CITTA' DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

SCHEMA DIRETTORE

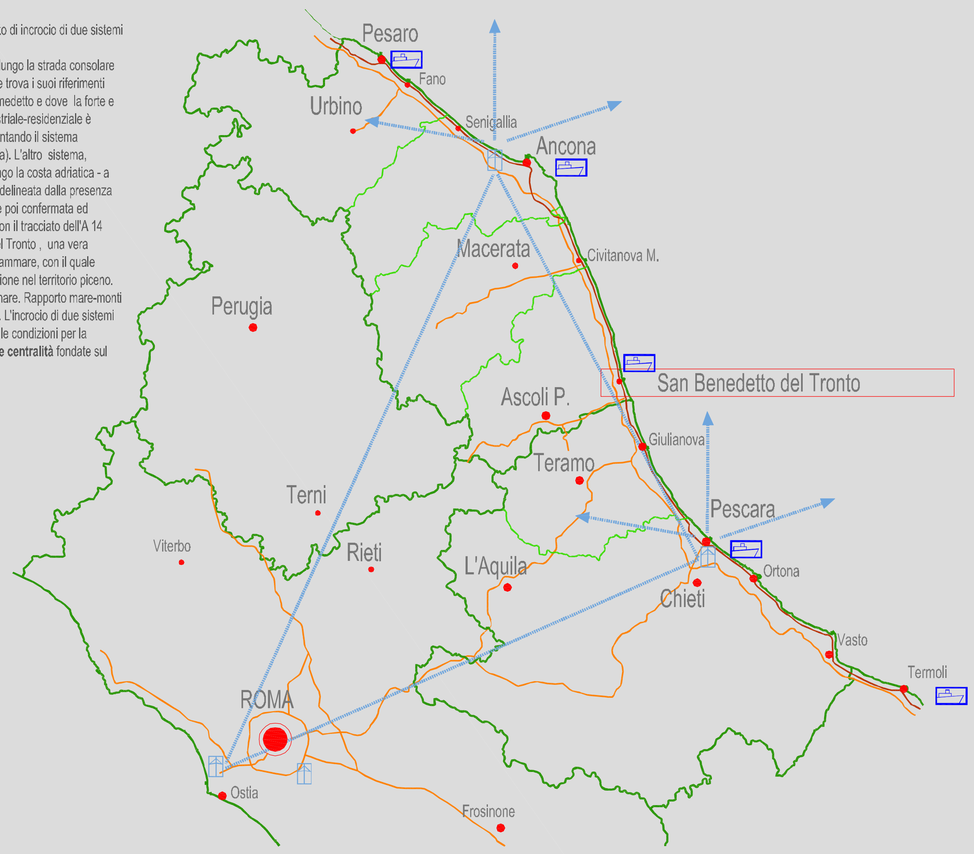
San Benedetto: i rapporti con il centro Italia

La città di San Benedetto del Tronto è punto di incrocio di due sistemi territoriali assai rilevanti.
Il primo è il sistema storico che si attesta lungo la strada consolare "Salaria" (SS 4) nella valle del Tronto e che trova i suoi riferimenti attuali soprattutto nel dipolo Ascoli-San Benedetto e dove la forte e recente urbanizzazione vallliva di tipo industriale-residenziale è venuta confermando e fortemente incrementando il sistema infrastrutturale storico (la stessa via Salaria). L'altro sistema, "costiero", struttura urbana in continuità lungo la costa adriatica - a tutti gli effetti quasi un'area metropolitana- delineata 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 litoranea con il Comune di Grottammare, con il quale costituisce la fase più recente di conurbazione nel territorio piceno. Ruolo della ferrovia, dell'autostrada e del mare. Rapporto mare-monti e con Roma. Ruolo dei Parchi Appenninici. L'incrocio di due sistemi forti: costa +Salaria (Roma-Adriatico) crea le condizioni per la possibile qualificazione e rilancio di **nuove centralità** fondate sul porto, turismo e servizi specializzati.

