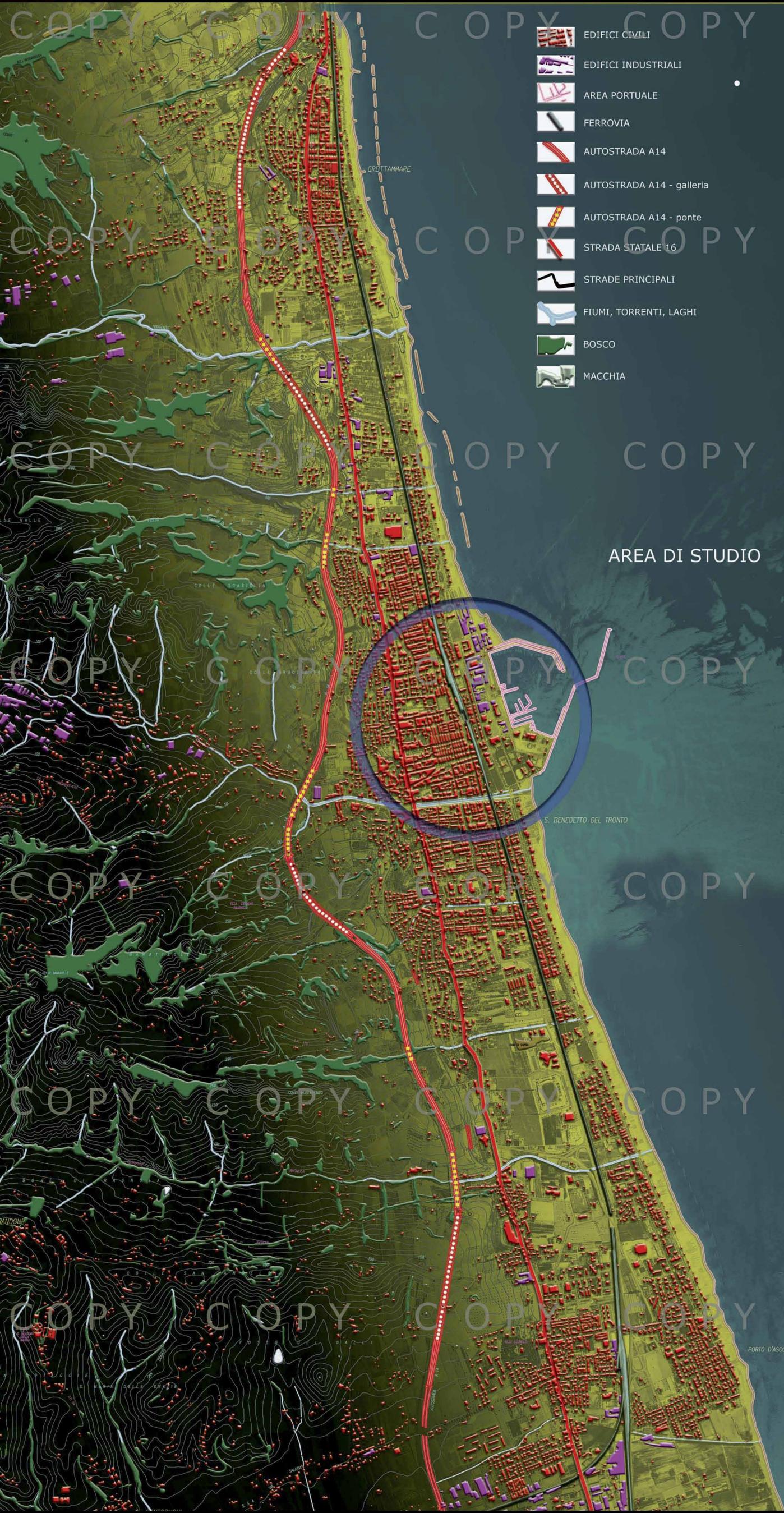
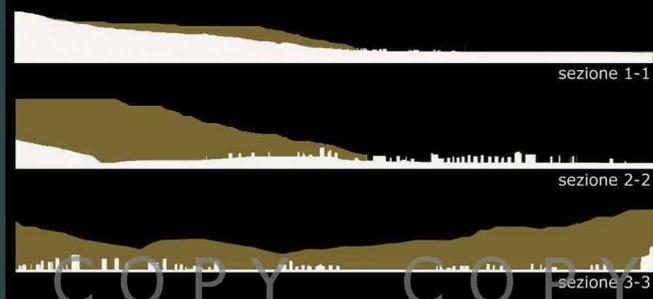


# INTEGRAZIONE FUNZIONALE E RICUCITURA URBANA A SAN BENEDETTO DEL TRONTO

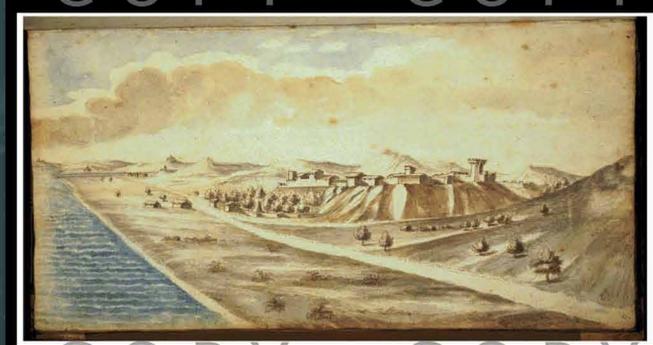


-  EDIFICI CIVILI
-  EDIFICI INDUSTRIALI
-  AREA PORTUALE
-  FERROVIA
-  AUTOSTRADA A14
-  AUTOSTRADA A14 - galleria
-  AUTOSTRADA A14 - ponte
-  STRADA STATALE 16
-  STRADE PRINCIPALI
-  FIUMI, TORRENTI, LAGHI
-  BOSCO
-  MACCHIA

Il comune di San Benedetto del Tronto è situato a sud delle Marche, nella provincia di Ascoli Piceno. Si sviluppa lungo la fascia del Mar Adriatico e confina a nord con il comune di Grottammare, ad ovest con il comune di Monteparone, a sud con il comune di Martinsicuro. A nord si trova il centro storico in corrispondenza dell'area portuale ed a sud la frazione di Porto di Ascoli. I principali corridoi infrastrutturali quali la linea ferroviaria, la Strada Statale Adriatica 16 e l'Autostrada A14, segnano da nord a sud il territorio, tagliando trasversalmente la tipica configurazione "a pettine" dei vari corsi d'acqua (torrenti e canali), alcuni dei quali sfociano nell'Adriatico, come il torrente Albulu che delimita a sud l'area portuale. La Strada Statale 16 determina la linea di limite dell'area pianeggiante ad est che, con un andamento orografico verso ovest, nell'entroterra, trova i colli del Tronto con un dislivello massimo di circa 260 metri. Forte è la concentrazione di industrie conserviere, della trasformazione dei prodotti ittici ed agroalimentari, localizzate per lo più a ridosso dello sviccolo con la A14 e nella zona portuale. È in attuazione il potenziamento dell'attività ricettiva del porto che sta mutando la sua vocazione da una precedente attività di pesca ad una attività sportiva, con conseguente ulteriore sviluppo della già florida industria del turismo, quasi esclusivamente concentrato nel periodo estivo. Anche demograficamente si registra una sostanziale crescita, quasi alla soglia dei 50.000 abitanti.



AREA DI STUDIO



COMUNE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO: CARATTERISTICHE DEMOGRAFICHE

Superficie Territoriale: 25,490 kmq      Abitanti (dic.2006) : 47.023      Densità: 1.833,26 (dato 2006)

anno	1861	1871	1881	1891	1901	1911	1921	1931	1936	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2006	2011
Popolazione residente	5.510	7.077	7.710	10.124	11.578	14.402	17.189	17.461	23.250	31.274	42.051	44.797	42.799	43.550	47.023	48.229	

et  media: 43,87 (dato 2005)  
 n  famiglie: 18.538 (dato 2006)  
 n  medio nucleo fam.: 2,5 (dato 2006)

