

SISTEMA PORTUALE

RISORSE

- Importante infrastruttura per il territorio comunale e secondo porto a livello regionale
- Area produttiva della città e fiorente mercato ittico
- Percorso pedonale lungo la darsena sud
- Museo del pesce
- Aree dismesse, ad elevata trasformabilità

CRITICITA'

- Distribuzione disomogenea dei servizi e delle attività su tutta l'area portuale
- Aree dismesse

SISTEMA DEL VERDE

RISORSE

- Presenza importante del verde urbano e del verde sportivo nell'area porto
- Presenza di viali alberati monumentali
- Vicinanza di aree verdi alla zona portuale

CRITICITA'

- Stadio ballarin, impianto sportivo di grandi dimensioni dismesso, forte degrado per la città
- Scarsa manutenzione delle aree di verde pubblico
- Arenile in stato di abbandono

SISTEMA DELLA MOBILITA'

RISORSE

- Piste ciclo-pedonali
- Vicinanza tra porto e stazione
- Viali alberati

CRITICITA'

- Accessibilità ridotta della viabilità nell'area del porto
- Scarsità di parcheggi per camion e veicoli dedicati alla cantieristica
- Mancanza di collegamenti porto-stazione
- Viabilità portuale disorganizzata

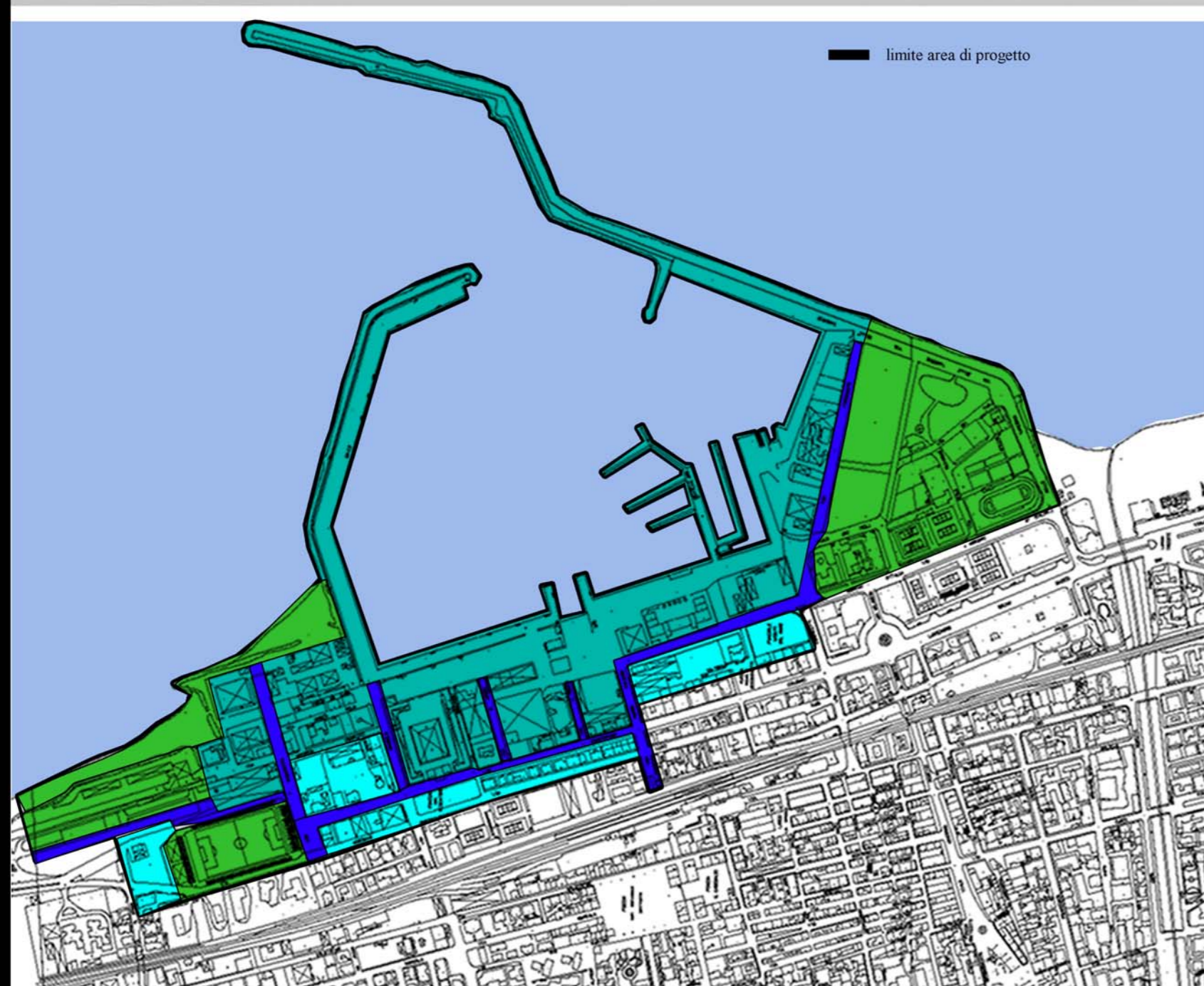
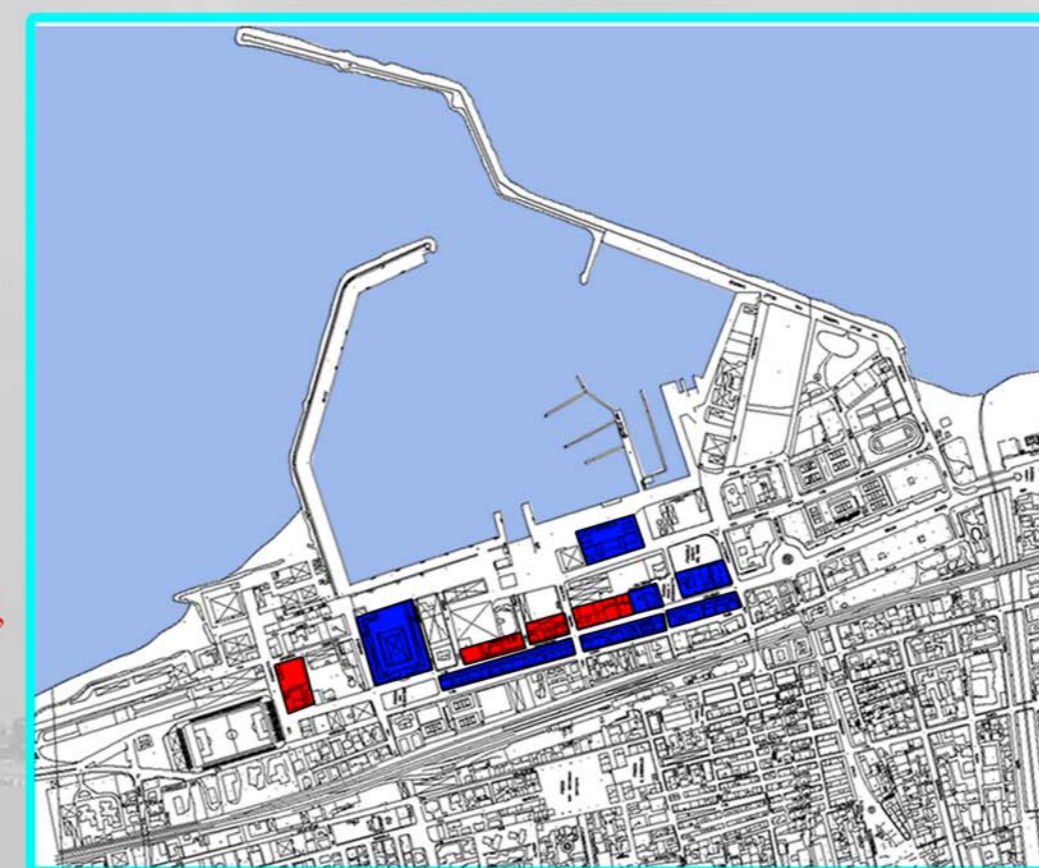
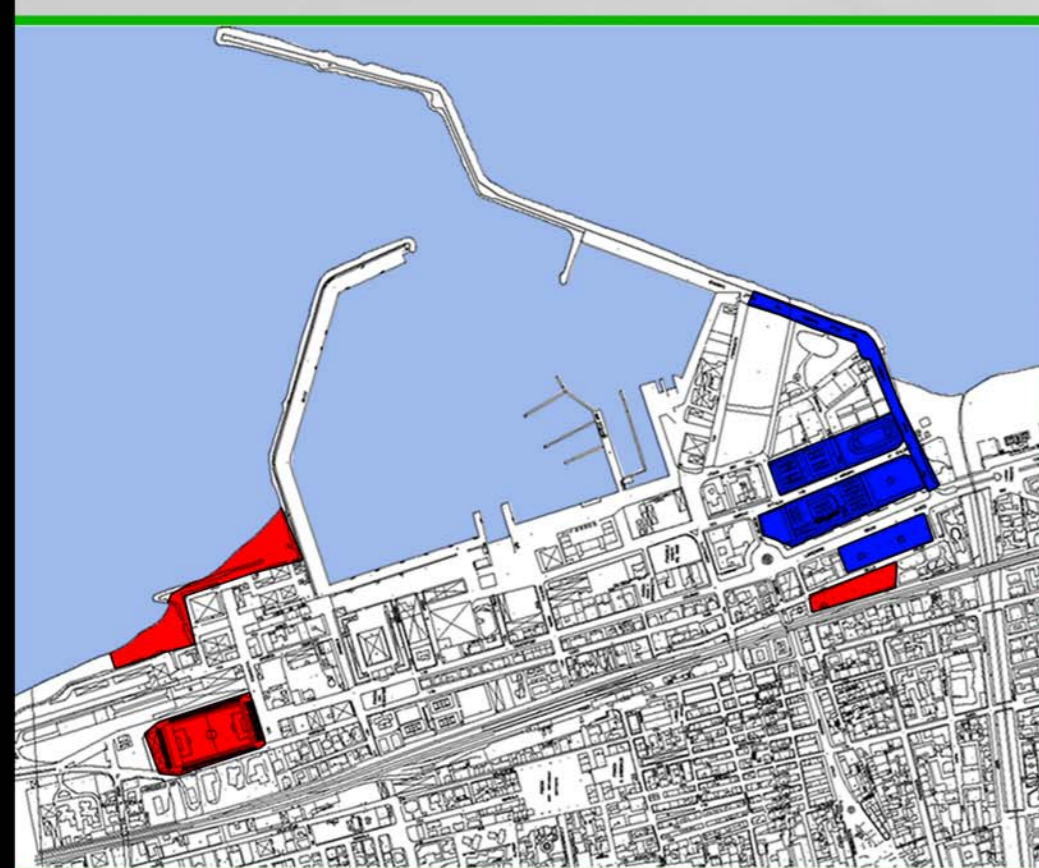
SISTEMA RESIDENZIALE

