenza.

I PP approvati nel Comune, seguendo la stessa logica del PRG, per lo più regolamentano le quantità e le categorie d'intervento, mentre un approccio qualitativamente più ampio e a sistema è rappresentato dal Piano Attuativo di riqualificazione e salvaguardia del patrimonio edilizio extraurbano.

La più recente zona PEEP (Annunziata) si presenta anch'essa incompleta e deteriorata nelle opere di urbanizzazione primaria, carente dal punto di vista della realizzazione dei servizi e chiusa in se stessa in un comparto che ha scarsa relazione con l'intorno urbano.

Gli spazi verdi urbani esistenti, sia pure con diverse accentuazioni hanno bisogno di manutenzione e cura costante. Gli spazi ed edifici pubblici sono disseminati nella città e necessitano di una messa a sistema.

- **il sistema di valori introdotto:** Gli indirizzi del PIT e del PTC per la fascia costiera non hanno trovato nella pianificazione comunale un pieno accoglimento e solo parzialmente è stato accolto lo stesso PPAR. Il progetto di circoscrizione che reggeva il PRG è stato realizzato solo per un breve tratto lasciando una serie di problemi di viabilità irrisolti. L'imbocco urbano della Superstrada ha determinato un punto critico nella viabilità con un innesco problematico e, complessivamente, la città non ha trovato né una connessione Est-Ovest né connessioni funzionali Nord-Sud. Il PRG vigente è riuscito comunque a salvaguardare ampi spazi dall'edificazione –Sentina, zona Brancadoro, via del Cacciatore, zona Ragnola, zona agricola...- senza però riuscire ad attrezzare e qualificare le aree pubbliche; contiene, poi, qualche indicazione concettualmente anticipatoria, nel rapporto di collaborazione pubblico/privato (es: B4) che ha dato risultati apprezzabili ed inoltre, l'applicazione della Legge regionale 31/79, pur con luci ed ombre, ha dato complessivamente risposta ad una serie di problemi riguardanti la sistemazione di piccole proprietà.

Positiva è anche la complessiva salvaguardia della collina e la buona immagine fornita dal lungomare anche se la città appare segmentata e divisa in parti.

- **gli effetti prodotti dal quadro normativo :** la rigidità definitoria del quadro normativo dettata anche dalla non piena comprensione delle tendenze parzialmente in atto già nel 1990, hanno portato alla sottovalutazione dei fenomeni di terziarizzazione della città, mentre si è ritenuto necessario introdurre la completa articolazione delle destinazioni di cui al D.L. 2 aprile 1968 n. 1444 (distinta in maniera alquanto artificiosa tra servizi a scala urbana e servizi di quartiere) nel quadro comunale e con scarsa relazione ai fenomeni in atto lungo la vallata del Tronto e lungo la fascia costiera. La normativa, rivolta essenzialmente alla definizione quantitativa e settoriale degli interventi, si presenta rigida e parcellizzata, soprattutto se riferita alla logica di un mercato molto dinamico che ha puntato essenzialmente alla nuova edificazione di tipo residenziale e ha abbandonato, nel tempo, diversi segmenti produttivi soprattutto di tipo manifatturiero. Questa tendenza, sempre più accentuata anche in periodi di ristagno economico, accompagnata da un notevole invecchiamento della popolazione soprattutto a partire da nuovo millennio e dalla fuga consistente dei giovani dalla possibilità di risiedere in città, costituiscono i punti che richiedono maggior approfondimento per affrontare una programmazione di San Benedetto del Tronto davvero efficace. Non risolto il tema della mobilità. Non affrontato il tema della regimazione delle acque: l'Albula, il Ragnola, il Fosso dei Galli, il Tronto per il quale le decisioni dell'Autorità di bacino sono intervenute sulla città in modo subitaneo e senza una effettiva possibilità di autentica capacità relazionale con l'Autorità locale, durante l'iter del PAI del Tronto, in un periodo di assenza amministrativa e quindi senza poter incidere, se non in sede esclusivamente di rapporto tecnico, su soluzioni, modi e tempi proposti. Assente il tema delle aree a rischio, della pericolosità, degli inquinamenti, della possibile esondazione e degli allagamenti; così come il tema del risparmio energetico e dell'accessibilità.

- **le quantità messe in gioco e i relativi pesi:** attuate abbondantemente le previsioni residenziali private (qualità e attuazione delle lottizzazioni?!, acquisizioni alla proprietà pubblica – standards, strade-??) ma non i servizi (vincoli scaduti e non attuati) (vedi indicatori Adriatic Action Plan che saranno sviluppati nel PS)

- **i livelli di partecipazione raggiunti:** la città è stata spesso spettatrice critica e scontenta dei modi attraverso i quali è avvenuta la costruzione urbana. Necessita un ripensamento sui modi e contenuti attraverso i quali coinvolgere e rendere attori i cittadini delle scelte sul proprio territorio, anche utilizzando, oltre i mezzi tradizionali, quelli informatici (es: forum dei tecnici).

- **le relazioni intercomunali :** il forte e permanente ruolo attrattivo della città rispetto al territorio non è un dato scontato: va esaminato, qualificato, approfondito ed ampliato: la città non è un'isola ma è costituita da un insieme di relazioni con il territorio. In questo senso vanno valutate le realizzazioni e le non realizzazioni: circonvallazione e nuovi livelli di interazione; quello che SBT dà al territorio e quello che prende (vedi cartografia allegata per attrattori e detrattori urbani). Pendolarismo e prima casa. Progetto su Ragnola e soluzione viabilistica concordata all'uscita dell'attuale casello sull'A14 con Montepandone; Ponte pedonale e ciclabile con Martinsicuro; Campo da golf a Ripatransone; Vasche di laminazione sull'Albula ad Acquaviva; Utilizzo intercomunale del depuratore; Pista ciclabile e Bretella con Grottammare; Trattativa con Ascoli per Sentina; ma anche ruolo sovracomunale ed oltre del Porto, della Sentina e del possibile progetto sull'area Brancadoro...

- **i problemi irrisolti o accentuati dalla pianificazione trascorsa:** il Vecchio PRG lascia notevoli problemi irrisolti : si tratta di un piano di vincoli e di destinazioni rigide e quantitative e non di progetti con l'accentuazione di alcuni problemi: traffico, casa, accessibilità e agibilità della città, frantumazione del sistema dei servizi, città divisa, turismo, commercio e terziarizzazione, spreco e necessità della messa a sistema delle qualità e dell'efficacia degli interventi (programmazione e non interventi episodici e scollegati). Irregolarità diffuse nelle zone D (via Pasubio e "Albula"); 22 immobili scolastici diffusi sul territorio con circa 3.000 utenti ma per lo più non rispondenti, in toto, al DM del 1975.

- **l'analisi delle tendenze in atto e il grado di soddisfacimento prodotto dai piani progressi :** bisogni irrisolti (casa e lavoro), accessibilità e sicurezza della città, immigrazione; qualità, realizzazione, gestione e organizzazione dei servizi; rilancio e riqualificazione del comparto turistico commerciale, rapporto residenti/turisti, mancanza di una approfondita valutazione di analisi urbana e sulle effettive tendenze in atto nella città e nel territorio

- **piano sulla carta e piano gestito:** non a caso il piano di mandato viene definito dalla proposta di legge della giunta regionale n. 156 del 2007 "Piano Operativo", con riferimento alla centralità della realizzazione, gestione e manutenzione degli interventi previsti. Ciò vuol dire mettere in campo conoscenze, risorse umane ed economiche, stabilire tempi e priorità, valutare la qualità degli interventi, costruire un nuovo rapporto pubblico-privato facendo maturare le proposte attraverso il consenso dei cittadini.

Metodo

Ai problemi irrisolti si intende opporre:

- una **Strategia** (ecco l'opportunità del Piano Strutturale-Strategico) che superi la logica del piano di carta costruito per parti e soprattutto per vincoli, quantità e sperequazione tra i cittadini
- porre al centro la **logica di SISTEMA** superando visioni settoriali, parziali ed in definitiva contraddittorie partendo sempre dal punto di vista della **realizzazione**, della **gestione** e della **qualità** degli interventi, in una **progressiva** e **partecipata** costruzione del piano
- logica di sistema non significa attendere una astratta definizione conoscitiva del tutto –posto che questo sia mai possibile- per poi procedere alle scelte (Piano Operativo); al contrario all'interno di un processo conoscitivo incrementale, costante e democratico significa, in una logica di coerenza, agire e parallelamente affrontare e risolvere a sistema i problemi anche minuti della città (Regolamento urbanistico ed edilizio) e tutelare gli interessi più deboli.
- contestualità e coerenza delle scelte strutturali e operative** basate su di uno schema unitario (**schema direttore**).

Una città che progetta il futuro

San Benedetto del Tronto è una città di grande dinamismo ma dai forti dualismi interni. Così come è oggi organizzata la città non è più in grado di dare, spontaneamente, risposte soddisfacenti soprattutto a bisogni di base; ad esempio malgrado la forte presenza di case vuote e/o sfitte, la mancanza di abitazioni a prezzi contenuti, soprattutto per le giovani coppie produce fenomeni di periferizzazione verso Montepreandone, Martinsicuro... Eppure vi è una crescita costante del costruito urbano, anche se a ritmi più lenti negli ultimi anni, e, contemporaneamente, si determina l'abbandono e la fatiscenza di parte dell'edificato in territorio urbano ed extra-urbano.

Si tratta, in sostanza di una **città duale**: c'è contrasto tra l'immagine fornita dalla città turistico-estiva (lungomare) e l'immagine data dalla città lungo l'attraversamento storico (statale). Città duale in ogni senso: dualismo estate/inverno, congestione/relativa marginalità rispetto ai flussi produttivo-industriali della vallata del Tronto; dualismo residenti/turisti con interessi spesso non concomitanti; dualismo non risolto tra lungomare ed entroterra della città, tra zone urbanizzate e campagna; tra Centro Storico che rischia la periferizzazione anche per la difficile accessibilità, tra servizi presenti nel Borgo Marinaro e periferie; tra parte Nord e Sud della città; tra mondo della produzione e cultura considerati spesso del tutto antitetici; tra un modello di sviluppo basato sulla quantità, sulla logica dell'immediato profitto ed una visione che si fa invece carico dei risultati complessivi e quindi della loro programmazione in termini di qualità presente e futura; tra le dimensioni comunali ed un ruolo territoriale molto più vasto; tra una visione politica, oggi minoritaria in ambito comunale, volta al soddisfacimento individuale delle esigenze più forti in termini elettorali ed una basata sulla creazione dell'identità sociale fondata sull'integrazione delle esigenze di scelta e partecipazione di tutta la collettività cittadina; tra crescita del numero e della solitudine degli anziani ed emarginazione giovanile; tra intensa valorizzazione delle aree costruite o costruibili -sempre con valori di mercato in aumento- e difficoltà a dare risposta alla domanda abitativa e di servizi a costi contenuti; tra una storia ed una tradizione di cultura marinara e di turismo familiare e una situazione attuale di crisi dei parametri tradizionali dell'economia e della socialità della città.

Finora l'approccio pianificatorio ad una città tagliata a fette in direzione Est-Ovest e divisa in due parti in direzione Nord-Sud più che riuscire ad intervenire sulle contraddizioni esposte, ha piuttosto inseguito in maniera parcellizzata ed episodica le tendenze in atto. I tentativi di superare tale visione, sia attraverso PP di iniziativa pubblica (Piani di Zona, PP del Centro storico e del Borgo marinaro, PP di Porto d'Ascoli, Piano di Spiaggia...) sia ancora e a maggior ragione di iniziativa privata (Piani di Lottizzazione, proposte di Programmi Complessi o di Accordi i programma) al di là dei giudizi relativi a ciascun intervento non sono, complessivamente, riusciti a risolvere e riconnettere i problemi di fondo della città né, operativamente, a dare risposte parziali che perlomeno riportassero e facessero intravedere uno schema risolutivo generale.

La città, che oltretutto d'estate supera i 100.000 abitanti, e che anche d'inverno svolge un ruolo di attrazione territoriale assai rilevante, soffre sia di congestione che di abbandono di alcune sue parti, di traffico caotico e pericoloso lungo le principali arterie, di degrado edilizio lungo la SS16, nel Centro Storico ed in altre parti della città (vedi ex-aree PEEP), di perdita di posti lavoro nei settori tradizionali (pesca, catena del freddo, settore manifatturiero, agricoltura), di costi elevati per l'acquisto di casa e di mancanza di case in affitto se non estivo, di lavoro precarizzato, di tardive indicazioni per far fronte ad eventuali rischi sismici, di rischi di allagamento ed esondazione; di difficoltà, con il solo apporto pubblico, ad ottenere un buon livello di manutenzione complessivo; di inquinamento dell'aria, elettrosmog, rumore; di difficoltà di accesso sia a piedi che in bicicletta e sia per gli stessi veicoli in molte parti della città. Ma, tuttavia e malgrado questa accentuazione della lettura della situazione urbana dal punto di vista critico, San Benedetto del Tronto mantiene nel territorio urbano e sovrallocale non solo grandi potenzialità di qualificazione e sviluppo, di immissione di nuove risorse come quelle dell'Università, ma ancora oggi viene considerata, anche a livello regionale, una delle realtà trainanti più dinamiche e ricche di possibili sviluppi: una città che non solo può ma intende essere protagonista attiva del proprio futuro. Un tema fondamentale resta quello del **turismo**: è evidente che il turismo inteso come balneazione (Sole- Mare) da solo ha poche possibilità di ulteriore sviluppo se non riqualficando l'offerta. San Benedetto del Tronto da borgo marinaro degli inizi secolo XX è divenuta un polo di attrazione tra Ancona e Pescara (Nord-Sud), una cerniera di flussi migratori provenienti dal Piceno e dal Teramano (Est-Ovest) tanto che le funzioni del commercio e dei servizi hanno assunto importanza sempre più rilevante tanto da divenire preponderanti in una città, che si candida a svolgere un ruolo sempre più centrale in un'area vasta rappresentata dal quadrilatero Giulianova-Teramo-Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto. Se questa è una possibile e realistica prospettiva bisognerà che la programmazione generale e quella particolare urbanistica si adoperino in primo luogo per mantenere e migliorare l'assetto del turismo tradizionale, poi, per attuare il **salto di qualità** di cui ha bisogno la città mettendo in condizione il sistema-città nelle sue articolazioni imprenditoriali e

lavorative, direzionali, commerciali, di formazione e di servizio in genere, compreso il settore alberghiero e della ristorazione e ricettività in generale, di produrre ricchezza per l'intero arco dell'anno.

Per attuare tutto ciò è necessario:

- superare l'approccio ai problemi della città fatto per soluzioni operate nell'emergenza, episodiche, parcellizzate, subalterne ad interessi forti già precostituiti o, dal punto di vista sociale, operate attraverso una visione vecchia che tende solo a tamponare, qualche volta assistere, ma difficilmente capace di analizzare ed affrontare al fondo i disagi più gravi.
- individuare una serie di questioni nodali sulle quali sviluppare **-nell'interesse della collettività e alla luce del sole-** specifici progetti di interesse generale e finalizzati anche a un rinnovato e solidale rapporto di collaborazione pubblico-privato.

Progettare il futuro della città

1. progettare il **futuro della città** vuol dire discutere e far proprie le esigenze dei cittadini e approfondire le conoscenze sulle inclinazioni, le specialità urbane, le nuove professioni, le nuove tecnologie e le potenzialità possibili in relazione, ad esempio, al turismo esistente e ai turismi possibili, al porto, al sistema commerciale, al distretto agro-alimentare...
2. inserire il **Piano Strutturale-Strategico** come elemento anche di valutazione della qualità del paesaggio compreso quello marino, delle **risorse ambientali e storiche** disponibili (agricoltura, energia, pesca, settori manifatturieri e del freddo, acqua, aria, rifiuti), ma anche progetto per i bambini e **cultura in generale e cultura dell'accoglienza in particolare**. Si tratta di dare centralità al tema della **riqualificazione urbana** a partire dalla valutazione della qualità e consistenza del patrimonio abitativo, dal grado e consistenza del patrimonio privato e soprattutto pubblico esistente - *compresa la sua regolarizzazione*-, delle strategie per il suo utilizzo, delle emergenze e pericolosità, della qualità del tessuto agricolo ... sia in funzione della sostenibilità del progetto e di una corretta applicazione di **Agenda 21**, della **VIA** e della **VAS**, ma anche dei nuovi saperi, dell'integrazione extracomunitaria, delle nuove professioni e tecnologie, dei nuovi ruoli possibili a scala regionale, nazionale e UE (vedi anche i grandi progetti in cantiere per il Parco marino e il sistema integrato dei trasporti nella valle del Tronto)
3. il **Piano operativo**, con annesso il **Regolamento Urbanistico ed Edilizio** di nuova ispirazione, costruito con criteri di **flessibilità**, darà centralità della **GESTIONE del Piano** attraverso la costruzione di sinergie con i quartieri e il coinvolgimento della città consentendo all'Amministrazione Comunale di scegliere modi, tempi, attori, costi e priorità di attuazione del PS e PO. Inoltre è stato attivato, per via telematica con funzione di coordinamento diretto dei temi proposti, anche un "*forum dei Tecnici*" per discutere, seguire passo-passo ed integrare le proposte tecniche dei piani in elaborazione. Obiettivo fondamentale è la riqualificazione dell'esistente e la strategia attraverso la quale dare risposte alle nuove esigenze sociali (giovani coppie, anziani, bambini, single, immigrati..) ai fini del calmierare sui prezzi operato attraverso un attento esame del patrimonio pubblico esistente ed ampliabile in relazione con la quantità e qualità del patrimonio privato, della regolarizzazione di tale patrimonio pubblico e del suo uso strategico per uno sviluppo sostenibile della città e del suo territorio.
4. **Immediata operatività e flessibilità del Piano** senza alcun rinvio a successivi approfondimenti o a deleghe a studi separati. Valutazione ed inserimento nei programmi europei; marketing territoriale e indagine SWOT (punti di forza, punti di debolezza, opportunità, minacce).
5. Necessario cogliere in maniera assai più articolata e dinamica sia la struttura reale della città che comprendere il grado di disgiunzione e di periferizzazione di alcune sue parti (il Centro storico è forse oggi per servizi, accessibilità ed invecchiamento della popolazione un'autentica periferia –problema certo non risolvibile solo in termini di riqualificazione edilizia-) ma anche definire le dinamiche stagionali e storiche dell'andamento sociale per categorie di lavoro, per attrattività delle parti del territorio, per consistenza ed utilizzo dei servizi esistenti in relazione anche al territorio circostante.
6. Individuare e non rinviare la soluzione dei problemi più scottanti per la città (Porto, zona Brancadoro, Sentina, Pala congressi, Autostrada ma anche turismo e commercio ...) per i quali privilegiare l'aspetto qualitativo sia attraverso operazioni concorsuali nell'ottica di una migliore rispondenza agli interessi generali sia attraverso un utilizzo dello strumento perequativo operato su obiettivi concreti e raggiungibili.

Obiettivi fondamentali

1. Una **città solidale** fondata sullo sviluppo sostenibile
2. **L'integrazione territoriale**
3. **L'integrazione sociale e territoriale all'interno della città** anche attraverso l'individuazione di nuove centralità e la soluzione di particolari punti critici
4. L'attivazione di nuove risorse in un **diverso concetto di sviluppo** basato su integrazione e qualità.
5. La città a misura di portatore d'handicap, di bambino, anziano, donna, uomo con l'individuazione di **progetti prioritari di immediata attuazione** e con il concorso dell'associazionismo e del volontariato con particolare riferimento ai temi dell'emarginazione e dell'immigrazione.
6. Interventi sulla città operati **per progetti e non per settori**
7. **La messa a sistema delle qualità esistenti – preminenza dei problemi gestionali** – attraverso l'integrazione di verde, servizi, sport... e l'individuazione di bandi di concorso di immediata attivazione anche in fase di redazione del PRG stesso
8. Una piena **condivisione della scelte** da parte dei cittadini attraverso il confronto permanente: in pratica una **diversa cultura e consapevolezza della città, del territorio e della sua storia** (scuola, università, ricerca e formazione permanente).
9. **L'attivazione di strumenti permanenti** quali l'Ufficio di Piano con la presenza di giovani competenze interdisciplinari a cui poter offrire lavoro incrementando le giovani professionalità; il Forum delle professioni e tutti gli strumenti (SIT) che ottimizzano la *presenza e l'implementazione dei saperi, una approfondita e sistematica conoscenza degli aspetti strutturali del territorio e della città*, la sedimentazione delle esperienze intercolturali in una logica di pianificazione continua e che possano offrire occasione per nuove occupazioni.
10. **Il passaggio dalla concezione di piano occasionale alla pianificazione costante**, condivisa, progettuale, collegata ai bilanci comunali e al piano triennale delle opere pubbliche, con relazione annuale sullo stato della pianificazione comunale.
11. **L'ampliamento e diversificazione dell'offerta turistica** : Dagli anni ottanta il settore turistico alberghiero soffre di un declino costante, ma continua, tuttavia, a rappresentare una voce importante dell'economia cittadina. I motivi delle difficoltà del settore sono note, molteplici e compositi:
 - concorrenza globale
 - crescita culturale e nuove aspettative dei turisti
 - cambiamento delle dinamiche sociali delle famiglie
 - ricambio generazionale proprietà
 - investimenti pesanti per 90 gg. lavorativi
 - adeguamento delle strutture
 - formazione professionale

Turismo/Turismi come sistema

Congressuale	sistemazione Palazzo dei Congressi ed il suo contesto nuove strutture sportive anche ai fini di grandi eventi sportivi
Sportivo	ex Gli, area portuale, fitness, beauty farm e talassoterapia
Benessere	case coloniche collinari, area portuale-pesce azzurro
Enogastronomico	rilancio dell'economia del pesce fresco. La presenza del porto peschereccio all'interno del centro abitato è di per sé un'attrattiva turistica
Gastronomico	
Giovanile e scolastico	ostello della gioventù, recupero case coloniali, Sentina, centri sanitari di eccellenza, corsi universitari formativi
Terza età	già articolato nel territorio, S. Antonio, Loreto, Padre Pio
Religioso	
Culturale	già articolato nel territorio della Provincia di Ascoli Piceno può essere ulteriormente accresciuto anche attraverso il rilancio di manifestazioni e corsi di formazione
Ambientale	parco marino S.B.T., territorio, parchi naturalistici, ecoturismo
Shopping e Affari	commercio qualificato e nuove tecnologie

Priorità:

- RIVALUTAZIONE
 - Patrimonio edilizio esistente pubblico e privato (es. piano delle strutture ricettive art. 19 della L.R. 9 del 2006 sul Turismo)
 - Piazze-strade-verde (anche arredo urbano)

- SOSTENIBILITA'

- Qualità aria-acqua-verde-rifiuti

- AREE STRATEGICHE

- Porto e terzo braccio
- Spiaggia - lungomare
- Sentina
- Zona Brancadoro
- Patrimonio agricolo collinare

- CONCORSI

- MESSA IN SICUREZZA DELLA CITTA' affrontando le problematiche ambientali:
 - ACQUA: approvvigionamento e controlli puntuali (scarichi urbani ed extraurbani), dei fossi, della spiaggia
 - ARIA (polveri sottili, onde elettromagnetiche, illuminazione, rumori).
 - Conoscere e monitorare l'intero sistema fognario, acquedottistico, elettrico e delle forniture del gas nonché la posizione dei principali elettrodotti e delle antenne ed insieme andrà conosciuto il grado di efficienza e di manutenzione dell'intera rete delle opere di urbanizzazione primaria.

12. Commercio

Nel territorio comunale si rileva la presenza di ben n° 2157 attività commerciali singole e di n° 2 Centri commerciali.
 Per quanto riguarda le attività commerciali singole esse sono così ripartite sul territorio comunale :
 N° 575 centro di S.Benedetto
 N° 364 centro di Porto D'Ascoli e zona S.Giovanni
 N° 154 nelle gallerie dei n°2 centri commerciali
 N° 1.064 in altre zone del territorio comunale

Rispetto alla progettazione di nuovi centri commerciali possiamo registrare nella città la presenza, costruitasi nel tempo, di 2 "CENTRI COMMERCIALI NATURALI" nei centri urbani di S.Benedetto e Porto d'Ascoli.

Si rende tuttavia necessario realizzare un supporto costante di iniziative e strumenti (vedi Piano di marketing urbano per il centro di San Benedetto del Tronto e Porto d'Ascoli del "Centro Italiano di Studi Superiori sul Turismo e sulla Promozione Turistica" dell'ottobre 2005) per rilanciare, integrare e migliorare le prestazioni del sistema delle attività commerciali e dei residenti .

Fondamentale il tema dei parcheggi, e della pedonalizzazione delle aree commerciali con l'alleggerimento degli impatti di inquinamento acustico e atmosferico e il recupero di spazi per la socializzazione.

Va inoltre precisato e incentivato il sistema dei trasporti intermodale delle merci che possa includere anche la ferrovia

Nuove forme di Commercio: Verifica di fattibilità per nuovi tipi di commercio anche immateriale: finanziario, di consulenza, direzionale..

Riqualficazione delle zone comuni

- Recupero degli spazi comuni anche con eventuale dotazione di strutture leggere di supporto alla incentivazione di momenti socializzanti nelle zone limitrofe al nucleo commerciale .
- "Sistema integrato verde" ricongiungibile da percorsi protetti.

Cucitura urbana sull'Albula

Rinaturalizzazione del tratto urbano dell'Albula, anche a seguito dello studio di fattibilità in corso di realizzazione, con un percorso accessibile e verde.

Opportuno anche un Bando di concorso per idee, anche al fine di incrementare i parcheggi riguardante anche la viabilità esistente (pericolosa) dell'Ospedale e il rapporto collina-mare.

Ambulanti: il mercato bisettimanale degli ambulanti costituisce un forte polo di attrattività anche per i turisti. Da valutare un eventuale spostamento della localizzazione di tale mercato per garantire una maggiore frequentazione di siti marginali.

Centro Agro Alimentare: il ruolo pubblico di questa importante struttura territoriale ha costituito di fatto un elemento che ha fatto da volano per la città e che va ora precisato e rilanciato anche attraverso una gestione privata-convenzionata

13.

Si tratta quindi di applicare in tutte le azioni settoriali dell'amministrazione comunale il concetto di integrazione, di messa a sistema, di piano/processo che può divenire amministrazione ordinaria contrapposta alla particolarità e singolarità del piano tradizionale (inteso come piano quantitativo di previsione degli standards sulla carta e come gestione dei valori delle aree secondo criteri di rendita differenziale volta alle capacità edificatorie delle aree). Piano anche come **processo continuo** di confronto con la città secondo logiche di discussione/verifica/attuazione/gestione/critica/modifi- ca/correzione/riproposta: piano come espressione di una comunità in tutte le sue componenti; piano come espressione dei saperi e delle conoscenze di una comunità che cresce e si adegua alle nuove esigenze

14.

piano/processo come implementazione della cultura urbana, crescita progressiva dei valori urbani anche in funzione educativa e non solo economica. In opposizione al modello "razionalista" della città statica e poco ricettiva alle riconversioni.

15.

piano/processo che pensa strategicamente ed è anche capace di dare risposte immediate (es. alcuni piani particolareggiati) in una logica di **flessibilità normativa urbanistica ed architettonica**.

16.

piano/processo che utilizza tutti i saperi già accumulati all'interno dell'istituzione comunale (espressione dell'attività coordinata degli uffici comunali) in primo luogo, e delle altre istituzioni (copianificazione), sia in termini scientifici e culturali (elaborazioni già compiute, studi, ricerche, tentativi solo in parte attuati...), sia in termini più diretti puntando al contributo dei giovani e tramite le conoscenze accumulate sull'esperienza e la frequentazione quotidiana dei problemi

17.

piano/processo capace di fare un concreto bilancio degli effetti della pianificazione precedente, che si confronta con la pianificazione e l'integrazione delle scelte a scala territoriale.

18.

ed infine piano/processo costruito con metodo programmatico individuando attori, tempi e risorse ed introducendo quindi sia elementi sperimentali di innovazione, ma anche la capacità di realizzazione e gestire degli interventi in un quadro di evidente interesse pubblico

RAPPORTI CON LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

Scheda PTC Provincia:

FASCIA COSTIERA		
OBIETTIVI STRATEGICI	AZIONI	STRUMENTI E PROGETTI (Esempi)
<p>- Tutela e valorizzazione delle residue risorse ambientali e culturali</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Progettare la valorizzazione delle ultime aree libere in un contesto di "area vasta" 2. Abbattere le principali fonti di degrado della qualità della vita urbana 3. Favorire l'uso collettivo dei beni ambientali da difendere in funzione dell'utilizzo urbano 4. Indirizzare il recupero e la valorizzazione dei contenitori storici in direzione "specialistica" 5. Rafforzare i segnali simbolici dei servizi urbani e la complessiva immagine urbana 6. Valorizzare i contenitori storici dal punto di vista architettonico e funzionale 	<p style="text-align: center;"><u>Risorse ambientali e risorse culturali:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Interventi contro l'erosione costiera 2. Promozione del "Parco Marino del Piceno" 3. Protocollo d'intesa sulla zona "Sentina" 4. Interventi per l'abbattimento dell'inquinamento acustico della ferrovia nelle zone più vulnerabili 5. Progetto del caso campione di Marano come sistema integrato 6. Riconoscimento degli elementi storici extraurbani del sistema costiero (torri, castelli, ville)
<p>- Ottimizzazione e riqualificazione dei settori produttivo, turistico-alberghiero e dei servizi</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diversificare l'offerta in relazione alle modificazioni della domanda 2. Incentivare il rapporto delle funzioni produttive verso la zona a mare 3. Offrire nelle zone collinari nuove occasioni di ricettività e di qualità per le zone a mare e la città 4. Potenziare la qualità definendo i bacini di utenza e le gerarchie urbane 5. Incentivare il rapporto delle funzioni di servizio verso la zona a mare 6. Offrire nelle zone collinari nuove occasioni di servizio per le zone a mare e la città 	<p style="text-align: center;"><u>Turismo e servizi:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Progetto qualità nei servizi alberghieri per il turismo 2. Il centro agroalimentare nel sistema economico Piceno 3. I vecchi "contenitori" urbani come occasioni progettuali a supporto dei servizi al cittadino (es. stadio Ballarin, ex FIM,...)
<p>- Razionalizzazione delle strutture insediative e della dotazione infrastrutturale</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contenere l'attuale densità delle zone a mare più saturate riqualificando le tipologie edilizie 2. Potenziare i servizi urbani e regolare gli insediamenti produttivi 3. Contenere le aggressioni nelle zone collinari selezionando le direttrici di sviluppo 4. Semplificare gli accessi e regolare la sosta nelle zone a mare 5. Potenziare i collegamenti di lunga percorrenza, migliorando il rapporto con l'autostrada e la ferrovia 6. Razionalizzare la viabilità minore di collegamento tra le zone collinari e la costa 	<p style="text-align: center;"><u>Struttura insediativa e mobilità:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Riconoscimento delle diverse parti urbane storiche che hanno strutturato la fascia costiera: il centro antico, il borgo marinaro, la marina 2. Interventi per l'abbattimento dell'inquinamento acustico della ferrovia nelle zone più densamente edificate 3. Soluzione dei punti stradali critici 4. Ipotesi di delocalizzazione dell'autostrada 5. Itinerari di particolare interesse storico e naturalistico

PIT Regionale:

CP 3. Facciata litoranea

Obiettivi

Il progetto assume gli indirizzi di fondo prefigurati e in particolare:

- Valorizzazione delle qualità ambientali
 - Elevazione della efficienza funzionale del territorio regionale
 - Inserimento nello spazio europeo.
 - Integrazioni tra le attrezzature legate alle vie d'acqua e le città e i territori serviti, aprendo nuove prospettive alle economie locali.
- Inoltre fa riferimento ai seguenti obiettivi prioritari:
- O3 - la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale
 - O4 - la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura
 - O6 - il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione
 - O7 - lo sviluppo dei territori transfrontalieri

Il progetto del PIT propone di riqualificare lo spazio litoraneo agendo sulle aree di maggiore trasformabilità su cui è possibile applicare le strategie di rilocalizzazione dei detrattori ambientali e di rinaturalizzazione degli spazi più degradati.

Investe soltanto le politiche della mobilità e dei trasporti trattate in modo complementare a quelle previste nell'ambito dello studio di fattibilità del "Corridoio Adriatico".

Diventa anche la sede per valutare le possibili commerciali e produttive e facilitando invece lo sviluppo di strutture ad elevata qualità e di veri e propri *poli di eccellenza* per il tempo libero e per i servizi al turismo.

A questo scopo considera con grande attenzione le opportunità esistenti nel retroterra dei porti turistici, che da attrezzature separate dovranno diventare quanto più possibile cerniere di snodo tra le percorrenze marittime anche transfrontaliere e le città marchigiane e le opere infrastrutturali necessarie a migliorare la mobilità di merci e persone. Qui la razionalità di uso del territorio dettata dalla produzione industriale della piccola e media impresa ha relegato l'ambiente a fattore residuale, capitale fisso sociale da sfruttare quanto più possibile per ridurre i costi produttivi.

Ebbene proprio qui deve partire l'azione di riscatto dell'ambiente, in particolare introducendo la nozione di *Infrastruttura verde* che viene equiparata a tutti gli effetti alle altre opere pubbliche che servono alla funzionalità del territorio.

Il Progetto "Corridoi integrati" propone di agire sui territori vallivi affiancando *biocanali* di rigenerazione ambientale alle viabilità a scorrimento veloce esistenti.

Individuando i diversi contesti che articolano il rapporto tra infrastruttura viaria, ferroviaria, *biocanali* e insediamenti attraversati diventa possibile mettere a punto soluzioni di intervento che volta per volta inverano il principio di sostenibilità ambientale nelle organizzazioni degli assetti territoriali marchigiani.

Campo di applicazione sono le valli del Metauro, dell'Esino, del Chienti, del Tronto, tutte segnate da cospicui presenze industriali e tuttavia ancora con significativi margini di disponibilità di aree per azioni di rigenerazione ambientale.

Queste valli risultano paradigmatiche anche delle possibilità di ristrutturare la linea ferroviaria, contribuendo ad un nuovo assetto della mobilità e del trasporto conforme agli obiettivi della sostenibilità ambientale.

Analisi e proposte

Il progetto Facciata litoranea offre l'occasione di ripensare globalmente l'uso dello spazio costiero e dei principali nodi di scambio tra mare e terra, mirando al potenziamento delle loro funzioni, al collegamento con le infrastrutture di terra e alla integrazione con le funzioni urbane esistenti.

In particolare il progetto prevede di:

- incentivarne il *decentramento dei detrattori ambientali e delle altre attività incongrue* con l'obiettivo della riqualificazione turistica e insediativa della costa.

A questo riguardo suggerisce misure integrate sul sistema della mobilità su ferro e su gomma, finalizzate alla delocalizzazione verso la prima fascia collinare di campeggi, di altre strutture di ricettività e di impianti a servizio del turismo balneare e verso opportune aree dell'interno delle strutture industriali incompatibili;

- promuovere la *rigenerazione ambientale della fascia litoranea*, mirando a migliorare lo stato delle spiagge, a ripristinare laddove possibile il paesaggio originario e comunque a estendere per quanto possibile la rinaturalizzazione dell'esistente. Un contributo determinante in questa prospettiva può provenire dal *riuso delle aree del demanio marittimo*, per il quale il PIT propone una esplicita finalizzazione del piano di settore di cui all'art.6 della legge 494/93;

- regolare la *formazione di nuove centralità*, evitando l'eccessivo appesantimento dovuto alle grandi strutture commerciali e produttive e facilitando invece lo sviluppo di strutture ad elevata qualità e di veri e propri *poli di eccellenza* per il tempo libero e per i servizi al turismo.

A questo scopo considera con grande attenzione le opportunità esistenti nel retroterra dei porti turistici, che da attrezzature separate dovranno diventare quanto più possibile cerniere di snodo tra le percorrenze marittime anche transfrontaliere e le città marchigiane.

Indicazioni di ANALISI URBANA¹

La città di San Benedetto del Tronto è punto di incrocio di due sistemi territoriali assai rilevanti: il primo è costituito dal sistema storico attestato lungo la strada consolare "Salaria" (SS 4) parallela alla Valle del Tronto che trova i suoi riferimenti attuali soprattutto nel dipolo Ascoli-San Benedetto e che, con la forte e relativamente recente urbanizzazione valliva di tipo industriale-residenziale è venuta confermando e fortemente incrementando il sistema infrastrutturale storico (la stessa via Salaria); l'altro sistema, "costiero", struttura urbana quasi continua lungo la costa adriatica – a tutti gli effetti quasi un'area metropolitana- delineaata dalla presenza ottocentesca della Ferrovia e della SS 16 e poi confermata ed incrementata ulteriormente negli anni '70 con il tracciato dell'A 14 determina, per la città di San Benedetto del Tronto, una vera saldatura costiera con il Comune di Grottammare, con il quale costituisce la fase più recente di conurbazione nel territorio piceno ed una stretta relazione con l'intenso abitato dell'abruzzese Comune di Martinsicuro separato solo dall'alveo del fiume Tronto e dalla zona della riserva naturale della Sentina.