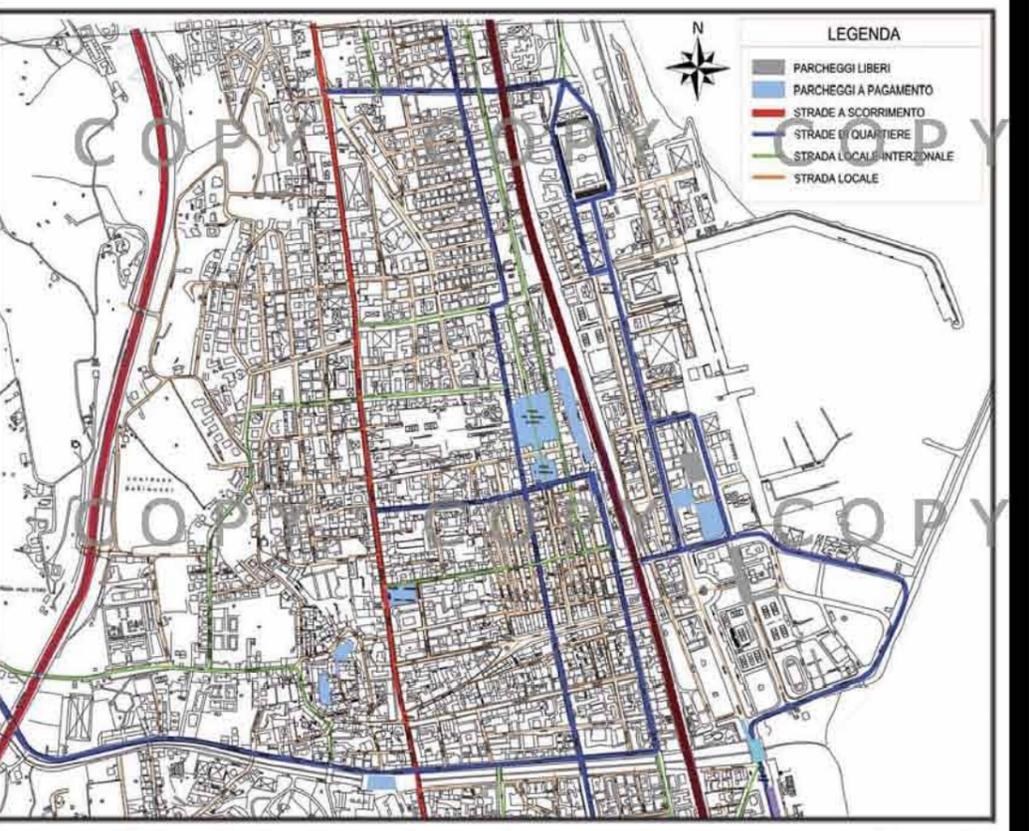
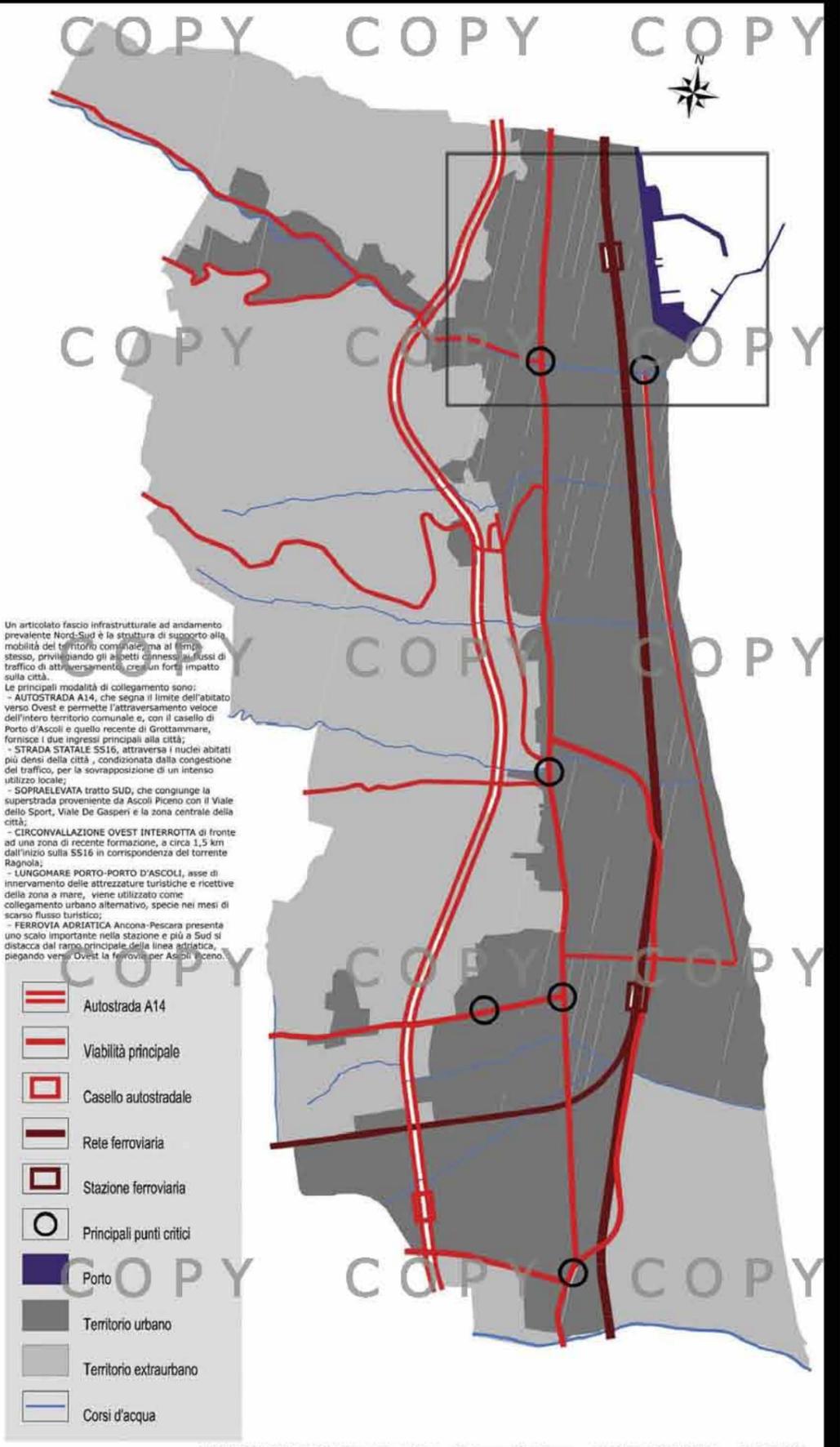
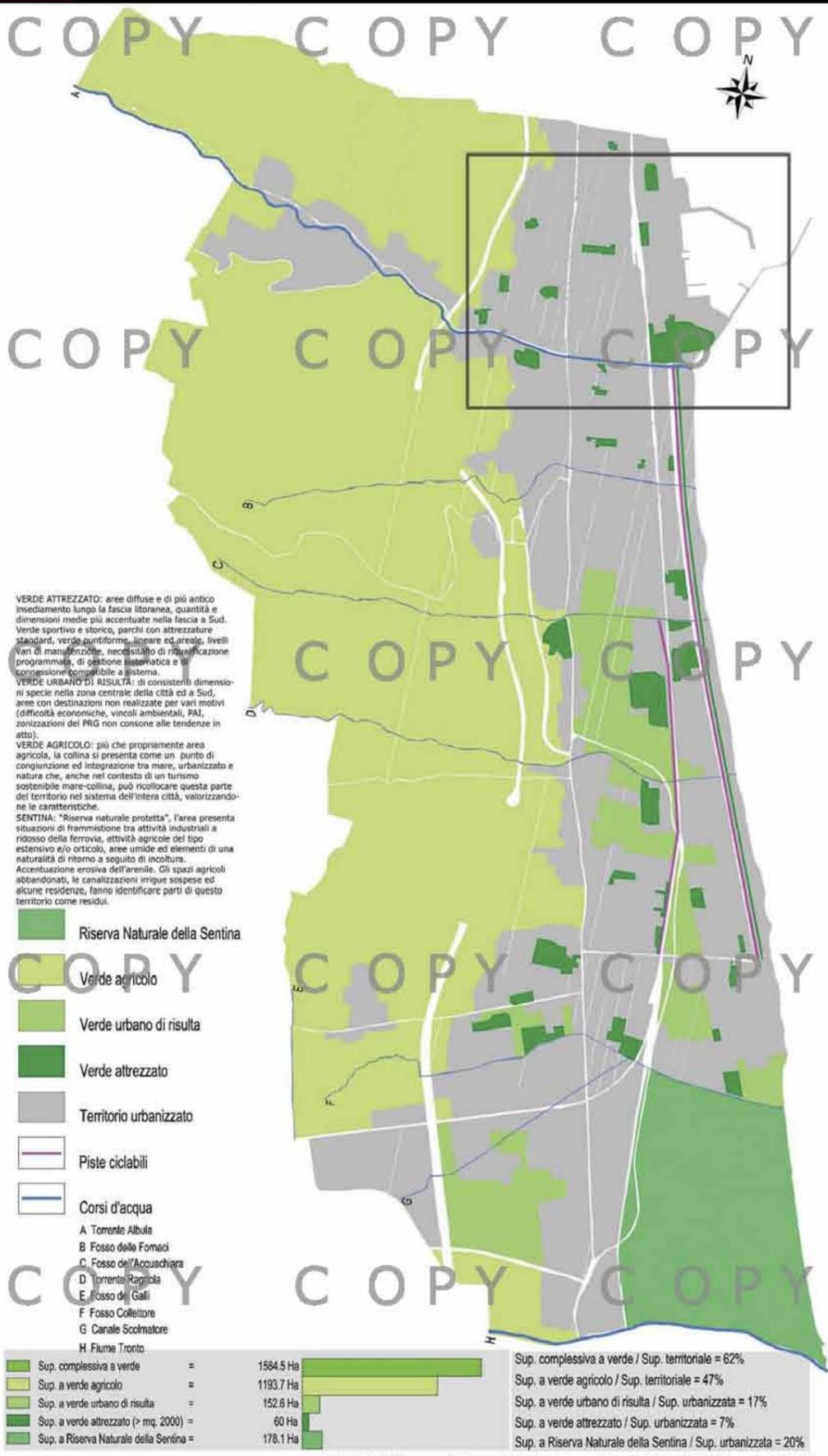
SUDDIVISIONE DEI RESIDENTI PER FASCIA D'ETA' (2005):