Confini regionali
Confini provinciali
Province

Infrastrutture principali

Rete autostradale
Aereoporti
Porti principali



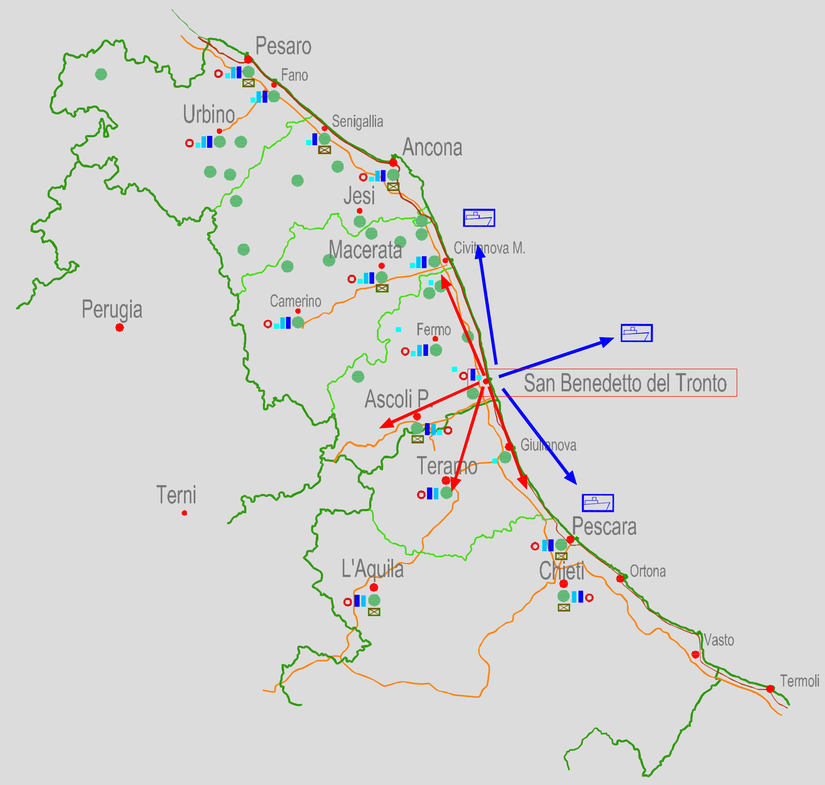
San Benedetto: il sistema insediativo costiero, la valle del Tronto, il Teramano e la sponda est dell'Adriatico

San Benedetto e il sistema insediativo costiero, il sistema insediativo della valle del Tronto, il Teramano e l'altra sponda dell'Adriatico: 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 la costa dirimpettaia. L'internazionalizzazione della città non è 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. 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 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**.

Confini regionali
Confini provinciali
Rotte navali
Collegamenti stradali

Infrastrutture e servizi principali

Ospedali
Caserme Forze Armate
Tribunale
Procura
Pretura
Università



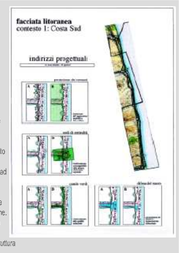
San Benedetto: PIT e PTC

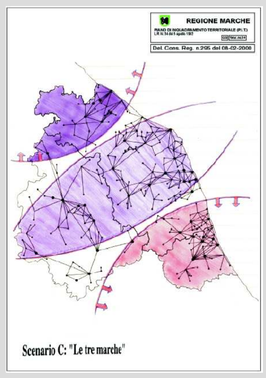
PIT

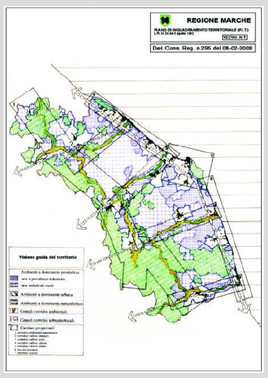
CP 3. Facciata litoranea

OBIETTIVI

Il progetto assume gli indirizzi di fondo prefigurati e in particolare:
-Valorizzazione della qualità ambientale
-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 eccezionalmente diffusa 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 ricollocazione 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 d'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 centiere di sinotto 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 strutture quanto più possibile per ritorni i costi produttivi.
Ebbene proprio qui deve partire l'azione di riscatto dell'ambiente, in particolare introducendo la nozione di infra- struttura 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 ambien tale alle vie/città 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 invertano il principio di sostenibilità ambientale nelle organizzazione degli assetti territoriali marchigiani. Campo di applicazione sono le valli del Metauro, dell'Esino, del Chienti, del Tronto, tutte segnate da cospicue presenze industriali e tutte-via 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
In particolare il progetto prevede di:
- incentivare il decentramento dei detrattori ambientali e delle altre attività incongrue con l'obiettivo della riqualificazione turistica e insediativa della costa.
- promuovere la rigenerazione ambientale della fascia litoranea, mirando a migliorare lo stato delle spiagge, a ri- pristinare 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;
- regolare la formazione di nuove centralità, evitando l'eccessiva appesantimento dovuto alle grandi strutture commerciali e produttive e facilitando invece lo sviluppo di strutture ad elevata qualità e di veri e propri poli d'eccellenza per il tempo libero e per i servizi al turismo.