Lo sviluppo costiero si è fortemente accentuato negli anni sessanta-settanta, proprio in seguito alla realizzazione delle grandi infrastrutture legate alla mobilità e ad una migrazione interna dalla montagna-collina alla costa come conseguenza, soprattutto, del superamento dei patti di mezzadria e quindi del superamento del ruolo tradizionale e centrale –nelle Marche- della funzione produttiva legata all'agricoltura.

Oggi un articolato fascio infrastrutturale ad andamento prevalente Nord-Sud rappresenta la struttura di supporto alla mobilità del territorio comunale, ponendosi, per contro, in un rapporto "settoriale" nei confronti della struttura della città: le infrastrutture viarie privilegiano gli aspetti connessi ai flussi di traffico di attraversamento e creano un impatto notevole nei confronti della città.

In questo quadro le principali e diverse modalità di collegamento risultano essere:

- l'autostrada A14 che segna il limite alle frange più interne dell'abitato verso Ovest, con il casello di Porto d'Ascoli e quello recente di Grottammare, permette l'attraversamento veloce dell'intero territorio comunale, intercettando a Nord e a Sud i due ingressi principali alla città; in questo tratto l'autostrada assume il ruolo di grande "circonvallazione" urbana e risulta fortemente congestionata;
 - la strada statale S.S. 16 Adriatica attraverso i nuclei abitati più densi della città (San Benedetto centro e Porto d'Ascoli) e rappresenta l'asse urbano tra di essi e l'asse di collegamento extraurbano tra Grottammare a Nord e Martinsicuro a Sud; il suo ruolo di infrastruttura di collegamento extraurbano è fortemente condizionato dalla congestione del traffico, tanto da essere utilizzata anche solo per brevi tratti, alla stregua di un asse urbano o di quartiere;
 - il tratto Sud della sopraelevata congiunge la superstrada proveniente da Ascoli Piceno con il viale dello Sport, viale De Gasperi e la zona centrale della città: tale asse viario muta la sua funzione, da asse a scorrimento veloce ad asse urbano, e si innesta nel tessuto minuto del borgo marinaro e della zona adiacente alla stazione ferroviaria;
 - una tratta interrotta della circonvallazione verso Nord della città (la cosiddetta "bretella") parte dalla strada statale Adriatica all'altezza del torrente Ragnola e si interrompe, dopo circa 1.5 Km, di fronte ad una zona di recente edificazione;
 - il lungomare, segmento riconoscibile fisicamente nel tratto tra l'abitato di Porto d'Ascoli e la zona Porto, rappresenta l'asse di innervamento delle attrezzature turistiche e ricettive della zona a mare, e viene utilizzato come collegamento urbano alternativo, specie nei mesi di scarso flusso turistico;
 - la ferrovia Adriatica Ancona-Pescara presenta uno scalo importante nella stazione e nel punto in cui la ferrovia per Ascoli Piceno diparte, piegando verso Ovest, dal ramo principale della linea Adriatica.
- La zona Sud del territorio comunale è interessata dai nodi principali del sistema della mobilità: il fascio infrastrutturale Nord-Sud si collega a quello trasversale che proviene dalla valle del Tronto (ferrovia, superstrada Ascoli-mare, strada statale e S.S.4 Salaria).

¹ Integrato e liberamente tratto da " Studio di fattibilità economico-finanziario, procedurale ed urbanistico, relativamente al programma di trasformazione urbana finalizzato al processo di recupero e alla riqualificazione della zona portuale di San Benedetto del Tronto tramite costituzione di una STU (Società di Trasformazione Urbana)" rapporto Fase I del maggio 2006 a cura di Nomisma, Ernst & Young Financial Business Advisors, Garretti Associati.

Nella zona centrale del territorio comunale sono collocati i collegamenti, tramite strade provinciali, con i centri di Monteprandone ed Acquaviva (quest'ultima raggiungibile anche con una strada lungo la valle dell'Albula, situata più a Nord).

Dalla lettura cartografica si riscontrano quindi i principali aspetti:

- La suddivisione del territorio in fasce longitudinali dettate dall'andamento del fascio infrastrutturale che di fatto generano una serie di questioni legate soprattutto al riconoscimento ed individuazione di assi di connessione trasversale che consentano di mettere in coerenza la struttura degli interventi al fine di garantire un adeguato equilibrio sul territorio comunale.
- Il diverso spessore del tessuto insediativo, individuato dalle fasce infrastrutturali indica inoltre una differenza sia di consistenza dello stesso ma anche rapporti irrisolti sulla effettiva permeabilità trasversale.
- Risultano esservi quindi, a tutt'oggi, elementi di forte cesura che proprio in occasione di una nuova progettazione urbana potrebbero trovare occasione di ricucitura, anche se subordinati alla preesistenza della linea ferroviaria adriatica.

- Presenza di scarsi elementi residuali di naturalità (lineari, puntuali e areali)

Il contesto ambientale e del lungomare

Il sistema ambientale del territorio sanbenedettese è costituito da 4 elementi principali:

- le fasce di arenili;
- il pettine dei corsi d'acqua perpendicolari alla costa;
- i rilievi collinari;
- il pattern del verde urbano diffuso.

Il sistema delle spiagge e degli arenili è il principale spazio aperto della città di San Benedetto e si configura come una parte di territorio prevalentemente sabbiosa, continua, nella quale i tratti soggetti a concessione demaniale sono intervallati in maniera più o meno regolare da tratti di spiaggia libera. La spiaggia, in corrispondenza della foce del Tronto, si trova a contatto con un'area di bonifica in parziale abbandono. In questa condizione l'ecosistema costiero si incrocia con quello delle aree umide fluviali generando un ambiente complesso dall'alto valore ambientale e paesaggistico. Il sistema delle spiagge sanbedettesi si interrompe a ridosso del molo sud del porto, in corrispondenza della foce del torrente Albula e riprende, immediatamente dopo il molo nord proseguendo quasi subito in Comune di Grottammare. L'arenile sanbenedettese, tranne la fascia prospiciente la zona "Sentina" e in corrispondenza della foce del Tronto, è fronteggiato da una serie quasi continua di scogliere disposte parallelamente alla costa e messe a protezione dai fenomeni erosivi. Nell'ultimo tratto a ridosso della foce del Tronto, l'erosione procede con maggior forza. I corsi d'acqua perpendicolari alla costa si configurano come elementi di connessione tra il sistema ambientale urbano e costiero ed il sistema ambientale degli spazi collinari. Il sistema dei brevi corsi d'acqua dell'area sanbenedettese, disposto secondo la forma di un pettine, è costituito dai fiumi Tesino, in Comune di Grottammare, Albula, fosso della Fornace, fosso Acquachiarra, torrente Ragnola e il canale collettore Sentina. Questi torrenti, che hanno origine nella fascia collinare retrostante, sono affiancati nei loro tratti iniziali da una fascia di vegetazione ripariale continua che funge da elemento di stabilità e contribuisce al drenaggio delle acque dei fianchi collinari. Nei tratti urbani, l'alveo dei torrenti è, in alcuni casi, incassato, rispetto al piano urbano, e posto in un letto artificiale, una condizione, questa, che ne evidenzia la presenza all'interno del tessuto urbano. Il fiume Tronto presenta una situazione più complessa in cui l'ambiente fluviale, e quello dei suoi affluenti, si intreccia coi tracciati della mobilità, autostradale e ferroviaria, con placche produttive e commerciali e ospita, all'interno del suo alveo alcune attività estrattive.

Il **sistema collinare** di San Benedetto è spesso indicato come una delle principali risorse paesaggistiche della città, una "quinta verde" che "abbraccia" la conurbazione costiera. Le colline, che si articolano in una serie di crinali paralleli tra di loro e perpendicolari alla costa, sono luoghi ambiti in cui emerge il conflitto tra la volontà di mantenerne il carattere rurale, il desiderio di salvaguardia dei lembi di boschi residui e contemporaneamente, l'attesa per la costruzione di nuove strutture residenziali. La difficoltà di stabilire una chiara relazione tra queste diverse attese si evidenzia in fenomeni di degrado ambientale quali frane e smottamenti.

Il sistema ambientale urbano è composto prevalentemente da una serie di elementi lineari come i filari di palme, palme delle canane e palme washington che si allineano lungo le riviere. Le schiere di palme, sono, nell'immaginario collettivo, il principale elemento di identificazione della città ("Riviera delle palme"). Questo sistema di verde, costituito per la quasi totalità da essenze esotiche, è irrobustito dalla vegetazione tropicale presente nella rete dei giardini privati

delle ville liberty. I restanti spazi verdi sono costituiti dal sistema di parchi e giardini urbani tra cui la pineta e i giardini all'italiana posti a ridosso del porto e del tracciato ferroviario.

I quattro sistemi presentano numerosi punti di sovrapposizione e intreccio e l'infrastruttura portuale, con i suoi spazi immediatamente retrostanti, si presenta come il luogo di contatto di alcuni di questi sistemi. Particolare attenzione merita l'area della **Sentina** (vedi paragrafo successivo).

I sistemi infrastrutturale ed ambientale

La presenza di uno spesso fascio infrastrutturale ha inevitabilmente favorito l'insediamento delle attività industriali e il depauperamento dell'ambiente rurale.

Ciononostante, lo spazio della campagna continua ad avere un ruolo fondamentale per l'economia locale. La forte eterogeneità degli elementi naturali ed antropici che caratterizzano il territorio del Comune di San Benedetto del Tronto si ripercuote inevitabilmente anche sugli usi del suolo. Lungo la costa e l'intersezione valliva, accanto ad ambiti di elevato interesse ambientale, convivono spazi a vocazione turistica e commerciale ed aree caratterizzate da un uso collurale e particellare complesso. Negli altri ambiti territoriali prevalgono colture intensive specializzate, spesso contigue alle aree urbanizzate dei centri abitati alle loro aree produttive e commerciali.

La lettura per sistemi reciprocamente interferiti e connessi non esclude la riconoscibilità di ambiti caratterizzati da forte identità, ma suggerisce di interpretarne le dinamiche insediative anche alla luce delle retroazioni indotte dalle infrastrutture viarie, che se da un lato sono state indubbiamente generatrici dello sviluppo costiero, dall'altro hanno costituito esse stesse un elemento di separazione tra costa ed entroterra. I principali ambiti territoriali sono riferibili a la rocca e il centro storico posto su un piccolo rialzo collinare a breve distanza dal mare; il borgo marinaro costruito su progetto dell'architetto pontificio Pigiaccioli posto immediatamente a valle della rocca; il sistema dei villini liberty lungo la costa e la città moderna costruita basata sull'impianto regolare della griglia; le densificazioni di filamenti insediativi posti in ambito collinare; le situazioni di snodo come l'abitato di Porto d'Ascoli posto all'incrocio tra la statale Adriatica e la strada Salaria. Ad esse si deve aggiungere il porto di San Benedetto: un ricovero artificiale nato come sottrazione di un tratto di spiaggia.

Il sistema dell'edificato

La distribuzione dell'edificato appare polarizzata attorno a due situazioni. La principale, e più consolidata, è quella corrispondente sistema paese alto - borgo marino con le sue diramazioni attestate sul lungomare e sulla statale adriatica.

La seconda è quella di Porto d'Ascoli, abitato posto al termine della strada consolare Salaria, con le sue frange di più recente costruzione verso il mare e verso la valle del Tronto.

Questa situazione si presenta costituita da materiali più minuti rispetto alla precedente, prevalentemente case isolate su lotto e palazzine secondo una condizione di frangia che preannuncia lo spazio residuale della Sentina.

La parte centrale, posta tra queste due situazioni, è segnata dalla presenza di alcune grosse attrezzature a scala territoriale, attrezzature sportive, scolastiche e congressuali ed una presenza di porzioni di territorio agricolo ancora importante e in corso di progressiva occupazione da parte dell'edificato.

Il retrostante territorio collinare presenta fenomeni di dispersione insediativi prevalentemente in corrispondenza dei crinali collinari e, con forme più decise, in corrispondenza del corso dell'Albula.

Il sistema delle trasversali

Il sistema insediativo sanbenedettese appare prevalentemente strutturato secondo sequenze poste parzialmente alla costa. Questa condizione, sottolineata dall'andamento delle principali attrezzature urbane come il lungomare e la SS 16 è parzialmente bilanciata dalla presenza di una più debole sequenza di elementi di connessione trasversale, costata-collina, che in alcuni casi riesce ad oltrepassare i confini costituiti dalle infrastrutture per la mobilità. Si tratta di percorsi talvolta storici; tra questi i principali sono –partendo dal Nord città- i percorsi storici paese alto-mare; i percorsi paralleli al torrente Albula, la nuova riconnessione proposta e accettata dalla Regione con finanziamento al progetto che partendo dalla ex-Gil e costeggiando il Torrente Acqua Chiara potrebbe risalire con un percorso panoramico pedonale e ciclabile la collina riconnettendo qualità ed emergenze naturalistiche e culturali; la penetrazione verso Montepandone a Sud del torrente Ragnola; via Mare e più a Sud il tracciato della Salaria e ancora oltre il tracciato più recente della Via Val Tiberina che seguendo un percorso parallelo alla tratta ferroviaria San Benedetto-Ascoli Piceno presenta ancora una riconnessione problematica con la viabilità del Comune di Montepandone ed infine il tracciato

ferroviario stesso San Benedetto-Ascoli Piceno. Il ruolo che questi percorsi possono giocare attiene alle possibilità di facilitare una connessione ed una più robusta integrazione tra la città costiera e lo spazio collinare.

In particolare:

1. Riconnessione Paese Alto-Borgo Marinaro-Rotonda-Faro-Porto

La presenza della SS. 16 e la barriera della ferrovia Adriatica hanno fatto sì di interrompere e frammentare il percorso storico di crescita urbana che dal centro storico più antico della città già scendeva verso Est per poi diramarsi dall'incrocio di P.zza C. Battisti lungo via XX Settembre e lungo via F. Crispi, per confluire poi nella via-piazza Matteotti e per restringersi nella via Secondo Moretti fino alla rotonda C. Giorgini e continuare un via G. Milanesi fino al faro ed infine per superare via Marinali d'Italia fino a raggiungere l'area portuale.

Questo tracciato, in realtà più ricostruito e contrassegnato urbanisticamente che immediatamente e contestualmente praticabile, presenta dei caratteri molto variabili sia dal punto di vista della lettura dei sistemi e qualità urbane sia dal punto di vista dei diversi modi di utilizzo.

Scendendo dal Centro Storico (che presenta le tipiche caratteristiche del borgo medioevale di primo impianto con ampliamento successivo, attestato a mandorla dentro un contesto difensivo originariamente circondato da mura ma con scarsa accessibilità e difficoltà a giocare un preciso ruolo relazionale urbano) lungo la via Elio Fileni anch'essa contrassegnata dalla maglia urbana storica, si giunge alla piazzetta C. Battisti. Questa piazzetta, ora semplice snodo di traffico a cinque vie -con il palazzo ex sede comunale sulla destra e il difficile incrocio con la SS. 16 che subito e Sud si inerpica per permettere il superamento viabilistico del Torrente Albula- non è più in grado di fornire alla città né un sistema di distribuzione del traffico realmente funzionale né uno spazio di aggregazione e di comunicazione tra le parti urbane.

La SS. 16 è qui, più che mai un'autentica barriera oltre la quale, ad Est, la via Francesco Crispi, con caratteristiche di strada marginalizzata soprattutto a parcheggio e quasi una circonvallazione del centro di San Benedetto, delimita sul lato Sud il centro urbano.

Da piazza C. Battisti si diparte anche la stretta via XX Settembre che insieme alla Statale e via Risorgimento delimita un triangolo urbano dal caratteristico aspetto all'interno del quale potrebbe innestarsi un progetto di recupero urbano con accesso e qualificazione pubblica a giardino e pedonale. La via-piazza G. Matteotti –triangolo vuoto a proseguimento del triangolo urbanizzato di cui sopra- interrotta da via Mario Curzi, prosegue nell'isola pedonale di via Secondo Moretti sottolineata dalle monumentali presenze di arte moderna per essere, a sua volta, interrotta dal traffico veicolare di via Ugo Bassi. La consistenza ottocentesca del tessuto edilizio e quella del Borgo Marinaro con numerose alterazioni di epoca moderna e contemporanea hanno comunque trovato nell'arredo di via Secondo Moretti una definizione unitaria e un modo di far colloquiare monumentalità, tessuto edilizio non invasivo, passeggio, commercio e sfondo prospettico. Ma la necessità di una complessiva massa a punto dell'area è determinata dalla contestuale presenza della strozzatura del sottopasso ferroviario, dallo squilibrio edilizio tra la consistenza urbana e il verde a Sud, dalla rotonda Giorgini con lo sfondo del faro e dalla massa incombente dell'hotel ed ex cinema Calabresi con in fondo l'area portuale.

2. Lungo Albula.

Il torrente Albula taglia da Ovest ad Est il centro urbano di San Benedetto centro. Il tracciato del torrente, cementato nel tratto che va da oltre Ponte Rotto alla foce, presenta un'immagine assai scadente di qualità ed arredo urbano e alcune fondamentali problematiche lungo il suo percorso. In particolare la foce del torrente determina un punto di particolare crisi ed interesse perché, nello stesso punto, finisce il lungomare della città e lo stesso tratto dell'arenile, in questo stesso punto si innesta l'area portuale con un forte presenza di spazi verdi e di forte attrattività urbana correlati alla presenza della palazzina Azzurra, e dell'articolazione dell'isola pedonale del centro città. Dunque un punto urbano di snodo comunque non ben risolto e nel quale la fluidità della passeggiata del lungomare va a risolversi senza un raccordo adeguato col sistema insediativo della città e delle accessibilità ciclabili.

E' attualmente in corso un progetto "finanziato dalla legge finanziaria 2005 (n. 311 del 30/12/2004) integrata con variazione dal decreto legge n. 314 del 30/12/2004 e dalle modifiche apportate in conversione dalla legge n. 26 del 1/3/2005 con decreto del Ministero Economia e Finanze del 18/3/2005 che ha attribuito al Comune di San Benedetto del Tronto, come ente beneficiario del contributo statale la somma di € 2.400.000,00 destinata al risanamento ambientale dell'area urbana del torrente Albula"; ciò anche attraverso la riqualificazione dell'intero tracciato a partire dalla messa in sicurezza idraulica del torrente con la previsione di vasche di laminazione in zona agricola e con la possibilità di realizzare la rinaturalizzazione dell'alveo immettendo opportunamente ed in maniera sostenibile piste ciclabili e pedonali nell'alveo stesso.

Lungo il tracciato del torrente Albula possiamo distinguere le seguenti parti caratteristiche:

- a. la foce con le problematiche di nodo urbano già accennate
- b. il tratto prettamente urbano che dalla foce va fino all'incrocio con la SS.16: qui sia il modo e la qualità complessiva degli affacci edilizi, le due strade accostate al torrente, le alberature contribuiscono a dare del "lungo fiume" un'immagine di *rappresentatività urbana* contraddetta dalla qualità scadente dell'attuale soluzione dell'alveo e dai numerosi attraversamenti di tipo –ferroviario- e soprattutto veicolari con notevoli congestioni di traffico soprattutto in corrispondenza dell'accesso a Viale De Gasperi. Dei due tratti viari lungofiume è il tratto a Nord del torrente a presentare una più accentuata dimensione e accessibilità, accentuazione ancora gerarchicamente più accentuata dopo il superamento ad Ovest della Statale. L'incrocio tra l'Albula e la statale 16 rappresenta, forse, il punto di maggior congestione di traffico dell'intero Comune –se si esclude, forse, a Sud la confluenza della superstrada con la SS 16 in accesso alla regione Abruzzo- anche per la presenza della struttura ospedaliera e del convogliamento del traffico veicolare dalla zona produttiva Albula Ovest e dal Comune di Acquaviva.
- c. Il tratto ancora urbano –ma con caratteristiche di minor pregio rispetto al tratto precedente- che va dall'incrocio con la Statale alla località "Ponte rotto" definisce un'area in cui all'accentuarsi della viabilità Nord del lungofiume corrisponde una qualità urbana priva di una precisa connotazione ma nella quale si alternano aree degradate (ex mattatoio, quartiere ERP di via Manara e sull'altra sponda capannoni comunali quasi del tutto abbandonati...) a nuovi inserimenti come centri commerciali e alcuni interventi privati di qualificazione edilizia e funzionale. Oltre l'Autostrada il tessuto urbano si va ancora di più sfrangiando in un'edilizia abbastanza minuta e posta prevalentemente a Nord del torrente.
- d. Risalendo ancora verso Ovest oltre "Ponte rotto", il grande insediamento di espansione produttiva artigianale previsto nel PRG vigente come zona D3 costituito da ben 20 lottizzazioni convenzionate sposta la parte urbanizzata a Sud del torrente sul versante della collina definendo una zona frammentata, senza un preciso disegno urbanistico , di fatto zona prevalentemente e largamente residenziale e non produttiva necessitante di interventi di messa a punto urbanistica e di qualificazione dell'intero quartiere oggi quasi privo di identità e di servizi. Questa zona proiettata fino alla prossimità con il confine del comune di Acquaviva costituisce una realtà quasi a parte rispetto alla realtà urbana di San Benedetto e forse, molto più in consonanza con la zona produttiva posta appena al di là del confine comunale.
- 3. Riconnessione lungo il Torrente Acqua Chiara**
A seguito del finanziamento regionale per la progettazione degli interventi relativi alla proposta presentata alla Regione dai Comuni di San Benedetto e Grottammare dal titolo "PRAI 2006 Riquilificazione ambientale del sistema turistico San Benedetto del Tronto - Grottammare: azioni di riequilibrio e di sviluppo sostenibile" si configura la possibilità della concreta realizzazione di un percorso infrastrutturale ciclo-pedonale che, appoggiandosi ad un corso d'acqua (il torrente Acqua Chiara) valorizzi e potenzi le connessioni trasversali superando in sicurezza gli attraversamenti urbani del Lungomare, della ferrovia-viale dello Sport, la SS.16, la "bretella" e l'Autostrada. Questo itinerario prevede contestualmente la rinaturalizzazione del torrente Acqua Chiara, la realizzazione di una pista ciclo-pedonale che partendo dal lungomare e risalendo lungo il torrente possa mettere il relazione il mare con la collina, in un itinerario sostenibile e di qualità paesaggistica.
- Si tratta, in sostanza, di costruire un sistema di relazioni attraverso un itinerario ciclo-pedonale che partendo dal mare e collegando arenile, spazi dell'arena Europa, dell'ex tirassegno e dell'ex Gil possa superare in sicurezza le infrastrutture ferroviarie e di viale dello Sport riconnettendosi alla pista ciclabile posta lungo la ferrovia e risalendo il Torrente Acqua Chiara e la centrale area Brancadoro superi , sempre in sicurezza, la SS. 16, costeggi la villa Brancadoro per raggiungere, nell'area collinare, punti di grande attrattività paesaggistica e di tipo naturalistico.
- 4. Lungo Ragnola**
Ancora una volta è lo scavo vallivo di un torrente – il Ragnola- a determinare l'asse di penetrazione al territorio retrostante a partire dal mare, anche se il lungo-Ragnola allo stato attuale non esiste ed il tracciato fluviale è sovrastato, nel tratto urbano, dal percorso della superstrada fino alla Statale mentre, nel tratto collinare si articola in una viabilità di risalita collinare, senza sbocco, verso il Monte Aquilino.
- Un po' più a Sud dalla Statale si diparte verso Ovest la strada provinciale per Monte Prandone con caratteristiche nettamente di percorso collinare che, dal punto di vista della gerarchia dei percorsi di accesso al territorio retrostante, è assai più importante della strada per Monte Aquilino.

- 5. Via Mare** (per le caratteristiche di questa trasversale vedere il paragrafo successivamente dedicato)

6. SS. n.4 Salaria

- La strada consolare "Salaria" –SS 4- costituisce il più antico itinerario, ancora presente e utilizzato nel territorio, di connessione tra la città, Ascoli Piceno, gli Appennini e i parchi appenninici, Rieti e Roma. Un tempo strada di accesso fondamentale alla città dal territorio piceno e insieme alla Statale 16 strada di definizione delle due direttrici strutturali di confluenza sul Comune di San Benedetto: il sistema costiero ed il sistema della valle del Tronto, oggi la Salaria è sostanzialmente derubricata, anche e soprattutto lungo il suo tracciato extracomunale, come asse di servizio all'attrezzatura urbana di fondovalle su cui sono attestati consistenti insediamenti recenti di tipo residenziale, commerciale e produttivo.
- Nel tratto che interessa il territorio comunale di San Benedetto del Tronto possiamo distinguere lungo il tracciato della strada consolare almeno tre segmenti distinti:
- a. il tratto che dalla Stazione ferroviaria di Porto d'Ascoli arriva alla SS. 16 col nome di via Turati. Questa lettura del tracciato della SS 4 è probabilmente una forzatura interpretativa che porta al prolungamento urbano di un tracciato che in realtà provenendo dal territorio a Ovest si interrompe all'incrocio difficile, congestionato e pericoloso, con la Statale.
- b. il tratto che dall'incrocio con la SS. 16 arriva fino all'autostrada A14 taglia ed attraversa un territorio che si va differenziando fortemente sia nel rapporto Est-Ovest che in quello Nord-Sud. Infatti il tratto più ad Est, fortemente urbanizzato e con ancora residui del tracciato del vecchio viale alberato, contiene ancora i residui di una centralità urbana configuratisi in servizi quali Chiesa e negozi, che hanno però hanno visto, nell'evoluzione della città determinarsi, anche in questo quartiere, nuovi punti di attrazione e servizio. In particolare il crescere del dislivello, proseguendo verso Ovest, tra la parte Nord del Quartiere e la parte Sud, anche per le diverse caratteristiche e qualità progettuali e sociali degli interventi, ha comportato una segmentazione e spesso una incommunicabilità tra le parti della città in cui la Salaria assume un ruolo di "ferita" e di separazione piuttosto che di congiunzione e legame. Difficoltà e pericolosità negli accessi sulla SS.4 da via Val Cuvia e via Paolucci, immagine del Quartiere PEEP "SS. Annunziata" visto di lato e per niente integrato al percorso della strada consolare, fanno di questo tratto stradale un interessante tema di progettazione urbanistica urbana.
- c. Il tratto che dall'autostrada raggiunge infine il confine comunale presenta le caratteristiche tipiche dell'inurbamento vallivo lungo la Salaria: filamenti urbani a consistenza minuta lungo il tracciato stradale con funzioni quasi esclusivamente di tipo residenziale e nuclei urbani un po' più consistenti e aggruppati allorquando si presentano incroci viari di una qualche importanza che consentono –con la stessa logica- il diramarsi dell'urbanizzato. Nel caso specifico i nuclei a Nord lungo via Molveno e ancor più consistenti e con la presenza di una Chiesa lungo via Moncalieri nella Contrada Fosso dei Galli, necessitano di maggior definizione e qualità urbana.
- d. Infine parallelamente al tracciato della Salaria è ancora riconoscibile nel tratto del Comune di San Benedetto, l'asse di attestazione delle case coloniche mezzadriili che si addentrano anche nell'area della Sentina fino, quasi, al litorale marino.

7. Via Val Tiberina

- Strada di recente costituzione scaturita dall'urbanizzazione della zona "Agraria" nel secondo dopoguerra, via Val Tiberina seguendo un tracciato parallelo a quello della Salaria e della ferrovia San Benedetto del Tronto - Ascoli Piceno, sorta forse all'origine più con caratteristiche di strada di servizio di quartiere, è oggi un'asse trasversale di interesse intercomunale sia per i progetti di raccordo con la viabilità di Monte Prandone sia per il ruolo che è andata via via assumendo.
- Il problematico punto di innesto con la Statale in prossimità del passaggio a livello ferroviario, l'aver a Nord un denso urbanizzato di tipo residenziale di medio-bassa intensità e a Sud invece un urbanizzato di tipo produttivo commerciale interrotto da un isolato costituito da casette degli anni '50 e '60, danno a questa strada una connotazione non ben definita anche perché via Val Tiberina nata come via a servizio di una zona produttiva di tipo artigianale ha rapidamente trasformato, nel tempo, il suo ruolo e la sua importanza, (senza però avere lungo il suo tracciato particolari attrattività dovute a servizi o a piazze e spazi verdi o attrezzati) anche per la vicinanza alla superstrada, alla strada-mercato di via Pasubio, al casello autostradale, e per l'insediamento del Centro agroalimentare. L'intreccio della viabilità e dei nodi di interscambio, del tracciato ferroviario e dei punti fondamentali di accesso al territorio presenti o di progetto accentuano l'interesse per la qualificazione di questa strada e dei quartieri circostanti.

- 8. Tracciato ferroviario San Benedetto-Ascoli Piceno**

Anche il tracciato ferroviario con il rilevato rappresentato dalla sede dei binari della ferrovia San Benedetto-Ascoli Piceno costituisce un'asse di penetrazione fondamentale lungo la direttrice Est-Ovest di attraversamento urbano, diversamente dal tracciato della superstrada Ascoli-mare che correndo lungo il bordo Sud del confine comunale della città non entra nelle valutazioni delle trasversali di interesse urbano. Il rilevato ferroviario invece assume nella città un ruolo assai significativo sia come collegamento strutturalmente importante nel sistema insediativo della valle del Tronto che confluisce su San Benedetto, sia come possibile asse di servizio futuro con il progetto della metropolitana di superficie anche in collegamento al porto, sia infine, nella città, come definitore di margine urbano a Sud della città. Infatti a Nord del rilevato ferroviario della ferrovia San Benedetto-Ascoli Piceno si attesta e si conclude il sistema residenziale urbano –delimitato anche, più ad Est, dal fosso scolmatore- e ad Ovest del quale -vedi anche il difficile passaggio a livello sulla SS 16- si attesta in maniera non ben pianificata la strada mercato di via Pasubio: strada mercato che costituisce una particolarità della parte Sud della città certamente con un assommarsi non ben programmato di attività soprattutto di tipo commerciale, bisognosa senz'altro di qualificazione e servizi, di messa in sicurezza anche in ottemperanza alle norme PAI, ma certamente parte vitale della città. Il punto di collegamento e snodo della tratta ferroviaria San Benedetto-Ascoli Piceno con la tratta Bologna-Bari è costituito dalla Stazione ferroviaria di Porto d'Ascoli che ora, sia pure derubricata a centro di scambio merci, può fungere da punto di attraversamento e collegamento con i suoi sottopassi ed il potenziamento di quelli adiacenti tra la parte Est e la parte Ovest di Porto d'Ascoli.

Struttura della rete stradale urbana

L'area urbana di San Benedetto, dal punto di vista della struttura stradale è organizzata per linee longitudinali Nord - Sud, nelle quali si legge un progressivo spostamento a monte delle relazioni di livello superiore; la gerarchizzazione, partendo dal mare è schematicamente la seguente:

- sistema del lungomare (traffico locale e turistico)
 - sistema vario immediatamente a monte della ferrovia (traffico cittadino di distribuzione locale)
 - asse della Statale Adriatica SS16 (traffico di transito e di penetrazione/uscita di percorrenza medio-breve)
 - Autostrada A14 (traffico di transito e di penetrazione/uscita di lunga percorrenza).
- Questo schema generale dà luogo a situazioni specifiche in relazione alle diverse parti in cui è scomponibile l'abitato di San Benedetto, che ha una lunghezza (dal confine comunale con Grottammare a Nord alla superstrada per Ascoli a Sud) di circa 7,5 km, ed una larghezza (tra l'Autostrada ed il mare) variabile tra 1 e 2 km; si identificano pertanto:
- l'area centrale, a Nord del torrente Albulia, in cui si ritrovano le funzioni più tipicamente cittadine (stanziali) di S. Benedetto, di carattere residenziale, terziario e commerciale; in quest'area la parte di città situata a monte della ferrovia è preponderante rispetto a quella a mare, e corrispondentemente risulta più articolata la rete stradale; l'effetto barriera della ferrovia è particolarmente pesante; la striscia di città a mare (1500 m di lunghezza per 250 m di larghezza) è sede di funzioni eterogenee (produttive, portuali/cantieristiche, commerciali, turistico/sportive, ecc.);
 - l'area intermedia, tra l'Albulia e via Voltattorni; qui il lungomare assume le caratteristiche tipiche della viabilità fronte spiaggia, la parte a monte della ferrovia è un prolungamento, meno denso e con viabilità più proporzionata, del centro città, con funzioni miste (residenziali, terziarie, commerciali, amministrative);
 - l'area sportiva e balneare, in cui è prevalente l'abitato a mare della ferrovia (turistico balneare), mentre a monte si trovano le aree sportive (stadio, campi da gioco, aree libere); le tre direttrici (Lungomare, viabilità a monte della ferrovia, asse SS16, Autostrada) sono perfettamente individuabili;
 - il centro urbano di Porto d'Ascoli, segmentato dalla ferrovia, che in questo punto presenta la diramazione della linea per Ascoli; l'abitato a mare termina, le direttrici Lungomare e a monte della ferrovia si riportano sulla SS16 a poca distanza dall'innesto della SS4 Salaria verso Ascoli Piceno.

Il contesto e il sistema insediativo

Il contesto urbano, nell'area centrale a nord della città, a partire da Ovest, si connota per una forte eterogeneità di materiali urbani di scale, di funzioni e di conservazione, tale eterogeneità deriva dalla particolare perimetrazione che mette in relazione una serie di sequenze che possono essere riassunte in:

- *il nucleo storico originario: la rocca e il centro storico posto su un piccolo rialzo collinare a breve distanza dal mare;*
- *il sistema abitativo del tratto Nord lungo la SS n° 16, caratterizzato anch'esso da degrado ma anche un certa omogeneità, nonostante le sovrapposizioni e le sostituzioni edilizie degli ultimi anni*

- *il sistema del centro urbano, caratterizzato da una forte commistione di edifici e funzioni di epoche diverse con una densità notevole in rapporto alla scala urbana*

- *il sistema dei villini liberty, vero elemento di pregio nella sequenza a forte connotazione identitaria, soprattutto nella sequenza edificio/giardino, tale sistema si trova a ridosso della fascia ferroviaria come la maggior parte degli insediamenti liberty nel territorio costiero del medio adriatico. Diversa è la consistenza e lo stato di manutenzione di questi edifici che, di fatto, costituiscono un sistema importante di riferimento.*

- *il tracciato ferroviario, con i suoi manufatti (stazione, depositi) e aree di pertinenza; il Porto e il Mercato Ittico, costruiti nei primi decenni del novecento, assieme agli spazi e alle attrezzature per le varie attività portuali, sono stati la base per la crescita e l'accumulo di conoscenze che hanno permesso alle varie attività legate alla pesca di questa zona costiera di raggiungere tra loro un elevato livello di integrazione, costituendo, in alcuni casi, una filiera produttiva.*

- *Il sistema delle piazze e dei vuoti tra i quali dobbiamo distinguere, vista la particolare perimetrazione, due sequenze nord/sud e est/ovest: questa precisazione appare necessaria in previsione di connotare assi di trasformazione privilegiati, che tengano conto di ruoli, gerarchie e potenzialità. Pertanto la prima sequenza a partire da nord è rappresentata da piazza del Pescatore, piazza san Giovanni Battista, piazza Garibaldi, piazza Caduti del Mare, fino ad arrivare a sud con piazza Mar de la Plata.*

- *La seconda sequenza si attesta su più assi di cui il principale è individuabile partendo da Piazza Mar de la Plata, piazza Matteotti, piazza Battisti, piazza Saconi. Come precedente detto si affiancano a questo sistema una densità interessante di aree dismesse e residuali che costituiscono una complessità urbana interessante.*

La condizione di artificialità del porto (in quanto sottrazione di un tratto di spiaggia), è ribadita nel suo rapporto con la città.

Il porto contribuisce a ridisegnare attorno a sé contemporaneamente spazi centrali e di retro.

Ciò ne fa un luogo propriamente urbano, denso di cose e di pratiche che si mescolano, sovrapponendo caratteri e attività differenti:

1. un indebolimento delle reti urbane e un certo evidente dinamismo dell'area;
6. il degrado degli spazi e dei manufatti e un'interessante innovazione nei modi di utilizzarli;
7. la confusione determinata dal sovrapporsi di attività e usi differenti dello spazio e la vitalità del sito rispetto all'intero contesto urbano. Nonostante la presenza di spazi e manufatti in dismissione, l'impressione che si trae dall'area non è quella dell'abbandono, ma di un punto d'incrocio, non risolto, tra spazi diversamente costruiti e utilizzati (lungomare, pineta, mercatino, viale pedonale, ecc.).