RISORSE

- Presenza di importanti villini liberty in buono stato specialmente nell'area difronte al porto e nella prima fascia costiera
- Presenza di strutture di interesse collettivo
- Presenza di aree ad elevata trasformabilità

CRITICITA'

- Abbandono delle abitazioni sulla costa nel periodo invernale
- Scarsa presenza di attrezzature ricettive per giovani
- Stato di degrado delle strutture contrapposte ai villini liberty
- Aree dismesse



OBIETTIVI E SOGGETTI COINVOLTI

SISTEMA PORTUALE

OBIETTIVI

- Riqualificazione delle aree dismesse
- Organizzazione delle funzioni e gestione delle aree in modo omogeneo
- Ricettività e luoghi per il tempo libero
- Piste ciclabili
- Miglioramento viabilità interna

SOGGETTI COINVOLTI

- Amministrazione Regionale; - Amministrazione comunale; - Capitaneria di porto;
- Associazioni di categoria; - Commercianti; - Comitati di quartiere

SISTEMA DELLA VIABILITA'

OBIETTIVI

- Riorganizzazione della viabilità interna, percorsi, aree di sosta e sezione stradale
- Piste ciclabili
- Aree di sosta per camion
- Garantire un collegamento diretto porto stazione

SOGGETTI COINVOLTI

- Amministrazione Regionale; - Amministrazione provinciale;
- Amministrazione comunale;
- Ministero delle infrastrutture; - A.N.A.S;

SISTEMA DEL VERDE

OBIETTIVI

- Riqualificazione stadio Ballarin
- Recupero aree dismesse
- Riqualificazione arenile

SOGGETTI COINVOLTI

- Amministrazione Comunale; - Associazioni di categoria;
- Comitati di quartiere

SISTEMA RESIDENZIALE

OBIETTIVI

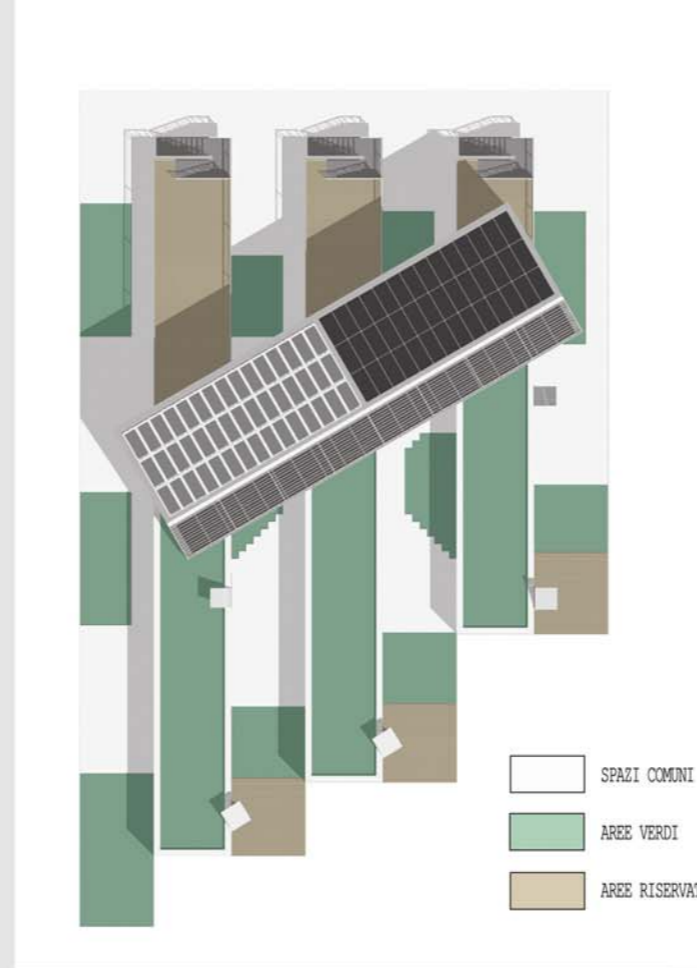
- Recupero aree dismesse
- Riqualificazione degli edifici difronte il porto
- Miglioramento attrezzature ricettive
- Realizzazione nuove abitazioni

SOGGETTI COINVOLTI

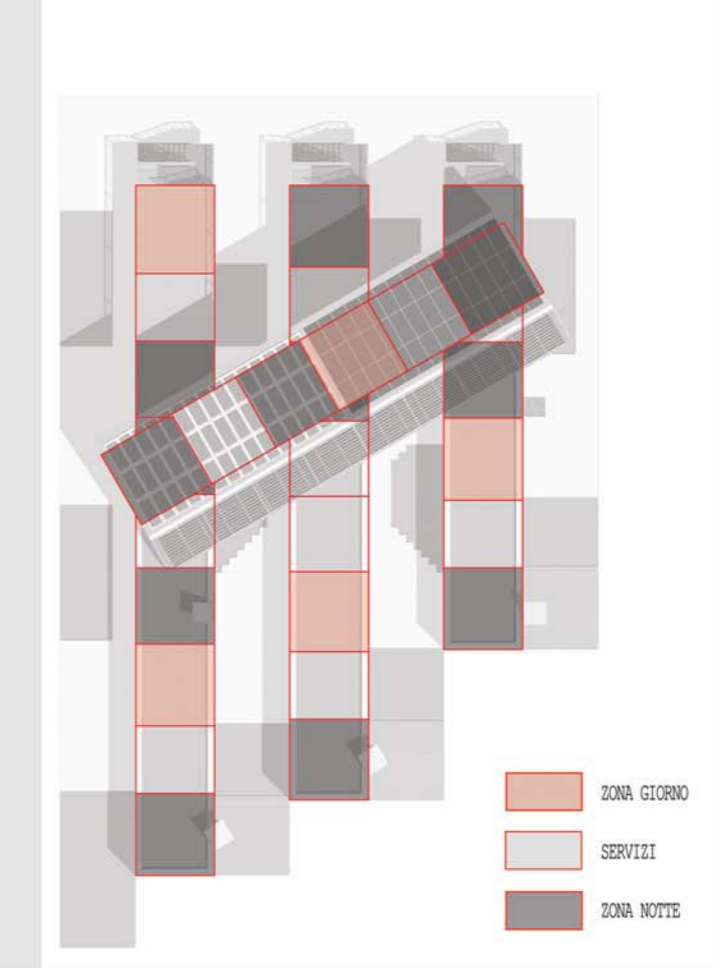
- Amministrazione comunale; - Associazioni di categoria;
- Comitati di quartiere