Fascia d'et�	0-15	15-65	> 65
popolazione residente	5.918	30.116	10.683

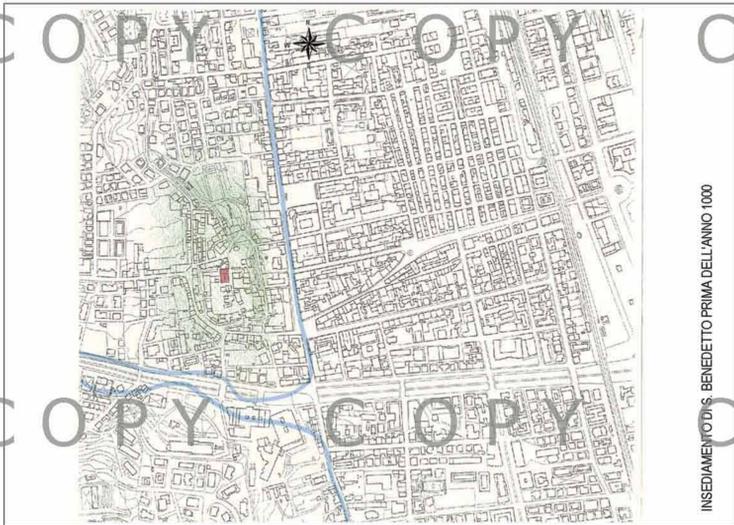
Sup. territoriale = 2549 Ha  
 Sup. urbanizzata = 886 Ha  
 Sup. non urbanizzata = 1663 Ha  
 Residenti al 31/12/2006 = 47.023  
 Densit  territoriale = 18,45 ab/Ha  
 Densit  urbana = 52 ab/Ha  
 Densit  extraurbana = 0,60 ab/Ha

23%      64%      13%

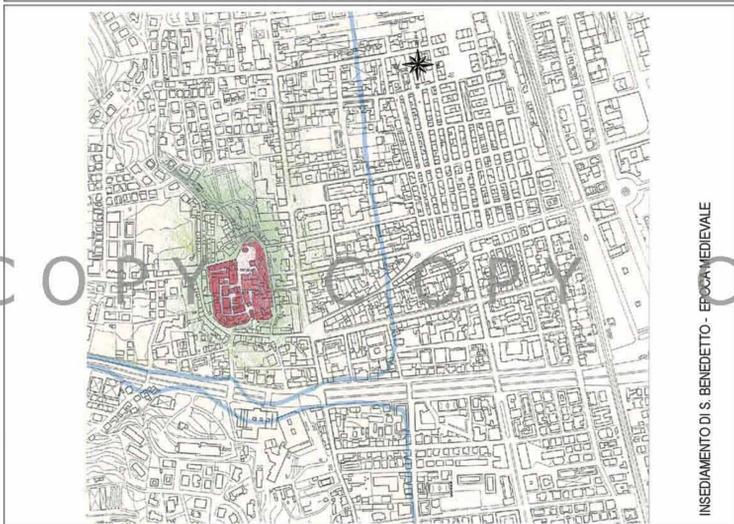
# INTEGRAZIONE FUNZIONALE E RICUCITURA URBANA A SAN BENEDETTO DEL TRONTO



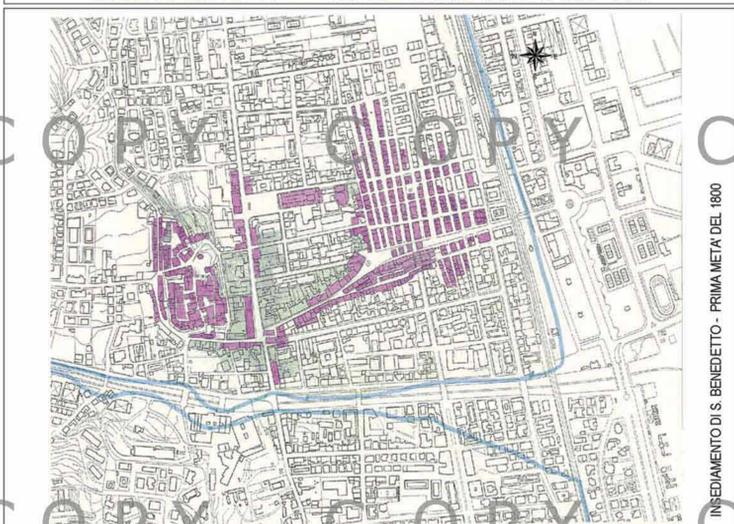
# INTEGRAZIONE FUNZIONALE E RICUCITURA URBANA A SAN BENEDETTO DEL TRONTO



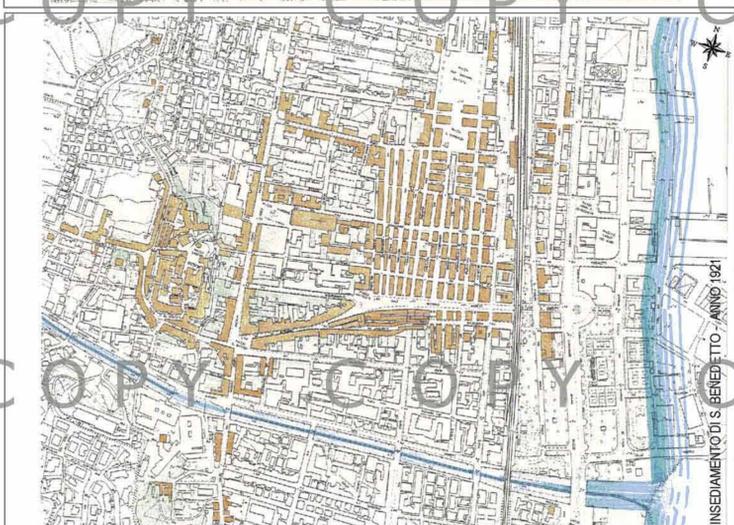
INSEDIAMENTO DI S. BENEDETTO PRIMA DELL'ANNO 1000



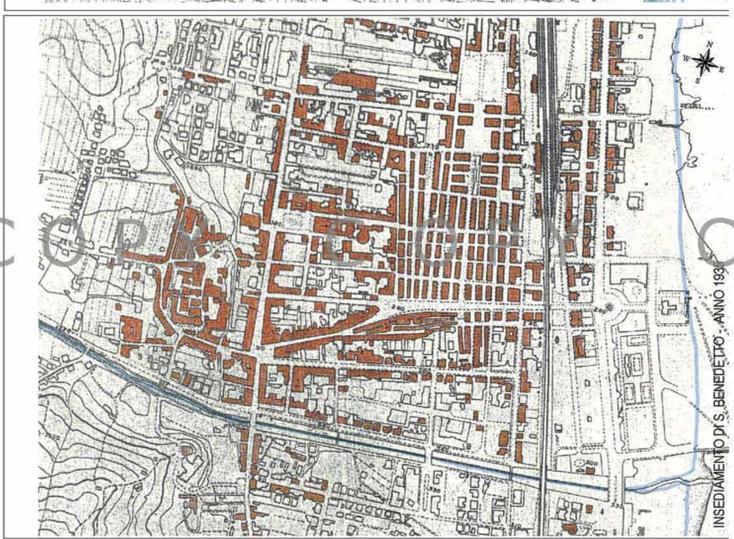
INSEDIAMENTO DI S. BENEDETTO - EPOCA MEDIEVALE



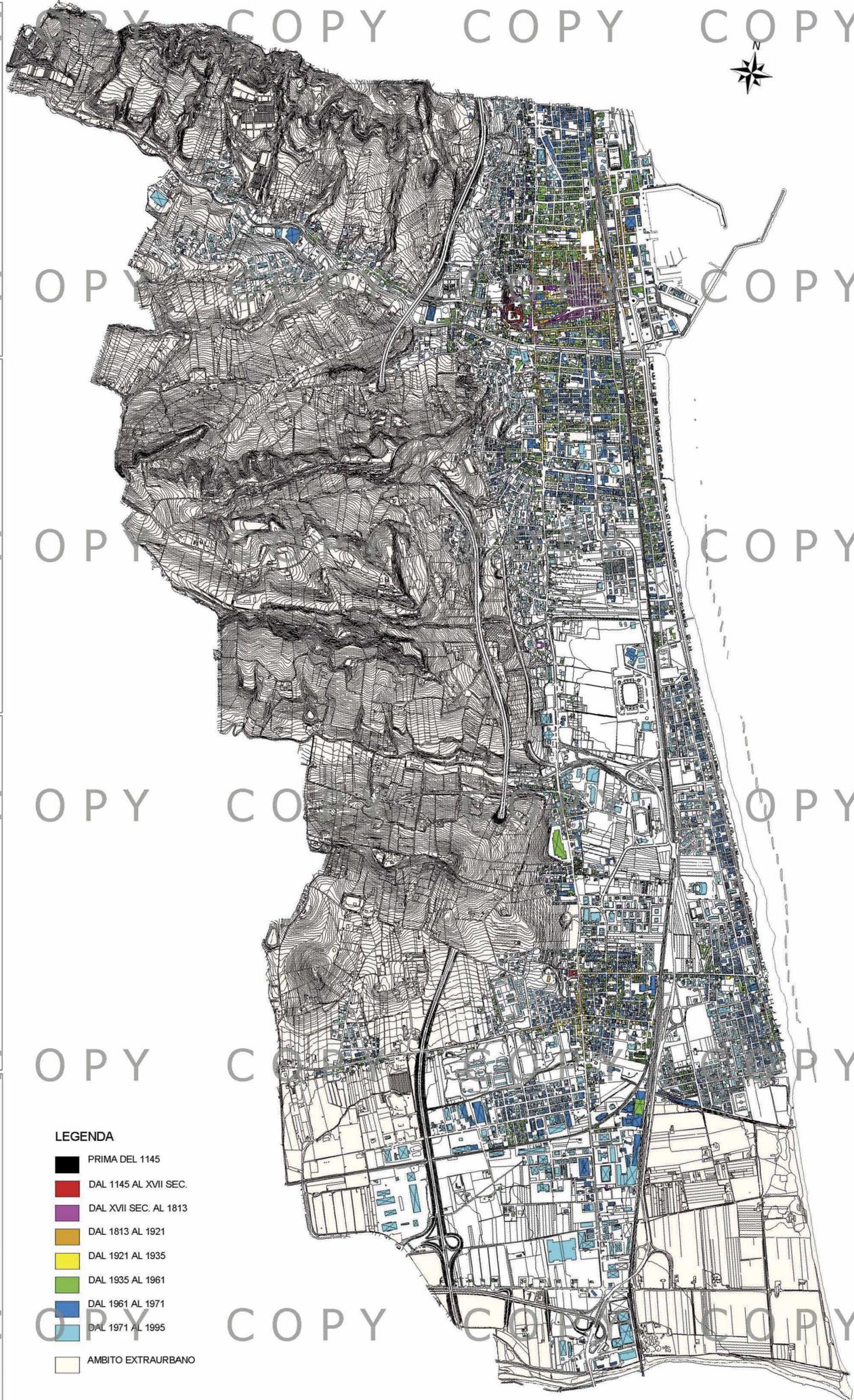
INSEDIAMENTO DI S. BENEDETTO - PRIMA META' DEL 1800