Due caratteri sembrano acquisire particolare rilevanza dal punto di vista delle relazioni tra aree portuali e contesto urbano: la riorganizzazione degli spazi aperti; il sistema infrastrutturale.

- Lo spazio portuale è affiancato, dal lato del molo sud, da un articolato sistema di spazi aperti che si pone come mediazione tra il porto, il sistema delle aree centrali pedonali articolate su un percorso perpendicolare al mare che termina in corrispondenza del faro e le spiagge attrezzate. Questo sistema di spazi aperti costituito da spazi boscati (come la pineta), campi sportivi e strutture per mercatini è, insieme alle spiagge, il principale spazio pubblico della città. Dal lato del molo nord il porto affianca alcuni spazi "in attesa" (come il vecchio stadio Ballarin) che possono essere anch'essi pensati come materiali rilevanti entro un nuovo disegno di suolo che riconnetta l'area al contesto urbano.

- Di grande importanza è anche il sistema infrastrutturale, inteso in senso ampio, come l'insieme interrelato delle infrastrutture "forti" e delle infrastrutture "deboli", che funziona alla scala urbana con diverse velocità e pesi. Anche in questo caso l'infrastruttura offre condizioni interessanti per un ridisegno urbano, a patto di non considerarla, così come in genere viene fatto, puro elemento di separazione, soglia, frattura. Ma al contrario, di utilizzare un'accezione aperta dell'idea di infrastruttura, intesa come supporto all'abitare e al funzionamento complessivo del territorio. Un esempio in questo senso può essere ritrovato nel modo in cui l'accostamento delle diverse funzioni nella sezione trasversale del lungomare (strada, parcheggio, pista ciclabile, marciapiede, attrezzature balneari) dà luogo ad uno spazio riconoscibile e facilmente fruibile.

- *Le potenzialità insite nella mescolanza funzionale in atto, che è elemento connotante, fanno sì che l'area si presti ad una programmazione e pianificazione generali, ma anche a progetti specifici, a scala ravvicinata, che dovranno essere verificati e localizzati in relazione alla loro fattibilità (non solo economica).*

Ciò vale per il sistema infrastrutturale della viabilità, mentre il tracciato ferroviario posto su di un terrapieno continuo e superabile solo con sottopassi puntuali e pontini, costituisce una vera e propria frattura urbana che ha nel tempo separato, schematizzando i concetti in una distinzione grossolana, anche le funzioni delle fasce urbane, destinando la fascia ad Est della ferrovia prevalentemente all'attività turistico-balneare e la fascia ad Ovest prevalentemente ad utilizzo dei residenti. Inoltre la barriera del terrapieno ferroviario è di fatto un formidabile ostacolo, anche visuale, al rapporto abitato-mare soprattutto nelle aree centrali della città e comunque una barriera per il ricongiungimento

accessibile mare-collina. Infine pur nella vicinanza al porto, la ferrovia e la stazione non presentano punti diretti di contatto con l'infrastruttura portuale ma anzi, ne costituiscono un limite.

Particolare attenzione merita il sistema degli spazi aperti verdi pubblici:

- *torrente Albula, che ha origine nella fascia collinare retrostante, affiancato nel tratto iniziale da una fascia di vegetazione ripariale continua che funge da elemento di stabilità e contribuisce al drenaggio delle acque dei fianchi collinari. Nel tratti urbani, l'alveo del torrente è incassato, rispetto al piano urbano, e posto in un letto artificiale, una condizione, questa, che ne evidenzia la presenza all'interno del tessuto urbano.*

- *verde di tipo areale di una certa consistenza di parchi e giardini urbani che si attesta prevalentemente sul lungomare Bruno Buozzi e lungo l'asse ferroviario, si rileva come una dotazione di verde importante rispetto al tessuto limitrofo*

- *verde lineare costituito soprattutto da una serie di elementi lineari come i filari di palme, palme delle canarie e palme washington che si allineano soprattutto lungo via della Palma. Questo sistema di verde, costituito per la quasi totalità da essenze esotiche, è irrobustito dalla vegetazione tropicale presente nella rete dei giardini privati delle ville liberty.*

- *Condizione di residualità a nord del porto dell'arenile, che di fatto si attesta su di un'area caratterizzata da capannoni e piazzali di manovra e lavorazione*

Andando più in dettaglio sull'area portuale vera e propria, il Porto e il Mercato Ittico, costruiti nei primi decenni del novecento, assieme agli spazi e le attrezzature per le varie attività portuali, sono stati la base per la crescita e l'accumulo di conoscenze che hanno permesso alle varie attività legate alla pesca di questa zona costiera di raggiungere tra loro un elevato livello di integrazione, costituendo, in alcuni casi, una filiera produttiva. L'integrazione in particolare tra attività di pesca e attività produttive sembra essere uno dei connotati della realtà sanbenedettese. Questo aspetto, nell'area a ridosso del porto, arriva a coinvolgere anche le attività turistiche e ricreative, come emerge nel riuso a scopo di svago di vecchi edifici e magazzini portuali.

Valutazione d'insieme del sistema longitudinale/lineare della città

- *area della Sentina = qualità sufficientemente preservata di paesaggio agricolo (essenzialmente prativo e umido)*
- *zona di Porto d'Ascoli = nodo tra la Sentina e il lungomare caratterizzato da una urbanizzazione di consistente cubatura, confusa dal punto di vista viario ed architettonico, con interruzione della continuità del lungomare di difficile soluzione*
- *il lungomare= buona qualità formale per quasi tutto il tratto litoraneo, notevole la consistenza arborea principalmente basata su palme, discreto stato di manutenzione generale, sistema di piccole aree a pineta utilizzate in modo disomogeneo e di scarsa manutenzione, non si evidenziano specifiche aree destinate a parcheggio vista la diffusione prevalentemente estiva di spazi di sosta su tutto il lungomare, sistema residenziale a tipologia prevalentemente residenziale/alberghiera, servizi balneari di non elevata qualità architettonica soggetti a manutenzione stagionale, area della spiaggia non molto profonda, sistema di protezione a scogliere parallele in massi di non recente costruzione, probabile necessità di ripascimento con cambiamento del sistema protettivo: possibilmente scogliere trasversali al bagnasciuga*
- *zona verde del parco comunale = aree di notevole potenzialità ma con evidente segni di mancanza di progetto unitario, viabilità sia carraiata che pedonale, tratti esclusivamente pedonali utilizzati come mercatino con piccoli locali in legno con carattere di permanenza anche nei periodi di non utilizzazione, aree con campi sportivi tennis ecc., area della scuola vela e circolo con costruzione recente, deposito derive senza accesso diretto al mare, viabilità carraiata che circonda l'area e che rappresenta il collegamento ordinario tra il lungo mare e la zona del porto, questa viabilità permette un collegamento più agile con la parte ovest della città non sottopassando il sedime ferroviario, presenza di aree a prato, mal tenute probabilmente utilizzate come parcheggi o altro, area del vecchio faro*
- *area portuale= dal lato sud, l'accesso è mediato dalla presenza di una vasta area di risulta di scarsa qualità ma di grande potenzialità progettuale, caratterizzata dalla presenza di strutture di cantieristica per la manutenzione e rimessaggio di banchina dei natanti da diporto. Le costruzioni presenti su quest'area sono essenzialmente capannoni metallici a carattere provvisorio).*
- *confine con Grottammare = La zona di confine comunale attualmente ospita la confluenza delle due strade parallele alla banchina portuale e prevede una rotatoria forse surdimensionata, per le funzionalità ancora non valutate e sicuramente oggetto di accordo intercomunale (non chiari i programmi per la soluzione del raccordo con il casello sull'A14 a Grottammare). Sembra che il ruolo della rotatoria non possa risolvere l'inesco con la viabilità che costeggia il campo sportivo, non essendovi proporzione con la viabilità proveniente da Grottammare caratterizzata*

dalla presenza di 4 corsie con spartitraffico contro una sezione stradale molto angusta. Non sono ancora chiari i programmi intercomunali della sistemazione dei tratti di arenile limitrofi.

Il porto

Nel porto sono presenti diversi cantieri navali per la costruzione di pescherecci in legno e acciaio fino a 200 tsi; assieme a questi sono presenti diverse attività e industrie connesse. Le varie attività, portuali e marine, sono supportate dalla presenza di un Centro di addestramento professionale per gli addetti alla pesca di altura, un museo della pesca e l'Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato per le attività marine (per la guida di imbarcazioni e tecnico navale di II classe).

San Benedetto è sede di Capitaneria di Porto, istituita con Decreto del Presidente della Repubblica n. 622, del 28 aprile 1976; la sua delimitazione territoriale di competenza va "dalla foce del Tronto inclusa alla foce del Chienti escluse", ricoprendo quasi tutte la Marche meridionali. Nella capitaneria ha sede anche il 1° Nucleo Operatori Subacquei del Corpo delle Capitanerie di Porto. L'edificio più antico, rispetto quello nuovo di recente edificazione, è stato costruito nel 1936 e ristrutturato nel 1997. L'edificio del mercato del pesce ha ottenuto il riconoscimento dell'Unione Europea definitivo per la sala d'asta nel 1996. Il mercato si estende su una superficie di 9.200 mq scoperti e 1.500 mq coperti; gli acquirenti sono dettaglianti, grossisti, ambulanti, ristoratori e peschiere; il sistema di contrattazione è l'asta elettronica olandese al ribasso. Il mercato di San Benedetto è legato agli altri mercati marchigiani attraverso la rete telematica FishTel13 che permette la vendita on-line del pescato. Il progetto consiste nella vendita di prodotti ittici attraverso differenti sistemi di contrattazione, e non si limita alla sola messa in rete telematica delle vendite, ma riguarda l'organizzazione di un sistema di servizi connessi come la certificazione di qualità, la logistica e i finanziamenti.

In tale parte della città è possibile individuare un insieme di sistemi o aree omogenee, con diverse caratteristiche e diverse vocazioni.

Le aree, possono essere così definite:

- La "testata" del porto a nord (corrispondente all'area del terzo braccio);
- L'ambito della ferrovia, compresa la fascia di abitazioni ed attrezzature da essa racchiusa; per la caratteristica di questo sistema, che controlla i passaggi trasversali all'area e quindi le possibili connessioni tra le due parti che divide, e che dà origine a fenomeni di "retro" nell'edificio che si attesta sul tracciato ferroviario, questo sistema può diventare lo "scheletro" degli spazi aperti che regge le due parti dell'area.
- L'isolato liberty, con una propria definizione e caratterizzazione, racchiuso tra le fasce alberate dei due lunghi viali che lo affiancano.
- L'ambito delle banchine, diviso tra la parte del mercato ittico e dei cantieri, e quella del porto turistico; la prima comprende la maggior parte dei servizi e delle funzioni attinenti l'attività commerciale e di pesca del porto; l'altra comprende gli spazi per la diporistica e la nuova darsena turistica, si pone alla fine dei percorsi pedonali provenienti dal centro città, e possiede quindi un carattere decisamente urbano.
- L'ambito del verde: il grande sistema a sud del porto, testata del sistema del Pescatore, e con il sistema trasversale dell'Albula.
- L'ambito del litorale, delle attrezzature per la balneazione e dell'arenile, direttamente connesso al sistema del verde. Il passo successivo è rappresentato dal rilievo e dalla schedatura degli edifici e degli elementi di rilievo nelle varie aree, secondo alcune indicazioni principali, quali: la qualità del verde e delle "infrastrutture" verdi; le caratteristiche degli spazi aperti; la qualità/non qualità dell'edificato; la sistemazione portuale e cantieristica.
- L'accessibilità trasversale al porto si presenta senza ingressi se si escludono i sottopassi ferroviari di dimensione ridotta e di forte pendenza visto la quota del piano d'imposta ferroviario; la ferrovia si presenta come sbarramento tra due situazioni urbane molto differenti. Tra ferrovia e banchina ci sono sistemi infrastrutturali paralleli : strutture varie caratterizzate da una notevole qualità arborea a filare (palme), che si saldano con il verde dei giardini privati. Degradate, invece, le strade perpendicolari alla banchina che portano alle strutture portuali.
- Fronti stradali di scarsa omogeneità per tipologia, altezza, materiali e funzioni, rivelatori di una politica concessionaria casuale e puntuale, privano di regolamentazioni, realizzata in epoche diverse.

Per zone:

1) Zona delle corderie e dei magazzini frigoriferi, ex stadio e area del rondò di confine con Grottammare, nella quale le strutture edilizie a magazzino di dimensione variabile presentano gradi di scarsa manutenzione o di consolidata dismissione, in alcuni lotti, di non precisa delimitazione; sono state rilasciate permessi per costruzioni puntuali molti dei quali in avanzata fase di cantiere, la presenza di queste costruzioni recenti determina una difficoltà di riprogettazione di tutta l'area con modalità unitaria. Le funzionalità insediate sono essenzialmente a carattere di

deposito, brokeraggio e alcune con frigoriferi, collegati alle attività portuali sia commerciali che pescherecce. Nell'area sono state realizzate alcune palazzine residenziali (*quattro/cinque piani*) di scarsa qualità. Uno degli interventi puntuali di quest'area è centrato sul recente recupero del mercato del pesce e del museo ittico, la modalità dell'intervento è esemplare per dimostrare come in situazioni così precarie i problemi determinati da tale modalità più che costituire un miglioramento di una parte degradata o l'inesco di una procedura di rinnovo urbano, stabiliscono un impedimento ad una corretta riprogrammazione organica di tutta l'area. Sulla fascia tra questa strada e la ferrovia sono posizionati una serie di villini con giardino in buone condizioni.

2) Zona caratterizzata dalla cosiddetta spina dei villini Liberty

Dalla piazza del Pescatore fino alla trasversale dell'albergo/ex cinema Calabresi, la spina dei villini presenta una caratteristica tipologica riconducibile ad immagini di repertorio degli anni precedenti la seconda guerra mondiale. Alcune di queste tipologie, se pur rimaneggiate in epoche successive mostrano ancora caratteri linguistici e tipologici originali, come le coperture a tetto, gli ornati in stucco o ceramica. Molti interventi recenti (anni 60/70) hanno stravolto in modo consistente l'immagine di questa zona con pesanti premi di cubatura e modificazioni della tipologia originale. Le due strade che delimitano in senso longitudinale

l'area, via Colombo e via Dari, sono importanti elementi per una ricucitura formale di questo luogo: la qualità delle essenze arboree, quelle che appartengono ai villini ma principalmente quelle che definiscono il sedime stradale sono di notevole qualità e di aspetto "vivo", e riescono con la loro continuità a restituire una unità prospettica anche in situazioni di frammentazione funzionale ed architettonica. La struttura lineare che dalla piazza del Pescatore guarda verso Sud attraversando il parco urbano e proseguendo con il lungomare fino a Porto d'Ascoli costituisce l'importante elemento di paesaggio urbano che dovrà essere assunto in fase di progetto come struttura portante di funzionalità differenti. Le due strade parallele presentano una mediocre terminazione nella piazza del Pescatore che dovrà forse essere risolta non solo come "arredo urbano" ma dovrà sicuramente coinvolgere anche gli edifici che la conformano.

3) Tra l'area della banchina e la spina dei villini.

L'aspetto di grande confusione tipico dei porti in attività, (*anche se in questo caso è enfatizzato dalla compresenza di attività marginali localizzate in spazi di risulta e in residui edilizi*), ne determina la scala reale ed anche la tipologia. In questo caso le tre funzioni caratteristiche sono: il porto peschereccio con natanti per la pesca in acque vicine, il porto turistico per parcheggio stanziale o a tempo, la cantieristica di manutenzione. Queste tipologie si presentano con aree di pertinenza non individuabili nella configurazione delle banchine e si accavallano l'una all'altra. Il paesaggio urbano che ne deriva, sottolinea la mancanza di una gestione unitaria dell'area portuale. Carri ponte per il ricovero natanti, si alternano a magazzini in forte stato di degrado o a capannoni realizzati con tecnologie provvisorie e precarie. Alcune costruzioni, come la Capitaneria di Porto, il Mercato Ittico, l'Istituto Tecnico con il suo ampliamento/ristrutturazione, il blocco Albergo/ex Cinema Teatro, si pongono come oggetti isolati dal contesto, ne deriva un conseguente processo di riqualificazione degli interni di stretta competenza, con il risultato di ridurre i progetti complessivi dell'area a progetti di riconnessione tra varie parti autonome. Il paesaggio urbano dell'area della Banchina, se da una parte suggerisce una consistente presenza di attività molto marginali, dall'altra rappresenta una tipicità complessa che potrebbe essere oggetto di una progettazione di recupero fortemente caratterizzante nella sua multifunzionalità.

L'area centrale

Punto di saldatura o disgiunzione di due sistemi urbani tra di loro autonomi ma anche interdipendenti, la zona denominata, nel suo cuore, zona Brancadoro, si presenta come punto di incrocio non risolto, ma via via sempre più compromesso, di un sistema urbano lineare costiero e di un sistema "naturalistico" mare-collina. La zona Brancadoro, nel tempo parzialmente erosa dall'immissione sul lato Est dello Stadio, dell'IPSA, del Palazzetto dello Sport e della zona per caserme "D'Isidori", e sul lato Nord con l'immissione di una fascia da destinarsi ad attrezzature tecnico-distributive, l'area presenta ancora un cuore, a verde di risulta, di circa 20 ha. La zona quindi, oggetto di molte intenzionalità edificatorie, pur esprimendo grandi potenzialità di qualificazione della città è esposta anche a limiti di uso non programmato, di interclusione e abbandono.

Risalendo nell'analisi da Est, si nota:

1) tra la spiaggia e la ferrovia il tratto del lungomare presenta lungo il suo percorso aree a verde che potrebbero permettere di collegare la costa con l'entroterra costeggiando l'Acqua Chiara e prevedendo modi sostenibili di superamento della ferrovia e della statale. Assai interessante anche lo spazio dell'Arena Europa che, sia per

dimensioni e per la proprietà pubblica, che per la necessità di riqualificazione, potrebbe divenire, in una zona baricentro del lungomare, un punto di alta attrattività del contesto, legato anche alle sorti progettuali della zona Brancadoro. Altro punto di rilevante interesse è costituito dalla presenza dell'edificio e dell'area dell'ex Gil, oggi forse impropriamente sede universitaria e che, più utilmente, potrebbe essere riconvertito ad un uso da turismo salustico/beauty farm. Dietro quest'area vi sono zone ed edifici da riqualificare e riattare.

Altro punto di interesse urbano è rappresentato dall'area dell'ex camping, parzialmente utilizzata a sosta camper, proprietà di vari soggetti privati e per la quale è improponibile la vecchia destinazione urbanistica sia per dimensioni ridotte dell'area per complessivo uso a camping, che per la necessità di un utilizzo della stessa in collegamento al piano della ricettività turistica e dei parcheggi. Particolare attenzione merita anche il passaggio in quest'area del torrente Ragnola che, in parte intubato, necessita sia di fasce di rispetto dovute ai vincoli ambientali PPAR sia di una riconsiderazione del suo percorso e dei suoi sbocchi.

2) tra la ferrovia e la Statale 16 l'area Brancadoro rappresenta il vero cuore della città: area di disgiunzione urbana, ma anche area di disgiunzione di due storici agglomerati urbani che potrebbero trovare, nelle soluzioni urbanistiche le ragioni di una saldatura di qualità e di livello urbano e territoriale. Partendo dalla barriera della ferrovia, costeggiata longitudinalmente dalla pista ciclabile e da tratti abbandonati di aree di risulta, Viale dello Sport si presenta come un'arteria urbana di grande importanza e frequentazione soprattutto in senso Nord-Sud. Lungo il tracciato viario si sono attestati, erodendo, nel tempo, l'area di volta in volta senza una precisa definizione urbanistica, grandi attrattori urbani e servizi di varia natura e scarsamente dialoganti: il campo sportivo, il palazzetto dello sport, l'IPSA; le caserme D'Isidori. Percorrendo il viale verso Nord, il tracciato viario si allontana dalla ferrovia accostandosi al quartiere PEEP dell'area San Pio X°, tagliando poi bruscamente e con una curva a gomito, verso sinistra senza dare continuità al congiungimento -nemmeno ciclabile e pedonale- con via Piemonte. Difficile e ristretto ad alcuni sottopassi e pontini si configura il rapporto di accessibilità con la zona oltre la ferrovia. Più a Sud il Viale presentava una difficile intersezione con lo snodo stradale di congiungimento alla superstrada oggi risolto da una rotatoria e finendo, ancora più a Sud con una curva a gomito pericolosa ed intersecante la struttura di sostegno alla superstrada, che riporta il percorso verso Est e poi verso Sud-Est. Barriera incombente in questo tratto della città è la presenza del tracciato della Superstrada che confermando, nel tratto del suo sbocco urbano in area Brancadoro, il percorso del torrente Ragnola costituisce fisicamente ma persino psicologicamente una frattura trasversale creando aree indefinite, aree dismesse, aree, sotto lo stesso tracciato, marginalizzate e degradate: aree limitate sulle quali sarà necessario compiere un'indagine e formulare progetti non generici. Nell'area Brancadoro inoltre convergono, senza però adeguate soluzioni complessive e con una commistione di attività, servizi, viabilità, permanenze storiche di pregio, zone agricole residue.. l'innesto urbano della superstrada, lo sbocco della viabilità di by-pass a Nord della cosiddetta "bretella" -che è a tutt'oggi un non finito e un progetto irrisolto-, l'articolazione anche di viabilità minore, una mancata soluzione organica delle connessioni in loco e con i problemi urbani, le soluzioni parziali a sommaria e a progressivo inurbamento lungo il viale dello Sport con episodi non organicamente programmati. In termini di connessione urbana, la brusca svolta che venendo da Sud verso Nord termina la linearità di viale dello Sport evidenzia un progetto incompiuto di viabilità urbana Nord-Sud. Così come, d'altro canto, venendo da Nord verso Sud si registra l'interruzione della viabilità di viale De Gasperi, con prolungamento in via Togliatti, senza che si configuri né una soluzione organica né una soluzione programmatica coerente a livello del PRG vigente.

3) tra la statale 16 e l'autostrada: percorrendo la SS16 da Nord verso Sud sul lato sinistro il paesaggio presenta una situazione smozzicata ed interrotta con la presenza di un'atmosfera ancora vagamente agricola, senza una precisa definizione dei fronti e degli usi. Area, per lo più, in attesa di urbanizzazione o comunque di definizione, è lambita dalla statale che, con i suoi fronti variegati e molteplici paesaggi trova poi, a sinistra, un innesto con svincolo a trombeta della superstrada, di difficile accesso, e sulla destra la presenza, di ingressi a varie attività commerciali e servizi oltre al raccordo di accesso alla bretella. Il torrente Ragnola segna l'inizio ed il passaggio alla zona urbanizzata di Porto d'Ascoli. Ma, ancora in quest'area centrale, sul lato sinistro della SS 16, il torrente Acqua Chiara delimita a Nord quest'area centrale e, sul lato Ovest, risalendo la collina di accentuata pendenza naturale, si presentano i caratteri importanti del parco monumentale e della settecentesca villa Brancadoro. La villa e il parco circostante si presentano però, più come residuo di un paesaggio precedente che come parte integrante e dialogante con le rilevanti trasformazioni circostanti; assumendo, nel contesto, un carattere di unicità. Proseguendo infatti verso Sud, sullo stesso lato interventi recenti di varie attività commerciali e di servizio con accentuati sbancamenti e difficili accessi, hanno completamente rimodellato il rapporto tra la pendenza accentuata della collina e il tracciato longitudinale della SS 16. Risalendo la collina e scavalcando il tratto della "bretella" il paesaggio

presenta i caratteri agricoli propri del paesaggio rurale tradizionale con il vincolo paesaggistico di salvaguardia di "versante marino" (art.32 del PPAR) e con alcune manomissioni dovute al tracciato autostradale.

4) ad ovest dell'autostrada, a parte alcuni filamenti urbani attestatisi lungo il Ragnola, la più parte del territorio agricolo, soggetta per crinali o pendenze superiori al 30% ai vincoli di tutela paesaggistica integrale od orientata ai sensi del PPAR, presenta un territorio sostanzialmente inalterato dal punto di vista dell'immissione di edificato e una parte collinosa centrale degradante anche rapidamente verso i solchi vallivi dell'Acqua Chiara e del Ragnola.

L'area di Porto d'Ascoli

Una forte discriminante territoriale in Porto d'Ascoli è costituita dall'attraversamento che la Statale 16 opera all'interno dell'area urbana dividendola nettamente in due parti Est ed Ovest. L'area priva di un vero centro, se non l'incrocio tra la SS 16 e la Salaria, e a maggior ragione dell'identità di un vero centro storico e senza neppure la presenza di un borgo marinato, trova i suoi riferimenti soprattutto nei nodi storici rappresentati dalla villa Laureati, dalla torre guelfa e dalla Dogana o Caserma pontificia. La strada consolare Salaria genera un innesto assai difficile nel contesto urbano e costituisce, ad Ovest della SS 16, una barriera di difficile superamento, anche in questa parte della città, tra la parte Nord e la parte Sud.

Il tracciato Autostradale ad Ovest ha definito, nel tempo, e sia pure con alcuni elementi di sfrangiatura urbana lungo la Salaria, il confine Ovest della città determinando anche effetti di retro e margine urbano nelle aree direttamente ad Est dell'Autostrada stessa.

Il tracciato in sopraelevata della superstrada ha comportato nelle aree sottostanti (concesse in comodato gratuito dalla Provincia al Comune fino al 2012) una situazione di abbandono e degrado che richiede uno specifico intervento progettuale e nel suo innesto urbano in area Brancadoro, un punto di congestione di traffico per nulla risolto.

In generale l'area di Porto d'Ascoli presenta una edificazione minuta per case singole e doppie e/o palazzine di più recente edificazione con innesti di lottizzazioni private non ben coordinati e aree PEEP (soprattutto quella dell'Annunziata non definitivamente urbanizzata e con punte di degrado) tra di loro scollegate. Su quasi tutta l'area pende il vincolo del PAI del Tronto che sarà risolvibile con opere di mitigazione e messa in sicurezza e, definitivamente, con i nuovi ponti sul Tronto. L'area è soggetta, periodicamente, anche a rischi di allagamento in particolare lungo la via Val Tiberina. Non risolti si presentano i nodi storici (villa Laureati, la torre guelfa e Dogana Pontificia) che, al di là dei vincoli sovrimposti, richiedono una definizione urbana più precisa e mirata nel contesto cittadino.

La stessa via Mare con lo sfondo monumentale della Dogana Pontificia e la sua incerta conclusione a mare, nel suo netto andamento lineare, senza però una adeguata quinta urbana e con il difficile innesto sulla statale 16, merita una riconsiderazione progettuale. Si tratta di collegare, valorizzare e qualificare quel rapporto mare-collina, anche con viabilità alternativa, che questa arteria sottintende ma non riesce a svolgere pienamente derubricandosi al ruolo di una qualunque arteria di collegamento viario urbano.

Ovest di Porto d'Ascoli: possiamo considerare questa parte della città come delimitata dal tracciato in sopraelevata della Superstrada a Sud che, pur avendo ancora più a Sud insediamenti di tipo produttivo-commerciale, costituisce, comunque una barriera definitiva molto evidente e segna, insieme al tracciato del fiume Tronto il confine non solo comunale, ma provinciale e regionale. Tra questa barriera Ovest-Est, la ferrovia Bologna-Bari e il rilevato ferroviario della ferrovia San Benedetto-Ascoli Piceno, insiste un'area di rilevanti dimensioni nella quale ancora si riscontra l'asse di attestazione delle case coloniche della valle del Tronto, e che mantiene, in parte, i caratteri di area agricola, pur configurandosi, in realtà, come un'area a verde urbano residuale, almeno fino al tracciato dell'A 14. All'interno di quest'area sono situati:

1. la strada-mercato di via Pasubio. L'area, in parziale difformità dalle previsioni del PRG vigente, si presenta come bisognosa di riconoscimento, regolarizzazione e qualificazione di spazi, standards ed attrezzature che tengano anche conto sia dei limiti imposti dal PAI del Tronto, sia delle carenze proprie del PRG vigente. Tale strumento urbanistico privo di indicazioni a destinazione propriamente commerciale e/o direzionale contraddice le tendenze di fatto presenti nella città e il ruolo territoriale che la zona svolge. Infine va tenuto in conto il fatto che il confluire dello snodo della superstrada, il sottopasso in attuazione alla superstrada con finanziamento Coop, la vicinanza della zona naturalistica della Sentina, i nuovi ponti in progetto sul fiume Tronto, la riqualificazione dell'intera zona anche attraverso interventi di miglioramento dei servizi e mitigazione dei rischi, ne fanno una delle questioni di progettazione e messa a regime prioritarie per la città e il contesto territoriale.

2. La parte più ad Ovest dell'area pur contenendo la lottizzazione "Agraria Sud-Ovest" a destinazione artigianale ha anch'essa i prevalenti caratteri di verde urbano residuale.

Superato il tracciato della ferrovia San Benedetto-Ascoli Piceno e considerata l'area fino al torrente Ragnola, a Est il limite della SS 16 e a Ovest il tracciato dell'autostrada (A.), ed oltre l'A 14 (B.) la situazione urbana si presenta, ancora una volta, con caratteri di differenziazioni areali evidenti:

A. un denso agglomerato urbano costituito da case mono-bifamiliari (lotti di 1000-1500 mq, con altezze normalmente di uno, due o massimo tre piani) che si organizzano in lotti a scacchiera, -in una zona originariamente destinata dal PRG ad insediamenti di tipo artigianale- senza interruzione nella dotazione di servizi, con problemi di saltuari allagamenti anche per carenza nelle opere di urbanizzazione primaria. Tale urbanizzazione si situa nella parte centrale tra la ferrovia San Benedetto-Ascoli Piceno e la Via Val Tiberina, ed occupa, invece, molto maggior spazio insediativo tra via Val Tiberina e via Val Cimarra. L'organizzazione urbanistica e la destinazione residenziale di tali aree non sono continue, ma presentano variazioni di ordinata sia nella parte Sud-Est con destinazioni prevalentemente commerciali lungo la SS 16, sia nella parte Ovest fino all'A 14 con destinazioni più propriamente produttive. Ancora edilizia residenziale minuta e di più antica formazione si attesta nel tratto Est della Salaria, con un addensamento più rilevante e lotti più ampi e con maggiore qualità edilizia rispetto alla zona di via Val Tiberina -ma sempre senza immissione di servizi- nel tratto Nord-Est della Salaria fino all'incrocio con la SS16. Percorrendo verso Ovest la Salaria che presenta un crescente accentuarsi del dislivello del terreno tra la parte Nord e Sud del suo tracciato, dovuto anche all'angolo che il sistema collinare della Valle del Tronto perpendicolare al mare compie in prossimità della zona sabbiosa costiera, si distinguono:

la parte Nord che con il PEEP "Salaria" e due lottizzazioni di recente costituzione definisce un contesto residenziale monofunzionale di miglior respiro e articolazione, con presenza di villette ma anche con la dotazione di spazi a parcheggi e verde. Tuttavia questa parte della città non trova relazioni funzionali né con la parte a Sud -nello stesso tratto- della Salaria né con le tre lottizzazioni (Lori-Pilastrì, Capriotti e Torre Guelfa) che circondano il parco e la villa Laureati;

la parte Sud posta ad un livello di alcuni metri più basso rispetto alla parte Nord della strada, -superato l'agglomerato urbano di più antica formazione che fa da barriera all'ampia zona della scuola "Alfortville" situata all'interno di un grande quadrato con spazi verdi e sportivi, di quasi 9 ha-, prosegue verso Ovest con il PEEP "Annunziata". L'area "167" è edificata con stecche edilizie di 5 piani di varie dimensioni e collocazione. Il PEEP "Annunziata" si presenta comunque con un livello preoccupante di fatiscenza ed abbandono per il mancato completamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria rispetto al progetto originario; per questa ragione, per l'unicità di accesso al quartiere stesso, per lo stato di abbandono delle aree verdi... il quartiere si presenta chiuso in se stesso e per nulla comunicante con il territorio finitimo, con il rischio, senza interventi di ricucitura e riqualificazione, di ridursi ad una vera zona monofunzionale e segregata.

B. Oltre il tracciato dell'A 14, nell'area di Fosso dei Galli, il Centro Agro Alimentare e alcune altre attività di tipo produttivo occupano la parte più a Sud-Ovest del territorio di San Benedetto, ma filamenti urbani di tipo residenziale si attestano lungo il tracciato della Salaria, su entrambe i lati, ritrovando sul lato Nord intorno alla Chiesa di San Giacomo degli agglomerati in nuclei che necessitano di una maggiore strutturazione urbanistica.

Est di Porto d'Ascoli: a differenza del territorio ad Ovest della ferrovia, a partire dal lungomare e dall'area centrale dell'Arena Europa, la zona Sud della città presenta una continuità urbana dettata dal percorso costiero che termina alla rotonda di via Mare e si addentra nell'abitato per concludersi con l'ampia area a Riserva Naturalistica della Sentina. Questa parte del territorio, con la presenza di 23 alberghi² ha una forte caratterizzazione di tipo turistico anche per la presenza dell'area del ex camping, destinazione di piano impropria e area di parziale utilizzo estivo con destinazione mista a parcheggio ed attrezzature sportive. Il restringimento della sezione viabilistica del tracciato del lungomare dopo l'Arena Europa ed il discostarsi dal mare del traffico veicolare verso Sud nei pressi del "Las Vegas" segnano l'inizio del lungomare di Porto d'Ascoli. A partire da questo punto l'area di sedime tra la spiaggia e la ferrovia si va progressivamente allargando e mostra, complessivamente, una tipologia di edifici di maggiore altezza e dimensioni areali di più recente costruzione (soprattutto anni '60 e '70) e una spiccata consistenza del numero degli alberghi. L'allargarsi progressivo dello spazio disponibile tra il lungomare e la ferrovia presenta un punto di svolta urbana e di diversificazione là dove il lungomare va ad intersecare la rotonda di via Mare. Qui il lungomare si

² La citazione del numero e collocazione degli alberghi è ripresa da "Piano Particolareggiato di riqualificazione delle strutture ricettive" come da delibera C.C. n° 108 del 19/9/1997

interrompe spostando il traffico veicolare lungo la stretta via San Giovanni e lascia la prima fila dell'urbanizzato direttamente a contatto con la spiaggia (vedere e riconsiderare soluzioni del piano di spiaggia vigente). Fino a via Mare l'area presenta ben 35 alberghi di cui, oltre la metà non in prima fila, segnando una forte vocazione dell'area al turismo balneare. Meno fitto e di minori dimensioni si presenta il numero degli alberghi tra la rotonda di via Mare e il canale scolmatore (18 alberghi) con una più intensa presenza di destinazioni residenziali di impianto anche recente.

Questa parte del territorio, come si è visto, è spiccata vocazione turistico-balneare (la curiosità è che il sistema ricettivo di alberghi più fitto e consistente è quello più distante dal mare) contiene anche servizi importanti -la Piscina, il Pala Congressi- che pur necessitando di riqualificazione e/o addirittura di completamento, costituiscono un sistema di servizi rari. Tali servizi, se ottimizzati, potrebbero contribuire ad un forte rilancio sovacomunale ed oltre, della città. Inoltre, nei pressi della Piscina e del Pala-Congressi rimangono vaste aree, non attuate, a destinazione per attrezzature turistiche ed il tempo libero, ed un'area ancora di dimensioni maggiori, anch'essa non attuata, destinata a verde ed attrezzature di quartiere ad Est della ferrovia e dello snodo della superstrada. Infine una vasta area a destinazione a verde di quartiere e con sovrapposto un vincolo a tutela integrale derivante dal PPAR, anch'essa non realizzata, è presente nell'area più a Sud-Est del Comune, a ridosso del canale scolmatore e in continuità spaziale con il territorio della Sentina.

La parte compresa tra il torrente Ragnola, la Superstrada, il tracciato della ferrovia Bologna-Bari (con un'area interclusa tra SS 16 e ferrovia), la ferrovia S. Benedetto-Ascoli e la Statale 16 presenta anch'essa caratteristiche differenziate tanto che il quartiere Nord di Porto d'Ascoli assume anche il nome specifico di quartiere Ragnola.

L'area "Start", la Ragioneria, la Pista d'atletica e lo spazio fino alla Chiesa intitolata alla Sacra Famiglia occupano parzialmente la parte Nord di Porto d'Ascoli (appunto quartiere Ragnola) lasciando ancora consistenti aree libere a ridosso della zona di più antico inurbamento residenziale collocata lungo la SS 16. A seguire verso Sud, tre lottizzazioni residenziali fanno da bordo ad un'area a condomini e Supermercati di più recente edificazione fino a ritrovare, nei pressi di via Mare un'urbanizzazione densa di case più vecchie, basse e fitte che contornano la via stessa con alcune interruzioni ed attrezzature nei pressi della Chiesa di Cristo Re. L'urbanizzazione si estende in dimensioni maggiori a ridosso della ferrovia e soprattutto vicino alla scuola Cappella, lasciando nei pressi della stazione di Porto d'Ascoli ampi spazi liberi e a capannoni di tipo industriale e di servizio di varie dimensioni.