MASTERPLAN DEL COMPLESSO RESIDENZIALE PER STUDENTI IN ZONA CARBON AD ASCOLI PICENO



DESTINAZIONI D'USO DELLE AREE

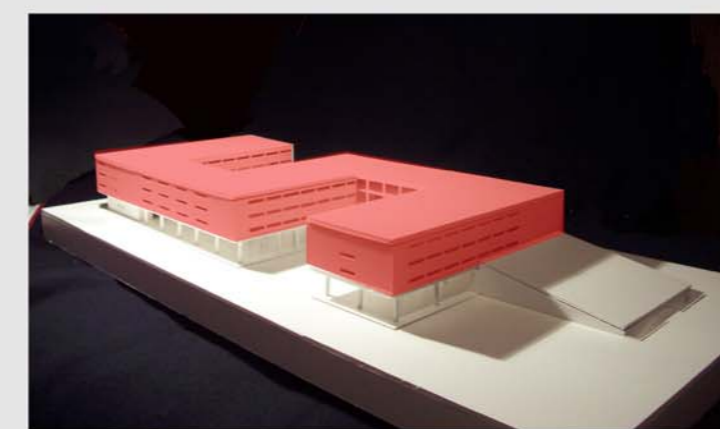


SOLUZIONI AGGREGATIVE DEI MODULI

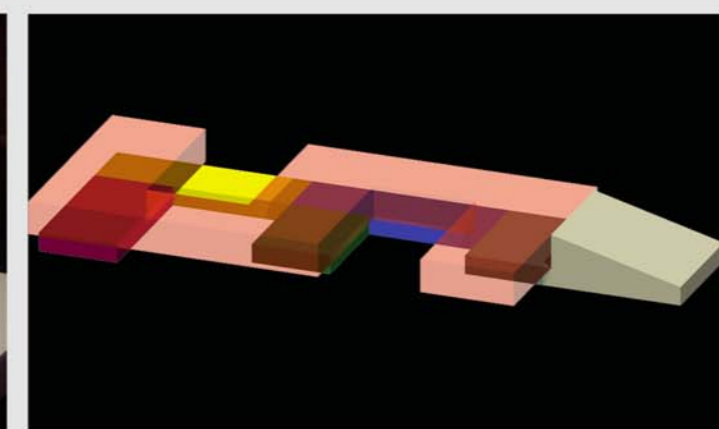
La progettazione riguarda alloggi tipo volti alla qualità dell'abitare, la flessibilità, la sostenibilità e realizzabilità a basso costo. Per ottenere questi requisiti si procederà attraverso l'assemblaggio a secco delle strutture e l'uso di materiali prefabbricati uniti alle ultime tecnologie in campo bioclimatico. Il masterplan rappresenta la prima fase progettuale in cui si ipotizza una ripetibilità seriale delle residenze attraverso una composizione modulare che si sviluppi mediante una griglia strutturale, anch'essa ripetibile, sulla quale possono essere aggiunti volumi tecnici e di servizio. Lo studio dell'esposizione al sole e ai venti permette alle abitazioni di ottimizzare il rendimento termico degli impianti e dei materiali isolanti permettendo un notevole risparmio energetico. Il verde e gli spazi comuni seguono anch'essi il modello della griglia, alternandosi tra le residenze. Il masterplan tende alla costituzione di un aggregato residenziale dotato di servizi e di attività adatte a soddisfare i bisogni di qualsiasi abitante



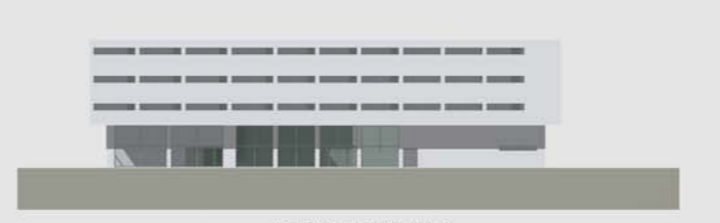
MASTERPLAN DEL COMPLESSO RESIDENZIALE PER STUDENTI CON ANNESSO AUDITORIUM IN ZONA TIBURTINA A ROMA