INSEDIAMENTO DI S. BENEDETTO - ANNO 1921



INSEDIAMENTO DI S. BENEDETTO - ANNO 1935



- LEGENDA**
- PRIMA DEL 1145
  - DAL 1145 AL XVII SEC.
  - DAL XVII SEC. AL 1813
  - DAL 1813 AL 1921
  - DAL 1921 AL 1935
  - DAL 1935 AL 1961
  - DAL 1961 AL 1971
  - DAL 1971 AL 1995
  - AMBITO EXTRAURBANO

FASI STORICHE DELL'ACCRESIMENTO URBANO

- SCALA 1:10.000

## INDAGINE STORICA

Le origini della città di San Benedetto possono datarsi attorno all'anno 1000, quando viene costruita la chiesa battesimale dedicata al martire Benedetto, e viene realizzato l'asse di sviluppo della città di impianto castrense. La prima struttura difensiva risale al 1486, con un borgo interno di circa duecento abitanti, chiuso nella cinta muraria fino al 1615, quando viene eretta la chiesa della Madonna della spiaggia. Nel 1700 si verifica un forte incremento demografico per via delle sempre più numerose attività agricole e commerciali: contestualmente si sviluppano i primi agglomerati al di fuori delle mura, con la nascita delle contrade, odierni quartieri. Sempre nello stesso periodo si effettua la bonifica della zona della marina. Il sistema dei tessuti edilizi della città è costituito non tanto da quartieri omogenei quanto da edifici singoli e da alcuni ambiti spiccatamente riconoscibili come aggregazioni del tessuto urbano storico: il "Paese Alto", il "Borgo Marinaro" di espansione otto-novecentesca, l'aggregazione lineare del litorale, l'incasso urbano di Porto d'Ascoli. I manufatti più antichi si posizionano seguendo la cinta muraria di difesa: il Mastio della Rocca e la Pieve di San Benedetto, la Torre Gueffa e la Caserma Pontificia a Porto d'Ascoli. Con la fine del Settecento borghi ed edilizia si attestano lungo le direttrici storiche, determinando una vera continuità urbana, con una disposizione a schiera dei lotti allineati a Nord-Sud. L'edilizia di fine Ottocento e di inizio Novecento completa l'impianto ortogonale precedente con l'edificazione su percorsi secondari (Via Roma) e con le prime palazzine e gli edifici industriali ad Est della linea ferroviaria. Nel periodo in questione cambia il modo di vivere la città ed essa si trasforma: il miglioramento delle condizioni economiche favorisce l'espansione urbana fino alla pianura costiera con vari palazzi e, sul litorale, a Sud del torrente Albulà, il tessuto urbano si aggrega linearmente in villini e palazzine poste lungo viali che costituiscono la spina ordinatrice e su più lati paralleli alla spiaggia. All'incremento dell'attività di pesca, che porta la città ad avere la principale flotta del Mediterraneo, corrisponde un notevole sviluppo del turismo.

SCHEMI PLANIMETRICI DEL PROCESSO DI FORMAZIONE DELLA CITTA' E FASI STORICHE ACCRESIMENTO URBANO

- Piano Attuativo di Riqualificazione e Salvaguardia del patrimonio edilizio urbano

# INTEGRAZIONE FUNZIONALE E RICUCITURA URBANA A SAN BENEDETTO DEL TRONTO

### SISTEMA RESIDENZIALE

- TESSUTO RESIDENZIALE
- TESSUTO MISTO (residenza, commerciale)
- EDIFICIO PUBBLICO
- ISTRUZIONE
- LUOGHI DI CULTO
- AREE DISMESSE

### SISTEMA PORTUALE

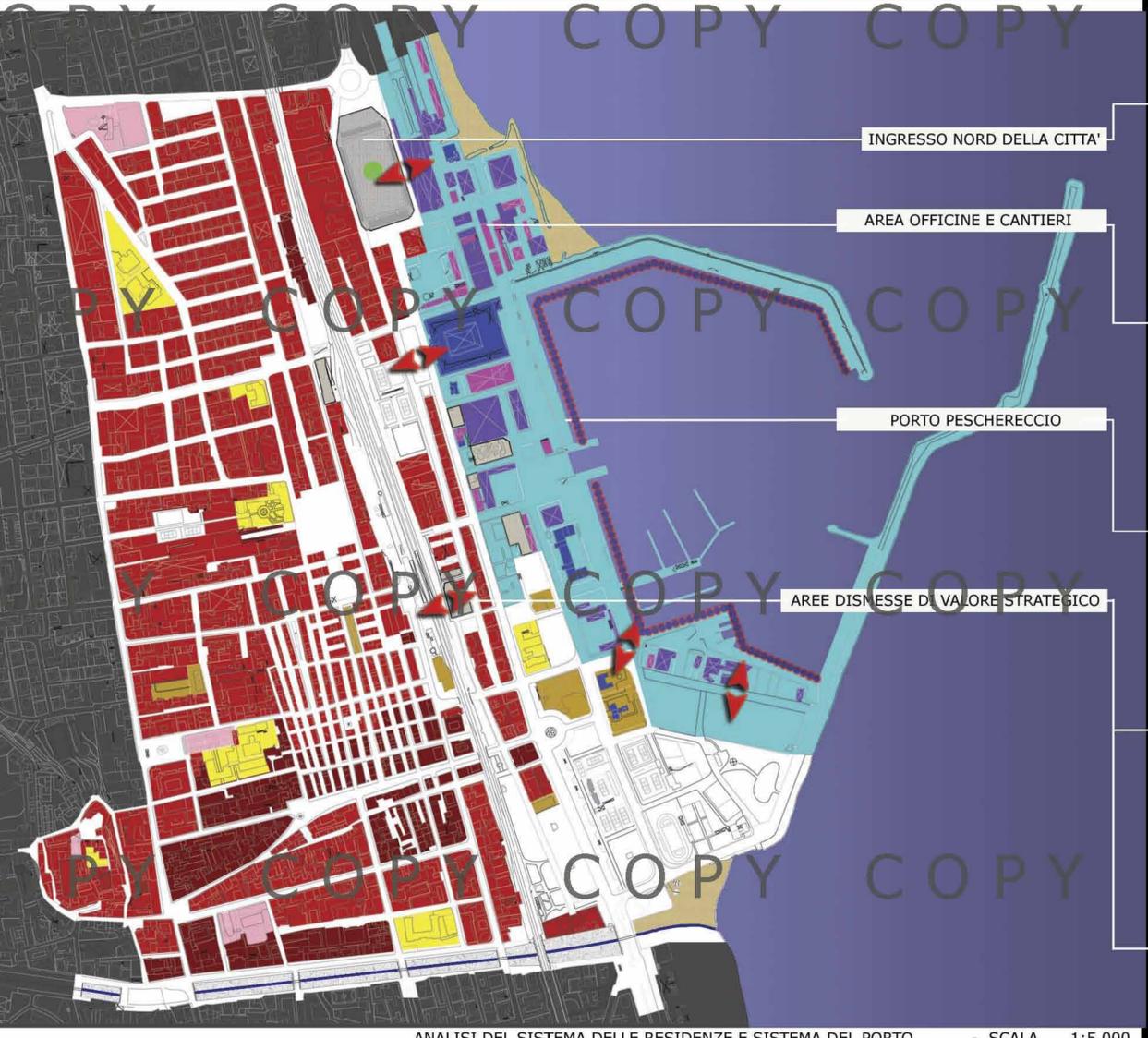
- AREA PORTUALE
- ATTIVITA' COMMERCIALI
- ATTIVITA' PRODUTTIVE
- SERVIZI
- SABBIA