Le zone industriali-commerciali-artigianali

Due aree sono di particolare interesse: quella di Via Pasubio e l'area lungo l'Albula ad Ovest della città.

1. L'area di via Pasubio, secondo il vigente PRG, in teoria, artigianale- industriale - commerciale di completamento (D2), in realtà autentica *strada-mercato*, area commerciale-direzionale tout-court si intensifica ed estende a Sud della città dopo aver superato il problematico incrocio urbano con la Salaria e, a ridosso e subito dopo, la difficile strozzatura del passaggio a livello. L'area, in parziale difformità dalle previsioni del PRG vigente, si presenta come bisognosa di riconoscimento, regolarizzazione e qualificazione di spazi ed attrezzature che tengano anche conto sia dei limiti imposti dal PAI del Tronto, sia delle carenze proprie del PRG vigente che non è riuscito a prevedere e regolamentare lo sviluppo terziario turistico-direzionale-commerciale in atto nella città e il ruolo di innovazione che il terziario-avanzato potrà svolgere nel territorio. Infine va tenuta presente la circostanza per cui, il confluire dello snodo della superstrada, il sottopasso in attuazione alla superstrada, la vicinanza della zona naturalistica della Sentina, i nuovi ponti in progetto sul fiume Tronto, la riqualificazione dell'intera zona anche attraverso interventi di miglioramento dei servizi e mitigazione dei rischi, ne fanno una delle questioni di progettazione e messa a regime prioritarie per la città e il contesto territoriale.

1. L'area artigianale lungo l'Albula, originaria destinazione nel PRG 1990, si presume anche per la vicinanza della zona industriale di Acquaviva, è collocata tra la strada provinciale per Acquaviva che risale, costeggiandolo, l'Albula ed il percorso del fiume stesso in zona collinare oltre Ponte Rotto ad Ovest della città. L'analisi ci mostra un'area tormentata, con capannoni dismessi e ville non previste, con la presenza di ben 20 lottizzazioni intrecciate e sovrapposte di iniziativa privata, soggetta, almeno parzialmente a rischi di esondazione del Torrente stesso. Un'area cresciuta male, contraddittoria nelle destinazioni reali, in fase di crescita e di abbandono al tempo stesso: anche questa un'area che necessita di qualificazione, di regolarizzazione e di più approfondita e mirata pianificazione.

2. Nel tessuto urbano alcuni interventi sparsi in zona artigianale di completamento manifestano una alterazione della destinazione di piano e necessitano di regolamentazione che li riporti a regolarità urbanistica (standards) ed edilizia (oneri di urbanizzazione).

Il lungomare e la spiaggia

Il lungomare mostra una buona qualità formale per quasi tutto il tratto litoraneo, notevole la consistenza arborea principalmente basata su palme, discreto lo stato di manutenzione generale, con un sistema di piccole aree a pineta utilizzate in modo disomogeneo e di scarsa manutenzione, senza aree di parcheggio esplicitamente a ciò vocate ma con la diffusione soprattutto estiva dei parcheggi su tutto il lungomare. Il sistema residenziale presenta una tipologia prevalentemente residenziale/alberghiera, i servizi balneari, di non elevata qualità architettonica sono soggetti a manutenzione stagionale, l'area della spiaggia non è molto profonda, il sistema di protezione a scogliere parallele in massi è di non recente costruzione e presenta la necessità di ripascimento con eventuale cambiamento del sistema protettivo; possibilmente scogliere trasversali al bagnasciuga.

Il lungomare, riconoscibile fisicamente nel tratto tra l'abitato di Porto d'Ascoli e la zona Porto, rappresenta l'asse di innervamento delle attrezzature turistiche e ricettive della zona a mare, e viene utilizzato come collegamento urbano alternativo, specie nei mesi di scarso flusso turistico. Nodo tra la Sentina e il porto, caratterizzato da una urbanizzazione di consistente cubatura, confusa dal punto di vista viario ed architettonico, presenta a Porto d'Ascoli una interruzione della continuità del lungomare di difficile soluzione.

In particolare, a partire da Nord, sono riconoscibili nel tracciato rettilineo verso Sud si distinguono almeno 4 diversi tratti del lungomare:

-il tratto tra il Porto-foce Albula e il fosso delle Fornaci rappresenta l'area prospiciente il centro di San Benedetto separato, però, dalla ferrovia; tuttavia, pur con la interruzione rappresentata dal sedime dei binari e della stazione nel continuum urbanizzato, non si registra comunque una forte differenziazione tipologica e di assetto urbano rispetto alla parte ad Ovest della ferrovia stessa. L'inizio del lungomare da Nord si dirama, a ridosso della foce dell'Albula, da largo Trieste in via Trento assumendo, lungo il suo tracciato con l'unico spazio a verde di consistente dimensione rappresentato dal parco di via Zara, e con i connotati di una urbanizzazione mista di alberghi, ville e villette di densa urbanizzazione. In realtà il primitivo spazio a villini liberty e ad alberghi di prima generazione ha sempre più perduto, nel tempo, i connotati turistici originari assumendo caratteristiche –tranne alcuni pochi casi- di tipo residenziale

- il tratto tra il fosso delle Fornaci e il torrente Acqua Chiara, a parte il relativamente piccolo squarcio di verde pubblico in prossimità dell'hotel Relax, presenta già, complessivamente, rispetto all'area più a Nord, una tipologia di lotti edificati di dimensioni crescenti andando verso Sud ed una maggiore consistenza di strutture alberghiere (n°15). Assai significativa, in questo tratto del lungomare è la presenza dell'ex Tirassegno –area in concessione dal demanio ed ora privatizzata- che pur presentando sul fronte lungomare lato Est e Ovest delle pinetine è oggi un'area sostanzialmente dismessa ed utilizzata, nel periodo estivo ed in modo precario a parcheggio: fondamentale sarà qui la riqualificazione complessiva dell'intera area precisandone il ruolo urbano in generale e la specifica funzione e qualità sul lungomare.

- il tratto tra il torrente Acqua Chiara e il torrente Ragnola, cuore centrale del lungomare, presenta caratteristiche di altissima qualità potenziale per la presenza sia della struttura edilizia e parco dell'ex Gil di proprietà comunale sia per la presenza dell'arena Europa con le sue attrezzature sportive e con la possibilità di connessione all'area Brancadoro e risalendo il torrente Acqua Chiara anche di connessione alla collina. L'arena Europa fornisce, comunque, l'ultimo grande spazio affacciante sul lungomare, prima di iniziare il continuum urbanizzato costiero di Porto d'Ascoli. Quest'area con la presenza di 23 alberghi ha una forte caratterizzazione di tipo turistico anche per la presenza a Sud dell'area a parziale utilizzo a sosta camper, anch'esso problema non risolto e di parziale ed improprio utilizzo estivo misto a parcheggio ed in parte ad attrezzature sportive. Il restringimento della sezione viabilistica del tracciato del lungomare dopo l'Arena Europa ed il discostarsi dal mare del traffico veicolare verso Sud nei pressi del Las Vegas delimitano e segnano l'inizio del lungomare di Porto d'Ascoli. A partire da questo punto l'area di sedime tra la spiaggia e la ferrovia si va progressivamente allargando mostrando complessivamente una tipologia di edifici di maggiore altezza e dimensioni areali di più recente costruzione (soprattutto anni '60 e '70) e una spiccata presenza del numero degli alberghi.

- Dal torrente Ragnola fino al fosso collettore, confine con la zona della Sentina. L'allargarsi progressivo dello spazio disponibile tra il lungomare e la ferrovia configura un punto di svolta urbana e di diversificazione là dove il lungomare va ad intersecare nella rotonda, via Mare. Qui il lungomare si interrompe spostando il traffico veicolare lungo la stretta via San Giovanni che lascia la prima fila dell'urbanizzato direttamente a contatto con la spiaggia (vedere e riconsiderare soluzioni del piano di spiaggia vigente). Fino a via Mare l'area presenta ben 35 alberghi di cui, oltre la metà non in prima fila segnando una forte vocazione dell'area al turismo balneare. Meno intensa e di minori dimensioni è la presenza degli alberghi tra la rotonda di via Mare e il fosso collettore (18 alberghi) presentando quest'area una più fitta presenza di destinazioni residenziali di impianto anche recente.

Questa parte del territorio, come si è visto, di spiccata vocazione turistico-balneare (la curiosità è che il sistema ricettivo più forte è quello più distante dal mare) contiene anche servizi importanti -la Piscina, il Pala Congressi- che pur necessitando di riqualificazione e/o addirittura di completamento, costituiscono dei servizi rari che, se ottimizzati, potrebbero contribuire ad un forte rilancio sovraumunale ed oltre, della città. Inoltre, nei pressi della Piscina e del Pala-Congressi rimangono vaste aree a destinazione per attrezzature turistiche ed il tempo libero, non attuate, ed un'area ancora di dimensioni maggiori, anch'essa non attuata, destinata a verde ed attrezzature di quartiere ad Est della ferrovia e dello snodo della superstrada. Infine una vasta area a destinazione a verde di quartiere e con sovrapposto un vincolo a tutela integrale derivante dal PPAR, anch'essa non realizzata, è presente nell'area più a Sud-Est del Comune, a ridosso del fosso collettore e in continuità spaziale con il territorio della Sentina.

La Sentina

Particolare attenzione merita l'area della **Sentina**. La Sentina è attualmente una riserva naturale protetta – secondo la Delibera del Consiglio Regionale delle Marche n. 156 adottata con n. 212 il 14 dicembre 2004- posta a ridosso della foce del Tronto, tra Porto d'Ascoli e Martinsicuro. La superficie è di circa 200 ettari, circa due terzi dei quali di proprietà del Comune di Ascoli Piceno.

Questo spazio, uno dei più consistenti e strategici spazi ineditati, posti all'incrocio tra il sistema vallivo e costiero, che articolano la città adriatica, nel tratto marchigiano-abruzzese, è stato individuato (CNR-1967 "Relazione per la protezione delle lagune e degli stagni costieri della Penisola e delle Grandi Isole " a cura del prof. Giuseppe Montalenti) quale una delle ultime "zone umide" per la sosta dell'avifauna migratoria lungo la rotta delta del Po - Gargano. Gli stagni attualmente presenti, localizzati in buona parte a ridosso dell'arenile, hanno carattere saluario o semi-permanente, e ospitano una popolazione di avifauna particolarmente ricca nei periodi di "passo".

L'area presenta situazioni di frammissione tra attività industriali –depuratore- poste a ridosso della ferrovia, attività agricole prevalentemente di tipo estensivo, talvolta orticolo, aree umide ed elementi di una naturalità di ritorno in seguito al fenomeno del ritiro parziale di alcune attività agricole. Il fenomeno dell'abbandono dell'attività agricola è particolarmente presente a ridosso dell'arenile, dove l'azione erosiva del mare è particolarmente accentuata. Gli spazi agricoli abbandonati, (e le attrezzature agricole in disuso come le canalizzazioni irrigue sospese e alcune residenze), permettono di identificare parti di questo territorio come residui.

La Sentina appare inoltre segnata dalla presenza di diversi segni forti, elementi alla scala territoriale come la superstrada Ascoli-Mare, la statale 16 e la ferrovia, e presenze come il fiume e il canale collettore, oggi in condizioni di forte degrado ambientale, che la separano dall'abitato di Porto d'Ascoli. Questi elementi determinano dei limiti netti dell'area rispetto al resto del territorio accentuandone il carattere di enclave.

Questo della chiusura e della coabitazione di diversi usi e pratiche, talvolta tra loro conflittuali, sembrano essere le principali questioni che l'area pone e la cui soluzione può contribuire al rafforzamento di questo spazio costiero quale infrastruttura ambientale alla scala territoriale, spazio in grado di giocare un ruolo nell'aggiornamento dell'offerta turistica di questo tratto della Riviera delle palme, anche in un'ottica di integrazione funzionale con l'altra grande attrezzatura posta all'altro termine del lungomare, il porto e con la progettazione e messa a sistema dell'area centrale "Brancadoro" e con la stessa zona agricola collinare.

L'area della Sentina presenta una qualità sufficientemente preservata di paesaggio agricolo (essenzialmente prato e umido). L'area, oggi ritaglio di tipo naturalistico, anche se fin qui in stato di relativo abbandono, in un contesto di intensa urbanizzazione anche nel territorio Abruzzese, è dunque oggi uno snodo di tipo naturalistico assai significativo sia per la sua posizione e per la consistenza complessiva dell'area ma anche per la presenza di 28 case coloniche di cui 11 in proprietà del Comune di Ascoli Piceno, mentre il sistema delle proprietà agricole più piccole è situato sul lato Nord-Ovest dell'area. La Sentina, si configura territorialmente come punto finale della Valle del Tronto, con la quale conserva delle relazioni strutturali a sistema, per l'attestarsi delle case coloniche storiche lungo il tipico tracciato dell'edilizia rurale valliva. L'area, protetta da vincoli paesaggistici potrà ora, con l'istituzione della Riserva Naturale Protetta, rilanciare attraverso progetti ed interventi, il suo ruolo di qualità in un contesto urbano e territoriale, anche attraverso interventi di rinaturalizzazione, qualificazione e di turismo sostenibile.

Via Mare

Forse, nella sua configurazione, via Mare è, nel territorio sanbenedettese, la strada che più conserva, nel suo netto dirigersi verso il mare, le tracce del passato storico della città. La strada infatti, pur non presentando lungo il suo percorso rilevanti e/o antichi segni edilizi, ha al suo apice Ovest, all'incrocio con la SS16, la presenza della dogana pontificia che chiude, scenograficamente, la prospettiva longitudinale da Est verso Ovest integrata dal parco, la torre e la villa Laureati. Questa importante struttura viaria risulta comunque interrotta e frammentata a metà del suo percorso dal sottopasso ferroviario e dalla presenza, in quota, della superstrada, concludendo ad Est il suo tracciato con la rotonda di Porto d'Ascoli che chiude e rappresenta anche il punto terminale del percorso del lungomare della città.

La logica di lettura a pettine di questa via fa meglio comprendere il suo ruolo di saldatura urbana del tessuto cittadino, anche se, purtroppo, sia l'indicazione di una cucitura mare/collina che quella di una continuità del lungomare per tutto il territorio urbanizzato, risultano tronchi, interrotti e urbanisticamente non risolti. Necessari rilancio e riqualificazione.

Statale 16

Impressione assai diversa della città si ricava se si attraversa SBT lungo la Statale 16, lungo l'autostrada A14 o percorrendo il lungomare.

La statale, nella tradizione della costa adriatica italiana, la strada più antica di percorrenza Nord-Sud, presenta, nel tratto sanbenedettese, un tracciato vario, discontinuo, a tratti pericoloso e comunque una sezione ed un tracciato oggi inadeguato sia alle dimensioni raggiunte dallo stesso traffico veicolare locale e di attraversamento e dal sistema della mobilità in genere, sia come vetrina e rappresentazione dell'identità e immagine della città.

Percorrendo la SS16 da Nord verso Sud non si registra soluzione di continuità con il confine amministrativo del Comune di Grottole. Anzi la parte sud di Grottole, a partire dal fiume Tesino, pare più integrata con SBT, in un continuum urbanizzato (molte case sono addirittura attraversate dal confine tra i due comuni contigui) che non con il territorio amministrativamente di appartenenza.

Strada non solo di attraversamento ma anche di servizio alla città, fin dalle sue origini, la statale presenta sempre di più i caratteri di una strada interna alla città con punti critici assai pronunciati soprattutto nell'attraversamento dell'Albula, anche per la presenza dell'Ospedale, e a Porto d'Ascoli all'incrocio con la Salara e nel congiungimento, sul confine Abruzzese, con la superstrada e la cosiddetta "bonifica". Ma lungo il tracciato della statale gli episodi di criticità, il passaggio a livello di Porto d'Ascoli, le quinte urbane fatiscenti, gli incroci difficili, le difficoltà di attraversamento della strada che costituisce una barriera, specie nelle ore di punta, quasi invalicabile, sono all'ordine del giorno.

Eppure la SS16 è anche elemento di sedimentazione di storia e di identità della città, è una delle direttrici originarie, mai smentite, della forma urbana, è anche a tratti, un elemento di cucitura.

Partendo da Nord e percorrendo la SS 16 si ha, sui due fronti sostanzialmente una immagine vecchia, alcune volte decisamente fatiscente ma tuttavia congruente ed unitaria nella sua vecchia immagine urbana, altre volte intervallata da episodi edilizi recenti che interrompono una quinta urbana normalmente su tre livelli senza però offrire soluzione di riqualificazione a sistema del tratto urbano; le interruzioni spesso anche di tipo diverso (distributori di carburante, vecchi negozi, attrezzature di grandi dimensioni per la vendita di merci diverse, edifici per attività culturali e di spettacolo, immissioni edilizie recenti di non particolare pregio...) danno l'impressione di relitti urbani sopravvissuti od inseriti forzatamente in un contesto urbano che, per mancanza di parcheggi, attrezzature comuni e/o edifici di pregio catalizzatori di interesse urbano, non è in grado di offrire né una immagine unitaria né tanto meno episodi di spiccata qualità urbana. Un punto di maggior pregio e di potenziale cucitura è costituito dallo spazio in prossimità di piazza Cesare Battisti, anche se con una viabilità veicolare contorta, per la presenza del vecchio palazzo comunale, per la vicinanza di Piazza Nardone e complessivamente per una migliore qualità urbana, ma il Centro Storico è solo intravisto, di difficile accessibilità e nettamente separato e marginalizzate rispetto al Centro città, tutto concentrato ad Est della SS 16. Superato a stento, per le difficoltà di traffico e la confluenza della viabilità lungo Albula, il ponte sul torrente Albula, anche per la presenza incombente ed ingombrante dell'Ospedale, nuovamente su entrambi i lati, soprattutto sul lato Ovest -se si eccettua lo slargo della "zona Cerboni"- si addensa una edilizia bisognosa di riqualificazione con qualche immissione di fabbricati recenti.

Sempre sul lato Ovest questa edilizia di scarsissima qualità e spesso in stato di evidente abbandono e fatiscenza si interrompe nella zona di via del Coreggio da dove prosegue, superata una difficile intersezione viaria -ostacolata anche dalla presenza dei piloni dell'alta tensione- con alcuni filamenti di vecchia edilizia che continuano soprattutto sul lato Est con edifici ERP in via Bianchi, affossati ed affastellati sotto il livello stradale e di qualità scadente. Sul

lato Ovest la sostituzione edilizia del nuovo ha ulteriormente frammentato la quinta urbana senza aggiungere sostanziale qualità; ma, proseguendo, emerge la presenza, quasi affiancante un contesto ancora prevalentemente rurale, della villa Brancadoro che con il suo parco e lo spazio antistante ad Est mantiene –tutto sommato- le caratteristiche del vecchio sistema insediativo di campagna.

Superata la villa, sullo stesso lato, insediamenti commerciali e di servizio hanno fortemente alterato il rapporto collina/SS 16 fino ad arrivare al punto critico di innesto e della confluenza della Superstrada, della Bretella, della strada provinciale verso Monteprandone, dell'attraversamento del torrente Ragnola incuneato in una valle stretta e profonda, e delle confluenze di strade varie che provengono dall'agglomerato urbano del quartiere Ragnola. Questo quartiere (prevalentemente anni 50-70) nel proseguire della strada presenta sui due fronti, l'immissione di fabbricati, anche di grandi dimensioni, con destinazioni alternate residenziali e commerciali. L'incrocio con via Mare lascia sulla destra la dogana pontificia e l'accesso alla sovrastante villa Laureati e continua, con un urbanizzato più fitto e continuo di tipologia urbana simile a quella del tratto Nord della SS 16, ma di migliori condizioni di conservazione edilizia, fino ad impattare nel punto critico dell'incrocio con la Strada Salaria proveniente da Ovest, strada che prosegue verso il centro di Porto d'Ascoli fino a smorzarsi e concludersi dei pressi della stazione locale.

Continuando lungo La statale, sul lato Ovest, cominciano ad aggregarsi edifici a valenza commerciale, mentre sul lato Est permane ancora per un tratto e fino quasi alla confluenza della via Val Tiberina, una struttura urbana prevalentemente residenziale.

E' a partire da questo punto e soprattutto dopo aver superato la difficile strozzatura del passaggio a livello che ci si immette nell'area, secondo il vigente PRG, artigianale- industriale - commerciale di completamento, in realtà in un'area commerciale-direzionale tout-court bisognosa di un riconoscimento, regolarizzazione e qualificazione di spazi ed attrezzature che tengano anche conto dei limiti imposti dal PAI del Tronto. Infine il confluire dello snodo della superstrada, il sottopasso in attuazione alla superstrada nei pressi della Coop, la vicinanza della zona naturalistica della Sentina, i nuovi ponti in progetto sul fiume Tronto, la riqualificazione dell'intera zona con parcheggi e servizi necessari e anche attraverso interventi di mitigazione dei rischi di esondazione, potranno meglio definire e qualificare quest'area anche in un contesto territoriale.

L'area collinare ed agricola

Il sistema collinare di San Benedetto, costituito da colline che si articolano in una serie di crinali paralleli tra loro e ad andamento perpendicolare al mare, va a smorzarsi lungo la SS 16 -delimitazione questa tra l'apporto sabbioso marino e la fascia collinare vera e propria- e circonda, delimitandolo, l'urbanizzato con uno smorzarsi delle pendenze, nella parte Sud del Comune, dovuto all'incrocio con la valle del Tronto. Quest'area, variegata per qualità, urbanizzazione e consistenza si presenta come un retro per nulla integrato nelle dinamiche della città anche se, l'erosione di una urbanizzazione strisciante e poco programmata, soprattutto di tipo residenziale, si presenta a tratti e si manifesta in alcune tendenze incontrollate. Ma che connotati ha l'area collinare? Area in attesa di urbanizzazione?? Territorio di confine abbandonato?? Urbanizzazione strisciante lungo le principali direttrici di traffico veicolare, non è stata considerata dal vigente PRG un' area integrabile con le nuove vocazioni della città, partendo dal suo valore naturalistico e storico. Tra l'altro, la difficoltà di stabilire una chiara relazione tra queste diversi atteggiamenti sfocia in fenomeni di degrado ambientale quali frane e smottamenti.

Una opportunità del tutto nuova e originale, mantenendo il carattere proprio di un paesaggio poco vocato ad una agricoltura intensiva, ma piuttosto come punto di congiunzione ed integrazione in una scolarità mare, urbanizzato, natura può ricollocare la zona agricola della città, proprio con il mantenimento ed implementazione a parco urbano di alcune sue parti fondamentali, nel contesto di un turismo mare-collina, di valorizzazione dell'aspetto salustico, e di una riappropriazione da parte dei residenti di un paesaggio ancora sostanzialmente integro e qualificante la città e sul quale non è stata operata alcuna valorizzazione né per itinerari né per punti panoramici.

Lungo il percorso che si snoda lungo l'Albula ed oltre l'Autostrada, al di là degli interventi ed accorgimenti che lo studio di fattibilità per l'Albula metterà in evidenza e permetterà di attuare, l'urbanizzazione delle aree di previsione ad insediamento artigianale, trasformate spesso ed impropriamente in zone residenziali con una urbanizzazione discontinua e scarsa attenzione ai valori del territorio collinare, costituisce una frattura nel territorio collinare che richiederà opportuni interventi di mitigazione e compensazione ambientale. Sfrangiture urbane, anche per urbanizzazioni in parte indotte da fenomeni presenti nei comuni confinanti, hanno determinato intensificazioni insediative lungo la strada per Acquaviva ma anche nella contrada valle Franchino e più debolmente lungo la via

Monteprandone (vedi anche idea di progetto di percorso turistico intercomunale con Monteprandone lungo il Ragnola). Tali fenomeni di intensificazione edilizia non appaiono coerenti con le previsioni urbanistiche lungo le direttrici collinari. Ed infine, si registra la mancanza di un rapporto mare/collina anche come integrazione di qualità naturali e carenza di integrazione con potenziali interventi di tipo salustico e sociale, di ma anche di agriturismo, country-house e bed and breakfast capaci di rivitalizzare il patrimonio di case rurali poco utilizzate o, addirittura abbandonate (50) presenti in zona agricola. Va anche rivisitato e messo a sistema il "Piano attuativo di riqualificazione e salvaguardia del patrimonio edilizio extraurbano" del gennaio 2006.

Analisi urbana: cenni storici

Il sistema dei tessuti edilizi della città non presentando indirizzi di assetto per quartieri omogenei dal punto di vista edilizio è più definito da edifici singoli e da alcuni ambiti dotati di una specifica "riconoscibilità", quali sequenze d'aggregazione del tessuto urbano storico: il "Paese Alto" o centro Storico con " il borgo marinaro " di espansione otto-novecentesca, l'aggregazione lineare del litorale, l'incasato urbano di Porto d'Ascoli che mantengono una forte connotazione e costituiscono il vero valore storico della città.

Nell'ambito del borgo e dell'edilizia cresciuta come ampliamento del castello medievale, i lotti si dispongono morfologicamente a ridosso della cinta muraria, lungo il tracciato della vecchia strada litoranea, ad eccezione di alcune schiere parallele di impianto più recente.

Gli edifici ed i manufatti più antichi sono quelli che concernono la cinta muraria di difesa, il mastio della rocca e la pieve di San Benedetto nell'omonimo castello, la torre "Guelfa" e la caserma pontificia a Porto d'Ascoli. Alcuni palazzi sono impostati sulle mura castellane in sostituzione delle case preesistenti, vecchi edifici vengono demoliti per la creazione di giardini, mentre altri sono edificati all'interno della cerchia urbana.

Con l'impianto urbano derivato dal progetto urbanistico di fine Settecento, dove borghi ed edilizia si attestano lungo le direttrici storiche, viene a determinarsi una vera continuità urbana, nella quale i lotti si dispongono a schiera secondo un allineamento sud-nord. Ma è nella cosiddetta 'addizione' di fine Ottocento ed inizio del Novecento, che si completa l'impianto precedente a maglia ortogonale: dalle attestazioni su percorsi secondari (via Roma), alle prime palazzine ed edifici industriali ad est della linea ferroviaria.

Tra Ottocento e Novecento cambia il modo in cui viene vissuta la città ed essa si trasforma. Tutto il tessuto urbano testimonia queste vicissitudini tramite le persistenze che lo caratterizzano.

Favorita dal miglioramento delle condizioni economiche della popolazione, la città si allarga fino alla pianura costiera e cominciano a sorgere vari palazzi, residenze da dipinto dell'aristocrazia fernana e della classe dirigente locale.

Nell'espansione del litorale, il tessuto urbano viene ad originarsi da aggregazioni lineari, dove villini e palazzine si dispongono lungo viali alberati che costituiscono la spina ordinatrice e su più lati paralleli alla spiaggia, a sud del torrente Albula. Una grande quantità di edifici riconducibili alla tipologia della "palazzina in continuità edilizia", altri legati alla tipologia della "palazzina con corte", ed altri ancora a quella del 'villino con torretta belvedere'.

Il villino presenta una composizione incentrata sugli elementi di distribuzione, determinano l'aspetto formale dell'edificio, connettendo i vari lungi dall'essere considerati di importanza secondaria, determinano l'aspetto formale dell'edificio, connettendo i vari corpi di fabbrica e diventando linea di demarcazione tra vuoto e pieno, tra esterno e interno.

A San Benedetto del Tronto la casa unifamiliare isolata su un lotto di medie dimensioni, con sistemi distributivi e facciate elaborate, viene caratterizzata per tutti gli anni Venti, da un'architettura in Stile Liberty su schemi neoclassici.

Allontanandosi dal centro, le facciate si modificano, si giunge alla superficie liscia, all'intonaco bianco, alle finestre a nastro orizzontale, al tetto piano, al corpo di fabbrica arrotondato con gli ampi terrazzi, corpi cilindrici vetriati e sbalzi, secondo i dettami dell'architettura razionalista.

A partire dalla seconda metà dell'Ottocento vengono edificate alcune ville extraurbane di cui l'esempio più interessante è senz'altro 'Villa Brancadoro'.

3 ** Tratto da Piano di marketing urbano per il centro di San Benedetto del Tronto e Porto d'Ascoli del "Centro Italiano di Studi Superiori sul Turismo e sulla Promozione Turistica" dell'ottobre 2005

Dalla fortezza alto-medioevale di cui rimane oggi visibile un solo torrione (*Torre Gueffa*) risparmiato nella metà del XIV° secolo dalla furia devastatrice fernana ed incastonata nel bellissimo parco di Villa Laureati, alla *Caserma* già sede doganale pontificia ed attestata sulla strada Statale n°16, lungo la direttrice che conduce al mare, Porto d'Ascoli rappresenta l'altro dorso di un ideale "pettine" che racchiude idealmente l'ambito territoriale ed anche urbano dell'intera area sambenedettese.

Appurata la difficoltà di enucleare un ambito urbanisticamente definito di Centro-Città, così come di norma si pone di fronte al nostro sguardo, ancor più indefinibile nel caso di Porto d'Ascoli che in quello di San Benedetto: dalla massa edilizia indifferenziata del costruito, emergono una serie di volumi caratteristicamente riconoscibili per storia ed architettura, quali opere di difesa, edifici di culto, ville con parco, palazzi nobiliari, palazzine con corte, a schiera, villini comunemente intesi, edifici pubblici, manufatti di arredo e monumenti.

Un insieme di manufatti che offrono un volto dell'intero territorio estremamente variegato, ma altresì fortemente coesi tra loro, assegnando il compito preciso di cogliere l'occasione per una funzionalizzazione del sistema urbano in maniera più complessa e più articolata nel proprio ambito di sviluppo.

INDICATORI SOCIO ECONOMICI

Indicatore	Unita' di misura	valore	DATA di riferimento
Numero residenti	N°	47023	31/12/2006
Numero di abitanti per chilometro quadrato di superficie urbana	ab/km2	1833,26	31/12/2006
Variazione percentuale rispetto al 1991 della popolazione residente nel Comune di San Benedetto del Tronto	%	9,87	31/12/2006
Rapporto tra i nuovi residenti e i residenti totali	%	2,86	31/12/2006
L'indicatore corrisponde al valore assoluto del dato:numero di residenti nel Comune di San Benedetto del Tronto distinti per fasce di età (età pre-lavorativa 0-15)	N° casi	5918	31/12/2005
L'indicatore corrisponde al valore assoluto del dato:numero di residenti nel Comune di San Benedetto del Tronto distinti per fasce di età (lavorativa 15-65)	N° casi	30116	31/12/2005
L'indicatore corrisponde al valore assoluto del dato:numero di residenti nel Comune di San Benedetto del Tronto distinti per fasce di età (età non lavorativa senile >65)	N° casi	10683	31/12/2005
Numero famiglie	N°	18538	31/12/2006
Numero medio di persone componenti un nucleo familiare	n° componenti	2,5	31/12/2006
Previsioni demografiche (calcolo sulla base del tasso aritmetico di incremento ultimo 10 anni) a 5 anni - numero abitanti	N°	48229	31/12/2006
Età media	N al 01/01	43,87	31/12/2005
Indice di vecchiaia - Rapporto percentuale tra popolazione in età senile (> 65 anni) e popolazione in età pre-lavorativa (< 15 anni)	%	180,52	31/12/2005
Indice di invecchiamento - Rapporto ultra 65enni su popolazione totale	%	22,87	31/12/2005
Indice di dipendenza - Rapporto percentuale fra cittadini che non lavorano (< 15 anni e > 65 anni) e cittadini occupati o potenzialmente attivi (con età > di 15 e < di 65 anni)	%	55,12	31/12/2005
Percentuale della forza lavorativa che risulta disoccupata a livello comunale	%	6,5	31/12/2005
Variazione percentuale annua delle unità locali presenti sul territorio comunale	%	1,84	31/12/2006
Variazione annuale imprese attive a livello comunale	%	1,29	31/12/2006
Numero addetti nelle unità locali presenti sul territorio comunale	N°	9244	31/12/2006
Media addetti per unità locale	N°	1,40	31/12/2006
Variazione percentuale annua degli addetti delle unità locali presenti sul territorio comunale	%	-4,19	31/12/2006
Consistenza delle imprese a prevalente partecipazione femminile	N°	1230	31/12/2006
Numero delle imprese artigiane sul territorio comunale	N°	1512	31/12/2006

Fonte: ISTAT , S.I.S.T.A.R – Regione Marche
Elaborazione : Dott. E.Bachetti – Ufficio di Piano S.B.T

RICETTIVITA' ALBERGHIERA (DATI 31-12-2006 – Fonte SISTAR Regione Marche)

Categoria	u.mis.	Numero strutture	Letti	Camere	Bagni
Alberghi 5 stelle e 5 stelle lusso	n.	0	0	0	0
	%	0	0	0	0
Alberghi 4 stelle	n.	12	1196	622	626
	%	12,37	16,31	17,95	17,78
Alberghi 3 stelle	n.	52	3920	2045	2046
	%	53,61	53,46	59,02	58,11
Alberghi 2 stelle	n.	15	667	356	353
	%	15,46	9,10	10,27	10,03
Alberghi 1 stelle	n.	5	144	79	64
	%	5,15	1,96	2,28	1,82
Residence turistico-alberghieri	n.	13	1406	363	432
	%	13,40	19,17	10,48	12,27

	N	Letti	Camere	Bagni
Totale Alberghi e Residence	97	7333	3465	3521
	100,00	100,00	100,00	100,00

La breve e schematica rassegna dei dati sulla situazione alla fine del 2005/2006 della città di San Benedetto non permette, ad oggi, -mentre sono in corso gli approfondimenti specifici sui trend di variazioni statistiche nella città nel tempo e in rapporto al territorio fitimito, alla provincia e alla regione, - una valutazione sistematica e approfondita delle tendenze in atto, ma solo l'individuazione di alcune problematiche da approfondire.

Quello che appare evidente è il dato delle profonde trasformazioni economiche e sociali della città anche facendo semplicemente riferimento agli orientamenti e previsioni del PRG ancora in vigore:

1. lo scatto molto forte degli indici di vecchiaia e di invecchiamento tra il 1999 e il 2005 fa intuire nella città non solo aspetti negativi -scarsa natalità (San Benedetto è comunque una città che cresce di circa 250 unità all'anno con un incremento percentuale, rispetto al 1991 del 9,87%) e fuga dei giovani quantomeno dalla possibilità di risiedere in città (confermato dal dato relativo all'indice di dipendenza superiore al 50% per i cittadini attivi e potenzialmente attivi) ma indica anche una propensione di fondo ad accogliere anziani in età di pensione per i fattori positivi che la città presenta: clima, accoglienza e cordialità, scarsa criminalità, discreto livello dei servizi...

2. la forte riduzione della ricettività alberghiera : da 130 alberghi di circa 10 anni fa presenti sul territorio ai 97 della fine del 2006 con un forte spostamento ricettivo su residence e case vacanze favorito anche dalle norme del vigente PRG

3. la frammentazione delle unità produttive locali presenti nel territorio comunale con una diminuzione del 4,19 % segnala anche la crisi delle più forti e tradizionali concentrazioni produttive della città (catena del freddo e manifattura) mentre rilevante è il numero delle imprese artigiane presenti e consistente il numero delle imprese a prevalente partecipazione femminile

4. una forte propensione ai servizi e al terziario nella città che vede ormai quasi del tutto inattuata le previsioni del PRG riguardanti le aree a destinazione produttiva per lo più trasformate in commerciali a Sud -con carenza della destinazione direzionale- e residenziali a Nord

In definitiva, non solo il Piano Strutturale dovrà leggere accuratamente le articolazioni e le propensioni statistiche della città articolandole sia all'interno del Comune che in relazione al territorio circostante ma dovrà anche, in maniera accurata individuare degli indicatori confrontabili ed attendibili per valutare i rischi presenti - quindi le strategie per superarli o almeno controllarli e mitigarli- e l'attrattività presente e potenziale della città al fine di incrementarla e qualificarla.

I dati del Comune paragonati a quelli della Regione Marche nel suo complesso mostrano:

VARIAZIONI DELLA POPOLAZIONE PER PROVINCIA E PER SBT

	1999	2005	Variazione assoluta 1999-2005	Variazione % 1999-2005
MARCHE	1.460.989	1.528.809	+67.820	4,64
Pesaro e Urbino	344.494	368.669	+ 24.175	7,0%
Ancona	444.056	464.427	+20.371	4,6%
Macerata	302.648	315.065	+12.417	4,1%
Ascoli Piceno	369.791	380.648	+10.857	2,9%
San Benedetto del Tronto	45.147	46.717	+ 1.570	3,48

Da questa tabella si deduce che San Benedetto del Tronto, pur non raggiungendo i tassi di incremento demografico dell'exploit della Provincia di Pesaro, presenta un tasso di incremento demografico tra il 1999 ed il 2005 che supera largamente la media della Provincia di Ascoli Piceno e tende ad avvicinarsi alla media regionale.