RESIDENZE



ANALISI DEI VOLUMI



PROSPETTO EST

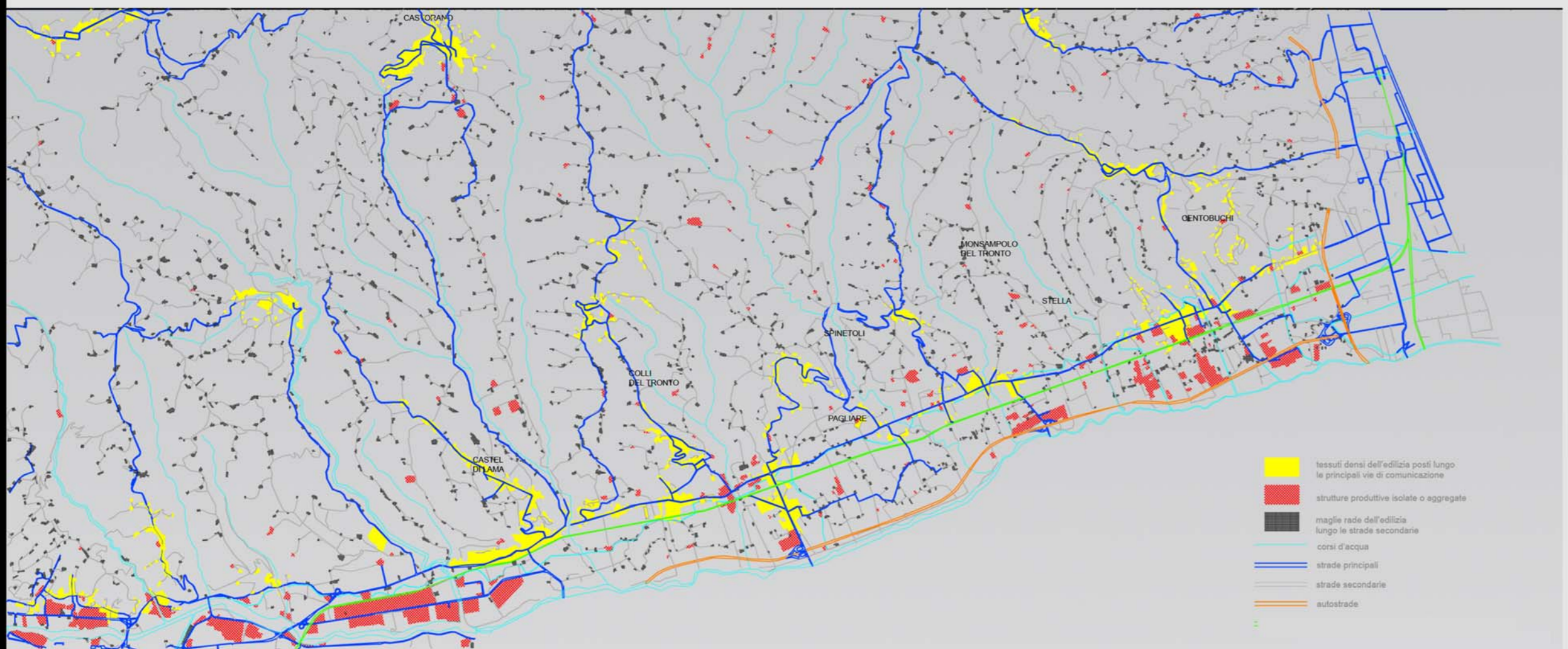


SEZIONE PROSPETTICA

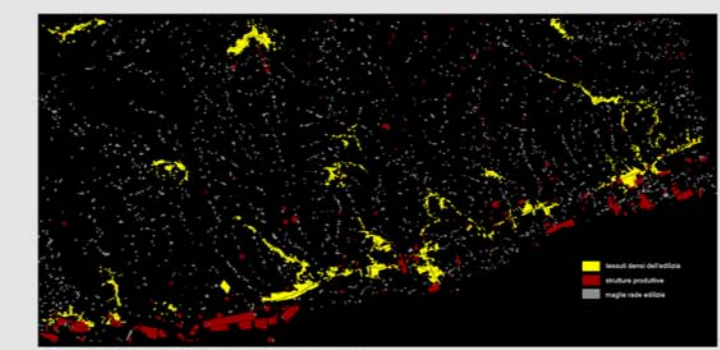


PROSPETTO NORD

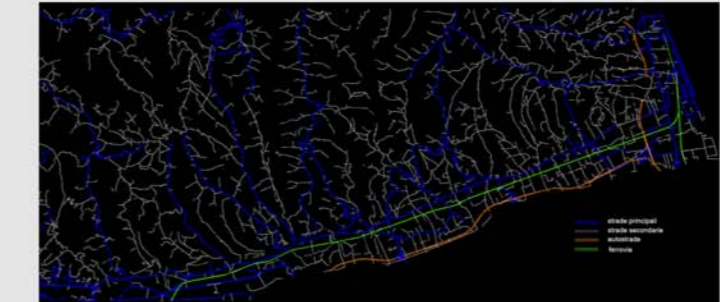
La progettazione prevede una struttura residenziale per studenti con annesso auditorium. Dopo aver studiato l'area di progetto e capita l'importanza che ha quest'area grazie alla vicinanza con la stazione ferroviaria tiburtina a Roma si procede a realizzare la struttura che andrà ad ospitare gli alloggi per studenti. La struttura si compone di due volumi un a forma di S e l'altro a forma di F sovrapposti l'uno all'altro. Nel volume a forma di F che consiste nel piano terra troviamo delle aree di studio e delle aree multimediali riservate agli studenti che alloggiavano nell'edificio, sempre allo stesso piano ma con ingresso indipendente troviamo i foyers che ci conduce all'auditorium situato in un volume aggregato ai precedenti. Nel volume a forma di S costituito da tre piani tipo troviamo gli alloggi per studenti alternati da aree dedicate allo studio e al relax. Gli alloggi sono realizzati in serie secondo tre tipologie: alloggi per due studenti, per tre e per quattro studenti



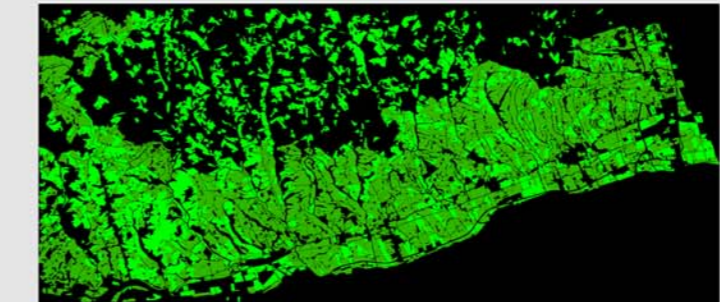
ANALISI GENERALE DELLA VALLATA DEL TRONTO



ANALISI DEL TESSUTO RESIDENZIALE

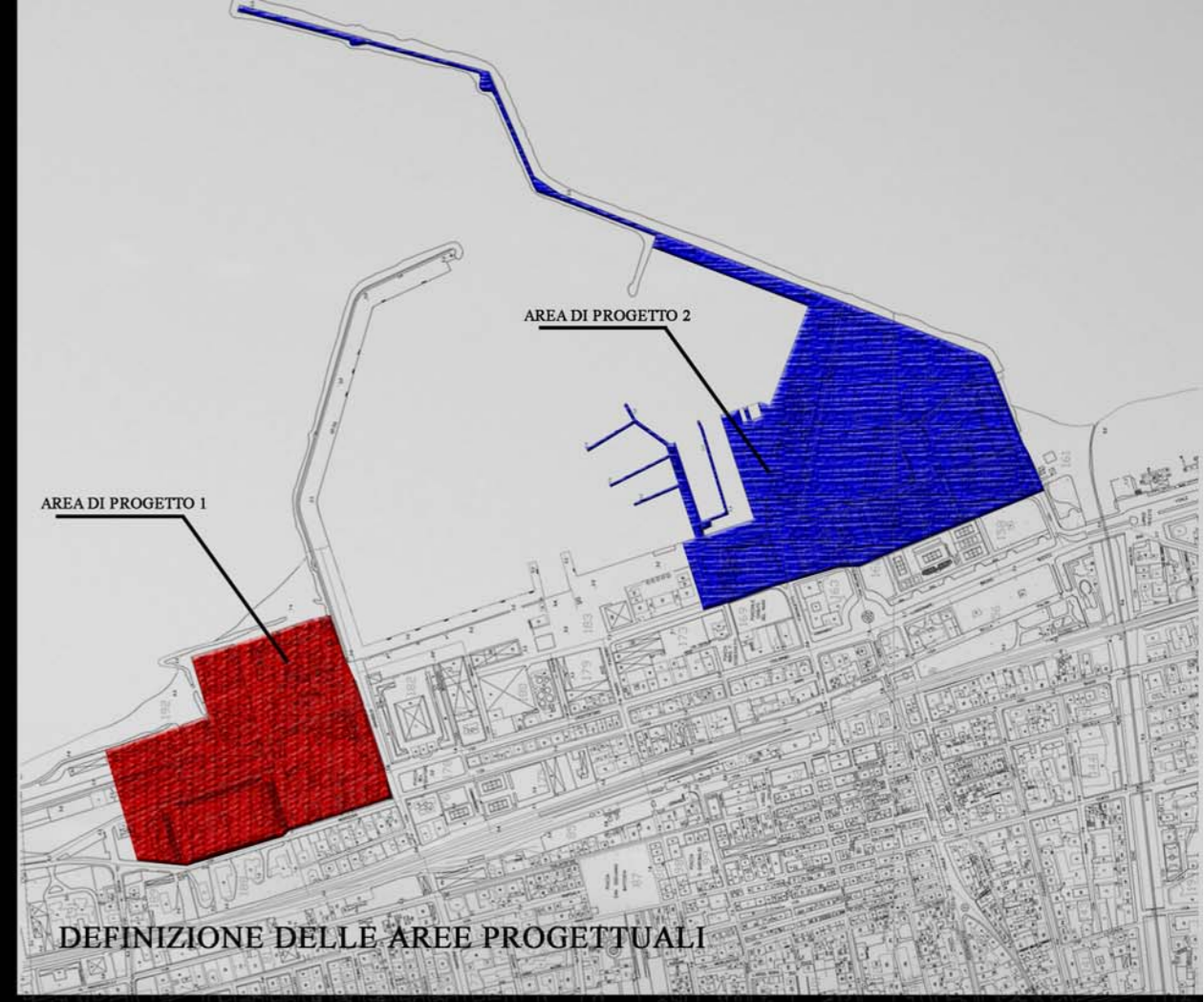


ANALISI DELLA VIABILITÀ



ANALISI DEL VERDE

La progettazione avviene attraverso un procedimento analitico della valle del Tronto ed in particolare nel tratto che va da Montepredone a Maltignano. La prima analisi riguarda lo studio della stato attuale della valle attraverso l'utilizzo di parole chiave e di materiali urbani. La seconda analisi consiste nello studio più approfondito dei vari ambiti, (residenziale, infrastrutturale, ambientale e storico) che ci permetterà di poter ricavare criticità e potenzialità della vallata. Grazie all'analisi del territorio si evidenzia la logica temporale secondo la quale, a nord ci sono i nuclei storici, a sud le ville saldate alla Salaria le residenze e attività commerciali, e infine le attività industriali riferite alla superstrada. Si è instaurata quindi una consuetudine costruttiva sfruttante risorse e vincoli del paesaggio. In dettaglio si riconoscono due situazioni: l'eterogeneità del fondovalle e i nuclei storici caratterizzati da continuità formale e discontinuità di utilizzo. Queste osservazioni si concretizzano in un progetto finalizzato alla rivalutazione dei nuclei storici, attraverso l'insediamento di palazzine a tre piani, delle vie che da questi giungono alla Salaria, con l'edificazione di case unifamiliari, e di quelle che dai centri storici si diramano nella periferia, tramite villette a schiera.