### SISTEMA RESIDENZIALE

Strengths (punti di forza)	Weaknesses (debolezze)
<ul style="list-style-type: none"> <li>forte tradizione marinara</li> <li>centro turistico storico</li> <li>vicinanza infrastrutture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>spopolamento invernale</li> <li>periferizzazione centro storico e zone PEEP</li> <li>città per parti (mancata saldatura tra parti di città)</li> </ul>
Opportunities (opportunità)	Threats (minacce)
<ul style="list-style-type: none"> <li>riqualificazione edilizia e delle strutture ricettive</li> <li>ripopolamento invernale</li> <li>manutenzione urbana</li> <li>nuove centralità sociali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>costi elevati acquisto casa</li> <li>perdita ruolo parti storiche</li> <li>crisi settore immobiliare</li> <li>crisi turismo (conflittualità tra turisti e residenti)</li> </ul>

### SISTEMA PORTUALE

Strengths (punti di forza)	Weaknesses (debolezze)
<ul style="list-style-type: none"> <li>economia</li> <li>commercio</li> <li>turismo</li> <li>aree dismesse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>isolamento dalle grandi vie (autostrada, ferrovia)</li> <li>mancanza di waterfront</li> <li>distribuzione caotica delle varie attività portuali</li> </ul>
Opportunities (opportunità)	Threats (minacce)
<ul style="list-style-type: none"> <li>partnership con Croazia</li> <li>integrazione porto-città</li> <li>sviluppo attività (pesca e turismo)</li> <li>sviluppo commerciale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>abbandono e delocalizzazione industria del freddo</li> <li>crisi settore cantieristico</li> <li>crisi turismo</li> </ul>



ANALISI DEL SISTEMA DELLE RESIDENZE E SISTEMA DEL PORTO - SCALA 1:5.000

### SISTEMA DEL VERDE

- VERDE PUBBLICO ATTREZZATO
- VERDE PER ATTIVITA' SPORTIVE
- FILARE DI ALBERI
- TORRENTE ALBULA

### SISTEMA DELLA MOBILITA'

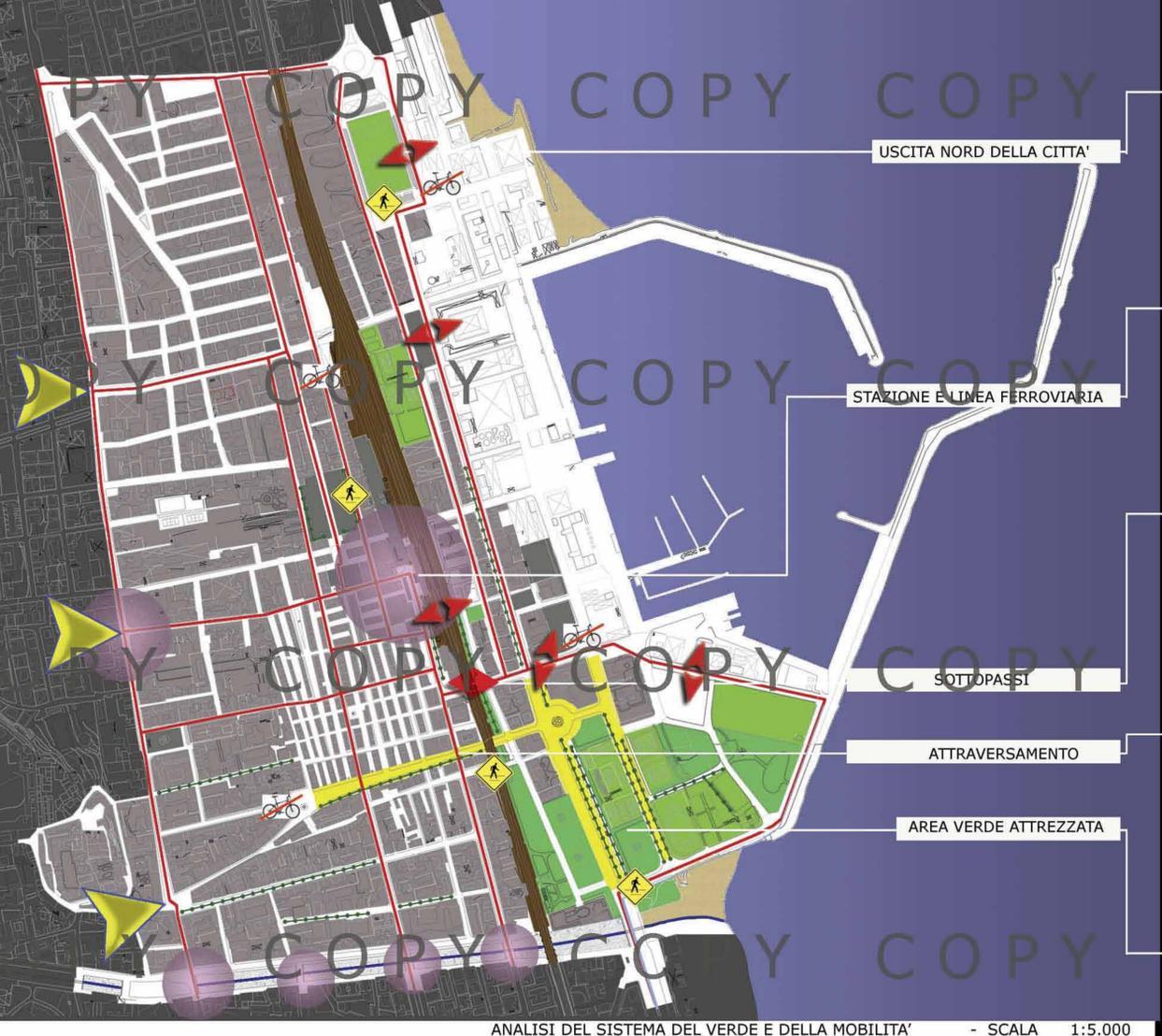
- PARCHEGGI
- AREA PEDONALE E ZTL
- STAZIONE FERROVIARIA
- LINEA FERROVIARIA
- PRINCIPALI ARTERIE DI SCORRIMENTO
- PISTE CICLABILI IN CORSA PROPRIA
- ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

### SISTEMA DEL VERDE

Strengths (punti di forza)	Weaknesses (debolezze)
<ul style="list-style-type: none"> <li>verde attrezzato</li> <li>verde sportivo</li> <li>viali alberati monumentali</li> <li>coni ottici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>stadio Ballarin discontinuità</li> <li>torrente Albula</li> <li>isolamento porto-città</li> </ul>
Opportunities (opportunità)	Threats (minacce)
<ul style="list-style-type: none"> <li>riqualificazione aree verdi degradate</li> <li>favore bioarchitettura</li> <li>gestione del verde da parte dei quartieri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>interventi disorganici</li> <li>perdita spazi socializzazione e di identità</li> <li>aree verdi isolate e senza continuità</li> </ul>

### SISTEMA DELLA MOBILITA'

Strengths (punti di forza)	Weaknesses (debolezze)
<ul style="list-style-type: none"> <li>forte concentrazione di servizi</li> <li>aree pedonali riservate</li> <li>presenza di piazze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>inquinamento dell'aria e acustico</li> <li>congestione traffico</li> <li>scarsi attraversamenti della linea ferroviaria</li> </ul>
Opportunities (opportunità)	Threats (minacce)
<ul style="list-style-type: none"> <li>soluzione punti di incontro</li> <li>nuovi spazi di socializzazione</li> <li>itinerari storici pedonali</li> <li>car &amp; bike sharing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>aumento livelli inquinamento</li> <li>perdita settore turistico</li> <li>lontanamento dal centro delle attività commerciali</li> <li>pericolosità traffico</li> </ul>



ANALISI DEL SISTEMA DEL VERDE E DELLA MOBILITA' - SCALA 1:5.000



## CRITICITA'

- 1 FERROVIA:**  
 Forte interferenza tra città e porto: vera e propria barriera funzionale ed ambientale con limitati e complessi corridoi trasversali, crea un "vero muro nella città" per la sua significativa quota.
- 2 CONGESTIONI FUNZIONALI:**  
 La caotica distribuzione e la mancanza di pianificazione delle strutture legate all'attività del porto provocano delle congestioni, rendendo carente ed inadeguato il sistema di fruizione delle aree.
- 3 PUNTI NEVRALGICI TRAFFICO URBANO:**  
 Le principali direttrici della viabilità veicolare si incrociano in particolari punti che spesso si intasano con notevoli ripercussioni sul traffico locale; particolarmente problematica la questione nell'area della stazione.
- 4 AREE DISMESSE:**  
 Le due grandi aree situate nella parte centrale del fronte del porto ed a ridosso della linea ferroviaria si trovano in uno stato di abbandono e degrado, con conseguente grave deturpazione del paesaggio.
- 5 ATTRAVERSAMENTI PERICOLOSI:**  
 In numerosi tratti le passeggiate pedonali vengono bruscamente interrotte da attraversamenti carrabili, rendendo le isole pedonali alquanto pericolose: caso limite la passeggiata del vecchio corso.
- 6 EX STADIO COMUNALE "BALLARIN":**  
 Attualmente rappresenta una barriera all'ingresso nord della città. Anche la sua mole limita gli scorci del paesaggio a monte e il suo degrado è una immagine sconcertante per chi transita nella zona.
- 7 SOTTOPASSI:**  
 Di vitale importanza per la mobilità ed i collegamenti funzionali, risultano però carenti nella quantità e nelle dimensioni: talvolta bassi e stretti o comunque ripidi e scarsamente frequenti.
- 8 DISCONTINUITA' CICLOPEDONALE:**  
 L'improvviso arrestarsi dell'area verde a ridosso dell'Albula coincide con l'interruzione del percorso ciclopedonale, caratteristico del lungomare sud, e obbliga all'attraversamento delle carreggiate.