INDICATORI DI INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE

Popolazione per classi di età	1999		2005		Variazioni % dal 1999 al 2005	
	MARCHE	S. Benedetto del Tronto	MARCHE	S. Benedetto del Tronto	MARCHE	S. Benedetto del Tronto
65-69 anni	86.947	2.698	91.447	3.026	+5,2	+12,15
70-74 anni	81.877	2.515	81.892	2.579	+0,0	+2,5
75-79 anni	66.177	2.023	72.306	2.259	+9,4	+11,66
80 anni ed oltre	71.553	1.803	94.187	2.819	+31,6	+56,35

INDICATORE	1999		2005		Variazioni % dal 1999 al 2005	
	MARCHE	S. Benedetto del Tronto	MARCHE	S. Benedetto del Tronto	MARCHE	S. Benedetto del Tronto
INDICE DI VECCHIAIA	164,1	156,52	171,6	180,52	+4,57	+15,33
INDICE DI INVECCHIAMENTO	21,1	20,02	22,4	22,87	+6,16	+14,23

indice di vecchiaia = $\frac{\text{Ultrasessantatrenni X 100}}{\text{Popolazione 0-14 anni}}$

indica quanti anziani ogni 100 giovani

indice di invecchiamento = $\frac{\text{Ultrasessantatrenni X 100}}{\text{Popolazione complessiva}}$

indica quanti anziani ogni 100 abitanti

Dalla tabella di confronto si deduce che mentre fino al 1999 sia l'indice di vecchiaia che quello di invecchiamento a San Benedetto del Tronto si sono mantenuti al di sotto degli indici regionali -quindi con un invecchiamento più contenuto- ; dal 1999 al 2005 la situazione si è invertita comportando, per la città, in così poco tempo, soprattutto un indice di vecchiaia - scarsa natalità e fuga di giovani- ben più alto della media regionale e un indice di invecchiamento comunque più alto della media regionale.

		S.W.O.T.		
		FORZA	DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'
Ruolo internazionale, nazionale, regionale, provinciale ed intercomunale della città: rilancio e riscoperta di un nuovo ruolo di coordinamento territoriale della città (i progetti territoriali: porto, parco marino, parco fluviale del Tronto, centri storici, zona archeologica Cupra, ma anche Sentina e area Brancadoro..) Ruolo intercomunale della città (servizi offerti al territorio = misurare grado di "attrattività" di SBT)		MINACCE		
1.a internazionale	L'apertura storica della città ad un contesto internazionale vissuto essenzialmente attraverso il mare fino alle rotte oceaniche definisce, anche storicamente, la vocazione della città a relazioni di livello internazionale	La messa in secondo piano del "corridoio adriatico" da parte della UE ha ridimensionato il collegamento tra la parte Sud e il Nord Europa passando sulla costa Est dell'Italia. L'affievolirsi di una accentuata differenziazione, tra i porti dell'Adriatico, dovuta all'attività peschereccia, fa diminuire nella città la visione dell'importanza di una proiezione internazionale	L'internazionalizzazione della città non è comunque solo legata al porto o al turismo, ma ad una visione di ammodernamento tecnologico e culturale capace di coordinare gli attori dell'internazionalizzazione Cultura dell'internazionalizzazione. Possibilità nuove di rapporto anche con paesi extracomunitari Nuove tecnologie e immissione di nuove culture	La competizione sul piano internazionale, se condotta singolarmente rischia di essere velleitaria; necessario costruire, in un rapporto stretto soprattutto con Regione e Provincia partenariati internazionali e progetti mirati anche ai fini dell'attivazione di finanziamenti UE
1.b nazionale	Presenza di strutture e maturazione delle problematiche di livello nazionale: infrastrutture territoriali e telematiche, Centro agro-alimentare, ruolo del porto...	Rischi di marginalizzazione dovuti alle trasformazioni economiche e sociali in atto, se non capite e governate. Rischi di marginalizzazione territoriale come zona di confine (mare e regione, provincia). Tracciato autostradale della terza corsia non ancora risolto. Progressiva perdita di ruolo della ferrovia e del porto peschereccio	Rilancio dell'attività portuale nel contesto Adriatico. Possibile cooperazione e partenariato. Necessità di una maggiore identità e differenziazione nel contesto della costa adriatica e di integrazione con l'altra sponda. Ruolo della ferrovia, dell'autostrada e del mare. Rapporto mare-monti e con Roma. Ruolo dei Parchi Appenninici.	Concorrenza di città e strutture forti lungo la costa adriatica e sul versante Est del mare
1.c regionale	SBT come zona di confine regionale ha la possibilità di riconnettere realtà, storie e tradizioni diverse sia sulla direttrice Ascoli-Roma, sia sulla direttrice Adriatica e transfrontaliera	SBT come zona di confine regionale rischia di collocarsi lontano dai centri e relazioni regionali, senza ben connettersi, in maniera programmata, con le regioni finitime	Punto di incrocio di due sistemi forti: costa+Salaria (Roma-Adriatico); possibile qualificazione e rilancio di una nuova centralità fondata sul porto, turismo e servizi specializzati Visione integrata regionale:sviluppare una capacità progettuale capace di far contare di più SBT	Concorrenza di città e strutture forti a scala regionale
1.d provinciale	Funzione di testata del sistema bipolare Ascoli-SBT e di centro servizi per il territorio lungo la fascia costiera. Componente del mare nel sistema territoriale mare-monti (opportunità offerte dai parchi, e dal sistema fluviale del Tronto)	Divisione della Provincia, ma inadeguata connessione funzionale (metropolitana di superficie) e soprattutto progettuale anche con Ascoli e la zona montana.	La divisione della Provincia, potrebbe anche, paradossalmente, rafforzare il ruolo di SBT se la città saprà cogliere pienamente la sua funzione dirigente a scala territoriale e in proiezione regionale e sovraregionale. Necessità di riproposizione integrata delle problematiche territoriali del quadrilatero : San Benedetto, Ascoli, Teramo, Giulianova.	Il trascinarsi acritico in una situazione di lento declino, senza un forte rilancio della città, potrebbe compromettere la futura qualità economica e sociale
1.e intercomunale	SBT città con un naturale ruolo intercomunale perché punto di svolta territoriale, tradizione marinara e di servizio al territorio vicino	SBT perde progressivamente il ruolo tradizionale nei servizi (pescato, piccolo commercio, turismo familiare...)	SBT potrà esercitare il suo ruolo di cerniera prendendo coscienza dei problemi della città e del territorio e lavorando a sistema con i Comuni vicini (anche extra-regionali) fornendo servizi anche innovativi e opportunità	SBT rischia una perdita di ruolo lungo la fascia costiera se risultasse incapace di adeguarsi rapidamente alle nuove esigenze di qualità richieste dal sistema di differenziazione turistica, anche familiare (prezzi), come attrattore dei Comuni vicini e come fornitore di rinnovati e adeguati servizi

S.W.O.T.		DEBOLEZZA		OPPORTUNITA'		MINACCE	
FORZA		DEBOLEZZA		OPPORTUNITA'		MINACCE	
<p>2. SBT Città storica, moderna, contemporanea</p>	<p>Ricca e fondamentale tradizione marinara e di mercato collegata ad uno sviluppo turistico-commerciale recente sviluppati dal basso. Forte propensione all'imprenditorialità intesa anche come rischio d'impresa</p>	<p>Attenuarsi dei fattori di sviluppo derivanti da un modello di crescita dal basso e difficoltà ad intraprendere strade nuove. Prevalere, spesso, di posizioni legate al mercato immobiliare e alla rendita fondiaria Periferizzazione del centro storico e delle aree PEEP. Mancata saldatura di qualità tra parti della città (città per parti)</p>	<p>Presenza di coscienza dei problemi urbani, accentuarsi di ricerca di situazioni di vivibilità e qualità da parte dei cittadini. Ruolo di traino dell'Amministrazione in carica. Nuove centralità da ricreare sulla qualità. Voglia diffusa di rilancio e ricerca di nuove identità, anche a fini turistici, e possibile progettazione di nuove centralità urbane</p>	<p>Aumento della congestione e del traffico, soglia critica dei livelli di inquinamento. Aumento della pericolosità sociale, della solitudine ed isolamento. Perdita di ruolo di parti storiche e di attuazione moderna (es. porto). Difficoltà all'adeguamento tecnologico e a forti spinte collettive di rinnovamento</p>			
<p>3. Città sostenibile, anche come integrazione ad Agenda 21</p>	<p>SBT città con un naturale ruolo intercomunale perché punto di svolta territoriale, tradizione marinara. Legame storico, ben integrato e sostenibile tra pesca, trasformazione del pescato turismo, commercio e struttura urbana (borgo marinara e porto). Valore dell'ambiente e del territorio connaturato alla storia della città: utilizzazione degli studi e parametri già elaborati, aggiornando, per il PS, Agenda 21.</p>	<p>SBT perde progressivamente il ruolo tradizionale (pescato, catena del freddo, piccolo commercio, turismo familiare) diventando una città dagli indirizzi produttivi e sociali non ben delineati: rischio del prevalere di posizioni più legate alla rendita che non all'imprenditorialità; il rischio è anche quello di una scarsa attenzione ai temi della qualità urbana, ambientale e sociale</p>	<p>SBT potrà esercitare il suo ruolo di cerniera territoriale puntando sulla qualità, la messa a sistema degli interventi, la formazione culturale costante, il dibattito e la partecipazione ma anche e soprattutto, conoscendo, monitorando e dirigendo il proprio territorio, individuando e valorizzando le qualità e superando e risolvendone i rischi e le difficoltà. Rete ecologica regionale.</p>	<p>L'inseguimento continuo delle emergenze senza una visione programmatica ampia è la logica a cui si rischia di essere condannati se non si opera a livelli qualitativi e di conoscenze più ampi. Il rischio è quello di un appiattimento nell'emergenza, del ricorso alla logica immobilista dell'assistenzialismo, ad una rincorsa senza fine di problemi urgenti ed esplosivi.</p>			
<p>4. Città delle opportunità e creatività</p>	<p>Ricca e fondamentale tradizione marinara collegata ad uno sviluppo turistico-commerciale recente. Presenza di importanti opportunità offerte storicamente soprattutto nei settori della pesca, del turismo e nella trasformazione dei prodotti agricoli e del pescato. Legame agricoltura-pesca-turismo, commercio con crescita imprenditoriale dal basso. Nuove opportunità offerte dalla crescita della consapevolezza e del complessivo livello culturale e dalla presenza dall'università.</p>	<p>Attenuarsi dei fattori di sviluppo derivanti da un modello di crescita dal basso e difficoltà ad intraprendere strade nuove Periferizzazione del centro storico e delle aree PEEP. Non rispondenza del PRG vigente ai fenomeni in atto e in particolare alla terziarizzazione. Difficoltà per le categorie sociali meno protette sia per trovare lavoro stabile che per trovare casa. Invecchiamento della popolazione e rischi di non integrazione sociale</p>	<p>Presenza di coscienza dei problemi urbani, accentuarsi di ricerca di situazioni di vivibilità e qualità da parte dei cittadini. Ruolo di traino e di proposta realizzabile dal Comune: progetti finalizzati a giovani, anziani, bambini, alla riqualificazione e rilancio dei settori produttivi tradizionali e nuovi, all'innovazione. Rilancio dell'identità e della cultura della città. Ricerca e previsione di nuovi spazi culturali attraverso nuove opportunità anche rifon-dando una nuova cultura ed identità della città (Porto, Sentina, zona Brancadoro) e un nuovo ruolo dirigente e di coesione territoriale</p>	<p>Aumento della congestione e del traffico, soglia critica dei livelli di inquinamento. Aumento della pericolosità sociale, della solitudine ed isolamento. Soddisfacimento di bisogni fondamentali (casa, lavoro, cure specialistiche...) fuori dalla città. Ripiegarsi della città su se stessa sfuggendo al rilancio di una vera imprenditorialità. Marginalizzazione culturale e riduzione degli spazi di operatività sociale</p>			
<p>5. Città solidale ed equa</p>	<p>Malgrado l'intensa urbanizzazione del territorio comunale SBT ha ancora forti opportunità per rendere la città appetibile per i cittadini ed i turisti progettando e realizzando una serie di sistemi di qualità. L'attenzione ai problemi sociali, dei giovani e della piccola proprietà, sono centrali in una città che più che ad espandersi quantitativamente progetta un rilancio e una riqualificazione interna sia territoriale, sia sociale che economica.</p>	<p>Rischi: <ul style="list-style-type: none"> • Congestione • Traffico caotico e pericoloso sulle principali arterie • Degrado edilizio soprattutto lungo la SS16 • Degrado zone PEEP • Perdita di posti lavoro tradizionali (pesca, catena del freddo, settore manifatturiero, agricoltura) lavoro precarizzato • Abbandono del Centro Storico • Costi elevati acquisto casa • Mancanza di case in affitto se non estivo • Rischi esondazione • Rischi allagamento • Difficoltà ad ottenere un buon livello di manutenzione della città • Inquinamento aria, elettro-smog, rumore • Difficoltà di accesso sia a piedi che in bicicletta che per i veicoli in molte parti della città • Sperequazione tra i cittadini nelle soluzioni urbanistiche • Emarginazione sociale e culturale • Perdita di spazi e luoghi per la cultura </p>	<p>Azioni di decongestionamento con: <ul style="list-style-type: none"> • sistema alternativo di viabilità pedonale protetta e ciclabile • soluzione dei punti di traffico critici • riqualificazione edilizia • riqualificazione e rilancio dei settori produttivi tradizionali • calmieri prezzi casa: acquisizione potenzialità edificatorie e alloggi al Comune • alloggi in affitto convenzionale • manutenzione urbana: educazione e rapporto pubblico/privato; affidamento ai quartieri di gestione di spazi pubblici (es. verde) • contenimento consumi energetici: favorire bioarchitettura • abbattimento delle barriere e incentivo a nuove forme di lavoro • Introduzione di parametri valutativi che permettano un pari trattamento dei cittadini rispetto alle previsioni urbanistiche • Nuove centralità sociali (sport-cultura) anche con nuovi spazi dedicati e nuova identità culturale anche come elementi di solidarietà </p>	<p>Interventi spezzettati e disorganici, secondo logiche particolari che, qualche volta, aggravano altri aspetti anziché risolvere i problemi. Senza un intervento programmatico, organico, continuativo e sistematico nel tempo la città rischia marginalizzazione e degrado anche sociale, perdita di spazi di socializzazione e d'identità</p>			

S.W.O.T.		FORZA	DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'	MINACCE
6. Città dei servizi di qualità: una nuova identità per la città	<p>La città ha una vitalità e vivacità sociale capaci di far fronte alle sfide della globalizzazione di un nuovo sviluppo qualitativo. Sono già presenti nella città alcuni servizi rari e pregiati:</p> <ul style="list-style-type: none"> -il porto -la Sentina -la collina -l'arenile -l'ospedale -l'università -scuole medie superiori -musei specializzati -teatro -centro Congressi -centro Agro-alimentare -il lungomare e la spiaggia -lo stadio -la piscina -la pista d'atletica -il sistema della ricettività... 	<p>Il livello di coesione sociale presenta punti di debolezza e contrapposizione che possono ostacolare la realizzazione di un progetto d'insieme. Inoltre i servizi di alto livello già presenti nella città (scuole medie superiori, Università, Ospedale, porto, Pala Congressi, centro Agro-alimentare, lungomare, teatro, musei...) necessitano di riqualificazione, di messa a sistema e/o rilancio, specializzazione ed ampliamento, accessibilità.</p>	<p>L'apertura di più ampie prospettive per alcune realtà trainanti (Porto, Sentina, Brancadoro) e per alcuni settori focali (commercio, turismo e nuove opportunità lavorative) aprono scenari finora non valutati.</p> <p>L'ampliamento e la qualificazione dei servizi rari e pregiati può avvenire sia riqualificando l'esistente, sia creando sistemi integrati di servizi (il sistema dello sport, il sistema degli spazi culturali attrezzati, il sistema del verde, il sistema delle piste ciclabili...) sia introducendo nuove qualità (porto, Brancadoro, Sentina, il sistema mare-collina) riferite, ad esempio, al risparmio energetico e messa in sicurezza, e nuovi corsi e specializzazioni</p>	<p>I rischi connessi all'apertura di prospettive di rinnovamento dei settori tradizionali da un lato e dell'innovazione dall'altro possono risiedere nella non sistematica programmazione degli interventi e nella non comprensione della necessità di una gestione organica degli interventi programmati.</p> <p>La frammentarietà dell'azione e fruizione quotidiana della città, il contrasto tra interesse pubblico e privato, possono portare a una disgiunzione e sottovalutazione dell'importanza di creare sistema e prevedere e programmare per tempo, cogliendo le opportunità, lo sviluppo futuro</p>	
7. Città della cultura	<p>SBT mantiene livelli di coesione sociale notevoli per il mantenersi di forti legami con la tradizione familiare. La cultura intesa più come radicamento di valori e tradizioni solidali che come scolarità è forte nella città. Si è compresa la necessità del rilancio di attività culturali e di una rilettura critica dei risultati del modello di crescita su cui si è basata, fin qui, la città. Il forte e crescente livello di scolarizzazione della città fa nascere, anche nel confronto con realtà diverse, il bisogno di un miglioramento complessivo dei livelli di qualità e vivibilità urbana e di nuove occasioni e spazi di aggregazione sociale e culturale</p>	<p>Si registra comunque una perdita d'identità rispetto all'identificazione con i lavori tradizionali e l'appartenenza, per nascita, ad aree o famiglie ben precise, sostituita, spesso, da un'adesione acritica a modelli culturali importati e di massa. Da costruire e radicare una nuova identità culturale.</p> <p>Gli immobili scolastici diffusi sul territorio con circa 3.000 utenti per lo più non sono rispondenti al DM del 1975.</p> <p>Perdita di attrezzature di servizio come quelle del Cinema Calabresi</p>	<p>Il forte dinamismo della città, per rimanere tale, necessita, comunque, di forme nuove e costanti di partecipazione alle scelte importanti della comunità riservando ampi spazi alla ricerca, alla cultura e sport, all'adeguamento tecnologico, ma anche alla specializzazione formativa rivolta a settori economici vecchi e nuovi.</p> <p>Sono da identificare nuove centralità e spazi per attività culturali e sportive (messa a sistema)</p>	<p>Bisogni inespresi e solitudini, sottovalutazione di problemi di fondo, ma anche scarsa attenzione alla variazione delle esigenze dei singoli e della società, mancata risposta ai problemi quali, ad esempio, quello della casa e del lavoro può generare arretramento culturale e sfiducia</p> <p>Mettere in sicurezza ed in piena accessibilità le scuole e gli spazi destinati o da destinare alla cultura.</p> <p>Sperimentazione. Sport</p> <p>Ampliare l'accessibilità sociale al dibattito culturale fornendo temi ed occasioni anche nella scuola: poli scolastici, accessibilità pedonale o in bicicletta</p>	
8. Città della partecipazione dei cittadini	<p>Il forte e crescente livello di scolarizzazione della città fa aumentare, anche nel confronto con realtà diverse, il bisogno di un maggiore coinvolgimento alle scelte di fondo che riguardano il futuro della città: nuovi bisogni politico-culturali interpretabili nel senso più ampio del termine come maturazione di una coscienza critica capace di rendere i cittadini protagonisti a pieno della vita della propria città. Un ruolo forte giocano e ancor più possono giocare i Consigli di Quartiere e tutte le forme di coinvolgimento anche innovative variamente proposte</p>	<p>Il punto di debolezza sta nel fatto che le occasioni di incontro possano tradursi solo in ritualità. Del resto la scolarità, di per se stessa, non produce automaticamente democrazia o cultura. La debolezza sta anche nella dispersione, nel subire acriticamente condizionamenti derivanti da modelli e comportamenti indotti, nella mancanza di adeguati spazi dedicati alla cultura ed occasioni di socializzazione</p>	<p>All'Amministrazione Comunale compete il compito non di risolvere dall'alto i problemi di acculturazione dei cittadini, ma piuttosto di fornire spazi ed occasioni di incontro, la crescita del dibattito culturale, gli spettacoli, gli spazi per la socializzazione e lo sport, ma anche per il divertimento: progetto culturale per la città con spazi anche di autogestione. I Consigli di Quartiere possono giocare un ruolo molto forte contribuendo con idee e proposte al rilancio dell'intera città.</p> <p>Nuove forme di partecipazione anche telematica. Occasione di dibattito e svecchiamento culturale possono venire anche dai Concorsi di idee, dalle proposte innovative per la città, dall'introduzione di nuove qualità, dal confronto con culture diverse (extracomunitari) e nuovi saperi: gli argomenti del confronto devono essere importanti e non marginali. Concorsi partecipati e rilancio del ruolo dei Consigli di Quartiere.</p> <p>L'obiettivo è quello della crescita democratica e delle pari opportunità</p>	<p>Il rischio è quello di interpretare la cultura come contrapposta alla concretezza, al lavoro; ma anche quello di considerare le iniziative culturali ancora una volta come accadimenti singoli e scollegati, frutto solo di iniziative sporadiche</p> <p>Cultura di élite contrapposta alla cultura di massa</p> <p>Necessità di formazione, spazi e continuo confronto</p> <p>Cultura come luogo di nuova identità cittadina.</p> <p>Sistema della cultura: dalla scuola e formazione agli spazi, all'identità urbana e sociale, alla tutela delle debolezze, alla piena accessibilità e trasparenza delle scelte...</p>	

S.W.O.T.		S.W.O.T.	
FORZA	DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'	MINACCE
<p>9. Città fruibile per tutti: città che accoglie. Città sicura e che non spreca</p> <p>Una città dalle forti tradizioni come SBT affonda la propria riconoscibilità nel suo substrato storico: la salvaguardia anche culturale di questo vissuto e di queste tradizioni è una forma di ricchezza societaria per la città.</p> <p>Ciò vale anche per le forme e gli usi della città.</p> <p>Ma questo non può bastare: la città fruibile per tutti è la città che non ghettizza, non riduce, non si isola, non svende i suoi contenuti di qualità, ma anzi li amplia e li rende disponibili a tutti</p> <p>La costituzione dei Consigli di Quartiere con un ruolo attivo sia nelle grandi scelte urbane sia nella gestione quotidiana è già uno strumento importante per operare scelte più democratiche ed incisive. Ma partecipazione è non solo discutere e proporre scelte, ma concorrere attivamente alla gestione della città nei suoi aspetti sociali, culturali e fisici</p> <p>Nel contesto nazionale SBT presenta ancora bassi valori di criminalità e notevoli livelli di coesione sociale e solidarietà, una riconoscibilità del contesto che ancora dà fiducia e permette di posizionarsi a costruire nuove prospettive</p>	<p>La progressiva perdita di riconoscibilità anche sociale dei lavori tradizionali soprattutto legati alla pesca e al pescato comporta un allentamento dell'identità storica della città: relativo abbandono del Centro Storico e trasformazione del borgo marinaro, formazione di periferie urbane, soprattutto nelle urbanizzazioni più recenti, in una logica settoriale ed asfittica.</p> <p>Nascono nuovi problemi perché le recenti urbanizzazioni sono state costruite come "isole" tra loro poco comunicanti. La città si costruisce e relaziona per parti anche socialmente distinte</p> <p>Il livello dei Consigli di Quartiere potrebbe rilevarsi inadeguato a rispondere a tutte le istanze di partecipazione soprattutto in senso propositivo. La città soffre di rischi provocati dall'eccesso di traffico veicolare, da una diversa organizzazione della famiglia che hanno alterato il rapporto tra la casa d'abitazione, i luoghi di lavoro, la scuola, gli spazi e i tempi del divertimento e del relax.</p> <p>La via, un tempo luogo di gioco, di rapporti di vicinato, di viali è divenuta, soprattutto in alcune parti della città, un canyon quasi invalicabile</p> <p>Il livello degli sprechi sociali e territoriali se non conosciuti e governati possono incrementare i livelli di rischio.</p>	<p>Nuova riconoscibilità in termini di progettazione di una nuova identità, anche attraverso concorsi e bandi che qualificano e facciamo discutere la città .</p> <p>Creare una nuova identità vuole dire soprattutto dare spazio ai giovani, alle categorie più disagiate, agli extracomunitari .</p> <p>Ciò vale anche per le forme e gli usi della città: alla città va data piena accessibilità spaziale, territoriale e sociale</p> <p>L'occasione di una nuova pianificazione della città consente di allargare i confini del dibattito culturale sul futuro dell'intero territorio cittadino e quindi di coinvolgere categorie di abitanti finora marginali o addirittura esclusi dalle forme di partecipazione usuali</p> <p>Contrapporsi al livello degli sprechi sociali e territoriali richiede un'analisi approfondita sia sui valori raggiunti nella città dalla criminalità che dai fenomeni di emarginazione e periferizzazione: ci sono ancora ampie possibilità e risorse per far fronte ai rischi ambientali e territoriali, ai rischi di eccessivo invecchiamento in solitudine della popolazione, ai rischi derivanti dall'eccessivo traffico veicolare, ai rischi derivanti dall'eccessivo consumo energetico, alla emarginazione culturale, alla scarsa accessibilità spaziale e sociale</p>	<p>Il rischio consiste nel fatto che il progressivo indebolimento dell'identità tradizionale della città possa portare alla sottovalutazione dei rischi che ciò comporta: ad uno scadimento complessivo delle relazioni sociali e territoriali, all'abbandono di luoghi di socializzazione quali piazze, centro storico.. per un uso urbano che porta a rinchiudersi anche spazialmente nel privato o nel ghetto. Il rischio è sempre quello del prevalere dell'interesse dei più forti, spingendo il dibattito della città o su aspetti secondari estrapolati ad arte dal contesto o, ancora peggio, di trasformare la partecipazione democratica in una querelle su chi astrattamente abbia ragione rispetto a scelte parziali e puntiformi, senza un approfondimento serio del merito del contendere e dei contenuti.</p> <p>Marginalizzazione e non competitività dei trasporti pubblici, spazi ed edifici pubblici ancora relativamente messi in sicurezza, sottovalutazione del tema del risparmio energetico, pericolosità e punti di crisi in particolari ore e/o snodi di traffico, mancato adeguamento delle connessioni veicolari e degli spazi di sosta.</p> <p>Il rischio è sia quello della superficialità e della sottovalutazione quanto quello di affrontare i problemi solo man mano che diventano scottanti in una continua logica di emergenza e di caso per caso</p>
<p>10. Città che valorizza il patrimonio pubblico: città dell'armonico rapporto pubblico-privato</p> <p>Lo spirito aperto e di accoglienza dei cittadini sambenedettesi ha costituito la base dello sviluppo turistico della città. Città marinara e per tradizione ricettiva di culture diverse ha visto spesso una contrapposizione tra l'interesse privato e la costituzione di un forte ed integrato patrimonio pubblico capace di favorire una maggiore integrazione sociale. Si è capito sia da parte della pubblica Amministrazione sia dalla parte più sensibile della proprietà fondataria privata che la logica della contrapposizione e delle scelte forzose non produce risultati qualitativamente apprezzabili, ma spesso ed in definitiva solo spreco di risorse. Il privato, lasciato a se stesso nella logica di mercato non è comunque, anche nei casi migliori, in grado di considerare la logica complessiva di qualificazione e gestione della città (anzi spesso la sottovaluta); il pubblico non ha i mezzi né giuridici, né economici per gestire direttamente tutta la complessità urbana. Il patrimonio comunale in edifici e in aree presenta una apprezzabile consistenza, soprattutto se si pensa a valori di aree attrezzate quali il lungomare o ad edifici destinati ad ampliare la socialità e la cultura urbana (Centro congressi , ex GIL, ex palazzo comunale, Palazzina azzurra...)</p> <p>La concretizzazione dell'acquisizione degli standard da lottizzazioni convenzionate può ulteriormente arricchire il patrimonio dei servizi della città, così come l'acquisizione definitiva di alcune strade e spazi.</p>	<p>La qualità della città è discontinua e il livello dei prezzi non incoraggia soprattutto l'insediamento stabile di giovani sia dal punto di vista lavorativo che della casa. Il valore dell'uso del suolo e dell'edificato a SBT ha generato, spesso, una spinta forte alla subordinazione nella costruzione della città agli interessi più forti, lasciando alla sfera pubblica un ruolo di regolamentazione marginale e/o assistenziale</p> <p>Il rischio sta nel prevalere in maniera schiacciante o della logica privatistica con l'impoverimento complessivo delle qualità e la sottovalutazione dei problemi sociali più scottanti; o, nel caso di interventi schiacciati da parte dell'autorità pubblica il rischio è di invadere o di assistere capacità che invece hanno più bisogno di incentivi e sostegno che non di logiche assistenziali.</p> <p>Malgrado la presenza significativa nella città di patrimonio pubblico comunale e non solo, tale da permettere una maggiore integrazione e fruizione di vari servizi , la città , pur attivando diversi interventi di ERP, ha svolto solo in parte una politica sistematica di acquisizione di aree e edifici da destinare ad usi socialmente utili</p> <p>L'acquisizione pubblica di parti di edifici o di aree edificabili con un procedimento di evidenza pubblica può costituire la base sia per far fronte ad emergenze abitative che per delineare scambi edificatori</p>	<p>Dotarsi di progetti specifici finalizzati a particolari categorie di cittadini (immigrati, pendolari, fruitori di particolari servizi, bambini, anziani, giovani...) ed educazione all'accoglienza</p> <p>Costruire, estendere e qualificare il patrimonio pubblico in aree, abitazioni e servizi. Regolarizzare l'esistente</p> <p>Si apre una stagione nuova di concertazione in cui in un rapporto di programmazione che privilegia in maniera evidente l'interesse generale si possa introdurre l'intervento del privato in modo chiaro, sostenibile e consapevole</p> <p>La fase presente può consentire, in un quadro di programmazione a sistema che privilegi l'interesse pubblico, la riqualificazione, la valorizzazione e il consistente ampliamento del patrimonio pubblico comunale anche da destinare a residenza.</p>	<p>Sempre presente, soprattutto nei periodi di crisi, è il rischio dell'autoreferenzialità e della spaccatura tra interessi dei residenti e dei turisti, della piccola proprietà rispetto alla grande, della rendita fondiaria rispetto all'imprenditorialità, dell'emarginazione dei meno abbienti, della difesa privatistica punto per punto che trascura gli effetti di sommatoria nefasta, per tutti, di tale atteggiamento</p> <p>Il rischio è sempre quello della frammentazione sia dell'intervento pubblico che privato che della stessa azione programmatica: inoltre, la modalità d'intervento "caso per caso" se da una parte può rendere concreta ed immediata la finanziabilità di qualche intervento, dall'altra costituisce ostacolo alle future programmazioni dirette ad un uso più complesso del territorio.</p> <p>Gli egoismi proprietari anche dei singoli e separati Enti pubblici potrebbero impedire la realizzazione del progetto di qualificazione del patrimonio pubblico: tale intervento dovrebbe quindi procedere per stralci e visioni parziali.</p>

S.W.O.T.				
	FORZA	DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'	
			MINACCE	
11. Città vivibile nella quotidianità	La quotidianità della città è costituita da una forte mobilità all'interno, verso l'interno e verso l'esterno favorita dalla concentrazione dei servizi e delle attività in particolari punti La città è vissuta spesso per parti: diversa è per esempio la fruizione del lungomare in estate ed in inverno, per cui la vita quotidiana presenta aspetti differenziati per la popolazione a seconda delle stagioni e degli orari giornalieri. L'accessibilità alla città, malgrado punti di crisi ed elementi discordanti, mantiene ancora un discreto livello di accettabilità	L'uso dell'automobile, malgrado una rete sufficientemente articolata di trasporto pubblico, è nettamente prevalente penalizzando sia la città nel suo insieme (congestione, rumore, inquinamento) sia particolari categorie sociali, sia, infine, la possibilità di un utilizzo migliore e più costante di mezzi alternativi Ancora bassa è l'attenzione rivolta al risparmio energetico realizzato anche attraverso interventi minimi. Più accentuata è la difficoltà, nella vita quotidiana della fruizione di alcuni servizi, posta, servizi per la cura della persona... per alcune categorie di cittadini, come ad esempio, anziani e cittadini diversamente abili. Stesso concetto può essere esteso ai bambini.	Vanno ricercati e realizzati spazi per iniziative culturali e di massa, ma anche piccoli spazi autogestiti La concertazione con altri soggetti pubblici proprietari può consentire, con strumenti vari, di raggiungere l'obiettivo di migliore qualità e fruibilità dei servizi nella città Vanno costituiti servizi mirati per particolari esigenze sociali : "i bambini vanno a scuola da soli" o nuovi servizi mirati per gli anziani (spesa, visita ambulatoriale, luoghi di socializzazione e svago non ghettizzati...) Piste ciclabili e percorsi pedonali protetti, riqualificazione e messa a sistema degli spazi pubblici culturali, sportivi e ricreativi. E' possibile, programmaticamente, superare la ghettizzazione e periferizzazione di alcune parti della città (vedi zone PEEP..)	L'attenzione ai problemi minuti risolta come soluzione ad personam e/o clientelare comporta il rischio della sottovalutazione dell'ampiezza del problema stesso, con gravi conseguenze sulla città, senza riuscire ad operare soluzioni corrette. Come è quasi sempre possibile, nella logica della soluzione del singolo problema in un contesto generale di sostenibilità, si tratta di cominciare ad osservare e valutare problemi e possibilità di dare risposte integrate considerando da più punti di vista come vive, lavora ed opera la gente
12. Città aggiornata e che guarda al futuro	SBT ha già mostrato anche nella sua organizzazione pubblica, di essere assai sensibile alle nuove tecnologie (vedi servizi già informatizzati del Comune) e di avere, già oggi, una spiccata vocazione verso la terziarizzazione anche di livello avanzato	Ma nuovi problemi sorgono anche dal punto di vista ambientale ponendo al centro dell'interesse della città anche aspetti quali il risparmio energetico, i servizi all'internazionalizzazione, il rilancio del turismo in termini nuovi sia dal punto di vista della formazione che dal punto di vista dell'aggiornamento tecnologico e della qualità e disponibilità di attrezzature e occasioni	SBT può oggi cogliere consapevolmente l'occasione di un proprio rilancio all'interno di un mondo globalizzato ed un bacino europeo che si muove a forte velocità sui temi dell'innovazione e della qualità . SBT ha la consapevolezza per presentarsi preparata a questi appuntamenti dirigendo e progettando il proprio futuro	Il rischio è quello di pensare che l'aggiornamento e le nuove tecnologie siano solo questioni che riguardano il rapporto individuale uomo-macchina. Le trasformazioni tecnologiche comportano anche variazioni di relazioni sociali e di accesso alle informazioni e persino alla democrazia, che rischiano di penalizzare intere categorie
13. VAS	Strumento di recente istituzione normativa	La mancata valutazione di possibili alternative localizzate e funzionali, soprattutto nella allocazione sul territorio delle più impattanti infrastrutture e servizi ha, poi, comportato, nel tempo, costi economici insostenibili sociali ed ambientali e spesso incompletezza delle opere stesse.	La VAS, soprattutto per alcuni interventi nuovi di pianificazione (nuove zone PEEP, grandi infrastrutture, porto...) diviene uno strumento di valutazione a monte di possibili alternative e uno strumento di confronto democratico	Il rischio è quello di utilizzare anche uno strumento innovativo come la VAS solo come asseverazione di scelte già operate a monte in altro modo
14. Bilancio consuntivo dei piani	Il bilancio consuntivo dei piani precedenti, dei piani sovraordinati e dei Comuni vicini si rende necessario per il rilancio di una programmazione del territorio che tenga conto degli effetti prodotti dalle scelte già operate	Finora non operato	La lettura critica degli effetti della pianificazione e programmazione precedente significa anche non introdurre fratture drastiche nei comportamenti ed abitudini urbane, ma, considerando l'esperienza acquisita, sviluppare nuovi e più organici livelli di concertazione e flessibilità	Partire con i nuovi piani come se si partisse sempre da zero: è un limite comune a molte forme di pianificazione

Articolazione Indicatori, Obiettivi ed Indirizzi per il PIANO STRUTTURALE e il PIANO OPERATIVO