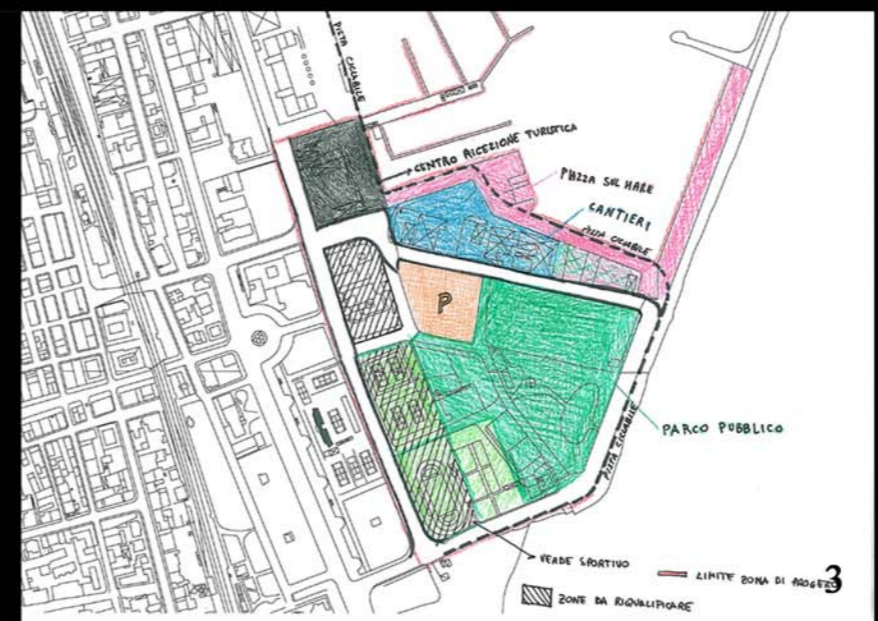
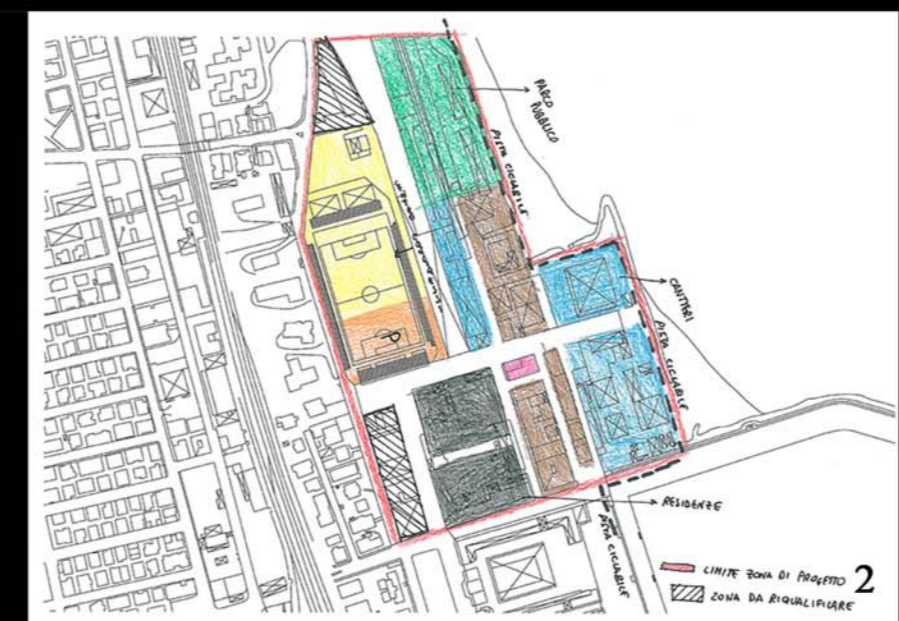
Verrà realizzata una nuova zona cantieristica utilizzata da cantieri navali e officine di vario genere raggruppate tutte insieme creando una sorta di quartiere caratteristico composto da una serie di box alternati da esercizi commerciali e da alcune aree verdi che trasformeranno una zona dedicata soltanto al lavoro in una zona piacevole anche ai passanti. Soluzione necessaria dato che farà da collegamento tra il porto e il nuovo centro conferenze che sorgerà sull'impianto sportivo del Ballarin. Il centro prevederà all'interno anche una parte dedicata all'allestimento del nuovo museo ittico. Sono previsti parcheggi in entrambi i lati dell'edificio. Sul lato est del nuovo centro conferenze verrà realizzato un parco urbano attrezzato che farà da congiunzione tra le piste ciclabili di Grottammare e San Benedetto. Con la realizzazione del nuovo centro conferenze verrà spostata la sede della croce verde con la realizzazione di un nuovo complesso utilizzato anche da nuovi uffici. Il centro sarà collegato al porto con una pista ciclabile proveniente dalla parte centrale dell'area. Tale zona verrà riqualificata con cantieristica dedicata alle grandi imbarcazioni realizzando nuovi e moderni capannoni, e aree cantieristiche all'aperto. Verrà realizzato anche un parcheggio per camion in prossimità dei cantieri; per permettere una migliore circolazione verrà ampliata e riqualificata via Manin Falerio che diventerà una delle principali vie di collegamento tra il porto e il centro città anche attraverso l'ampliamento del sottopasso già esistente rendendolo carrabile. L'attuale sede del museo ittico verrà integrata all'interno del mercato ittico e utilizzata come sede degli uffici del mercato on-line e del pesce surgelato. Antistante il mercato verrà riqualificata Piazza del Pescatore che fungerà da collegamento tra il porto e il centro cittadino. La piazza sarà privata dei parcheggi siti al centro per lasciare il posto ad un luogo esclusivamente pedonale. Parcheggi che verranno sistemati a nord della piazza e ridotti dato che erano presenti in numero superfluo. Verranno riqualificati anche i quartieri limitrofi.

A sud della zona progettuale verrà realizzato un parco urbano attrezzato che rappresenterà un luogo di sosta e di svago per i ciclisti che percorrono la pista ciclabile. Parco che avrà strutture ludiche per i bambini e sportive per permettere anche attività fisiche all'aria aperta. Nella zona antistante il parco verranno costruiti cantieri navali per imbarcazioni turistiche e verrà anche realizzato un edificio per la ricezione turistica e per la gestione portuale. Per quanto riguarda il braccio sud del porto verrà riqualificata la passeggiata turistica, anche per vivacizzare la zona.

Inoltre verranno riqualificate le zone adiacenti e retrostanti il parco attualmente occupate da impianti sportivi e da edifici comunali (faro, capitaneria di porto). La zona sarà connessa a sud con il lungomare di San Benedetto con la solita pista ciclabile.

SCHIZZI DI PROGETTO

- 1- AREA PORTUALE
- 2- AREA DI PROGETTO N°1
- 3- AREA DI PROGETTO N°2



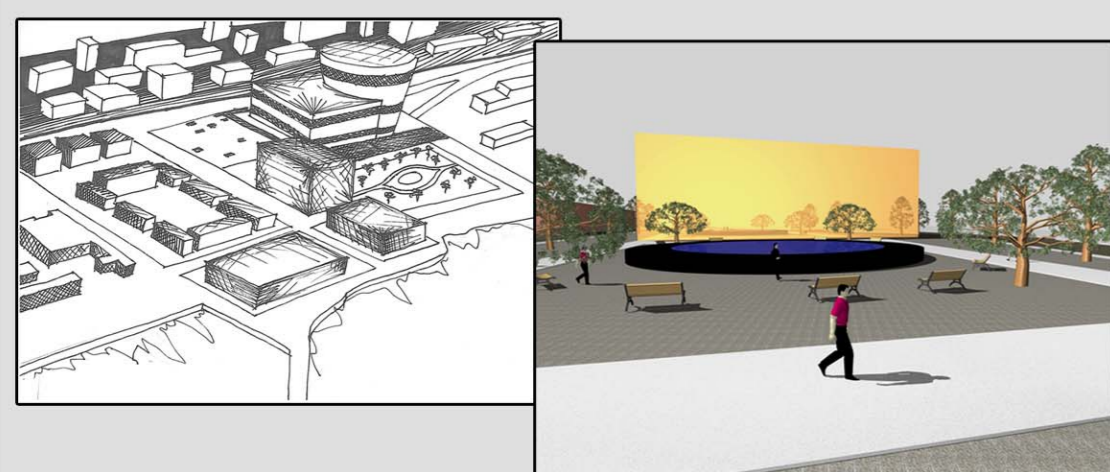


- studio
viabilità
- realizzazione pista ciclabile
 - miglioramento della viabilità esistente
 - realizzazione di parcheggi privati
 - realizzazione di un nuovo parcheggio pubblico
 - riqualificazione dello spartitraffico
 - limite zona dedicata al traffico dei soli adetti
 - allargamento della viabilità esistente

- studio
aree
di
progett
- realizzazione parco urbano
 - realizzazione nuovo centro congressi e sede del nuovo museo ittico
 - realizzazione di nuove abitazioni e uffici
 - riqualificazione delle abitazioni esistenti
 - realizzazione esercizi commerciali
 - riqualificazione della cantieristica esistente
 - realizzazione di nuove officine e di aree cantieristiche
 - spazi aperti dedicati alla cantieristica