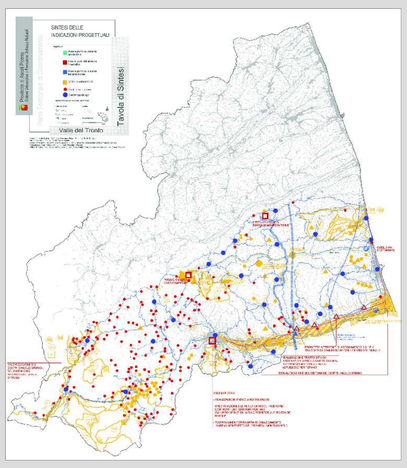






PTC

OBIETTIVI STRATEGICI	FASCIA COSTIERA AZIONI	STRUMENTI E PROGETTI (esempi)
Tutela e valorizzazione delle residue risorse ambientali e culturali	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	Risorse ambientali e risorse culturali: 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)
Ottimizzazione e riqualificazione dei settori produttivo, turistico-alberghiero e dei servizi	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 la zona a mare e la città 4. Potenziare la qualità delle/verso 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 la zona a mare e la città	Turismo e servizi: 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 ...)
Razionalizzazione delle strutture insediative e della dotazione infrastrutturale	1. Contenere l'attuale densità delle zone a mare più sature 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	Struttura insediativa e mobilità: 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