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>1.Città a valenza territoriale</p> <p>1.a internazionale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Porto • Zona Brancadoro • Pala Congressi • Turismo e sistema della ricettività turistica <p>1b nazionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Porto • Centro agro-alimentare • Parco marino • Zona Brancadoro • Autostrada • Ferrovia • Pala Congressi • Turismo e sistema della ricettività turistica • arenile <p>1C.regionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Porto • Sentina • Zona Brancadoro • Centri storici di SBT ,Ripatransone, Grottammare, Acquaviva • Zona archeologica Cupra – Martin- sicuro • Pala Congressi • Sistema mare-monti • Metropolitana di superficie • Superstrada • Turismo e Sistema della ricettività turistica • arenile <p>1D. provinciale :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Porto • Sentina • Zona Brancadoro • Metropolitana di superficie • Ferrovia Ascoli-mare • Superstrada • Parco fluviale attrezzato della 	<p>Rinforzare ed estendere il ruolo a valenza territoriale del Comune</p> <p>Creare un sistema territoriale competitivo</p> <p>Rilanciare il ruolo nazionale della città</p> <p>Visione integrata regionale: sviluppare una capacità progettuale capace di far contare di più SBT anche nella Regione SBT con proposte e progetti unificanti il territorio</p> <p>Visione integrata provinciale: sviluppare una capacità progettuale capace di far contare di più SBT con proposte e progetti unificanti il territorio. Necessità di riproposizione integrata delle problematiche territoriali del quadrilatero: San Benedetto, Ascoli, Teramo, Giulianova.</p>	<p style="text-align: center;">(individuazione delle problematiche)</p> <p>Posizionare SBT entro coordinate territoriali più ampie attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ruolo territoriale (porto, Sentina, area Brancadoro): esperimenti di scala e preordinare studi di fattibilità -Armaturo infrastrutturale -Governo della mobilità di persone e merci -Creare un sistema territoriale competitivo -Favorire una visione integrata nell'apertura internazionale di SBT- SBT "città aperta ai saperi" - SBT virtuale -Coordinare gli attori dell'internazionalizzazione -Valorizzazione delle politiche locali e regionali di internazionalizzazione -Agire mediante il marketing territoriale -Turismi: balneare, scolastico, naturalistici, da shopping, culturale, d'affari, congressuale... -Elaborare gli indicatori di internazionalizzazione -Progetti e concorsi europei <p>Verificare :</p> <p>Piano regionale dei porti</p> <p>Piano energetico regionale</p> <p>Piano dei trasporti regionale</p> <p>Pai e Pai Tronto</p> <p>Piano della costa</p> <p>PPAR</p> <p>PIT</p> <p>PEAR</p> <p>Leggi settoriali</p> <p>Progetti UE e partenariato da verificare nei singoli progetti PO (ruolo dei privati)</p> <p>PTC: verifica della validità delle previsioni per la fascia costiera e in un quadro di relazioni provinciali (metropolitana di superficie, arretramento autostrada, bretella, parco marino, sistema mare-monti, parco fluviale del Tronto...):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dimensionamento PRG • Pai e Pai Tronto • Risparmio energetico • Accessibilità • Università 	<p style="text-align: center;">(individuazione generale delle indicazioni progettuali)</p> <p>In ordine scalare e senza indicazioni di priorità temporali da introdurre nel 1° PO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riconversione del modello produttivo-territoriale attraverso: <ul style="list-style-type: none"> - sviluppo ecosostenibile - calmieri al mercato fondiario e riqualificazione urbana: progetto casa - preferenza alla intensificazione e riqualificazione dell'esistente piuttosto che occupazione di nuove aree - nuove centralità - superamento o almeno controllo ed attenuazione delle criticità e dei pericoli • Porto: piano del porto ed indagine Nomisma. Integrazione e rilancio del ruolo portuale. Nuova darsena. Nuovo Piano del porto e terzo braccio- superare art.44 delle NTA PRG '90 e Concorso internazionale.Almeno collegamento con ferrovia. STUJ? • Centro agro-alimentare: rilancio e promozione anche in rapporto al porto e al distretto agro-alimentare. Difficoltà di accesso alle grandi infrastrutture da risolvere (rapporto con Monteprandone). Possibile rilancio anche attraverso una gestione privata-convenzionata • Parco marino: dalla legge 392/91 in elaborazione dalla Provincia: nuova opportunità di turismo sostenibile costiero. • Zona Brancadoro: da zona dimessa a punto di saldatura urbano e naturalistico della città con attrazioni locali e di alto livello anche ai fini turistici. Attrazioni culturali, scientifiche, nuove tecnologie, divertimento, musica. Centro direzionale e commerciale legato al parco tecnologico, scientifico e di divertimento. Studio di fattibilità • Autostrada A 14: almeno un nuovo casello rapidamente e, forse, in prospettiva due. Dislocazione a monte del tracciato autostradale, collegamento alla "bretella" e futura utilizzazione a Statale dell'A14 Separazione longitudinale tra l'area urbanizzata della città ed il territorio agricolo-artigianale. Nella prospettiva della derubricazione dell'attuale tracciato verificare l'immissione di due nuovi caselli nel tratto sambenedettese e la sistemazione, insieme a Monteprandone, degli svincoli della viabilità per il casello attuale. • Bretella : soluzione a breve per riconnettere a Nord con un tracciato alternativo alla statale 16 la viabilità di attraversamento; connessione ad Ovest e a Nord, relazione con attuale tracciato A14. (VIA e VAS). Progettazione finanziata dalla CARISAP • Ferrovia: barriera longitudinale da superare ricollegando in più punti la città in senso Est-Ovest. Scadimento del ruolo del trasporto ferroviario con diminuzione del ruolo nazionale e regionale della Stazione di SBT. Stazione con difficoltà ad esercitare funzioni multimodali e scarsi parcheggi. Scarsa integrazione funzionale con la linea Ascoli-SBT. Vedi progetto territoriale della metropolitana di superficie, valutare l'eseguitabilità del primo tratto. Stazione/Porto; Stazione/Ferrovia/Città; Nuovi ponti sul Tronto; • Eliminazione barriera passaggio a livello Porto d'Ascoli. Sotto- passaggio?? • Ipotesi suggestiva e da discutere e verificare riguarda lo spostamento della stazione in zona centrale (area Brancadoro), creando interrelazione intermodale e funzionale tra il porto e la ferrovia in prossimità dell'attuale stazione • Sottopasso di comunicazione tra parte Est ed Ovest di Porto d'Ascoli utilizzando ed

<p>Tronto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centri storici di Ripatransone, Grottammare, Acquaviva • Università • Scuole medie superiori • Pala Congressi • Palazzo di giustizia • Sistema della ricettività turistica • Ospedale • Lungomare <p>1D. intercomunale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Porto • Sentina • Zona Brancadoro • Metropolitana di superficie • Ferrovia Ascoli-mare • Superstrada • Parco fluviale attrezzato della Tronto • Centri storici di Ripatransone, Grottammare, Acquaviva • Università • Ospedale • Scuole medie superiori • Pala Congressi • Teatro –Palazzina Azzurra-biblioteca • Palazzo di giustizia • Sistema della ricettività turistica • Collina • Lungomare e spiaggia • Stadio • Pista d'atletica • Piscina 	<p>Nuovi livelli di interazione intercomunale, es: bretella a Nord e Ovest città e circonvallazione a Sud, progetto su Ragnola e viabilità casello autostradale, riconnessione viabilistica e ciclabile con Montepandone, Ponte pedonale e ciclabile con Martinsicuro, Campo da golf a Ripatransone, Vasche di laminazione sull'Albula ad Acquaviva, Utilizzo intercomunale del depuratore, Pista ciclabile con Grottammare, Trattativa con Ascoli per Sentina,....</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Scuole medie superiori • Pista ciclabile lungo-Tronto e Sentina • Metropolitana di superficie • Parco marino • Pala Congressi <ul style="list-style-type: none"> • Porto • Sentina • Zona Brancadoro • Metropolitana di superficie • Ferrovia Ascoli-mare • Superstrada • Parco fluviale attrezzato del Tronto • Centri storici di Ripatransone, Grottammare, Acquaviva • Lungomare e spiaggia • Pala Congressi • Sistema della ricettività turistica. • Collina • Sistema dello sport:Stadio, Pista d'atletica, Piscina..... • Università • Palazzo di giustizia • Sistema della cultura: Teatro –Palazzina Azzurra –biblioteca. Individuazione di nuovi spazi • Ospedale • Scuole medie superiori <p>Nuovi livelli di interazione con i Comuni vicini</p> <p>Quello che SBT dà al territorio e quello che prende (Vedi tavole dello schema)</p>	<p>estendendo l'attuale sottopasso ferroviario. Spostamento della sottostazione ENEL</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sentina: integrare nella cultura e fruizione della città questa area per lungo tempo dimessa e oggi riconosciuta come area protetta. Sviluppare un turismo sostenibile anche come integrazione al sistema dei "turismi" cittadini, relazione con zona collinare, parco fluviale Tronto, area Brancadoro e Porto: <i>rete ecologica regionale</i> • Centri storici di SBT,Ripatransone, Grottammare, Acquaviva: costruire itinerari e sistemi integrati che colleghino le emergenze del territorio e le sue attrattive culturali. Accessibilità con abbattimento di barriere al Centro Storico di S. Benedetto: <i>rete ecologica regionale</i>. Asse di qualificazione e Riconnessione Paese Alto-Borgo Marinaro-Rotonda-Faro-Porto • Superstrada: estendere l'accordo con la Provincia (comodato fino al 2012) per l'utilizzo delle aree sottostanti la superstrada. Progetto per un utilizzo integrato (parcheggi, servizi vari in tali aree) degli spazi di risulta sottostanti. Punto critico di innesto sulla viabilità cittadina da risolvere. Rapporto con casello autostradale • Pala Congressi: occasione di rilancio del turismo congressuale, da valutare insieme alla valenza del sistema della ricettività turistica: progetti specifici • Teatro – Palazzina Azzurra - biblioteca: attrattori culturali, questi ed altri spazi costruiti e non, da mettere a sistema. La perdita dell'ex Cinema Calabresi comporta un ripensamento di tutte le dotazioni della città destinate agli spettacoli con riqualificazione ma anche nuovi spazi e servizi. • Palazzo di giustizia : di recente costruzione, servizio attrattivo soprattutto in ambito provinciale. • Lungomare e spiaggia: riqualificazione soprattutto della parte a Nord ma rilettura complessiva del rapporto con il lungomare ed il sistema della ricettività turistica. Problematico il punto di saldatura Albula-lungomare- centro città-viabilità-porto. Lettura del rapporto chalet/alberghi. Piano di spiaggia a Sud e revisione dell'attuale piano di Spiaggia: <i>rete ecologica regionale</i> • Sistema mare-monti: lungo-Tronto come parco fluviale di collegamento tra i parchi nazionali montani e il mare. Pista ciclabile e pedonale, Centri storici: <i>rete ecologica regionale</i> • Sistema della costa: saldatura di fatto con la parte Sud di Grottammare, ruolo del porto e continuazione del sistema spiaggia-pista ciclabile; Problema delle aree demaniali. Ballarin come porta della città. Ponte pedonale e ciclabile con Martinsicuro. Ruolo del porto e del lungomare. Parco marino: <i>rete ecologica regionale</i> • Sistema della ricettività turistica: leggere insieme il sistema degli alberghi, residences, case vacanze, ostelli, conviti...(censimento) valutando l'efficacia dell'intero sistema e proponendo linee di intervento innovative anche ai sensi dell'art. 19 della L.R. 9 del 2006. Lettura anche del rapporto chalet/alberghi. Approvata e finanziata dalla Regione la proposta all'interno del "Programma regionale azioni innovative PRAI 2006" di un progetto di <i>Riqualificazione ambientale del sistema turistico San Benedetto del Tronto-Grottammare</i> come azioni di riequilibrio e di sviluppo sostenibile. Tale proposta si basa su una possibile riconnessione sostenibile lungo il torrente Acqua Chiara tra il mare e la collina. • Sistema dello Sport: Stadio, Pista d'atletica, Piscina, Palazzetto dello Sport, campi sportivi, campi da tennis... e numerose altre attrezzature di quartiere e non , nonché la presenza di una folta presenza di associazioni sportive definiscono la vocazione e la storia della città. Riqualificazione e messa a sistema dell'esistente, differenziazione ed ampliamento delle dotazioni sportive, con riferimento alla formazione di base e creazione di un sistema collegato al verde e ai percorsi lenti. Individuazione di nuove aree da destinare allo sport, soprattutto nei quartieri più carenti e periferizzati anche come elementi di riqualificazione urbana: <i>rete</i>
---	---	--	--

		<p>ecologica regionale</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Università: UNICAM "CAMERINO" + POLITECNICA "MARCHE" - Verificare effetti delle facoltà già presenti, estendere e qualificare il ruolo dell'Università a SBT, verificare collocazione spaziale delle Sedi universitarie <p>Già presenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Facoltà di scienze edificio ex G.I.L. Lungomare Europa (in altra sede??= al porto??) - Facoltà veterinaria edificio ex G.I.L. Lungomare Europa(in altra sede??= al porto??) - Facoltà economia e commercio sistemazione presso ex Vannicola lungo via Mare - Facoltà terza età <ul style="list-style-type: none"> ● Ospedale e Centri di assistenza (possibile ricollocazione??) -difficile accessibilità specie per i mezzi di soccorso (ambulanze) -declassamento di fatto per mancanza di spazi -impossibilità di crescita dimensionale in loco -mancanza di verde circostante (rumore ed inquinamento) -Irrisolti i problemi della messa in sicurezza complessiva della struttura e in buona parte quelli dell'accessibilità e praticabilità interna e dell'abbattimento delle barriere architettoniche -Elipporto di servizio -Le due case di cura presenti sul territorio (Stella Maris e Villa Anna, entrambe attualmente in fase di riallocazione) non si differenziano quanto a servizi da quelli offerti dall'Ospedale e quindi non ne rappresentano una articolazione -Confusa appare l'organizzazione dei servizi socio-sanitari e nella loro collocazione all'interno della città : i Distretti, L'Ufficio di Igiene, la stessa sede della ASL, il Consultorio non agevolano il cittadino nell'utilizzo di tali servizi difficili, spesso, da individuare nella loro collocazione, per difficoltà di accesso, parcheggio e per il superamento delle barriere architettoniche (censimento patrimonio pubblico). -Per gli anziani non autosufficienti è presente nel territorio solo una residenza per anziani (Residenza S.Giuseppe) con 35 posti letto -Funzionali appaiono i due centri sociali "Primavera" e "Arcobaleno" gestiti dal Comune
--	--	--

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>2. SBT Città storica, moderna, contemporanea</p>	<p>Punti di forza e debolezza (indagine SWOT), prospettive della città analizzate nelle varie parti e nelle interazioni riuscite e non, anche in termini statistici puntuali, per valutare le tendenze in atto confrontando le varie parti del territorio.</p> <p>Tessuti:</p> <p>Città storica. Le due principali zone – Centro Storico o Paese Alto e Borgo Marinaro - Marina pur rappresentando nella storia della città periodi tra di loro molto diversi, possono essere considerate il riferimento identitario della città. Più debole il riferimento alla parte storica di Porto d'Ascoli che tuttavia presenta segmenti di storia qualitativamente assai significativi come la Dogana pontificia, la villa Brancadoro ed il tracciato di via Mare. Ruolo storico della Ferrovia. Rapporto storico mare/collina.</p> <p>Città moderna (fino agli anni '60): la parte che caratterizza la "città moderna" è senz'altro rappresentata dal lungomare, dalla rotonda e dal Porto. Viale De Gasperi e lungo Albula ad Ovest. Saldatura della città con Grottammare. A14. Intensificazione di urbanizzazione lungo la Salaria e Porto d'Ascoli.</p> <p>Città contemporanea: è la parte maggiormente priva di forti riferimenti identitari perché più sfregiata in una diffusa urbanizzazione che è andata, via via, occupando, soprattutto con la residenza, gli spazi disponibili.</p> <p>Maggiore intensificazione in direzione degli assi lungo la Salaria, lungo la strada per Acquaviva ma anche nella contrada Colle Franchino e più debolmente lungo la via Monteprandone (urbanizzazioni in parte indotte da fenomeni presenti nei comuni confinanti), e con spiccate connotazioni, all'origine, di tipo produttivo lungo la via Val Tiberina.</p> <p>Zone artigianali trasformate in commerciali: inadeguatezza del PRG 1990 per le previsioni dei fenomeni di terziarizzazione. Zone artigianali trasformate, spesso forzatamente, in residenziali</p> <p>Zona Agricola: nella città contemporanea aree che appaiono quasi in attesa di urbanizzazione salvo fenomeni di intensificazione edilizia non sempre coerenti con le previsioni urbanistiche lungo le direttrici collinari. Mancanza di un rapporto mare/collina anche come integrazione di qualità naturali e carenza di una integrazione con agriturismo, country-house e bed and breakfast. Grandi potenzialità a parco urbano, turismo sostenibile e a valorizzazione salustica.</p>	<p>Le parti della città storica, moderna e contemporanea (analisi urbana) relazioni e connessioni. Come approccio programmatico:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La riqualificazione ed intensificazione dell'abitato: riqualificazione urbana e territoriale. Censimento, razionalizzazione, riordino e valorizzazione del patrimonio edilizio deteriorato e fatiscente a partire dal patrimonio ERP (<i>progetto casa = piani di recupero puntuali con cessioni di alloggi al comune</i>) 2. La sistemazione di situazioni spazialmente e socialmente inadeguate (mansarde di altezza e materiali inidonei all'abitabilità, lotti interclusi, chiusura precaria di balconi...) Regolamentazione delle proprietà di strade, lottizzazioni, aree attrezzate 3. Soluzione onerosa attraverso PP per le zone D e per le trasformazioni urbanistiche non programmate 4. Riqualificazione, intensificazione dell'edificato e realizzazione e gestione dei servizi: censimento, razionalizzazione, regolarizzazione e valorizzazione dell'intero patrimonio pubblico (aree ed edifici); sua possibile implementazione, qualificazione e messa a sistema 5. Classificazione dei suoli, dei valori delle aree e delle tipologie edilizie e gestione ottimale dell'esistente 6. Individuazione di alcuni temi di riqualificazione urbana sui quali far convergere l'attenzione culturale ma anche operativa e sociale con l'indizione di bandi di concorso, concorsi di idee, concorsi riservati a giovani progettisti, appalti concorso, project financing, ...individuando da subito alcuni temi (Porto, Brancadoro, Pza S.Giovanni-Garbaldi, Ricommissione Paese Alto-Borgo Marinaro-Rotonda-Faro-Porto, mercato della frutta in collegamento con mare e Centro Storico, Albula e capannoni comunali dimessi lungo Albula, edifici Comunali c/o scuola Sacconi., edificio comunale c/o parco Saffi con risalita senza barriere al Centro Storico. La SS 16, il lungomare, via Mare....) 7. Messa in sicurezza: accessibilità e risparmio energetico (progetto sperimentale su di una scuola). Ospedale e Centri di assistenza. Pai e Pai Tronto. Allagamenti. Inquinamento. Punti di traffico particolarmente congestionato e pericoloso. Frane. Fossi, messa in sicurezza e pulizia. Spostamento sottostazione. Rischi incendi e terremoto.... 	<p>Conoscere la città per meglio articolare gli obiettivi Partire dall'analisi storica per valutare la città contemporanea: verifica dello stato di attuazione della pianificazione precedente, ma anche necessario regolarizzare le proprietà di strade, lottizzazioni, aree attrezzate; gestione ottimale dell'esistente (valutare obiettivi e modi).</p> <p>Analisi urbana:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tessuto storico • Tessuto moderno • Tessuto contemporaneo • Zona agricola <ul style="list-style-type: none"> • Mobilità: by-pass viari verso Sud, con raggiungimento casello e progettazione nuova viabilità urbana. Verso Nord razionalizzazione ed integrazione della bretella e previsione di nuovi caselli su A14: un sistema di viabilità intermodale che riconnette le infrastrutture esistenti (ferrovia, porto, autostrada, strada statale e lungomare) e colleghi la parte Est della città con la parte Ovest attraverso interventi di mobilità alternativa e centri scambiatori intermodali – vedi e cif Piano del Traffico a) Parcheggi, garages e spazi per la sosta: vedi modifica art. 48 delle NTA del vigente PRG b) Infrastrutture per la mobilità meccanica; sedi ferroviarie, stazioni e scalo merci, sedi viarie spazi di sosta, metropolitana di superficie, eliporto; c) Stazioni di servizio auto-motociclistico a distributori carburanti; d) Attrezzature per la mobilità ciclabile e pedonale; e) Attrattori e detrattoni di traffico <ul style="list-style-type: none"> • Piano della protezione civile ed eliporto • Piano per l'abbattimento delle barriere acustiche • Abbattimento dell'elettrosmog (vedi elettrodotti e spostamento sottostazione) <ul style="list-style-type: none"> • Classificazione dei suoli con ripartizione della città secondo i valori ICI, le tipologie edilizie, i valori di esproprio e i valori di mercato della aree (Pompei): <ul style="list-style-type: none"> - territorio urbano consolidato - reitti integri - terreni periurbani integri - siti estranei periurbani - territorio quasi urbano - terreni esterni integri - siti estranei esterni - suoli non urbanizzabili

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>3 Città sostenibile, anche come integrazione ad Agenda 21</p> <p>La città sostenibile -fondamentale apporto di Agenda 21, attraverso un aggiornamento degli indicatori che permetta un confronto articolato e storicizzato dell'indagine ambientale- vedi <i>Aalborg commitments</i>: Lo sviluppo sostenibile è una grossa opzione anche economica, intendendo per SOSTENIBILITA': 1.la priorità della questione ambientale nelle scelte di piano modificando l'atteggiamento tradizionale di indifferenza alle specificità del territorio 2.attenzione ai fenomeni di irreversibilità e di lungo periodo 3.coerenza complessiva delle scelte di allocazione delle risorse sul territorio invece che pianificazione per parti e frammentaria 4.attenzione all'interazione tra locale e globale (reinterpretando la tradizionale sottovalutazione data del "locale" come luogo di congestione, rumore, stress, squalore e del "globale" come riferimento ad un ambiente urbano totalmente artificiale)</p> <ul style="list-style-type: none"> Al di là di concetti generali facilmente condivisibili, sostenibilità è anche mettere ordine nell'esistente: proprietà, manutenzione, qualità e riqualificazione del verde, eliminazione dei pericoli e delle inaccessibilità anche sociali, abachi per materiali, soluzione ai minuti problemi di vivibilità della città (mansarde, chiusura balconi, localizzazione cassonetti, segnaletica, marciapiedi....) mitigazioni e compensazioni ambientali, risparmio energetico e certificazione dell'edificato... (<i>rete ecologica regionale</i>) <p>A. Strumenti del progetto sostenibile I paradigmi del progetto Il ciclo di vita della famiglia e dell'edificio: dalla culla alla culla L'edificio e il risparmio delle risorse: edificio a consumo zero L'accessibilità totale La condivisione delle scelte progettuali: progetto condiviso La misurazione dei risultati: costi, socialità e risorse Il modo di progettare: riflessioni su concetti e forme</p> <p>B. Gli elementi della progettazione sostenibile Progetto e socialità Partecipazione: quantità, qualità, bisogni, desideri e benessere delle famiglie</p>	<p>Progressivamente, anche per gruppi di soluzioni: Mettere ordine nell'esistente: proprietà, manutenzione, abachi dei materiali, qualità e riqualificazione del verde, eliminazione dei pericoli e delle inaccessibilità anche sociali, risparmio energetico e certificazione, ottimizzazione progetti in atto...</p> <p>Regolarizzazione delle proprietà di strade, lottizzazioni, aree attrezzate anche per gruppi di soluzioni.</p> <p>Strumenti del progetto sostenibile (criteri)</p> <ul style="list-style-type: none"> City limits Abbassare il livello di carico ambientale Compact city ripensare la forma urbana Creative city : progettare per le generazioni future <p>Sviluppo del Piano d'azione e avvio di progetti pilota</p> <p>Monitoraggio e valutazione dei progetti (SWOT, VIA, VAS) Si potrà utilizzare, volendo, ed oltre le forme tradizionali di indagine, la tecnica delle "mappe sensoriali" percorrendo e monitorando un itinerario prestabilito registrando, settorialmente, le percezioni olfattive, ovvero le immagini, i colori, i rumori o altre manifestazioni che si ritengono interessanti e significative. Tale indagine è particolarmente utile per costruire il sistema degli spazi verdi: con le indicazioni settoriali rilevate si potrà costruire una mappa tematica –ad esempio la mappa degli odori, dei colori... Tale mappa potrà poi essere rappresentata, raffrontata e sovrapposta ad altre mappe tematiche.</p> <p>Criteri di mitigazione, compensazione degli impatti ambientali (PAI):</p> <ol style="list-style-type: none"> geologia ed idrogeologia (frane, alluvioni, esondazioni, incendi, terremoto...) manutenzione e pulizia fossi (litologia, geomorfologia, clivometria, pericolosità sismica, pericolosità geologica e vulnerabilità dell'ambiente, idrologia e idraulica fluviale). PAI del Tronto e PAI regionale (centro storico) zone agricole e loro ruolo urbano (utilizzo del patrimonio edilizio rurale e parchi urbani, itinerari paesaggistici e punti panoramici, aspetti salustici, bed and breakfast, country house... integrazione con turismo balneare) ricucitura Nord-Sud ed Est-Ovest della città (individuazione di punti di saldatura non pericolosi) infrastrutture esistenti (ferrovia, autostrada, strada statale e lungomare) con interventi di mobilità alternativa e centri scambiatori intermodali – ved. e cfr. Piano del Traffico Piano della sosta; parcheggi: sistema integrato anche con possibile raddoppio sotterraneo, silos, garages anche privati Il sistema dei parchi e dello sport Parco boscato, agricolo, del paesaggio litoraneo e marino fino alle pinete storiche di San Benedetto, possibilmente rinverdite, e tutti gli spazi a verde urbano -aiuole escluse- compreso il verde privato. Integrazione con il sistema del verde sportivo Il sistema della mobilità: by-pass viari verso Sud, con raggiungimento casello con progettazione nuova viabilità urbana e bretella verso Nord (vedi finanziamento della Provincia) con 	<p>L'obiettivo operativo è quello di abbassare il livello di carico ambientale:</p> <ul style="list-style-type: none"> Riqualificazione ambientale (indicatori Adriatic Action Plan aggiornati): Analisi statistica, sociale ed economica della città divisa per quartieri e valutazione delle relazioni Valutazione dei livelli di attrattività (indicatori) della città attualmente e potenzialmente Carta del sistema del verde e percorsi lenti: rete ecologica regionale Carta dei rischi/ carta della messa in sicurezza /punti critici: <ul style="list-style-type: none"> A. Albulaviale De Gasperi B. Attraversamento Salaria/ PEEP Annunziata C. Statale 16/Albulaviale/ospedale D. lungomare/Albulaviale/viabilità E. parco di via Saffi ed accessibilità al centro storico. Riconnessione Paese Alto-Borgo Marinaro-Rotonda-Faroporto F. zona Brancadoro/immissione superstrada, bretella G. Statale 16 H. p.zza Giovanni Battista / P.zza Garibaldi, via Val Tiberina L. Peep degradati e da completare/riqualificare M. elettrodotti e spostamento sottostazione, cabine elettriche N. Fossi, messa in sicurezza e pulizia, pozzi.. O. Eliporto. ecc.... <p>Applicazione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> Carta della classificazione della città secondo i valori di mercato della area, per microzone e ICI. Parametrazione, a corpo, dei costi delle principali opere di urbanizzazione primaria e secondaria Parametrazione, a corpo, dei costi a mq delle principali tipologie edilizie <p>Ripensare la forma urbana e aumentare il livello di equità:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ottimizzazione progetti in atto: Porto, Albulaviale, lottizzazioni, zone artigianali ed industriali; centro commerciale naturale, grado di alterazione rispetto alle previsioni... <p>Progetti intercomunali</p> <ul style="list-style-type: none"> Saldatura di qualità delle parti della città (es: PEEP Annunziata, risalita al Centro Storico, sistema Centro Storico-Porto, il Lungo Acqua Chiara..) <p>Il sistema della mobilità interna:</p> <ul style="list-style-type: none"> Piano della sosta (parcheggi, garages, centri scambiatori ed intermodali, proprietà di strade..) Verifica PPA già presenti nel Comune Piano delle aree demaniali (non solo rivisitazione piano di spiaggia, ...) Piano dell'ornato pubblico (colore, marciapiedi, lampioni, insegne, arredo urbano,...) abachi per materiali Piano della protezione civile ed eliporto Piano dell'abbattimento delle barriere acustiche Piano dell'accessibilità 	

	<p>Progetto e naturalità Sito: fattori biologici, climatici e socio-economici Vegetazione: aumentare l'autosostenibilità dell'edificio Aria: aumentare risparmio energetico e comfort Acqua: risparmiare e recuperare Energia: tendere a zero energy building Progetto e fisicità Materiali: ecocompatibilità e ri-sparmio energetico Rifiuti: riciclo, riuso e raccolta Progetto ed ecosistema urbano</p> <p>C. Strumenti del progetto sostenibile Idee del progetto urbano ed edificio Strumenti del progetto urbano Strumenti del progetto edificio</p> <p>D. Progetto sostenibile: città, quartiere ed edificio D1 Reti e best practices metropolitane e urbane D2 Reti e best practices a livello di quartiere e di edificio D3 La certificazione di qualità</p> <p>Scopi del progetto urbano sostenibile Scopo 1: abbassare il livello di carico ambientale Le risorse naturali Le risorse fisiche</p> <p>Scopo 2: aumentare il livello di equità e ripensare la forma urbana Le risorse umane La partecipazione</p> <p>Scopo 3: progettare per le generazioni future Analisi SWOT Sviluppo di visioni e progetti creativi</p>	<p>razionalizzazione ed integrazione dei percorsi</p> <p>8. Saldatura di qualità delle parti della città (città divisa) : sistema del verde, comunicazioni Est-Ovest, sistema alternativo ciclabile, pedonale di collegamento dei servizi (scuole) e delle qualità urbane (verde). Soluzioni di by-pass Nord-Sud Il sistema del verde e dei percorsi lenti (cartografia) integrato ai principali servizi e al sistema dello sport. Parcheggi e centri scambiatori.</p> <p>9. Interventi di qualità sulla città consolidata (comparti, incentivi alla intensificazione, permeabilità, accessibilità e risparmio energetico)</p> <p>10. Carta della messa in sicurezza del sistema urbano (verificare Piano del Traffico esistente) incidentalità, inquinamento di ogni tipo : atmosferico, idrico, elettrosmog, acustico... Carta dei rischi. Protezione civile ed eliporto</p> <p>11. La rilettura ed ottimizzazione dei progetti in atto (Porto, Albula, lottizzazioni, zone artigianali ed industriali: grado di alterazione rispetto alle previsioni) D2 e D3</p> <p>12. Polarità attrattive (Porto, Sentina, Brancadoro, Centro Storico e Borgo marinaro, nuove attrattività a Porto d'Ascoli... -ved. cartografia-)</p> <p>13. Nuove centralità : creazione di nuove attrattive urbane. Razionalizzazione della viabilità , viabilità sostenibile, sistema delle piazze e del verde, centri sociali e di quartiere, specializzazione, accessibilità e qualificazione dei servizi, riqualificazione e rilancio aree PEEP....</p> <p>14. Riqualificazione ambien-tale (Albula, PAI, Fosso dei Galli, Parchi Comunali..) ma anche più minutamente viali, percorsi pedonali protetti, spazi di sosta attrezzati...</p> <p>15. Turismo: dal turismo balneare ai turismi possibili integrati e valorizzando le qualità urbane</p> <p>Commercio: razionalizzazione e sostenibilità delle strutture commerciali anche con possibile integrazione direzionale e commercio di beni immateriali</p>	<p>- Nuove centralità: creazione di nuove polarità attrattive (Porto, zona Brancadoro, Sentina, sistema delle piazze e del verde...)</p> <p>Progettare per le generazioni future:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zone agricole e loro ruolo urbano (utilizzo del patrimonio edilizio rurale e parchi urbani, itinerari paesaggistici e punti panoramici, integrazione con turismo balneare: agriturismo, B&B...) Collina come parte integrante del patrimonio di qualità della città (integrazione Est-Ovest). Salutismo • Il sistema dei parchi e dei percorsi lenti. Il censimento del patrimonio pubblico a partire dalle aree verdi dovrebbe consentire non solo una conoscenza molto più articolata del sistema del verde urbano (proprietà, fruizione, stato di manutenzione...) –verde puntuale, lineare, areale- ma dovrebbe, progettualmente, stabilire la differenziazione, la messa a sistema, la gestione e la manutenzione del verde collegato in modo sostenibile da percorsi ciclo-pedonali e ai principali servizi (scuole, case protette...) e al verde privato, ripariale, derivante da vincoli paesaggistici ed ambientali. Integrato ai principali servizi e al sistema dello sport e ai centri scambiatori e parcheggi: <i>Rete ecologica regionale</i> • Come intervenire sulla città consolidata: difficile e puntuale ricerca di qualità con ottimizzazione degli spazi disponibili, aumento dell'accessibilità e della sicurezza, mitigazioni e compensazioni ambientali, soluzione a problemi minuti (mansarde, portici...), comparti, incentivi alla intensificazione, permeabilità, accessibilità e incentivi al risparmio energetico, possibili incentivi volumetrici alla condensazione di piccoli volumi con liberazione di spazi aperti... • Progetto casa • La certificazione di qualità per accessibilità e risparmio energetico • Reti e <i>best practices</i> a livello di quartiere e di edificio: "Piccola guida per l'ottimizzazione del microclima interno e per l'uso energeticamente corretto dell'abitazione"
--	--	--	--

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>4. Città delle opportunità e creatività</p>	<p>● La città sociale: ruolo di calmiera dei prezzi sulla casa (progetto casa) e disponibilità ad affitti calmierati attraverso azioni del Comune per acquisizione in proprietà o in affitto convenzionale nella trattativa con i privati (Piani di Recupero puntuali e contestuali su edifici dismessi). Nuovo PEEP. Accessibilità e razionalizzazione dei servizi. Luoghi e opportunità per giovani e anziani. La città a misura di bambino. La città che vive la quotidianità con nuovi apporti qualitativi. Il sistema dello Sport per tutti</p> <p>● La città sicura e accessibile: introdurre uno standard qualitativo rispetto a quello quantitativo (riqualificazione ambientale, nuove attrattive urbane, messa in sicurezza del sistema urbano...)</p> <p>● La città creativa: è la città che sa determinare nuove relazioni territoriali, che sa cogliere le occasioni, che costruisce parternariati, attenta all'arte e all'innovazione, nuovi livelli culturali e di consapevolezza, sensibile ai temi sociali e multiculturali, che risolve in modo nuovo problemi vecchi...</p>	<p>Progressivamente, anche per gruppi di soluzioni: La città delle opportunità esistenti, da riqualificare e possibili (criteri):</p> <p>a. Città sicura e accessibile (carta dei rischi e vulnerabilità/carta della messa in sicurezza)</p> <p>b. Città creativa capace di prevedere e anticipare il nuovo. Nuovi spazi per la cultura e spazi autogestiti per i giovani</p> <p>c. Città sociale che difende gli interessi più deboli e crea luoghi di socializzazione- polarità attrattive</p> <p>d. Sistema economico (Attrazione di impresa)</p> <p>e. Internazionalizzazione e pro- mozione</p> <p>f. Società dell'informazione e nuove tecnologie</p> <p>g. Nuovi lavori e formazione anche come rilancio di settori tradizionali</p> <p>h. Casa</p> <p>i. Turismo</p> <ul style="list-style-type: none"> - centro di promozione turistico- congressuale, sportivo, scolastico... - parco urbano di interesse sovracomunale sulla collina articolato con la zona Brancadoro integrato con lungomare e fascia urbana - centro servizi territoriali (porto) - Sentina come polo di turismo sostenibile - Già finanziato dalla Regione, all'interno del "Programma regionale azioni innovative PRAL 2006" il progetto di <i>Riqualificazione ambientale del sistema turistico San Benedetto del Tronto- Grotfammare</i> con azioni di riequilibrio e di sviluppo sostenibile riguardanti l'itinerario lungo il torrente Acqua Chiara di riconnessione mare/collina.. <p>I. Commercio : rilanciare, integrare e migliorare le prestazioni del sistema delle attività commerciali e dei residenti :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Centri commerciali naturali</i>; integrazione con il turismo; - Valutazione zone D e riqualificazione attraverso PP della strada-mercato di via Pasubio e quartiere "artigianale Albulia", - Verifica di fattibilità per nuovi tipi di commercio anche immateriale: finanziamento, di consulenza, direzionale.. - Recupero degli spazi comuni come supporto alla incentivazione di momenti socializzanti nelle zone limitrofe al nucleo commerciale . - "Sistema integrato del verde" ricongiungibile con percorsi protetti. - incrementare i parcheggi con riguardo anche alla viabilità esistente e al rapporto collina-mare. - Mercato degli ambulanti come attrattività anche per i turisti: valutare la possibile delocalizzazione. 	<p>Operativamente</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La città sociale : <ul style="list-style-type: none"> ○ Progetto casa ○ Accessibilità e qualità degli spazi pubblici ○ Razionalizzazione dei servizi (Centri sociali) Sport ○ Luoghi e opportunità per giovani (spazi autogestiti) e anziani ○ La città a misura di bambino (sperimentazione su di una scuola) e percorsi protetti. Gioco, sport. ● La città sicura e accessibile: introdurre standards qualitativi e gestionali rispetto a quelli cartaceo-quantitativi (realizzazione, manutenzione e gestione dei servizi) : risparmio energetico ed accessibilità, riqualificazione ambientale, mitigazione e compensazione ambientale, nuove centralità e creazione di nuove attrattive urbane, messa in sicurezza del sistema urbano, viali, percorsi pedonali protetti, spazi di sosta attrezzati, viabilità sostenibile, sistema delle piazze e del verde, accessibilità e qualificazione dei servizi, riqualificazione e rilancio aree PEEP ● La città creativa: è la città che inventa e dirige il proprio futuro, che da spazio a nuovi lavori e qualifica e forma quelli esistenti, determina nuovi modi di socializzare, nuovi modi di produrre informazione, sapere e democrazia, nuovi livelli culturali e di consapevolezza, trova nuove soluzioni a problemi vecchi, non si fossilizza in maniera acritica su orientamenti progressi, ma è sempre capace anche di autocritica e di tener conto di nuovi apporti; per tutti, es: l'area Brancadoro - Verificare, anche attraverso sperimentazioni mirate, da questo punto di vista: <ul style="list-style-type: none"> ○ Sistema ambientale ○ Sistema sociale ○ Sistema economico: <ul style="list-style-type: none"> - Incentivare internazionalizzazione e promozione (luoghi di formazione) -Società dell'informazione e nuove tecnologie (luoghi di formazione) -Nuovi lavori (nuove tecnologie, formazione nei lavori tradizionali, nuove professionalità e competenze, terziarizzazione avanzata, risparmio energetico ed accessibilità, spettacolo, divertimento e animazione della città...): verifica spazi ed occasioni