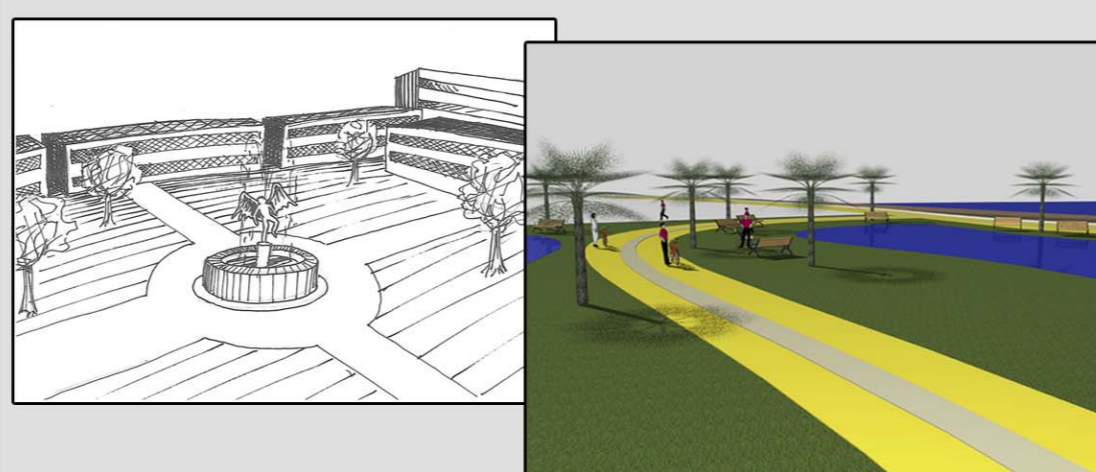


CENTRO CONGRESSI - MUSEO ITTICO



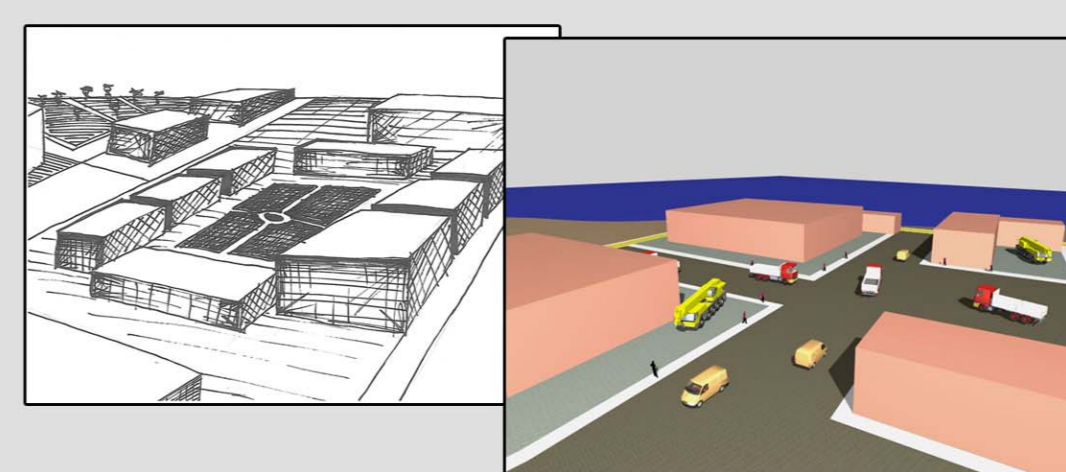
Al posto dell'impianto sportivo "BALLARIN" sorgerà il nuovo centro congressi. Il centro sorgerà in una posizione centrale e strategica, difatti nel giro di poco tempo sono facilmente raggiungibili le aree principali della città come il centro, il lungomare e la stazione ferroviaria. La realizzazione del nuovo edificio sarà affidata ad una grande firma dell'architettura, in questo modo oltre ad avere una valenza funzionale ospitando congressi mostre ed eventi musicali avrà anche un carattere artistico-architettonico diventando così il nuovo simbolo della cittadina sambenedettese. All'interno del nuova costruzione troverà posto anche la sede del nuovo museo ittico.

PARCO URBANO



Nella zona antisante il nuovo centro congressi verrà realizzato un parco urbano affacciato direttamente sul mare. Il parco rappresenterà il punto conclusivo della nuova pista ciclabile che inizia dalla parte sud del porto, fungendo come luogo di ristoro grazie alla presenza di un bar-ristorante e come luogo di svago e relax grazie alla presenza di oasi di sedute e tavolini. Oltre a rappresentare il punto conclusivo della nuova pista ciclabile sambenedettese funge anche da naturale collegamento con i percorsi ciclabili della città vicina di Grottammare

OFFICINE E CANTIERI



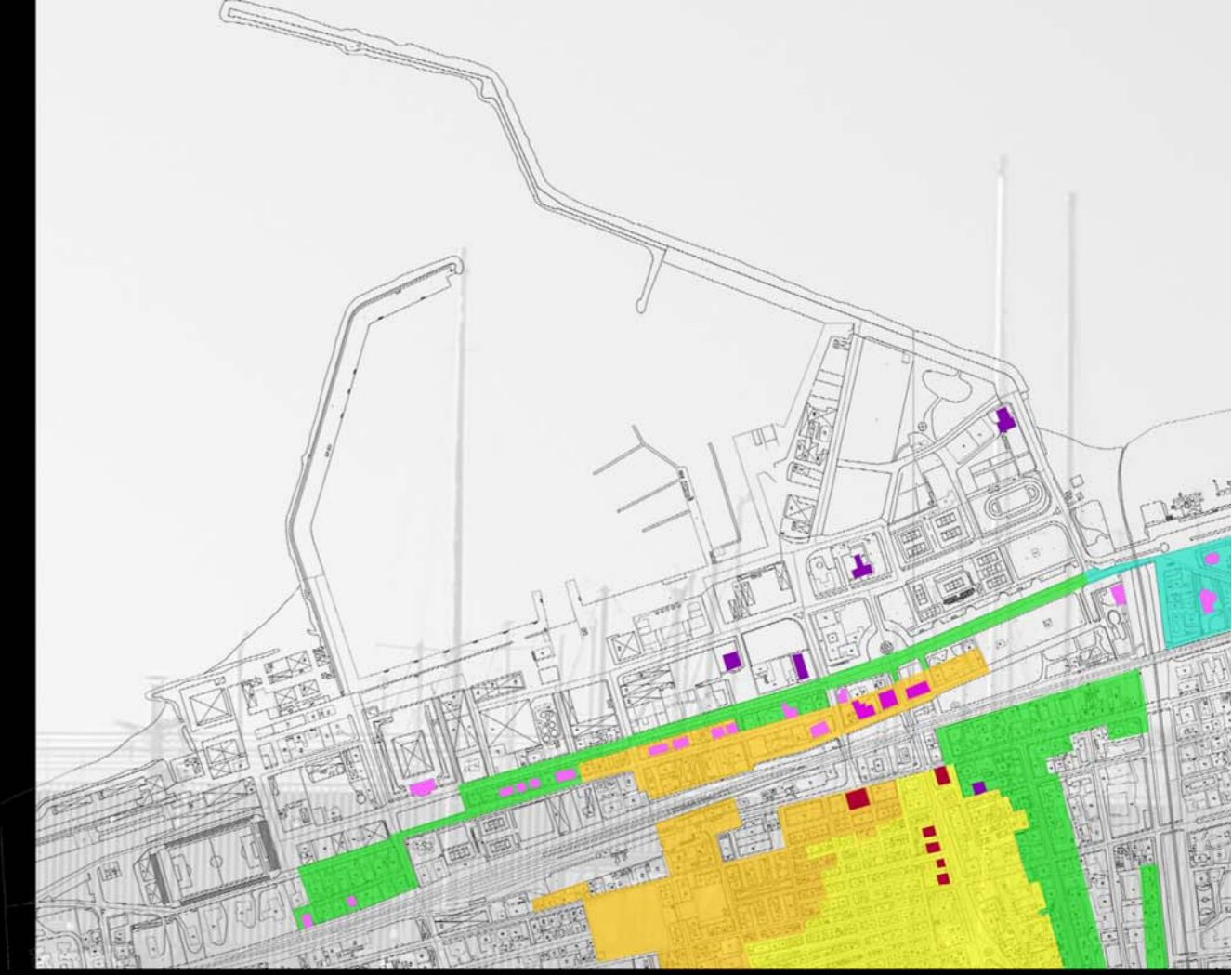
Ruolo molto importante del progetto sarà svolto dalle officine e dai cantieri navali. L'intervento prevede di ridare lustro a questo settore che anni addietro era una dei settori trainanti della cittadina sambenedettese. Per far ciò verranno realizzati nuove officine e nuovi cantieri navali per i pescherecci e riqualificate e migliorate le attrezzature già esistenti con dei lavori di consolidamento in modo tale da renderlo funzionale. Parte della area cantieristica verrà chiusa al traffico ai non adetti in modo tale da permettere una migliore e più veloce circolazione degli appositi mezzi