## POTENZIALITA'

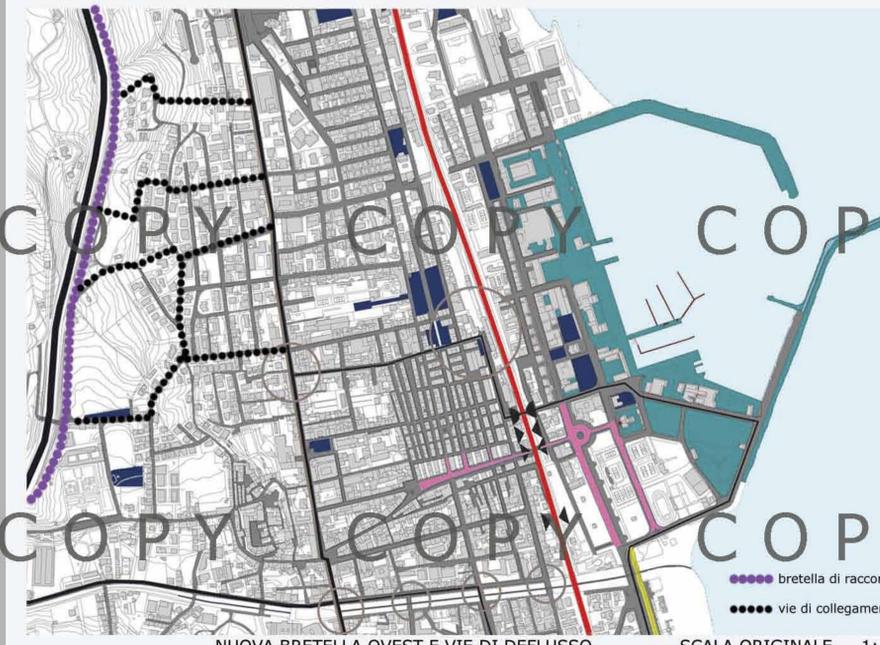
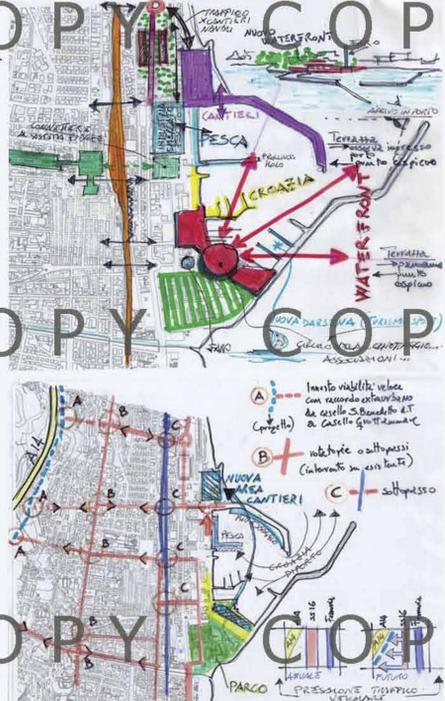
- 1 EX STADIO COMUNALE "BALLARIN":**  
 La notevole opportunità di riqualificazione per l'intero tessuto urbano rende l'area di importanza primaria, con diverse ipotesi di riutilizzo, dalla residenza ad area a verde attrezzato e funzioni miste.
- 2 AREE DISMESSE:**  
 La posizione strategica e le diverse ipotesi di riutilizzo, e capacità di creare un via vai per alcuni interventi con i Piani Integrati.
- 3 COMPENETRAZIONI FUNZIONALI:**  
 L'opportunità da cogliere è rappresentata dall'interscambio di attività del porto e dell'indotto che, adeguatamente regolate e strutturate possono consentire un migliore "allaccio" del porto alla città.
- 4 STAZIONE FERROVIARIA:**  
 L'organizzazione del sistema della mobilità prevista dal PTU la colloca ad un posto bdi rilievo nell'ambito di uno scambio intermodale che ne consentirebbe un incremento di utenti serviti da idonee infrastrutture.
- 5 SEDE FERROVIARIA:**  
 La presenza di un salto di quota significativo di circa 2.50 ml tra la sede ferroviaria e le strade adiacenti suggerisce in molti tratti la possibilità di effettuare dei nuovi sottopassi o aree destinate a sosta.
- 6 PORTO PESCHERECCIO-WATERFRONT:**  
 La tradizione ed il forte legame con la città ne fanno un vero monumento: pescherecci e cantieri navali attendono un significativo ammodernamento infrastrutturale per il rilancio dell'economia.
- 7 CONI OTTICI:**  
 La tessitura "a pettine", tipica e caratteristica delle coste adriatiche, viene sistematicamente tranciata dai percorsi longitudinali: molte sono le opportunità di riaprire percorsi e visuali verso le colline.
- 8 BANDIERA BLU:**  
 Un ottimo biglietto da visita, a valenza europea che, nell'ottica di un miglioramento dei servizi offerti dalla darsena turistica ed agli impianti ricettivi, rappresenta l'ennesima opportunità da cogliere.

# INTEGRAZIONE FUNZIONALE E RICUCITURA URBANA A SAN BENEDETTO DEL TRONTO

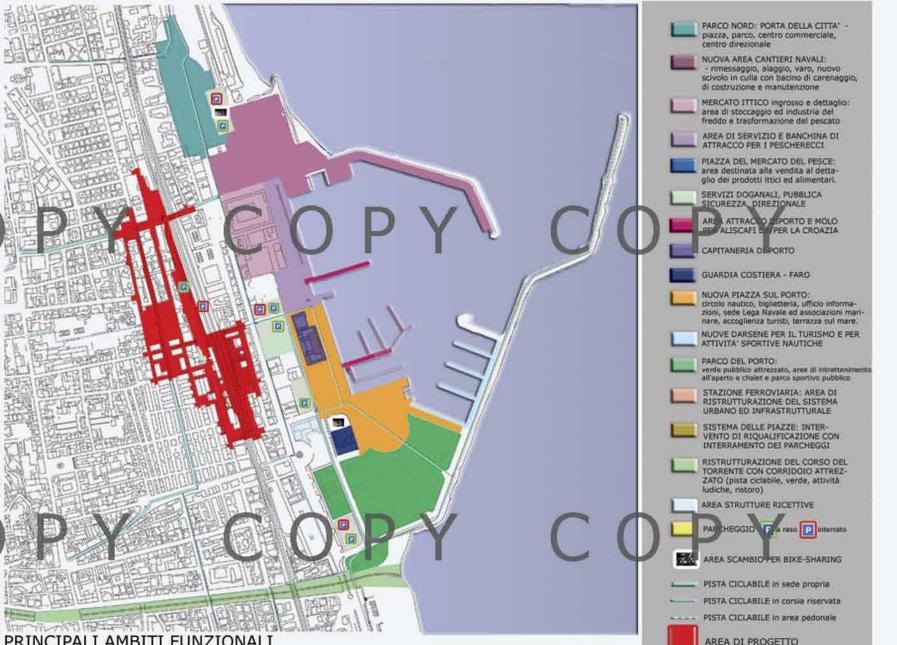
## PIANO STRATEGICO

La valutazione degli elementi di criticità e di potenzialità ha condotto all'inquadramento dei diversi interventi che, seppure organici e comprendenti diverse tipologie di studio, hanno richiesto la suddivisione in principali ambiti per favorirne la lettura.