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>5. Città solidale ed equa</p>	<p>Malgrado l'intensa urbanizzazione del territorio comunale, SBT presenta ancora forti potenzialità per rendere la città più attrattiva per i cittadini ed i turisti progettando e realizzando una serie di sistemi di qualità. L'attenzione ai problemi sociali, dei giovani, anziani, bambini e della piccola proprietà, sono centrali in una città che più che ad espandersi quantitativamente pro- getta un rilancio e una riqualificazione interna sia territoriale, che sociale ed economica. Ciò significa anche fare i conti con una città divisa che, perdendo gradualmente le sue tradizionali funzioni economiche e sociali, ha bisogno di un forte rilancio attraverso progetti unificanti.</p> <p>Sono presenti rischi legati alla emarginazione sociale e culturale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Congestione ● Traffico caotico e pericoloso sulle principali arterie ● Degrado edilizio soprattutto lungo la SS16 ● Abbandono del Centro Storico ● Degrado zone PEEP ● Perdita di posti lavoro tradizionali (pesca, catena del freddo, settore manifatturiero, agricoltura) lavoro precarizzato ● irregolarità diffuse nelle zone D (via Pasubio, "Albula", via Toti...) ● Costi elevati acquisto casa ● Mancanza di case in affitto se non estivo ● Rischi esondazione ● Rischi allagamento ● Difficoltà ad ottenere un buon livello complessivo di manu- tenzione della città ● Inquinamento aria, elettrosmog, rumore ● Difficoltà di accesso sia a piedi che in bicicletta che per i veicoli in molte parti della città ● Sperequazione tra i cittadini nelle soluzioni urbanistiche 	<p>Criteri di conoscenza e di possibile operatività:</p> <p>a. analisi urbana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tessuto storico - Tessuto moderno - Tessuto contemporaneo - Tessuto agricolo - Mobilità <p>b. Classificazione dei suoli (Pompei):</p> <ul style="list-style-type: none"> - territorio urbano consolidato - relitti integri - siti estranei urbani - terreni periurbani integri - siti estranei periurbani - territorio quasi urbano - terreni esterni integri - siti estranei esterni - suoli non urbanizzabili - classificazione della città secondo i valori della area <p>c. Verifica della operatività, delle contraddizioni e dei limiti del PRG vigente</p> <p>d. Criteri per azioni di decongestionamento attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Sistema alternativo di viabilità pedonale protetta e ciclabile ● Risolvendo i punti di traffico critici ● riqualificazione edilizia ● riqualificazione e rilancio dei settori produttivi tradizionali ● calmiere prezzi casa: acquisizione potenzialità edificatorie e alloggi al Comune. Nuovo PEEP ● alloggi in affitto convenzionato ● manutenzione urbana: educazione e rapporto pubblico/privato; affidare ai quartieri la gestione di spazi pubblici (es. verde) ● contenimento consumi energetici: favorire bioarchitettura ● abbattimento delle barriere e incentivo a nuove forme di lavoro <p>e. Introduzione di parametri valutativi che permettano un pari trattamento dei cittadini rispetto alle previsioni urbanistiche</p> <p>f. Nuove centralità sociali (sport-cultu-ra) e nuova identità culturale anche come elementi di solidarietà</p>	<p>Operativamente, anche attraverso eventuale indagine SWOT, permettere il superamento delle tradizionali sperequazioni urba- nistiche attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● perequazione – comparti ● trasferimenti diritti edificatori ● monetizzazione oneri ● parametrizzazione costi principali ● microzone dei valori delle aree ● servizi edificatorie ● valori edificatori differenziati secondo le tipologie edilizia ● progetto casa: <ul style="list-style-type: none"> -nuovo PEEP -riqualificazione patrimonio edilizio -acquisizione alloggi al patrimonio pubblico (vedi anche LR 16/2005) -affitto convenzionato ● scuola: 22 immobili scolastici diffusi sul territorio comunale con circa 3.000 utenti ma per lo più non rispondenti, in toto, al DM del 1975: riqualificare i poli scolastici con accentuata accessibilità e sicurezza ● centri di aggregazione ● immigrati <p>Analisi delle destinazioni d'uso del precedente PRG :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vincoli ambientali ed urbanistici vigenza e variazioni. <p>Verifica (per approssimazione):</p> <p>-per le zone A : stato di attuazione ed effetti dei PP A1 e A2 dal punto di vista :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pedonalizzazione -accessibilità paese alto -superamento barriera statale 16 -validità dei comparti edificatori esistenti -PAI regionale -dotazione aree verdi e loro manutenzione -arredo urbano, risparmio energetico, ornato pubblico (colori, materiali, affissioni...) -nuove soluzioni e proposte: sistema centro antico-porto <p>-per le zone B</p> <ul style="list-style-type: none"> -zone B4 -verifica PP per zone urbane -recupero di aree a servizi -convenzionamento -stato delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria -piani di recupero e comparto -logica premiale per risparmio energetico e accorpamento volumi - nuove soluzioni e proposte <p>-per le zone C</p> <ul style="list-style-type: none"> -opere di urbanizzazione primaria : localizzazione e stato di manutenzione (vedi anche stato di attuazione delle lottizzazioni); acquisizioni al patrimonio pubblico anche delle opere di urbanizzazione secondaria. -coerenza tra lottizzazioni/de- stinazioni di zona

		<ul style="list-style-type: none">-coerenza delle lottizzazioni confinanti tra loro-piani di recupero e comparto-logica premiale per risparmio energetico e accorpamento volumi- nuove soluzioni e proposte <p>-per le zone D</p> <ul style="list-style-type: none">-Soluzione e regolarizzazione onerosa per le zone D con priorità attraverso PP delle zone di via Pasubio (<i>strada-mercato</i>) e "Albula Alta" ...-aree ed edifici industriali abbandonati-piani di recupero-Criteri di mitigazione, compensazione degli impatti ambientali (PAI)-logica premiale per risparmio energetico e accorpamento volumi- nuove soluzioni e proposte <p>-per la zona E</p> <ul style="list-style-type: none">-verifica PP per zone extraurbane-rapporto mare-collina-agriturismi, country-house e bed and breakfast-itinerari e percorsi-utilizzo patrimonio fatiscente e/o abbandonato. Accorpamento volumi-case abbandonate-salutismo- nuove soluzioni e proposte <p>-per le zone F</p> <ul style="list-style-type: none">- schedatura e valutazione delle aree attuate e previste a servizi dal vigente PRG- vedi censimenti per patrimonio pubblico e casa- rapporto pubblico/privato, gestione- nuove soluzioni e proposte
--	--	--

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>6. Città dei servizi di qualità: una nuova identità per la città</p>	<p>Riqualficazione ambientale: deve riguardare molti aspetti della vita urbana che vanno dalla introduzione a sistema del verde e dei percorsi lenti come alternativa al traffico veicolare con piste ciclabili-pedonali; ma deve riguardare anche la messa in sicurezza della città rispetto ai rischi possibili e/o comunque prevederne una graduale e progressiva attenuazione (inquinamenti, esondazione, alluvioni, frane, terremoto... ma anche rischi di periferizzazione ed emarginazione sociale culturale, di mancata riconnessione di qualità delle parti della città, della carenza di servizi essenziali e qualificanti).</p> <p>Ottimizzazione progetti in atto: Nuove centralità; creazione di nuove polarità attrattive:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qualificazione ed ampliamento servizi. - Nuovi servizi: casa famiglia, ostelli della gioventù... - Localizzazione e stato di manutenzione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria. - Il sistema dei parchi - Il sistema dei musei e dei teatri - Il Centro Congressi - Le sale per spettacolo e i luoghi per la cultura - Luoghi vari di cultura e divertimento - Sviluppo eco-sostenibile <p>Progetto casa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - calmieri al mercato fondiario - apertura di un mercato dell'affitto per tutto l'anno a prezzi calmierati <p>Servizi di qualità per il Turismo I. Una nuova identità per la città: riscoperta delle radici + innovazione L'identità della città la si può rilanciare solo attraverso un percorso progettuale ben finalizzato e condiviso. Decisiva per l'identità della città è la cultura dell'accoglienza, della tolleranza, della qualità fisica e ambientale: non solo manifestazioni estive e valorizzazione dei contenuti storici ma accessibilità, sistemi del verde e dei percorsi, spazi per bambini (percorsi pedonali sicuri per andare a scuola..) ed anziani tra di loro integrati, arredo urbano e connessioni, rendendo di uso sociale e continuativo spazi oggi scarsamente utilizzati (es. i cortili delle scuole?...). Itinerari guidati anche su aspetti particolari (fontana, stella, fischietto, dal luacobio, mado</p>	<p>Criteri per la riqualficazione ambientale, verificando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fiumi torrenti - disinquinamento - cimitero - mitigazione e contenimento dei rischi fisici (terremoti, esondazioni, alluvioni, mareggiate...) - Analisi statistica, sociale ed economica della città divisa per quartieri - Sistema del verde e percorsi lenti (sistema alternativo al traffico veicolare con piste ciclabili-pedonali) <p>Da cui: Carta dei rischi/ della messa in sicurezza ; saldatura di qualità delle parti della città:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sistema del verde - riconessioni Est-Ovest - sistema alternativo al traffico veicolare con piste ciclabili-pedonali - sistema agricolo-collinare - piano della sosta - piena accessibilità - eliminazione incroci pericolosi - il sistema della mobilità interna - pedonalizzazione - piste ciclabili - eliminazione di inaccessibilità - superamento di logiche ghetizzanti e periferizzanti <p>Ottimizzazione progetti in atto: -Albula -Fosso dei Galli -Porto -PAI Tronto e regionale: messa in sicurezza del Tronto con diminuzione e successiva eliminazione delle perimetrazioni delle zone a rischio.</p> <ul style="list-style-type: none"> -pulizia sottopassi -allargamento del fosso collettore -interventi di mitigazione; ponti su statale e ferrovia e compensazione -progetti intercomunali <p>Individuazione di nuove centralità e di nuove polarità attrattive: -Brancadoro -Sentina -Porto -zona collinare -riqualificazione lungomare -riqualificazione statale 16 -riqualificazione via Mare</p> <p>Criteri per la qualificazione ed ampliamento servizi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -qualificazione, implementazione e valorizzazione del patrimonio pubblico - percorso della salute in prossimità delle attrezzature sportive e sul lungomare 	<p>Progressivamente, anche per gruppi di soluzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettere ordine nell'esistente: proprietà, manutenzione, abachi dei materiali, qualità e riqualficazione del verde, eliminazione dei pericoli e delle inaccessibilità anche sociali, risparmio energetico e certificazione, ottimizzazione progetti in atto... • Regolarizzazione delle proprietà di strade, lottizzazioni, aree attrezzate • Riqualficazione del patrimonio ricettivo della città (schede puntuali e PPE) • Censimento, razionalizzazione e valorizzazione dell'intero patrimonio pubblico (aree ed edifici) • Classificazione dei suoli con ripartizione della città secondo i valori ICI, le tipologie edilizie, i valori di esproprio e i valori di mercato della aree. <ul style="list-style-type: none"> - Analisi urbana: <ul style="list-style-type: none"> • Tessuto storico • Tessuto moderno • Tessuto contemporaneo • Tessuto agricolo • mobilità - dotazione di servizi – non solo pubblici- (aree di gravitazione per quartiere e sovracomunali): schedatura, localizzazione, valutazione e stato della manutenzione. Acquisizione al patrimonio pubblico e problemi di gestione - opere di urbanizzazione primaria : localizzazione e stato di manutenzione (vedi anche stato di attuazione nelle lottizzazioni). - Acquisizione al patrimonio pubblico e problemi di gestione - parcheggi anche con doppio standard (es. aree verdi) - accessibilità al centro storico e Borgo Marinato e loro riqualficazione attraverso l'individuazione di una nuova centralità - Riconnessione Paese Alto-Borgo Marinato-Rotonda-Faro-Porto - fruizione globale della città (soluzioni a zone con accessibilità particolarmente pericolosa) - riorganizzazione della mobilità (ciclabile, pedonale, a cavallo) - livelli di comunicazione ed accessibilità tra le varie parti della città; limiti e demarcazioni (ferrovia, A14, statale) rapporti S. Benedetto-Porto d'Ascoli, rapporto mare-collina <ul style="list-style-type: none"> • la città dei turismi (nuove polarità attrattive) <ol style="list-style-type: none"> a. centro di promozione turistico- congressuale, sportivo, scolastico (localizzazione)... b. parco urbano di interesse sovracomunale sulla collina articolato con la zona Brancadoro integrato con lungomare, collina e fascia urbana c. centro servizi territoriali (porto) d. Sentina come polo di turismo sostenibile - Già in atto proposta alla Regione Marche all'interno del " Programma regionale azioni innovative PRAI 2006" di un progetto di <i>Riqualficazione ambientale del sistema turistico San Benedetto del Tronto-Grottammare</i> come azioni di riequilibrio e di sviluppo sostenibile. • Commercio : - Centri commerciali naturali; - Valutazione zone D e riqualficazione attraverso PP della strada-mercato di via Pasubio- e della zona artigianale Albula...

<p>(fontane, chiese, stalle, tipologie del vecchio modo di vivere la città...).</p> <p>Individuazione di alcuni grandi progetti su cui sviluppare concorsi e progetti di idee capaci di attirare interessi professionali e dibattito culturale tale da rendere possibili investimenti privati (accessibilità al Centro Storico, la Stazione, le periferie, il Porto, l'Ospedale, il Centro Congressi, la zona Brancadoro....) ma anche i temi indispensabili della pericolosità e della grande viabilità e dei percorsi alternativi. Ma <i>cultura della città</i> è anche offrire opportunità di lavoro alle giovani professionalità, coordinare il lavoro dei tecnici, fare corsi di storia urbana nelle scuole, visite guidate per gli anziani e non...ma soprattutto aggiungere qualità urbana alla vita dei cittadini, oltre che qualificare la scuola, offrire corsi mirati di formazione professionale, incentivare, coordinare e finalizzare i corsi universitari anche per la terza età, offrire possibilità di ricerca (vedi Sentina....)...</p>	<p>-messa in sicurezza ed in condizioni di risparmio energetico di una scuola</p> <p>-superamento di barriere acustiche, architettoniche e ogni tipo di barriera fisica, sociale, culturale.</p> <p>Localizzazione e stato di manutenzione delle opere di urbanizzazione primaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> -impianto fognario -impianto idrico -impianto metano -depuratore -elettrودotto <p>Localizzazione e stato di manutenzione delle opere di urbanizzazione secondaria (regolarizzazione lottizzazioni e ved. censimento patrimonio pubblico)</p> <p>-gestione e manutenzione convenzionata da parte dei privati di vari spazi attrezzati o da attrezzare</p> <p>Il sistema dei parchi (criteri)</p> <ul style="list-style-type: none"> -PPAR -agricoli -urbani -connessione delle aree verdi -aiuole e arredo urbano -cortili scolastici -verde privato 	<p>Sviluppo eco-sostenibile attraverso l'individuazione funzionale de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il sistema dei musei e dei teatri - Il Centro Congressi - Le sale per spettacolo e i luoghi per la cultura anche all'aperto - I luoghi vari di divertimento e lo sport partendo dall'ottimizzazione dell'uso dei campi sportivi e delle Palestre scolastiche e private. <p>- Il progetto casa come</p> <ul style="list-style-type: none"> - calmiere al mercato fondiario -apertura di un mercato dell'affitto per tutto l'anno a prezzi calmierati - casa accessibile per giovani coppie e single <p>- Servizi di qualità per il Turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a concorsi e bandi per una migliore città. Project financing b salvaguardia anche culturale delle tradizioni c informazione d dare spazio ai giovani <p>- Il sistema commerciale (vedi anche nuovi tipi di commercio immateriale: finanziario, di consulenza, direzionale..)</p> <p>Valutazione di possibili alternative strutturali: stazione a Sud o in zona centrale (VAS)</p> <ul style="list-style-type: none"> -accessibilità delle infrastrutture più rilevanti al porto(VAS) : porto/ferrovia -completamento progettazione bretella e possibile avvio realizzazione - viabilità a Sud di bypass di Porto d'Ascoli 	<ul style="list-style-type: none"> - Verifica e localizzazione per nuovi tipi di commercio anche immateriale: finanziario, di consulenza, direzionale.. - integrazione con il turismo; - Recupero degli spazi comuni - Spazi di socializzazione nelle zone limitrofe al nucleo commerciale . - "Sistema integrato del verde" - percorsi protetti e pedonalizzazione - parcheggi con riguardo anche alla viabilità esistente e al rapporto collina-mare. - Mercato degli ambulanti come attrattività anche per i turisti: valutare la possibile delocalizzazione. • Riqualificazione urbana e territoriale a. analisi morfologica e tipologica e lettura territoriale del sistema insediativo b.valorizzazione del centro storico (PAI regionale), del borgo marinaro, del lungo mare e della collina. c. comparti per aree degradate (Piani di Recupero con acquisizione e/o affitto convenzionato di alloggi disponibili per il patrimonio comunale) d.Progetto casa. • Integrazione dell'uso culturale anche del patrimonio privato vocato alla cultura (ad esempio quello della Curia..) attraverso forme convenzionate. a. PP Marina di sotto con soluzione problemi viabilistici generali, campus scolastico, acquisizione standards attrezzati b. PP zona agraria con eliminazione barriere architettoniche ed integrazione PEEP d. zone D: riqualificazione e regolarizzazione onerosa anche in altre zone a destinazione artigianale pregressa. e. PP area ex fornace della donazione Rambelli f. valorizzazione località Sentina, porto e collina g. risparmio energetico e regolamento bio-architettura. h. abbattimento barriere architettoniche ed acustiche • Riconvertire il modello produttivo – territoriale attraverso: -Sviluppo eco-sostenibile e cultura/turismo (spazi ed occasioni) -Calmiere al mercato fondiario e riconversione urbana (progetto casa) • Dare spazio ai giovani: - autogestione e partecipazione(luoghi vocati) • Preferenza alla intensificazione e riqualificazione dell'esistente piuttosto che occupazione di nuove aree 1. sistema mare/collina 2.nuove polarità attrattive, pro- mozione della città (Brancadoro...). 3.salvaguardia, riqualificazione e rilancio anche culturale delle tradizioni • Concorsi e bandi per una città migliore, project financing: - Albulia -Pzze S. Giovanni Battista, Pza Garibaldi -Via Abruzzi e altre aree PEEP degradate (es: via Bianchi, via Manara, via Leopardi....) -Brancadoro -Porto -Via Mare, Riqualificazione SS.16 (anche a tratti) -Servizi dentro PEEP SS. Annunziata -Risalita meccanizzata C. Storico e riconnessione Paese Alto-Borgo Marinaro-Rotonda-Faro-Porto -Lungomare, in particolare area Nord (anche a tratti) -
---	--	--	---

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>7. Città della cultura</p>	<p>La cultura come obiettivo e come strumento che, affondando le sue radici nella storia, possa confermare e dare una nuova identità al territorio</p> <ul style="list-style-type: none"> Il concetto di CULTURA COME SVILUPPO SO- STENIBILE implica una approfondita riconsiderazione delle relazioni con il mondo del lavoro anche in settori tradizionalmente estranei come quello del <i>Commercio</i> e della socialità, delle qualità urbane e territoriali senza ulteriore spreco di territorio, il superamento di una logica di welfare di tipo esclusivamente assistenziale, lo sviluppo di nuove occupazioni e della ricerca, la riqualificazione di quelle tradizionali ed, in generale, <i>la messa a sistema e la valorizzazione, spesso senza ulteriori costi aggiuntivi, delle qualità già presenti nella città e nel territorio e senza ulteriori compromissioni ambientali e sociali</i> (emarginazione degli anziani, extracomunitari, portatori d'handicap, fuga dei giovani, bambini....). Il legame tra mondo dei beni e delle manifestazioni culturali in senso stretto e le articolazioni del turismo (culturale, congressuale, scolastico, sportivo, da shopping, gastronomico, religioso.. oltre ed insieme alle forme tradizionali della balneazione) può costituire un'altra forma di sviluppo sostenibile e produttivo della cultura. <p>A ciò si lega anche lo sforzo di razionalizzazione e ottimizzazione dei costi, mettendo a sistema l'indotto culturale. Già molto presente è l'azione del volontariato al quale vanno oggi forniti ruoli e livelli logistici più adeguati. L'organizzazione interna dell'assetto amministrativo e del personale e la razionalizzazione del patrimonio comunale pubblico e privato (centrale l'uso del Centro Storico, delle aree industriali dismesse e da dismettere, sistema delle ville storiche..) non solo attraverso dismissioni, costituiscono gli altri riferimenti essenziali</p> <p>Un ruolo fondamentale va assegnato alla scuola, alla formazione professionale, alla ricerca e all'università.</p>	<p>Criteri per la cultura come sviluppo sostenibile e come accessibilità per tutti:</p> <ul style="list-style-type: none"> cultura come identità della città cultura come promozione turistica cultura della città cultura della socialità la formazione culturale come scolarità: il sistema degli spazi scolastici ed il loro utilizzo gli indici di scolarità l'università il grado di utilizzo dei sistemi informatici (esperienze pilota del Comune) sperimentazione su di una scuola gli spazi per gli spettacoli gli spazi per lo sport gli spazi per l'associazionismo gli spazi di relazione multi-culturale gli spazi autogestiti 	<p>Valorizzare il sistema culturale (spazi ed occasioni)</p> <ul style="list-style-type: none"> Sistema integrato degli attori culturali Riapertura del teatro Concordia Nuovi spazi e occasioni per la cultura Rete museale cittadina Sistema Bibliotecario cittadino SBT città degli studi Orari delle istituzioni culturali e orari della città SBT città accessibile anche socialmente e telematicamente Possibilità di internet-caffè La cultura come gioco <p>Sviluppare il patrimonio culturale architettonico</p> <ul style="list-style-type: none"> Patrimonio architettonico e rivitalizzazione urbana (tipologie, monumenti, parchi storici, ma anche materiali...) Identità culturale dei quartieri e del mare Qualità del progetto architettonico e urbanistico (vedi anche concorsi). I percorsi e gli itinerari della città. Gli spazi che esistono, loro qualificazione, e quelli da aggiungere anche ai fini di una maggiore integrazione e socialità <p>Creare una rete di città della cultura</p> <ul style="list-style-type: none"> Le Marche, Regione della pluralità culturale Le sedi universitarie e i corsi di laurea (spazi idonei e non sovrapposizioni) e l'università permanente nel territorio. I centri storici, i musei, i parchi e i teatri dei Comuni vicini e della Provincia... Itinerari storico/naturalistici Laboratori delle Arti (spazi idonei) Gli spazi per il carnevale e Luna park <p>Sviluppare l'indotto culturale urbano:</p> <ul style="list-style-type: none"> Accessibilità tra gli spazi urbani e i centri, luoghi ed edifici espressamente destinati alla cultura Scuola e impresa e cultura d'impresa (luoghi per vari tipi di formazione) Comunicatori della città (piano delle affissioni, Internet...) Nuovi spazi teatrali e di spettacolo Nuove tecnologie e cultura (laboratori): es "villa Rambelli" <p>Gli spazi per lo sport (la cultura del corpo); il sistema degli spazi sportivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> *relazione sistema del verde – spazi sportivi *riqualificazione e messa a sistema impianti esistenti (stadio e campi sportivi...?) *nuovi spazi ed attrezzature per lo sport amatoriale e da competizione: poli sportivi

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>8. Città della partecipazione dei cittadini</p>	<p>Coordinare i livelli di governance territoriale per creare momenti concertativi tra soggetti diversi, pubblici e privati</p> <p>Si tratta non di risolvere dall'alto i problemi di acculturazione dei cittadini, ma piuttosto di fornire spazi ed occasioni di incontro e di effettiva capacità decisoria (vedi concorsi e bandi partecipati), la crescita del dibattito culturale, gli spettacoli, gli spazi per la socializzazione e lo sport, ma anche per il divertimento: progetto di qualità per la città con spazi anche di autogestione. I Consigli di Quartiere possono giocare un ruolo molto forte contribuendo con idee e proposte al rilancio dell'intera città. Nuove forme di partecipazione anche telematica. Occasione di dibattito e svecchiamento culturale possono divenire anche dai Concorsi di idee, da proposte innovative per la città, dall'introduzione di nuove qualità, dal confronto con culture diverse (extracomunitari) e nuovi saperi</p>	<p>Metodo:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Concertazione anche territoriale come metodo di integrazione tra soggetti diversi, pubblici e privati -Forum dei tecnici di accompagnamento alla progettazione e gestione del PRG -Potenziamento dei Comitati di quartiere in forme di allargamento della partecipazione democratica -Accessibilità a servizi per anziani e giovani in una logica di integrazione delle età e delle esperienze (es. orti per anziani,...) che superi qualsiasi logica ghetizzante: nuova accoglienza -Servizi di prossimità e a chiamata per accompagnare gli anziani con particolari esigenze (es: analisi mediche...) -Potenziamento dei laboratori didattici e progetto perché i bambini possano andare a scuola da soli -Sistema delle biblioteche scolastiche, di quartiere, ludoteche -Banca del tempo e piano regolatore degli orari -Concorsi di idee nelle scuole e ripresa delle tradizioni (corsi, musei, archivi) -Progetti estivi, gite, e scambi culturali e di accoglienza con il territorio -Progetto di spazi ed iniziative giovanili in una logica di auto- gestione -Emerginazione e difficoltà: collaborazione con il sistema del volontariato. -Università della formazione permanente -Cogliere e progettare punti di incontro per la relazione tra le parti : anziani/bambini, scuola/mondo del lavoro, residenti/turismo, porto/città, spiaggia/collina, centro/periferie, rapporto integrato con i comuni vicini. <p>In particolare, obiettivi prioritari da raggiungere anche gradualmente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. piani per il sistema del verde e dei parcheggi 2. progetti di pedonalizzazione e percorsi ciclabili 3. superamento delle barriere in tutti gli edifici pubblici e accessibilità ai servizi 4. Forum del volontariato 	<ul style="list-style-type: none"> • Funzionamento costruttivo del Forum dei tecnici • Far crescere il ruolo dei Consigli di Quartiere dando loro occasione anche di partecipare alle scelte urbane più importanti (verifica sedi) • Gestione sociale di alcuni servizi pubblici (convenzione con privati per gestione spazi verdi, attrezzature di quartiere...) • Integrazione dei cittadini immigrati (casa) • Bambini a scuola da soli sperimentazione: la città dei bambini • Progetto casa • Democrazia elettronica e riduzione del digital divide (spazi di accesso ad Internet e luoghi per corsi finalizzati) • Sviluppo di un sistema educativo integrato (Progetto scuola con messa in sicurezza complessiva, accessibilità, risparmio energetico e progetto educativo sul risparmio energetico) • Acquisizione servizi attraverso "urbanistica contrattata" realizzati da privati • Gestione sociale di alcuni servizi pubblici (convenzione con privati per gestione spazi verdi, attrezzature di quartiere...)

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>9. Città fruibile per tutti: città che accoglie. Città sicura e che non spreca</p>	<p>La città integrata: San Benedetto ha un numero di immigrati e famiglie trasferite dai paesi dell'interno verso la costa, superiore al numero dei sambenedettesi "veraci" di due generazioni, condizioni che determinano atteggiamenti diversi nei confronti dell'approccio alla vita urbana. Ciò crea un labirinto di micro economie familiari, non rilevate che, invece, sono base materiale allo sviluppo edilizio privato</p> <p>L'aumento di stranieri residenti nel 2004 è stato del 19,6%, nel 2003 era stato del 30%.</p> <p>La popolazione immigrata è costituita in maggioranza da donne; è molto meno anziana di quella italiana ed ha una più alta percentuale di minori ,sia in età scolare che prescolare.</p> <p>La città sicura : Eliminazione di difficoltà e pericoli anche attraverso interventi puntuali (PEEP Annunziata, Marina di sotto..) e piani di recupero su edifici dismessi. Superamento di barriere architettoniche e concetto generale di accessibilità (carta della messa in sicurezza della città)</p> <p>La città della tutela e valorizzazione del patrimonio pubblico: Razionalizzazione, valorizzazione e implementazione del patrimonio pubblico (aree ed alloggi) attraverso qualificazione, manutenzione, gestione, accordi pubblico-privati all'interno di una programmazione pubblica complessiva e non a stralci e in rispondenza ad un evidente interesse pubblico.</p> <p>Classificazione aree verdi e loro rimodellamento</p> <p>Non sprecare energie sociali e culturali, dei giovani, delle donne, degli anziani: costruire una nuova e più solidale socialità.</p> <p>Non sprecare il suolo, non creare ulteriori pericoli o barriere sociali e culturali nel rapporto tra la casa d'abitazione, i luoghi di lavoro, la scuola, gli spazi e i tempi del divertimento e del relax.</p> <p>La via, un tempo luogo di gioco, di rapporti di vicinato, di viali per traffico pedonale è divenuta un luogo di separazione, soprattutto in alcune aree; si impone, quindi, la necessità di superare gli sprechi di spazi, il loro cattivo utilizzo, lo spreco di risorse energetiche e la continua impermeabilizzazione dei suoli</p> <p>Nascono nuovi problemi da affrontare, anche perché i rischi provocati dall'eccesso di traffico veicolare, da una diversa organizzazione della famiglia, hanno alterato la fruizione e la relazione tra le parti della città.</p>	<p>Criteri:</p> <p>Servizi ed infrastrutture: un sistema di viabilità intermodale che riconnetta le infrastrutture esistenti (ferrovia, autostrada, strada statale e lungomare) con interventi di mobilità alternativa e centri scambiatori intermodali – vedi e cfr Piano del Traffico</p> <p>-La città dei bambini</p> <p>-La città dello sport</p> <p>-La città del verde attrezzato e dei percorsi sicuri</p> <p>-La città della piena accessibilità</p> <p>-Immigrati</p> <p>-Pendolari</p> <p>-Fruitori di particolari servizi, Anziani, Giovani, ecc...</p> <p>L'energia ed il risparmio energetico (Bioarchitettura regolamento) ma anche sperimentazione, nuove tecnologie e addestramento al risparmio energetico (Sperimentazione in una scuola)</p> <p>Valutazione di possibili alternative strutturanti in aree a rischio o di valore ambientale: indicatori (VAS) via Pasubio, PAI, caselli autostradali</p> <p>-PP specifici</p> <p>-Piano recupero edifici dismessi e/o fatiscenti</p> <p>-Energia e risparmio energetico</p> <p>-Utilizzo VAS in particolari aree a rischio e di valore ambientale</p> <p>-PAI del Tronto e regionale</p> <p>ma anche questioni minute come:</p> <ul style="list-style-type: none"> • segnaletica appropriata • arredo urbano <p>ed inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • accessibilità • pedonalizzazione • verde e sua manutenzione • centri di aggregazione giovanile • servizi qualificati e/o riqualificati, specializzati e messi a sistema • spazi di ritrovo e spettacolo anche autogestiti • funzionalità del trasporto pubblico e/o a chiamata • piste ciclabili e pedonali • sport • eliminazione dei rischi ambientali e di traffico • mitigazione del rumore e di ogni forma di inquinamento • accesso alla casa e al lavoro • scuola e diritto all'istruzione 	<p>Indicazioni progettuali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • servizi ed infrastrutture: by-pass viari verso Sud, con raggiungimento casello attraverso la progettazione di una nuova viabilità urbana; verso Nord con razionalizzazione ed integrazione della viabilità esistente e previsione nuovo casello su A14: un sistema di viabilità intermodale che riconnetta le infrastrutture esistenti (ferrovia, autostrada, strada statale e lungomare) con interventi di mobilità alternativa e centri scambiatori intermodali. Utilizzo di aree dismesse (sotto superstrada) • la città dei bambini • la città dello sport • Bambini a scuola da soli sperimentazione: la città dei bambini • Progetto casa • Democrazia elettronica e riduzione del digital divide • Integrazione dei cittadini immi- grati (vedi anche casa) • Sviluppo di un sistema educativo integrato (<i>Progetto su di una scuola con messa in sicurezza complessiva, risparmio energetico e accessibilità, progetto educativo sul risparmio energetico</i>) • Acquisizione servizi attraverso "urbanistica contrattata" realizzati da privati • Gestione sociale di alcuni servizi pubblici (convenzione con privati per gestione spazi verdi, attrezzature di quartiere...) • immigrati • pendolari • fruitori di particolari servizi • bambini/percorsi/parchi/autonomia • anziani • giovani <p>L'energia ed il risparmio energetico (Bioarchitettura regolamento) ma anche sperimentazione, nuove tecnologie e luoghi per corsi di formazione</p> <p><i>Sperimentazione su di una scuola</i></p> <p>Valutazione di possibili alternative strutturanti in aree a rischio o di valore ambientale: indicatori (VAS) via Pasubio, PAI, caselli autostradali, ponti ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • PP specifici: <ul style="list-style-type: none"> - PP Marina di sotto - PP Agraria con nuovo PEEP - PP area Rambelli - PP zona artigianale - zone D via Pasubio – Albulà.. • Lottizzazioni • Piano recupero edifici dismessi e/o fatiscenti (vedi aree ex PEEP) • energia e risparmio energetico. • PAI del Tronto e regionale (Centro storico-Paese Alto) • Riqualificazione statale 16

		<ul style="list-style-type: none">• Riqualificazione tratto lungomare Nord• Riqualificazione via Mare• Riqualificazione SS 16• Riqualificazione lungomare e rivisitazione Piano di Spiaggia <p>Carta dei rischi/carta della messa in sicurezza della città dal punto di vista di:</p> <ul style="list-style-type: none">• accessibilità• pedonalizzazione verde e sua manutenzione• centri di aggregazione giovanile• servizi specializzati e messi a sistema• spazi di ritrovo e spettacolo anche nuovi e con possibile autogestione• funzionalità del trasporto pubblico e/o a chiamata• piste ciclabili e pedonali• sistema dello sport• eliminazione e/o mitigazione e compensazione dei rischi ambientali e di traffico• eliminazione e/o mitigazione delle inaccessibilità, emarginazioni e periferizzazioni• mitigazione del rumore e di ogni forma di inquinamento• accesso alla casa e al lavoro• scuola e diritto all'istruzione
--	--	---