San Benedetto: i Comuni contermini

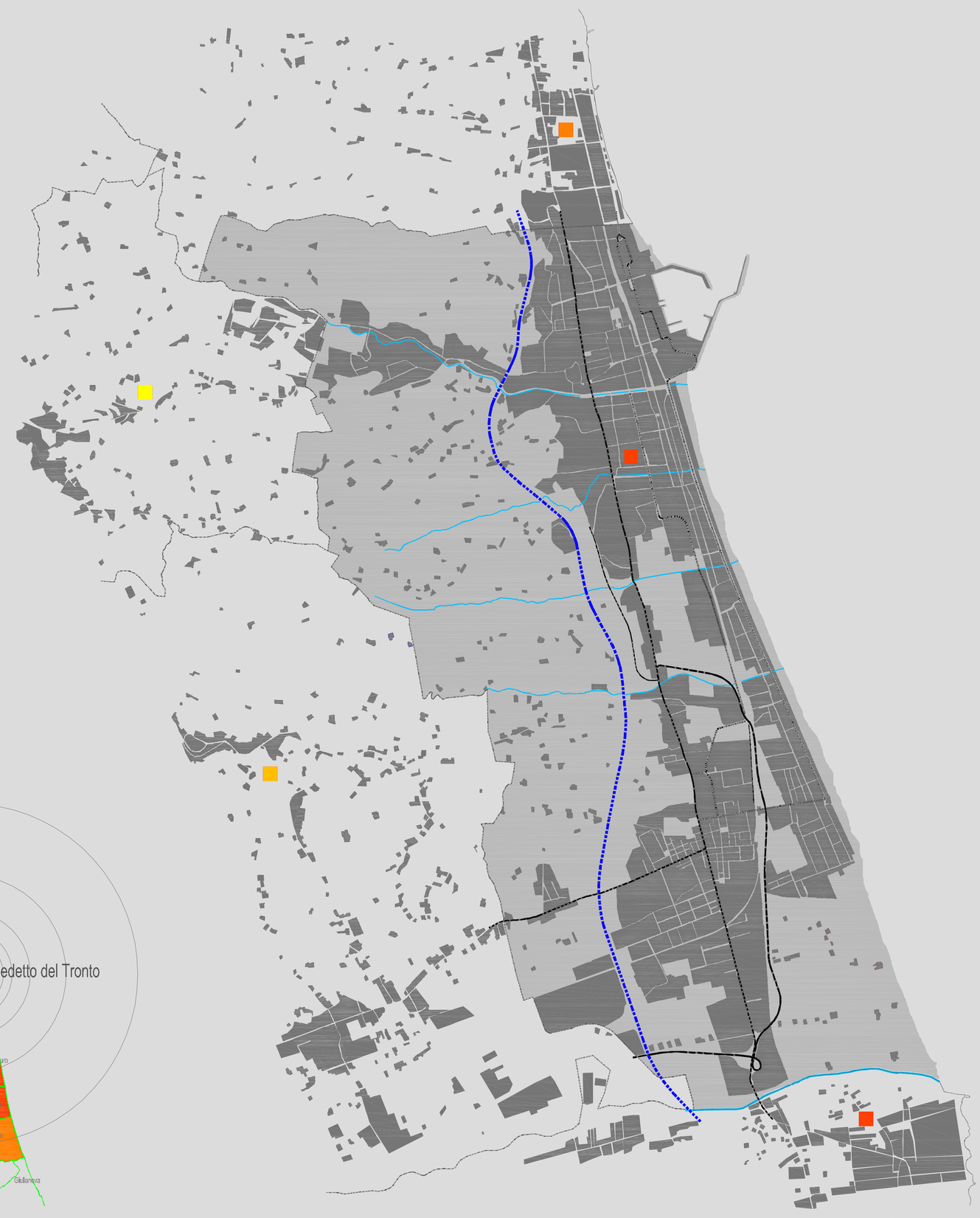
Naturale ruolo intercomunale della città perchè punto di svolta territoriale e per la tradizione marinara di apertura interculturale e di servizi: il ruolo di cerniera territoriale crescerà sia affrontando i problemi propri della città, sia lavorando a sistema con i Comuni vicini (anche extra-regionali) fornendo servizi innovativi e opportunità. Con l'accentuarsi della ricerca di situazioni di vivibilità e qualità da parte dei cittadini cresce anche la necessità di ricreare nuove e qualificate centralità urbane che si determinano conoscendo, monitorando e dirigendo il proprio territorio, individuandone e valorizzandone le potenzialità e superandone e risolvendone i rischi e le difficoltà.
Possibili vuovi livelli di interazione intercomunali: bretella a Nord e ad Ovest città e circovallazione a Sud, progetto su Ragnola e viabilità casello autostradale e riconnessione viabilistica e ciclabile con Monteprandone, ponte pedonale e ciclabile con Martinsicuro, campo da golf a Ripatransone, vasche di laminazione sul torrente Albula ad Acquaviva, utilizzo intercomunale del depuratore, pista ciclabile con Grottammare, accordi con Ascoli per utilizzo territorio Sentina ...

	Comune	Abitanti	Densità/kmq	Abitazioni
	San Benedetto del Tronto	45054	1780,1	22911
	Comuni contermini:			
	Grottammare	14278	808,5	6998
	Acquaviva Picena	3409	163,1	1465
	Monteprandone	10354	392,5	3749
	Martinsicuro	13428	937,7	11364