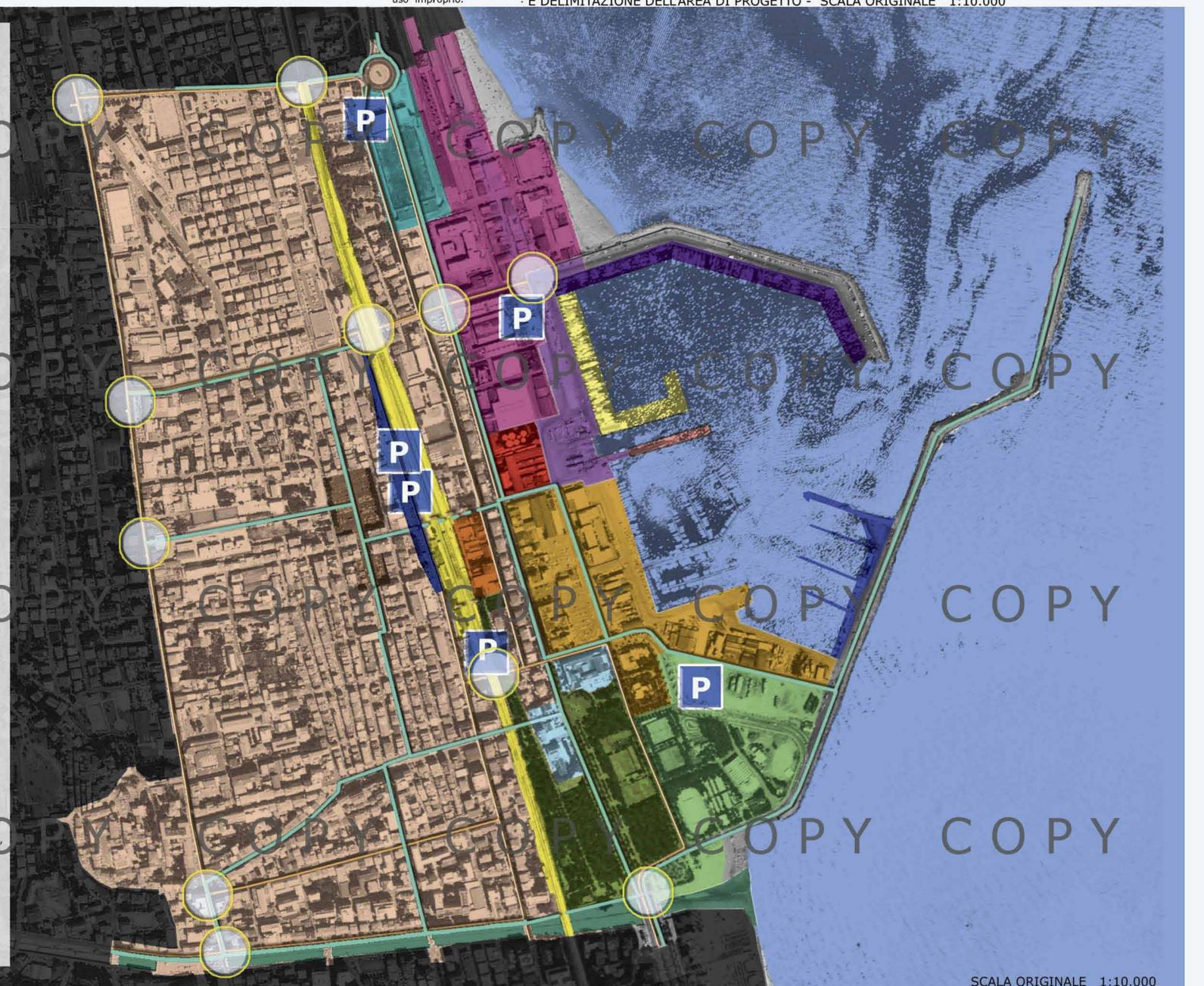
- **AMBITO INFRASTRUTTURALE**
  - miglioramento della viabilità nella zona stazione e dell'area portuale;
  - alleggerimento della pressione del traffico locale nell'area stazione ferroviaria;
  - collegamento con la sopraelevata dal casello di San Benedetto al casello di Grottammare;
  - potenziamento e completamento di vie veloci per consentire il deflusso dal centro verso la nuova bretella;
  - agevolazione dei passaggi pedonali e ciclabili in corrispondenza della linea ferroviaria;
  - ristrutturazione del sistema dei parcheggi;
  - piste ciclopedonali di collegamento tra il lungomare sud e Grottammare;
  - ristrutturazione del sistema piazze;
  - aree di scambio per il car-sharing e per il bike-sharing.
- **AMBITO RESIDENZIALE**
  - politica degli affitti da riprogrammare a favore delle residenze per studenti nel periodo invernale;
  - implementazione dei corsi di laurea;
  - interventi di recupero finalizzati al risparmio energetico con incentivazioni;
  - interventi di mitigazione della fascia urbana nelle immediate adiacenze della linea ferroviaria;
  - creazione di nuovi elementi di relazione con l'area portuale.
- **AMBITO PORTUALE**
  - realizzazione di area turistica per la ricettività;
  - incentivazione delle attività sportive nautiche;
  - riqualificazione delle aree dismesse;
  - rilocalizzazione delle aree a servizio del porto;
  - riorganizzazione dell'area di attracco per la pesca;
  - creazione di un vero fronte mare che metta in relazione il porto con l'abitato.
- **AMBITO AREE VERDI**
  - riqualificazione del torrente Albulia;
  - creazione di un parco di raccordo tra la foce del torrente ed il porto;
  - ristrutturazione dell'area sud del porto con la creazione di un parco attrezzato;
  - creazione di elementi di continuità tra il litorale delle palme interrotta dalla presenza dell'area portuale.



**AREA DI PROGETTO**  
 Tra le diverse opportunità di intervento, emerse dalla analisi finora effettuata, particolarmente interessante è quella individuata dal sistema delle piazze tutto oggi destinate a parcheggi. La notevole differenza di quota tra il livello stradale e la linea della ferrovia suggerisce lo sfruttamento di questa opportunità per realizzare dei parcheggi interrati a vantaggio delle aree pedonali, consentendo contestualmente di effettuare degli allacci tra la parte ad est e la parte ad ovest della linea ferroviaria, e sfruttando la possibilità di dare un duplice affaccio alla stazione stessa. In tal modo si ritiene di poter decongestionare l'area della stazione dal traffico ad essa destinato, effettuando anche una riqualificazione della area dismessa a ridosso di una piccola piazza alberata sul lato est. Allo stesso tempo risulta possibile aumentare gli spazi pedonali, intervenire sulle sezioni stradali per renderle ciclopedonali, oltre che carrabili proprio nel cuore di quella parte di città che storicamente era appannaggio della vita sociale e che attualmente non viene valorizzata a causa di un uso improprio.



- **AREA EX STADIO BALLARIN:** ZONA RESIDENZIALE, CENTRO COMMERCIALE, PARCHEGGI, PIAZZA, PROGETTO PORTALE DI INGRESSO NORD DELLA CITTÀ
- **AREA PORTUALE NORD:** CANTIERI NAVALI E RIMESSAGGIO
- **AREA PORTUALE OVEST:** TRASFORMAZIONE DEL PESCATO, INDUSTRIA DEL FREDDO
- **AREA DI SERVIZIO:** SUPPORTO PER I CANTIERI E PER LA PESCA
- **RIMESSAGGIO E SMISTAMENTO MERCI:** AREA DI RIMESSAGGIO E DI SERVIZIO PER IL VARO E L'ALAGGIO DELLE IMBARCAZIONI A DIRETTO CONTATTO CON LA NUOVA AREA CANTIERI
- **BANCHINA PESCHERECCI:** AMPLIAMENTO DELL'ATTUALE FRONTE, CON RIFERIMENTO AL MERCATO DEL PESCE FRONTISTANTE
- **DARSENA ALISCAFI:** PROLUNGAMENTO E RISTRUTTURAZIONE DEL TRATTO ESISTENTE PER LA LINEA ITALIA-CROAZIA
- **NUOVE DARSENE MOLO SUD:** DEDICATE AI DIPORTISTI ED AGLI AVVENIMENTI SPORTIVI (VELA, CANOTTAGGIO)
- **NUOVO WATERFRONT SUL PORTO:** AREA A PREMINENTE VOCAZIONE TURISTICA E RICETTIVA, DIRETTAMENTE COLLEGATA AL SISTEMA DEI SERVIZI PORTUALI
- **AREA SEDE FERROVIARIA E STAZIONE:** CREAZIONE DI NUOVO SISTEMA DI DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE, PEDONALE E CICLABILE
- **AREA INDUSTRIALE DISMESSA:** EDIFICI PER LA COLLETTIVITA' E NUOVA PIAZZA, DA RICONNETTERE AL SISTEMA DELLE PIAZZE ESISTENTE AD OVEST OLTRE LA LINEA FERROVIARIA
- **POLITICA DI GESTIONE RISORSE IMMOBILIARI:** CONVENZIONALMENTE SI INDICA IL TESSUTO RESIDENZIALE COMPLESSIVO (L'OBIETTIVO E' INCONTINUARE LA PRESENZA DI RESIDENTI NEL PERIODO INVERNALE, SCARSA RISPETTO ALL'ESTATE)
- **SISTEMA DELLE PIAZZE:** INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE DELLE NUOVE AREE PEDONALI, DISMISSIONE E DIVERSA DISTRIBUZIONE DEI PARCHEGGI
- **AREA DA RIQUALIFICARE:** MISTO RESIDENZE ED ATTIVITA' INDUSTRIALE DISMESSA
- **STRUTTURE RICETTIVE E PUBBLICHE:** RISTRUTTURAZIONE DELLE STRUTTURE MISTE CON RIQUALIFICAZIONE DELL'ARCHITETTURA URBANA
- **PARCO SUD - VERDE E SPORT:** AREA DA DESTINARE A VERDE ATTREZZATO, CON ATTIVITA' SPORTIVE E DI ANIMAZIONE
- **MANUTENZIONE E RISTRUTTURAZIONE VERDE:** AREA DA RIORGANIZZARE E DA STRUTTURARE CON PERCORSI DIDATTICI ED ATTIVITA' SPORTIVE
- **TORRENTE ALBULA:** INTERVENTO DI RECUPERO E RIQUALIFICAZIONE DEGLI ARGINI E DEL LETTO
- **NODO INFRASTRUTTURALE:** AREA DI RISTRUTTURAZIONE VIABILITA' VEICOLARE, PEDONALE E CICLO-PEDONALE
- **VIABILITA' DI RAPIDO DEFLUSSO DALL'AREA PORTO E DAL CENTRO VERSO LA BRETTELLA OVEST**
- **NUOVO SISTEMA CICLO-PEDONALE:** AREA PORTO, TORRENTE ALBULA, STAZIONE, AREA PARCO SUD E NORD
- **AREE DESTINATE A PARCHEGGIO**