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>10. Città che valorizza il patrimonio pubblico: città dell'armonico rapporto pubblico-privato</p>	<p>Sia la decadenza dei vincoli urbanistici, sia la riflessione disciplinare sui contenuti, le forme e gli effetti della pianificazione territoriale, sia la forte contrazione delle capacità di investimento degli Enti Locali, hanno fatto riconsiderare le relazioni tra pubblico e privato. In passato le due parti si sono spesso confrontate su fronti contrapposti, tendendo l'una ad una logica di mercato quasi selvaggia e l'altra ad un controllo pubblico totalizzante del territorio. La contraddizione tra normative sempre più stringenti e i tre condoni edilizi, tra previsione degli standards e loro concreta attuazione fanno sì che la qualità complessiva delle città risulti, quasi ovunque, carente. L'impotenza pubblica rispetto ad una completa, organica e sistemica politica di qualificazione e gestione del territorio fanno poi scontare ai cittadini costi sociali, relazionali ed in definitiva anche economici.</p> <p>Gli strumenti tradizionali della pianificazione urbanistica, basati sulla netta divaricazione tra pubblico e privato risultano dunque inefficaci rispetto alla attuazione e gestione degli interventi per servizi – per opere di urbanizzazione anche primaria ma soprattutto secondaria- sia, per l'introduzione di nuovi servizi soprattutto nel terziario avanzato e nelle funzioni direzionali non ben esplicitati nel decreto del '68. Solo con l'immissione almeno parziale, anche nella legislazione, di concetti quali concertazione, copianificazione, perequazione, sostenibilità, efficacia della gestione nei tempi, costi e qualità, valutazione preventiva degli impatti, sburo- cratizzazione, vengono introdotti nella prassi urbanistica concetti quali quelli di pianificazione continua e coordinata, di qualità degli interventi, di valutazione a monte degli effetti dei medesimi, di previsione delle forme di manutenzione e gestione. Ma per conseguire gli obiettivi di cui sopra occorre anche la collaborazione diretta del "privato" non solo in quanto utente, appaltatore od esecutore subordinato dell'intervento pubblico ma come coadiutore alla realizzazione della qualità e dello sviluppo sostenibile perché direttamente coinvolto – anche finanziariamente- ed impegnato a raggiungere il comune interesse; la qualità della città acquista dunque un valore economico, allargando e migliorando gli orizzonti im-prenditoriali e garantendo risultati concreti con procedure chiare e certe.</p> <p>La città di un armonico rapporto pubblico/privato in un quadro di evidente e preponderante interesse pubblico: centralità dei modi di attuazione delle proposte programmatiche nonché della manutenzione e gestione degli interventi</p>	<p>Metodo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • programmazione pubblica complessiva, costante ed integrata – e non a stralci- • sviluppo di un sistema formativo integrato attraverso la creazione di una rete tra i diversi attori locali • salvaguardia dell'interesse generale all'interno del quale trovano risposta anche interessi privati compatibili • centralità della gestibilità, sostenibilità e manutenzione degli interventi <p>Rimodellazione aree verdi esistenti Riqualificazione, in particolare di aree PEEP degradate –necessari alloggi parcheggio Politica sistemica di acquisizione di aree e patrimonio immobiliare al Comune. Valorizzazione e implementazione del patrimonio pubblico (aree ed edifici) attraverso urbanistica contrattata Centralità della attuazione dei servizi, della gestibilità, sostenibilità e manutenzione degli interventi Affidamento ai privati –priorità alle associazioni- di gestione di luoghi pubblici con annessa manutenzione (spazi verdi) - Valorizzare il fattore umano e l'integrazione sociale (no ai quartieri monofunzionali) - Favorire la crescita e lo sviluppo di imprese soprattutto nel settore turistico e produttivo in genere</p> <p>Sistema informativo territoriale (SIT)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formazione continua: <ul style="list-style-type: none"> - Inserimento lavorativo e sociale degli immigrati - Orientamento al lavoro - E-portal: culture dell'e-learning e rete territoriale - Formazione per lo sviluppo manageriale e imprenditoriale nella nuova economia e nelle nuove tecnologie - Promozione della "conoscenza" per lo sviluppo del sistema produttivo locale - Nuovi processi organizzativi per le imprese del sistema produttivo del terzo millennio - Internet per il sistema delle imprese - Interventi a favore dell'impresa per l'accesso al credito • Promozione della circolazione della conoscenza e l'interazione delle risorse umane presenti nella città: <ul style="list-style-type: none"> - Favorire la nascita e la crescita dell'imprenditorialità sociale - Potenziare l'infrastruttura dei collegamenti • Sviluppo integrato dei portali della Pubblica Amministrazione e della democrazia elettronica ai fini della riduzione del digital-divide: <ul style="list-style-type: none"> - Telelavoro: progetti di sostegno e trasversali - Sviluppare le infrastrutture telematiche - Cablaggio - Sviluppo di imprese della new-economy - Formazione/aggiornamento operatori - Censimento delle opportunità del territorio ed extra territorio. - Conoscenza della situazione e dei bisogni • Diffusione ed utilizzo della carta intelligente: <ul style="list-style-type: none"> - E-procurement ed E-Government - Vendita on-line 	<p>Obiettivi operativi: Acquisizione di parti di edifici e/o di aree, rimodellazione aree verdi esistenti anche pensando ad un sistema di giardini e parchi a tema (dei profumi, delle rose, dei colori, delle piante antiche...)</p> <ul style="list-style-type: none"> • messa a bando di proprietà pubbliche -su progetti o concorsi indetti dall'Amministrazione pubblica anche in project-financing o con particolari forme di appalto che tutelino trasparenza ed interesse pubblico- per ottenere imple- mentazione e qualità del patrimonio pubblico • valorizzazione ed incremento del patrimonio pubblico (aree ed edifici attraverso urbanistica contrattata), acquisizione spazi pubblici da lottizzazioni (oneri primari e secondari) e regolarizzazione delle proprietà pubbliche in genere (strade e spazi). • L'acquisizione di aree edificabili e/o abitazioni al patrimonio pubblico da privati con un procedimento di evidenza pubblica può costituire la base sia per far fronte ad emergenze abitative che per permettere, nell'interesse pubblico, scambi edificatori • Monitoraggio dei fabbisogni e applicazione progettuale dei risultati (zone PEEP vecchie e nuove) <p>Formazione continua Promuovere l'attivazione di aree produttive -Analisi insediamenti esistenti</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riqualificare le aree industriali esistenti e localizzare le aree di riserva. Zone D - Direzionale/commerciale - Migliorare la rete delle infrastrutture - Sviluppare i collegamenti portuali e aeroportuali ; Eliporto - Cablaggio del distretto <p>Favorire il credito e le agevolazioni per le imprese e per la casa (soprattutto prima casa per giovani coppie e single)</p>

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>11. Città vivibile nella quotidianità</p>	<p>La città che capisce e risolve anche i “piccoli” problemi quotidiani: l'attenzione a come vive quotidianamente la gente, a dove abita, a dove e in che modo va a lavorare, come si diverte... significa operare per un miglioramento complessivo di qualità urbana non solo aggiungendo servizi ed efficacia gestionale ma anche attraverso innovazioni sperimentali (quali introduzioni di nuove tecnologie, cablaggio, risparmio energetico e energie alternative, abbattimento dei fattori inquinanti, semplificazione procedure, coibentazione, domotica...), di tipo urbanistico ed edilizio che possano riguardare misurazioni di altezze e superfici compatibili con l'introduzione di innovazioni a forte sostenibilità e la riconsiderazione del problema di logge, porticati, mansarde, pendenze dei tetti, ma anche dell'accessibilità e vivibilità generale della città, dei piccoli problemi, della tutela degli interessi più deboli... Si tratta di partire da una lettura complessa e articolata dell'esistente sia in termini statistici che in termini di analisi urbana per comprendere, interpretare ed indirizzare le tendenze in atto.</p>	<p>Progressivamente, anche per gruppi di soluzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettere ordine nell'esistente: proprietà, manutenzione, abachi dei materiali, qualità e riqualificazione del verde, eliminazione dei pericoli e delle inaccessibilità anche sociali, risparmio energetico e certificazione, flessibilità ed alternative nelle soluzioni ma anche valutazione preventiva dei rischi, snellimenti procedurali, ottimizzazione progetti in atto... - Regolarizzazione delle proprietà di strade, lottizzazioni, aree. (Soluzione e regolarizzazione onerosa attraverso PP per le zone D e per le realizzazioni in zone artigianali non rispondenti alla pianificazione); - Risolvere problemi di qualità della vita (es. eliminazione amianto) anche dando soluzione a problemi minuti: l'abitabilità delle mansarde, la chiusura dei balconi, portici <p>Come indicazioni strategiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • progettare nuovi punti di incontro sicuri e accessibili • creare percorsi pedonali protetti • itinerari storico/naturalistici • accessibilità alla casa a prezzi contenuti • i servizi mirati, anche solo estivi • i bambini vanno a scuola da soli • i luoghi per lo sport • i luoghi di riunione • Specializzare i luoghi di spettacolo • pulire i fossi • migliorare la dotazione delle opere di urbanizzazione primaria • strade urbane, parcheggi e viali • i luoghi di incontro e socializzazione per giovani/anziani • accessibilità ai luoghi: Ricommissione Paese Alto-Borgo Marinaro-Rotonda-Faro-Porto • Marciapiedi e corsie ciclopedonali • Servizi a chiamata • Ottimizzazione e qualificazione del trasporto pubblico (corsie preferenziali) e incrementare le aree verdi • Abbassare il livello del rumore • Risparmio energetico e certificazione edilizia • modi e tempi lavoro/casa: superare le zone dormitorio e la tendenza alla ghetizzazione delle funzioni 	<p>Come indicazioni progettuali ed integrate da organizzare in ordine di priorità ed attuabilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • allargare l'isola pedonale vuol dire trovare soluzioni sostenibili per i residenti (parcheggi, accessibilità alternativa) e accordi con i commercianti. Ricommissione sostenibile Paese Alto-Borgo Marinaro-Rotonda-Faro-Porto • Soluzione e regolarizzazione onerosa per le zone D attraverso PP con introduzione del “DIREZIONALE” e possibilità di assolvimento differenziato agli standards urbanistici • progettare piazze e centri di quartiere nelle nuove urbanizzazioni e riqualificare quelle esistenti (sistema delle piazze/viali) • creare percorsi pedonali protetti soprattutto per accedere ai principali servizi (scuole, ASL, Ospedale???) • accessibilità alla casa a prezzi contenuti (piano casa) • i bus navetta e i centri scambiatori • i servizi mirati, anche solo estivi (disponibilità di spazi) • i luoghi di riunione • pulire i fossi • migliorare la dotazione delle opere di urbanizzazione primaria • i luoghi di incontro e socializzazione per giovani/anziani • accessibilità ai luoghi: Centro Storico, Servizi pubblici • ottimizzazione e qualificazione del trasporto pubblico (corsie preferenziali) • servizi a chiamata • i bambini vanno a scuola da soli • l'abitabilità delle mansarde • la chiusura dei balconi, portici • marciapiedi e corsie ciclopedonali • specializzare le aree verdi e nuovi parchi e viali. Orti per anziani • abbassare e mitigare il livello del rumore (ferrovia e statale 16) • strumenti per ottimizzare il risparmio energetico: • Piccola guida per l'ottimizzazione del microclima interno e per l'uso energeticamente corretto dell'abitazione <p>Nuovi strumenti normativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • *Monetizzazione degli oneri • *Trasferimenti di cubature • * Asservimenti di aree • *Gestione privata di spazi pubblici (verde..) convenzionamenti, • *Perequazione anche a distanza.... • *Standard urbanistici: realizzazione, manutenzione e gestione anche a distanza • * Standard urbanistici prestazionali

INDICATORI	Articolazione Indicatori, Obiettivi Indirizzi	PIANO STRUTTURALE (individuazione delle problematiche)	PIANO OPERATIVO (individuazione generale delle indicazioni progettuali)
<p>12. Città aggiornata e che guarda al futuro</p> <p>OBIETTIVI:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nuove polarità e potenzialità attrattive, rilancio delle qualità urbane (turismo, cultura, commercio...) 2. Affrontare e programmare la soluzione di grandi temi sociali, economici ed ambientali (casa, lavoro, inquinamento, invecchiamento...) 3. Terziarizzazione e nuove specialità urbane 4 Favorire la crescita e lo sviluppo dell'imprenditorialità e delle imprese. <p>Va superata la tradizionale divisione tra il mondo del lavoro considerato del tutto scisso dalla formazione culturale: l'aggiornamento costante dei saperi è oggi una necessità. Il progetto di integrazione cultura-lavoro deve tener conto sia delle peculiarità del sistema produttivo presente nel territorio e bisogno di innovazione delle tecnologie, dei servizi e dei saperi, sia dei processi di formazione delle professioni vecchie e nuove con corsi di specializzazione, stages anche presso le aziende, master post-universitari (vedi anche turismo scolastico e di formazione e turismo congressuale: pala Congressi). Nuove possibilità di sviluppo sostenibile e di qualificazione della città possono essere offerte dalla introduzione di nuove professionalità, legate soprattutto al rilancio del turismo culturale -anche attraverso la dotazione di nuovi spazi dedicati- e non, alla riqualificazione commerciale ma anche alla produzione di oggetti d'artigianato artistico, al book-shop, alla convegnistica, al sistema regionale dei teatri, ai musei...</p> <p>5. Correttezza e costanza dell'informazione come fonda- mentale elemento di democrazia in presenza di difficoltà e deficit di informazione. Sviluppo di nuovi livelli di partecipazione anche telematica e di nuove forme di in- formazione autonoma. Accessibilità agli atti. Semplificazione delle procedure.</p>	<p>Necessaria una valutazione accurata delle tendenze in atto, verificando anche l' idoneità della collocazione dei servizi, la correttezza e attuabilità delle previsioni del vecchio PRG:</p> <ul style="list-style-type: none"> - qualità e quantità dei servizi pubblici ci - qualità e quantità della presenza dei servizi finanziari (sportelli bancari, assicurazioni, finanziarie...) immobiliari (agenzie immobiliari) turistiche (agenzie turistiche e di viaggio) (es. terziarizzazione: nell'attuale PRG manca la destinazione a "zona direzionale"). - studi professionali privati di ogni tipo - studi per consulenze particolarmente mirate (progetti europei, certificazioni...) - scuole varie private (danza, fitness, musica, laboratori di ogni tipo...) - attrezzature salutistiche (beauty farm, cliniche di bellezza ed estetiche...) -attrezzature sportive private (palestre, boxe, spinning...) <p>Qualificazione, differenziazione e sviluppo del turismo; dal turismo balneare ai turismi possibili integrati e valorizzando le qualità urbane:</p> <ol style="list-style-type: none"> a concorsi, project financing e bandi per una migliore città b salvaguardia anche culturale delle tradizioni c informazione d itinerari storico/naturalistici d dare spazio alla formazione dei giovani <p>Ruolo delle aree strategiche fondamentali:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Porto -Brancadoro -Sentina -zona colline <p>e ancora:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Centro storico e borgo marinaro. Riconnessione Paese Alto-Borgo Marinaro-Rotonda-Faro-Porto -Albula -Statale 16 -Via Mare -Lungomare -Pala Congressi -Zona S. Pio X° -Zona " SS.Annunziata"e "Agraria" -Via Val Tiberina -Strada mercato di via Pasubio e zone D -Zone ex PEEP degradate 	<p>Indicazioni progettuali:</p> <p>Programmare la presenza e la qualificazione di servizi anche privati, la correttezza e attuabilità delle previsioni del vecchio PRG:</p> <ul style="list-style-type: none"> • maggiore flessibilità nelle norme e destinazioni, • compresenza di servizi e servizi/commercio • compresenza di servizi e residenza <p>Censimento delle strutture ricettive anche al fine di valutare il grado dell'accoglienza possibile e la sua qualità: PP</p> <p>Implementazione e qualificazione delle strutture ricettive: PP</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programmazione anche con opportuni spazi nuove forme di turismo (polarità attrattive): - centro di promozione turistico- congressuale, sportivo, scolastico...) - sistema del verde e dei percorsi lenti - sistema dei servizi e loro qualificazione - rilancio turistico del Porto, terzo braccio e riconnessione alla ferrovia - riqualificazione di alcune connessioni viarie principali (Statale 16, lungomare e via Mare) e di alcune aree (Zona S. Pio X°, Zona "SS. Annunziata" e "Agraria", Via Val Tiberina, Strada mercato di via Pasubio e zone D , Zone ex PEEP degradate) Albula - parco urbano di interesse sovracomunale sulla collina articolato con la zona Brancadoro integrato con lungomare, collina e fascia urbana - centro servizi territoriali (porto) - Sentina come polo di turismo sostenibile - Già approvato il progetto dalla Regione Marche all'interno del "Programma regionale azioni innovative PRAI 2006" per la <i>Riqualificazione ambientale del sistema turistico San Benedetto del Tronto-Groffammare</i> come azioni di riequilibrio e di sviluppo sostenibile. - Censimento e valutazione di fattibilità delle opportunità del territorio ed extra territorio. - Conoscenza della situazione e dei bisogni (non analisi statistiche generiche ma puntate alla valutazione concreta delle tendenze in atto e delle modifiche, anche puntuali, della situazione economica, sociale e ambientale della città) - Sistema dell'attrattività urbana e del territorio circostante - Sistema della grande viabilità 	

Strumenti

1. nuova legge regionale
2. Progetto casa
3. perequazione urbanistica attraverso l'introduzione di comparti e parametrizzazione dei valori di mercato (microzone) al fine di consentire, in un rapporto di chiarezza e trasparenza, uguale trattamento a tutti i soggetti privati attuatori (perequazione – comparti, trasferimenti diritti edificatori, monetizzazione oneri, realizzazione convenzionata a distanza degli standards, parametrizzazione costi principali, servizi..)
4. SIT come sistema coordinato e intersettoriale di gestione delle informazioni, non solo edilizie = informazione aggiornata e costante = +democrazia
5. aggiornamento aereofotogrammetrico e catastale (nuove tecnologie), Google Earth
6. snellimento delle procedure urbanistiche ordinarie, utilizzo sistemi informatizzati.
7. commissione intersettoriale all'interno del Comune per la messa a sistema delle azioni e dei saperi al fine di una pianificazione pluridisciplinare.
8. introduzione delle certificazioni (risparmio energetico, accessibilità...)
9. acquisizione materiali disponibili cartografici e non, da Regione, Provincia ed altri Enti...
10. aggiornamento sulla realizzazione e limiti della pianificazione vigente, incrocio dati con anagrafe ed altri settori del Comune, aggiornamento e formazione del personale, urbanizzazione Comuni confinanti, ufficio politiche comunitarie, accordi con Regione e progetti pilota, possibili accordi con istituti di credito per "progetto casa"Convegni ed incontri
11. incentivare i livelli di governance territoriale attraverso un tavolo di coordinamento per una griglia di momenti concertativi tra soggetti diversi, pubblici e privati
12. forum dei tecnici
13. Procedure giuridicamente corrette per convenzioni e rapporto contrattuale pubblico/privato: standardizzazione dei valori delle aree, delle tipologie edilizie e, a corpo, definizione dei costi fondamentali degli interventi di interesse pubblico.
14. regolamento per bio-edilizia
15. aggiornamento analisi geologica ed idrogeologica e dei fattori inquinanti, aggiornamento PPAR e di altri vincoli
16. aggiornamento Agenda 21 e sua utilizzazione
17. Doppio standard sulla stessa area (es. parcheggi interrati), standard prestazionale
18. Tipi di funzioni e livelli territoriali: dotazioni/prestazioni di San Benedetto del Tronto. Uso attuale del suolo (valutazione attraverso indicatori adriatic action plan)- vedi anche Agenda 21

Piano Strutturale in sintesi

In prima approssimazione, *Progetti e priorità del Piano Strutturale*:

L'orizzonte temporale del PS sarà riferito al 2021 (tre mandati amministrativi) al fine di una articolazione di obiettivi e contenuti progettuali tali da garantire il prosieguo organico delle scelte politiche ed amministrative e la continuità necessaria, sui temi di fondo della città, di azioni e progetti coerenti.

Tale strumento –PS-:

- a) valuta la consistenza, la localizzazione e la vulnerabilità delle risorse naturali ed antropiche presenti nel territorio e ne indica le soglie di criticità;
- b) fissa i limiti e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni pianificabili (VAS);
- c) individua le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza, per dimensione e funzione;
- d) classifica il territorio comunale in urbanizzato, urbanizzabile e rurale, a seguito della lettura operata per "Tessuto storico, Tessuto moderno, Tessuto contemporaneo, Tessuto agricolo"
- e) individua gli ambiti del territorio comunale e definisce le caratteristiche urbanistiche e funzionali degli stessi, stabilendone gli obiettivi sociali, funzionali, ambientali e morfologici e i relativi requisiti prestazionali;
- f) definisce le trasformazioni che possono essere attuate attraverso intervento diretto, in conformità alla disciplina generale del RUE .

Definisce inoltre:

- "Macro classificazione del territorio comunale"
 - l'"Assetto territoriale"
 - "infrastrutture e attrezzature di maggiore rilevanza"
- Le logiche di classificazione sono diverse in funzione delle diverse geneesi normative di tali elementi:
- i "Vincoli e rispetti", discendenti da apparati normativi;
 - le "Tutele paesaggistico ambientali" e le "Tutele storico culturali archeologiche",

Il PS sarà suddiviso essenzialmente ed in coerenza con l'elaborazione dei Docup regionali e degli obiettivi qualitativi delle tabelle precedenti dello schema di cui ai punti 1-16, in :

ASSI (indicati come *situazione finale desiderata e riguardanti*):

1. **Protezione e valorizzazione dell'ambiente,**
2. **Integrazione e sviluppo delle attività economiche ,**
3. **Miglioramento della qualità di vita della popolazione ,**

MISURE (*direzioni strategiche di avvicinamento agli obiettivi finali a medio termine*) che articolano i precedenti punti 1,2,3:

Per il punto 1. l'articolazione riguarda essenzialmente:

- 1A **Miglioramento e gestione del patrimonio naturale,**
- 1B **Valorizzazione dell'ambiente e rimozione dei fattori di degrado;**
- 1C **miglioramento del paesaggio urbano e rurale**

Per il punto 2. l'articolazione riguarda essenzialmente:

- 2A **Miglioramento della compatibilità ambientale**
- 2B **Sviluppo integrato e reti**
- 2C **Idee imprenditoriali**

Per il punto 3. l'articolazione riguarda essenzialmente:

- 3A **Reti infrastrutturali**
- 3B **Servizi mirati**
- 3C **Sperimentazioni**

AZIONI (significano progetti per i quali nel PS vengono articolati –per quanto possibile-: gli obiettivi, la tempistica, il grado di fattibilità, i soggetti da coinvolgere, la documentazione relativa a progetti simili, le strategie per la realizzazione, la valutazione dell'impatto sulla città e le possibili alternative, i modi di finanziamento e i necessari apporti disciplinari specifici) Per i progetti l'attuazione secondo priorità temporali sarà prevista nel PO e per essi si fa riferimento a quelli sommariamente riportati in "Articolazione Obiettivi ed Indirizzi per il PIANO STRUTTURALE e il PIANO OPERATIVO" e nelle schede PS, elaborazioni cartografiche PS e nel Piano Operativo in sintesi.

Il percorso per la formazione del PS sarà così articolato:

1. Verifica dello stato di attuazione dei progetti, indicazioni ed accordi di area vasta (parco marino, piano dei porti regionale, parco del fiume Tronto, metropolitana di superficie, PAI, (realizzazioni bretella, by-pass a Sud, caselli su A14...) e verifica degli effetti della pianificazione comunale progressa. Verifica vincoli ambientali e urbanistici, storici...anche in relazione al nuovo PPAR in elaborazione dalla Regione
2. Nuovi livelli di interazione: quello che SBT dà al territorio e quello che prende. Interazione con Comuni vicini, con sistema costiero regionale e sovrapregionale, con il Teramano e con il sistema della Valle del Tronto. Misura del **grado di attrattività** in atto e potenziale del territorio comunale e finitimo. Progetti finalizzati: progetto su Ragnola e soluzione della viabilità per l'attuale casello sulla superstrada progettato da Monteprandone; Ponte pedonale e ciclabile con Martinsicuro; Campo da golf a Ripatransone?; Vasche di laminazione sull'Albula ad Acquaviva; Utilizzo intercomunale del depuratore; Pista ciclabile con Grottomare; Trattativa con Ascoli per Sentina; Finanziamento CARISAP del progetto della bretella e possibile finanziamento attraverso la Provincia.....
3. Relazioni e valorizzazione aree strategiche fondamentali (Porto – Piano del Porto e studio di fattibilità- , Sentina, area Brancadoro, zona collinare) e riqualificazione principali sistemi viari (lungomare, SS 16, via Mare, lungo Albula, Salaria, Riconnessione Paese Alto-Borgo Marinaro-Rotonda-Faro-Porto..).
4. Mobilità e nuova mobilità urbana (viabilità, parcheggi, ruolo del trasporto pubblico): viabilità intermodale; by-pass viari verso Sud, con raggiungimento casello e progettazione nuova viabilità urbana. Verso Nord razionalizzazione ed integrazione della bretella e previsione nuovi 2 caselli su A14: un sistema che riconnette le infrastrutture esistenti (ferrovia, autostrada, strada statale e lungomare) e colleghi la parte Est della città con la parte Ovest attraverso interventi di mobilità alternativa e centri scambiatori intermodali :
 - a) Parcheggi, garages e spazi per la sosta
 - b) Infrastrutture per la mobilità meccanica; sedi ferroviarie, stazioni e scalo merci, sedi viarie e spazi di sosta;
 - c) Stazioni di servizio automobilistico a distributori carburanti;
 - d) Attrezzature per la mobilità ciclabile e pedonale; centri scambiatori
 - e) Attrattori e detrattori di traffico

5. Centralità e perdita di centralità (attrattori e detrattori) attuali e di progetto (aree PEEP ed ex PEEP, edifici degradati..).
6. Tipi di funzioni e livelli territoriali: dotazioni/prestazioni di San Benedetto del Tronto
7. Uso attuale del suolo: indicatori ADRIATIC ACTION PLAN – **Agenda 21 aggiornata** (lo stato dell'ambiente al momento della redazione del Piano e problemi lasciati irrisolti dal vecchio PRG)
8. Censimento, riqualificazione e valorizzazione del patrimonio pubblico urbano (aree ed edifici) a partire da quello comunale (come strumento da utilizzare nel PO)
9. Censimento e riqualificazione del patrimonio edilizio dismesso attraverso Piani di Recupero con acquisizione al Comune di potenzialità edificatorie e di edificato (come strumento da utilizzare nel PO)
10. Censimento e PP del sistema della ricettività di SBT anche ai sensi dell'art. 19 della L.R. 9 del 2006 (come strumento da utilizzare nel PO)
11. Parametrazione dei costi a corpo delle principali opere di urbanizzazione primaria e secondaria (come strumento da utilizzare nel PO)
12. Parametrazione dei valori della rendita differenziale (cartografia per aree omogenee) per attribuzione ai suoli di diritti edificatori secondo quantità variabili, paragonato ai valori ICI e secondo la classificazione in microzone. (come strumento da utilizzare nel PO)
13. Parametrazione, a corpo, dei costi a mq delle principali tipologie edilizie(come strumento da utilizzare nel PO)
14. Progressiva razionalizzazione dell'esistente –sistemazione delle proprietà anche per gruppi successivi (lottizzazioni - strade)- e manutenzione della città: proprietà, manutenzione, qualità e riqualificazione del verde, abachi per materiali (colore, marciapiedi, lampioni, arredo urbano....) , risparmio energetico, accessibilità e certificazioni... Soluzione onerosa per le zone D2 attraverso PP
15. Progetto casa con stralcio di **prioritaria** attuazione attraverso alcuni Piani di Recupero con acquisizione al Comune di potenzialità edificatorie e di edificato abitativo

16. Sentina : atti di indirizzo concertati con Comune di Ascoli e con Riserva naturale protetta
17. Porto : Piano del porto; atti di indirizzo dopo conclusione studio di fattibilità: Concorso internazionale
18. Zona Brancadoro: individuazione del ruolo trainante di quest'area e messa a bando (concorso e/o Project financing o STU o particolari forme di appalto che tutelino trasparenza ed interesse pubblico)
19. Cartografia, individuazione e conoscenza dello stato delle opere di urbanizzazione primarie urbane (smaltimenti acque bianche nere, rete degli acquedotti, rete metano, elettrodotti ..) e progressiva regolazione dei rapporti con le lottizzazioni in atto e sistemazione dei rapporti proprietari rimasti in sospeso.
20. Stato di fatto delle opere di urbanizzazione secondaria (valutazione quali-quantitativa degli standards urbanistici). Qualità, indispensabilità, proprietà, manutenzione, gestione. Schedatura e valutazione delle aree attuate e previste a servizi dal vigente PRG
21. Stato dei principali corsi d'acqua urbani (Albula, Fosso dei Galli, Ragnola, Acqua Chiara, Rio delle Fornaci) e messa in sicurezza.
22. Valorizzazione aree periferizzate e/o marginalizzate (es: aree sotto superstrada)

Schede indicative PS

- a. Criteri per nuovo regolamento urbanistico ed edilizio (risparmio energetico,accessibilità, flessibilità normativa, standards prestazionali e sovrapposti...)
- b. Censimento delle aree verdi comunali come primo passo al censimento di tutto il patrimonio pubblico (aree e edifici) in un progetto di implementazione, regolarizzazione e valorizzazione complessiva
- c. Censimento di tutte le strutture ricettive ai fini di un Piano Particolareggiato redatto anche ai sensi dell'art 19 della L.R. 9 del 2006
- d. Censimento aree ed edifici degradati come presupposto per il piano-casa
- e. Parametrazione costi base dei valori delle aree e dei principali interventi, differenziazione dei valori per tipologie edilizie
- f. Procedure giuridicamente corrette per convenzioni e rapporto contrattuale pubblico/privato
- g. Criteri di gestione (manuali, accordi, regolamenti, certificazioni...)
- h. Misura del **grado di attrattività** in atto e potenziale del territorio comunale e finitimo.
- i. Criteri per attuare la perequazione urbanistica attraverso l'introduzione di comparti e parametrazione dei valori di mercato (microzone) al fine di consentire, in un rapporto di chiarezza e trasparenza uguale trattamento a tutti i soggetti privati attuatori (perequazione – comparti, trasferimenti diritti edificatori, asseveramenti, monetizzazione oneri, parametrazione a corpo dei principali costi per urbanizzazioni..)

Principali elaborazioni cartografiche PS

- A. Cartografia dello schema direttore
- B. Carta dell'uso del suolo attuale, destinazioni PRG 1990. Trasposizione automatica vincoli PPAR. Altri vincoli
- C. Carta geologica del territorio e PAI
- D. Carta del sistema del verde e dei percorsi sostenibili
- E. Carta delle qualità urbane attuali e potenziali
- F. Carta dei rischi/messa in sicurezza della città
- G. Carta dell'analisi urbana, Carta dei "tessuti urbani". Interventi su assi viari principali anche di collegamento extraurbano
- H. Carta delle priorità strategiche (progetti sperimentali, sistemi di servizi, innovazione)
- I. Carta dell'ornato pubblico
- J. Carta dei valori delle aree: parametrazione costi base dei valori delle aree e dei principali interventi
- K. Carta della classificazione dei suoli (Pompei)
- L. Carta dell'accrescimento urbano (città storica, città moderna, città contemporanea)
- M. Cartografie di PP derivanti dai "censimenti"
- N. Cartografie derivanti dal bilancio quali-quantitativo per i vincoli PPAR

Piano Operativo in sintesi

In prima approssimazione:

1. PP Marina di Sotto
2. PP Agraria con nuovo PEEP
3. PP zona Rambelli e riqualificazione e riutilizzo della villa Rambelli
4. Piani di Recupero su patrimonio edilizio degradato della città (Progetto casa)
5. PP con soluzione onerosa per le zone D (via Pasubio, Albula...)
6. Concorsi, Convegni e Project financing, particolari forme di appalto che tutelino trasparenza ed interesse pubblico
7. Riqualificazione e superamento della ghettizzazione aree PEEP
8. Indicazioni progettuali per le ex zone A,B,C,D,E,F: comparti e premialità
9. Piani e progetti derivanti dai Censimenti con indicazione di priorità
10. Riqualificazione ambientale (indicatori Adriatic Action Plan aggiornati) con progetti
11. Obiettivi derivanti dall'analisi statistica, sociale ed economica della città divisa per quartieri, tendenze in atto e possibili modificazioni (densità di popolazione, disagio sociale, concentrazione servizi, pendolarismo, criminalità, mortalità, concentrazione elementi inquinanti, disoccupazione, bambini...)
12. Progetto e cartografia del sistema del verde e percorsi lenti : assegnazione in gestione di aree pubbliche verdi, sistema dei parchi e dei giardini con percorsi tematici (parco delle rose, parco dei colori, parco dei profumi...): doppio standard con parcheggi interrati
13. Carta dei rischi/ carta della messa in sicurezza , protezione civile (piano) ed eliporto
14. Valutazione parametrata del grado di attrattività della città allo stato attuale e potenziale
15. Cartografia e normativa per:
 - Tessuto storico
 - Tessuto moderno
 - Tessuto contemporaneo
 - Tessuto agricolo
16. Cartografia della classificazione della città secondo i valori della aree e relativa normativa
17. Cartografia della classificazione dei suoli (Pompei) con relativa normativa :
 - territorio urbano consolidato
 - relitti integri
 - siti estranei urbani
 - terreni periurbani integri
 - siti estranei periurbani
 - territorio quasi urbano
 - terreni esterni integri
 - siti estranei esterni
 - suoli non urbanizzabili
18. Gestione sociale di alcuni servizi pubblici (convenzione con privati per gestione spazi verdi, attrezzature di quartiere...)
19. Sviluppo di un sistema educativo integrato (Progetto scuola "Bice Piacentini" con messa in sicurezza complessiva, accessibilità, risparmio energetico e progetto educativo sul risparmio energetico, progetto sperimentale "Bambini a scuola da soli")
20. Progetto "bambini a scuola da soli" sperimentazione: la città dei bambini
21. Integrazione dei cittadini immigrati (casa...)
22. Progetto per il turismo= turismo= integrazione turismo/commercio
23. Ottimizzazione progetti in atto (Albula, Porto...)
24. Saldatura di qualità delle parti della città (zona Brancadoro)
25. Nuove centralità: creazione di nuove polarità attrattive (servizi rari, rilancio del Porto, Sentina, zona Brancadoro...)
26. Il sistema della mobilità viabilistica, ciclabile e pedonale
27. Piano della sosta e della mobilità
28. Il sistema dei parchi

29. Progetto casa: prime attuazioni anche attraverso LR 16/2005.
30. Collina come parte integrante del patrimonio di qualità della città (rapporto mare/collina)
31. Sistemazione di aspetti riguardanti la piccola proprietà (mansarde, verande, portici...) con incentivi all'accorpamento e riqualificazione
32. Piani di recupero e riqualificazione privati
33. Principali tracciati da riqualificare anche attraverso progetti specifici ma coerenti:
 - Statale 16
 - Lungomare (compresa la revisione del Piano di spiaggia)
 - Via Mare

- Concorsi, project financing e/o bandi con particolari forme di appalto che tutelino trasparenza ed interesse pubblico per una città migliore:

- a. Porto
- b. Albula (con particolare attenzione al tratto urbano)
- c. Pzze S. Giovanni Battista, Pza Garibaldi
- d. Ex stadio Ballarin
- e. Brancadoro
- f. Via Mare (anche a tratti)
- g. Statale 16 (anche a tratti)
- h. Servizi dentro PEEP SS. Annunziata
- i. Piazza "Rossa" all'Agraria
- j. Risalita meccanizzata C. Storico – parco via Saffi
- k. Riconnessione Paese Alto-Borgo Marinaro-Rotonda-Faro-Porto
- l. Lungomare Nord e attacco tra lungomare, Albula e Porto (anche a tratti)
- m. Area di via Leopardi c/o scuola Sacconi + casa parcheggio
- n. Ex PEEP Via Abruzzi
- o. Ex PEEP Via Bianchi
- p. Ex PEEP Via Manara (anche ex mattatoio e capannoni dismessi di proprietà comunale)
- q. Doppio parcheggio stazione centrale e stazione autobus
- r. Area Nord fosso collettore Sentina
- s. Area mercatino della frutta e spazi circostanti
- t.

INTERVENTI GIÀ ATTUATI / IN CORSO:

1. **Selezione giovani laureati per attuazione ragionata dei censimenti proposti** (già approvato in Consiglio Comunale)
2. **Predisposizione schede rilevamento edifici ricettivi ai sensi della legge regionale n.9/2006 (T.Unico del Turismo)** ai fini della redazione del Piano Particolareggiato delle strutture ricettive
3. **Predisposizione schede rilevamento edifici in zone D del vigente PRG**
4. **Predisposizione schede rilevamento edifici degradati e manufatti storici**
5. **Predisposizione schede rilevamento aree verdi / piste ciclabili**
6. **Variante PEEP "SS-Annunziata" con recupero possibilità edificatorie ERP** (già approvato in Consiglio Comunale)
7. **Forum dei tecnici** (già approvato in Consiglio Comunale)
8. **Proposta di modifica del Regolamento Edilizio Comunale per introduzione bio-edilizia e risparmio energetico** (già adottato dal Consiglio Comunale)
9. **Modifica art. 48 delle NTA del vigente PRG** (già approvato in Consiglio Comunale)