SUPRFICIE TOTALE: 74000 mq

CONSISTENZE (mq)	STATO ATTUALE	%
PUBBLICHE		
IMPIANTI SPORTIVI	14500	19,6
STRADE	11400	15,4
PRIVATE		
CANTIERI	24100	32,6
MAGAZZINI	9500	12,8
AREE IN DISUSO	10000	13,5
RESIDENZE	3500	4,8
LOCALI COMMERCIALI	1000	1,3
TOT. 74000		

SUPRFICIE TOTALE: 74000 mq

CONSISTENZE (mq)	STATO MODIFICATO	%
PUBBLICHE		
CENTRO CONGRESSI	9000	12,2
MUSEO ITTICO		
STRADE + PISTA CICLABILE	16500	22,3
PARCHEGGI	6500	8,8
PARCHI	17000	23
PRIVATE		
CANTIERI	12000	16,2
OFFICINE	3500	7,4
RESIDENZE	3500	4,8
LOCALI COMMERCIALI	1200	22,3
TOT. 74000		



SEQUENZE AGGREGATIVE DEL TESSUTO URBANO STORICO

- TESSUTO URBANO ORIGINATO DA AGGREGAZIONI LINEARI LUNGO I VIALI
- TESSUTO URBANO DI IMPIANTO SETTECENTESCO
- TESSUTO URBANO ORGANIZZATO SUL LITORALE
- TESSUTO URBANO DEL 1800 E 1900 A COMPLETAMENTO DELL'IMPIANTO PRECEDENTE

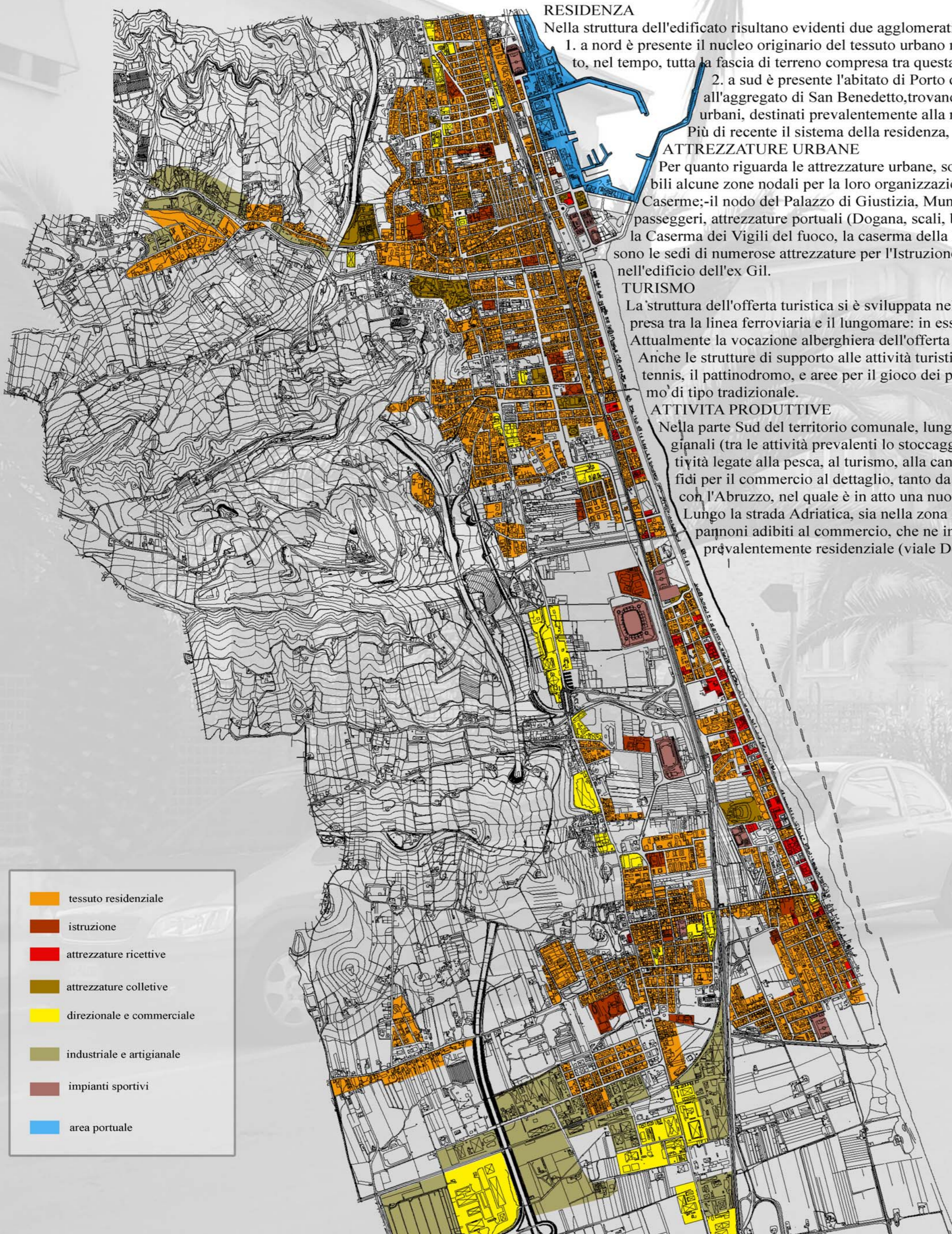
EDIFICI DI INTERESSE STORICO

- VILLINE E PALAZZINE SUL LITORALE
- EDIFICI POSTI SULLE DIRETTIVE STORICHE
- EDIFICI A COMPLETAMENTO DELL'IMPIANTO ORIGINARIO DELLA MARINA
- EDIFICI E MANUFATTI RECENTI

- | | | | | |
|--|--|--|---|--|
| ■ produttivo | ■ commercio | ■ servizi | ■ accessi | ■ deposito barche |
| 1 Officine meccaniche | 1 Box pesca | 1 Azienda soggiorno | ■ limite area di studio | ■ impianti sportivi |
| 2 Officine elettromeccaniche | 2 Forniture navali | 2 Edicola | ■ aree dismesse | ■ parchi |
| 3 Lavorazione cavi e cordame | 3 Sollevamento e trasporti | 3 Bar ristoro | ■ barriere di divisione | ■ residenze |
| 4 Falegnameria | 4 Vendita pesce al minuto | 4 Tabacchi | | |
| 5 Lavorazione ferro | 5 Cooperativa pescatori | 5 Capitaneria di porto | | |
| 6 Cantieri navali | | 6 Guardia di finanza | | |
| 7 Magazzini frigoriferi | | 7 Museo ittico | | |
| 8 Lavorazione prodotti ittici | | 8 Circolo nautico | | |
| 9 Materiali dismessi | | 9 Faro | | |
| 10 Apparecchiature elettroniche | | | | |
| | | 10 Attrezzatura tempo libero | | |
| | | 11 Genio civile | | |
| | | 12 Mercato ittico all'ingrosso | | |
| | | 13 Piazze | | |
| | | 14 Parcheggi | | |

L'area di progetto è situata nel quadrante settentrionale del territorio comunale e comprende un ambito di vasta estensione costituito:

- dal porto vero con il suo ampio bacino;
- dalla zona semianulare di attrezzature industriali e manutentive al suo servizio, alcune delle quali di configurazione e stato assai precario;
- dalla corona di aree, attualmente con diversa destinazione e densità edilizia, che cingono l'area portuale e mediano il rapporto con le zone più centrali della città; è collocato in questa zona il più vasto complesso di aree verdi di cui disponga l'area urbana centrale. In ragione della formazione storica dell'abitato, sorto a ridosso dell'area di rimessaggio delle barche da pesca, l'area del porto costituisce insieme la testata rivolta al mare dell'area centrale della città di San Benedetto, nonché il termine settentrionale del lungomare. Questa particolarità dà alla zona una valenza strategica che si affianca a quella di comparto produttivo che l'area ha già, e che la rende di particolare rilievo per lo sviluppo futuro della città. A tal proposito va notato che la zona del porto comprende, ai suoi margini, una corona di ambiti dalla funzione incerta: aree dismesse come nel caso dell'ex stadio Ballarin, non pienamente utilizzate come nel caso di alcuni spazi prossimi al tracciato ferroviario, o prive di un progetto unitario come avviene per la vasta area pianeggiante, con prevalente destinazione a verde pubblico, posta fra il lungomare e l'area portuale, frammentata in una miriade di utilizzi non sempre omogenei.