# INTEGRAZIONE FUNZIONALE E RICUCITURA URBANA A SAN BENEDETTO DEL TRONTO



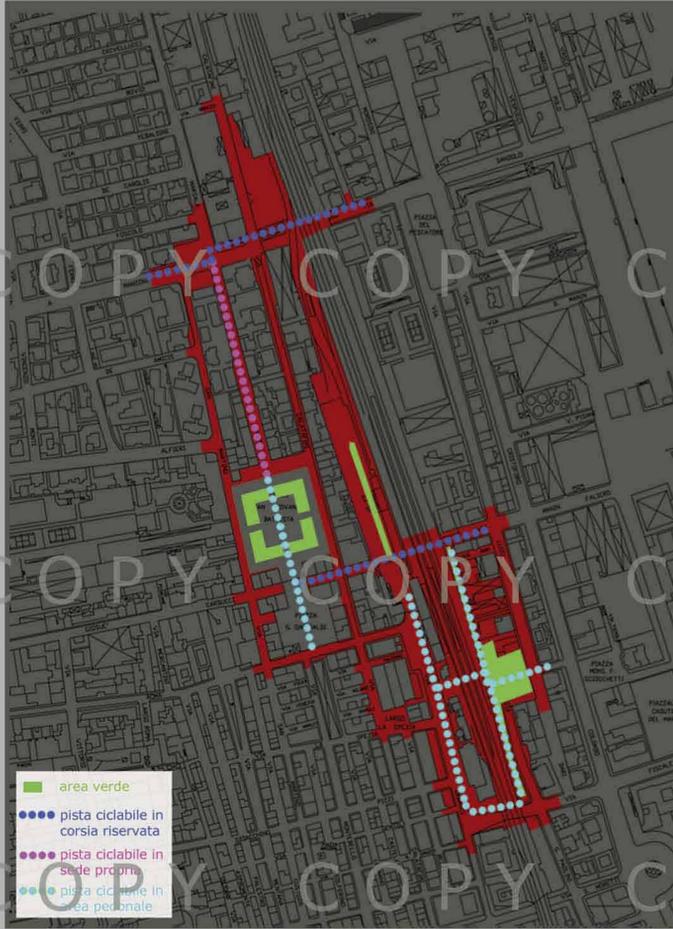
AREE PEDONALI, PARCHEGGI, AREE DISMESSE - STATO ATTUALE



AREE PEDONALI, PARCHEGGI, ZTL, AREE EDIFICABILI - PROGETTO



AREE VERDI E PERCORSI CICLABILI - STATO ATTUALE



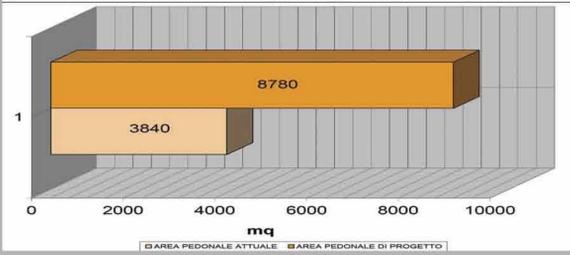
AREE VERDI E PERCORSI CICLABILI - PROGETTO



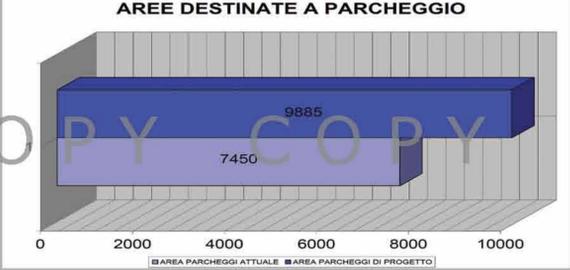
PRINCIPALI SEZIONI TRASVERSALI ALLA SEDE FERROVIARIA - SCALA ORIGINALE 1:2000

**CRITERI DEL PROGETTO**  
 La posizione strategica della linea ferroviaria e della stazione suggerisce lo sfruttamento della notevole altezza rispetto alle aree confinanti, superiore a 2,50 ml, per poter operare uno svuotamento di questa massiccia impronta infrastrutturale.  
 La realizzazione quindi di parcheggi interrati e di viadotti, compatibilmente con le aree messe a disposizione da TRENITALIA, di previste rotonde (Piano del Traffico Urbano - 2002 - Ing. Canistrani), di nuovi sottopassi e svincoli consente l'alleggerimento della pressione del traffico a ridosso della stazione e riesce a mettere in stretta relazione le due parti di città separate dalla ferrovia, con notevoli benefiche ripercussioni anche negli altri ambiti oggetto di studio (verde, aree pedonali, piste ciclabili).

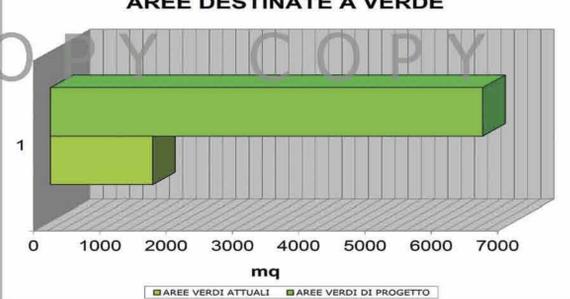
**SUPERFICIE PEDONALE:**  
 Attualmente le piazze esistenti altro non sono che contenitori di vetture, con conseguente concentrazione di smog, inquinamento acustico, scarsa vivibilità, congestione delle vie del centro: la soluzione proposta consente ai cittadini di riappropriarsi di uno spazio notevole, sito al centro di questa vasta area, da destinare ad attività di aggregazione a carattere stabile o periodico (mercattini, mostre...); tutta l'area pedonale prevista presenta poche discontinuità e consente ai pedoni di muoversi facilmente ed in sicurezza "attraverso" la linea ferroviaria, con l'adeguamento dei varchi esistenti e la creazione di nuovi.



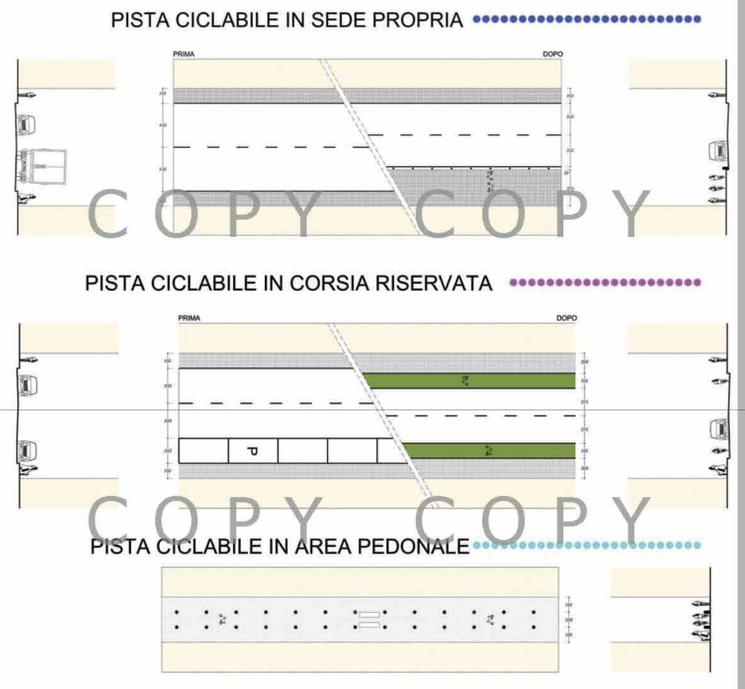
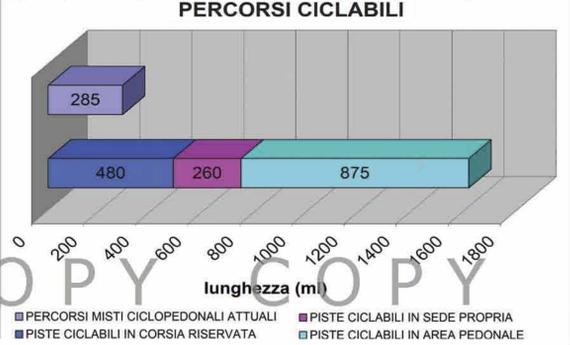
**AREE DESTINATE A PARCHEGGIO**  
 La proposta progettuale riesce a creare molteplici spuri per la riqualificazione dell'intera area, anche a vantaggio di quelle limitrofe. Innanzitutto si recuperano due belle piazze centrali, si creano degli accessi "dedicati" al limite dell'area, in maniera da evitare congestioni tra vetture in transito e vetture alla ricerca di parcheggio, pur rimanendo nella stessa zona. La creazione di una Zona a Traffico Limitato fronteggiante la stazione ferroviaria permette di individuare uno spazio aperto che attualmente manca, rendendo più sicura anche la circolazione dei pedoni. Nel "vuoto" ricavato sotto la linea ferroviaria, alle spalle del cinema si prevede di realizzare dei parcheggi per sosta breve, di servizio alla stazione. Contemporaneamente la superficie a disposizione risulta aumentata considerevolmente.



**AREE DESTINATE A VERDE**  
 La carenza, quasi totale assenza di aree verdi, ha motivato una serie di interventi volti alla creazione di nuove aree, direttamente connesse al sistema ciclo-pedonale, quali la nuova piazza San Giovanni Battista, l'ampliamento della piazzetta in Via Dari, grazie alla dismissione di un vecchio edificio industriale che consentirà di recuperare spazio verde, riqualificando l'edificato con una nuova costruzione residenziale.



**PERCORSI CICLABILI**  
 La linea di percorsi dedicati, che bruscamente si interrompe sull'Albula, viene riconnessa al centro urbano con la creazione di piste in corsia riservata che consentano di percorrere longitudinalmente l'intera area con numerosi attraversamenti trasversali protetti.



TIPOLOGIE PISTE CICLABILI IN PROGETTO (PTU Ing. Canistrani)

# INTEGRAZIONE FUNZIONALE E RICUCITURA URBANA A SAN BENEDETTO DEL TRONTO