Dati Istat 2001

SISTEMA INSEDIATIVO

Ambito comunale
Comuni contermini



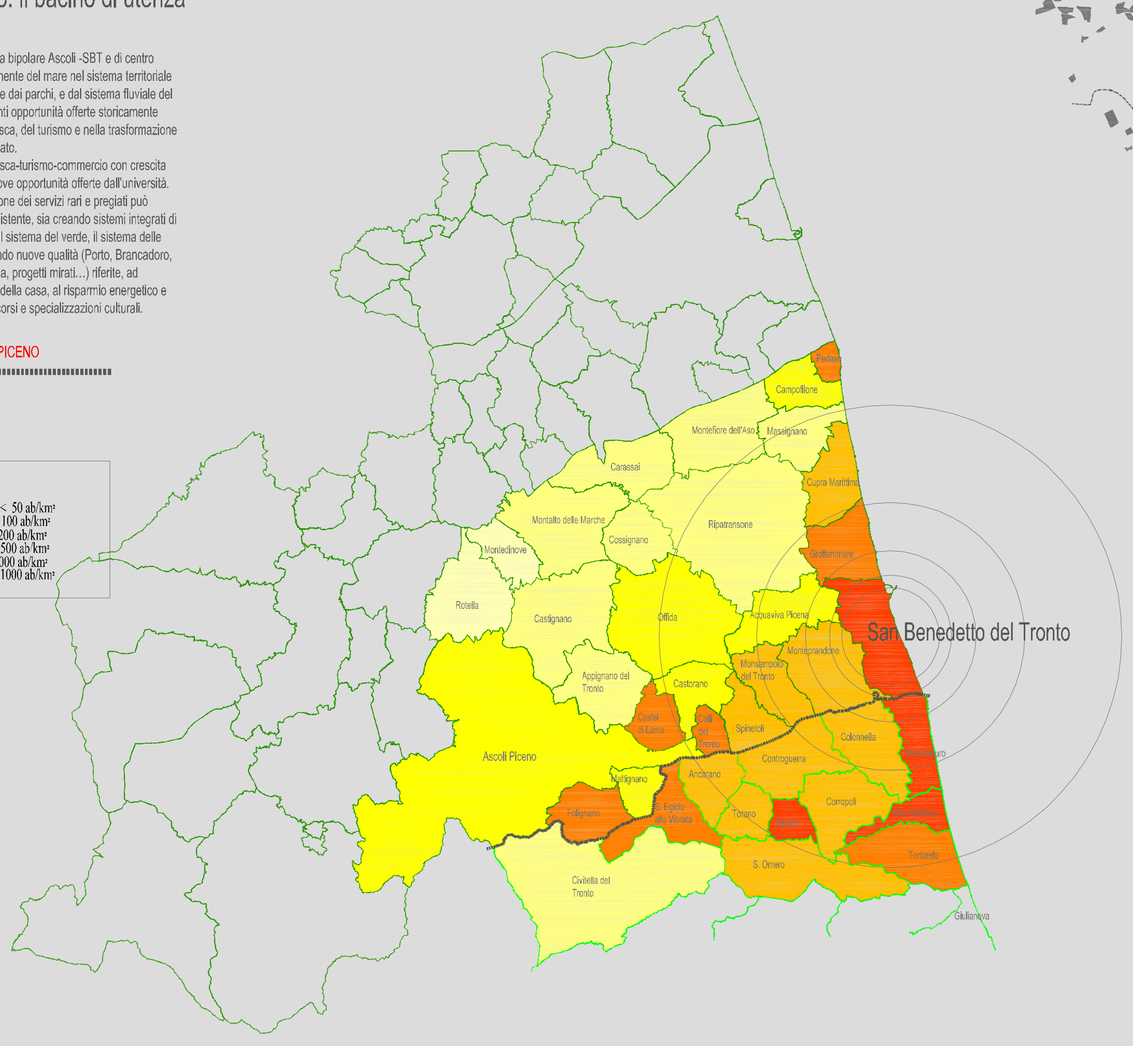
San Benedetto: il bacino di utenza

Funzione di testata del sistema bipolare Ascoli -SBT e di centro servizi per il territorio. Componente del mare nel sistema territoriale mare-monti (opportunità offerte dai parchi, e dal sistema fluviale del Tronto). Presenza di importanti opportunità offerte storicamente soprattutto nei settori della pesca, del turismo e nella trasformazione dei prodotti agricoli e del pescato.
Legame storico agricoltura-pesca-turismo-commercio con crescita imprenditoriale dal basso. Nuove opportunità offerte dall'università. 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 del verde, il sistema delle piste ciclabili…) sia introducendo nuove qualità (Porto, Brancadoro, Sentina, il sistema mare-collina, progetti mirati…) riferite, ad esempio, al problema sociale della casa, al risparmio energetico e messa in sicurezza, e nuovi corsi e specializzazioni culturali.

PROVINCIA DI ASCOLI PICENO
PROVINCIA DI TERAMO

Densità di popolazione

Densità
< 50 ab/km²
50 - 100 ab/km²
100 - 200 ab/km²
200 - 500 ab/km²
500 - 1000 ab/km²
> 1000 ab/km²



SETTORE ASSETTO DEL TERRITORIO - Ufficio Pianificazione: Germano Polidori, Marco Cicchi, Giovanni Ciarrocchi, Massimo Forlini, Gionni Tiburtini - CONSULENTE: Luigina Zazio

Luglio 2007

1 La città nel territorio: relazioni e potenzialità