RESIDENZA

Nella struttura dell'edificato risultano evidenti due agglomerati principali:

1. a nord è presente il nucleo originario del tessuto urbano nella zona del torrione medioevale, il borgo marinaro e la zona di prima espansione urbana, sviluppata lungo la statale Adriatica, che ha occupato, nel tempo, tutta la fascia di terreno compresa tra questa, la linea ferroviaria, e la valle dell'Albula.

2. a sud è presente l'abitato di Porto d'Ascoli, con il nucleo originario nella zona di incrocio tra la statale Adriatica e la consolare Salaria, che si è sviluppato più di recente rispetto all'aggregato di San Benedetto, trovando spazi di espansione nella fascia tra la statale e la ferrovia e lungo la trasversale interna per Ascoli Piceno. Queste parti consistenti di tessuti urbani, destinati prevalentemente alla residenza, risultano senza soluzione di continuità lungo l'asse dell'Adriatica e lungo l'asse del lungomare.

Più di recente il sistema della residenza, a più bassa densità edilizia, è comparso sulle prime pendici collinari a monte dell'Adriatica, costituendo una "chiusura" della città verso Ovest.

ATTREZZATURE URBANE

Per quanto riguarda le attrezzature urbane, sono collocate lungo gli assi viari principali e non svolgono un ruolo specifico nel caratterizzare il tessuto della città; tuttavia sono ben riconoscibili alcune zone nodali per la loro organizzazione: il nodo viale dello Sport-viale De Gasperi, innerva gli edifici del Palazzo dei Congressi, delle Piscine, del Palasport, dello Stadio e delle Caserme; il nodo del Palazzo di Giustizia, Municipio e attrezzature per l'istruzione, poste in adiacenza; il nodo del Porto con Capitaneria, Mercato Ittico, Stazione ferroviaria con scalo merci e passeggeri, attrezzature portuali (Dogana, scali, banchine, cantieri, mercati, ecc.). Lungo la strada statale Adriatica trovano posto altre attrezzature di interesse civico (la ex sede del Municipio, la Caserma dei Vigili del fuoco, la caserma della Polizia, la Caserma della Guardia di Finanza, ecc.) e socio sanitario (Ospedale civile, alcune importanti cliniche). Sparse nel tessuto urbano sono le sedi di numerose attrezzature per l'Istruzione Superiore, mentre il Centro Universitario di ricerca e Didattica in Acquacoltura e Maricoltura dell'Ateneo UNICAM è situato sul lungomare nell'edificio dell'ex Gil.

TURISMO

La struttura dell'offerta turistica si è sviluppata nel tempo sulla vocazione che la città aveva rispetto alla destinazione balneare. La zona maggiormente dedicata a queste attività è la fascia compresa tra la linea ferroviaria e il lungomare: in essa trova posto la quasi totalità degli esercizi alberghieri della città e delle case per vacanza costruite con ritmi consistenti dagli anni '70 ad oggi. Attualmente la vocazione alberghiera dell'offerta ricettiva sta subendo un radicale mutamento con la conversione in residences di buona parte del patrimonio edilizio esistente.

Anche le strutture di supporto alle attività turistiche sono presenti in questa fascia di città: il lungomare, la pista ciclabile, le pinete, le attrezzature sportive della zona del porto con i campi da tennis, il pattinodromo, e aree per il gioco dei piccoli, ecc.. La spiaggia di per sé risulta invece fortemente carente di attrezzature di supporto alla balneazione, proponendo solo servizi al turismo di tipo tradizionale.

ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Nella parte Sud del territorio comunale, lungo l'Adriatica e le aree limitrofe (zona stazione Porto d'Ascoli) si concentrano per la maggior parte le aree adibite alle attività produttive ed artigianali (tra le attività prevalenti lo stoccaggio dei prodotti in magazzini specializzati della catena del freddo). L'altra zona specialistica è quella del porto: in esso trovano collocazione attività legate alla pesca, al turismo, alla cantieristica ed ai servizi di linea. Per quanto riguarda il commercio, è possibile riconoscere una tendenza a riconvertire edifici industriali in edifici fidi per il commercio al dettaglio, tanto da qualificare intere zone come veri e propri assi commerciali: è il caso del tratto Sud della statale Adriatica, tra il passaggio a livello e il confine con l'Abruzzo, nel quale è in atto una nuova strutturazione della zona e dello stesso asse viario, riconoscibile attualmente come una vera e propria "strada mercato".

Lungo la strada Adriatica, sia nella zona Ragnola che nei pressi della zona parzialmente libera da edifici residenziali (area Brancadoro), trovano posto in questi ultimi anni, numerosi capannoni adibiti al commercio, che ne inducono una classificazione come zona commerciale. Diversa è la struttura del commercio nel centro della città: nei quartieri a destinazione prevalentemente residenziale (viale De Gasperi, Borgo Marinaro, ecc.), trovano posto, sistematicamente, al piano terra, vari tipi di esercizi commerciali.

Comune di San Benedetto del Tronto Struttura economica al	31/12/1997	31/12/1998	31/12/1999	31/12/2000	31/12/2001	31/12/2002	31/12/2003
Imprese attive	4.515	4.597	4.600	4.665	4.748	4.815	4.859
di cui artigiane	1.421	1.448	1.462	1.443	1.444	1.443	1.459
Unità Locali attive	5.577	5.680	5.708	5.864	6.032	6.158	6.235
Addetti	11.547	9.855	9.233	9.878	11.643	11.129	10.509

Struttura economica del comune di San Benedetto del Tronto

COMUNI	A Agricoltura, caccia e silvicoltura	B Pesca, piscicoltura e servizi connessi	C Estrazione di minerali	D Attività manifatturiere	E Prod. e distrib. energ. elettr., gas e acqua	F Costruzioni	G Comm. ing. e dett. - rip. beni pers. e per casa	H Alberghi e ristoranti	I. Trasporti, magazzinaggio e comunicaz.	J Intermediaz. mensaria e finanziaria	K Attiv. immob., noleggio, informat., ricerca	M Istruzione	N Sanità e altri servizi sociali	O Altri servizi pubblici, sociali e personali	P. Serv. domestici presso famiglie e conv.	X Imprese non classificate	TOTALE
SBT	275	79	5	589	-	571	1.598	333	214	114	539	19	22	356	-	145	4.859
Prov.	10.329	220	50	6.970	25	4.791	9.305	1.646	1.221	671	2.707	79	96	1.818	1	550	40.479

Imprese attive al 31/12/2003 per settore di attività economica

COMUNI	FABBRICATI RESIDENZIALI			FABBRICATI NON RESIDENZIALI			ABITAZIONI (a)			VANI DI ABITAZIONE (b)	
	NUOVA COSTRUZIONE	Ampliamenti	Volume	NUOVA COSTRUZIONE	Ampliamenti	Volume	Residenziali	Non residenziali	Totale	Stanze	Accessori
Acquaviva Picena	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grottammare	8	24.425	-	2	19.417	-	42	-	42	161	116
Monteprandone	4	14.313	320	1	4.410	-	28	-	28	107	67
San Benedetto del Tronto	41	106.098	7.439	7	15.910	58.943	276	11	287	997	1.058
Totale prov. Ascoli Piceno	171	502.622	41.000	117	506.942	284.826	1.126	35	1.161	4.511	3.871
Totale Marche	759	2.026.763	129.841	471	3.349.725	1.539.188	4.679	87	4.766	18.195	14.587

Fabbricati residenziali e non residenziali, volumi abitazioni e vani di abitazione. Anno 2000

anno	Alberghi a 4 stelle	Alberghi a 3 stelle	Alberghi a 2 stelle	Alberghi a 1 stella	Residence turistico alberghiere	Totale Esercizi Alberghieri	Camere, case e appartamenti per vacanze iscritti al RCC	Campeggi e villaggi turistici	Albergo agriturismo	Altre strutture ricettive	Totale Esercizi Complementari	Totale strutture ricettive
2003	11	62	17	20	12	122	21	1	1	2	25	147

Struttura ricettiva alberghiera del comune di S.B.T.

AGGREGAZIONI TERRITORIALI	ABITAZIONI / STANZE
PROVINCIA AP	117301 / 574096
REGIONE MARCHE	483528 / 2327740

Abitazioni - stanze nelle diverse aggregazioni territoriali

ANNO	VOLUMI RESIDENZ. CONCESSI NELL'ANNO	ABITAZIONI ESISTENTI - REALIZZATE NELL'ANNO	STANZE ESISTENTI - REALIZZATE NELL'ANNO
1992	169.121	345	1.551
1993	34.754	64	321
1994	66.113	147	650
1995	95.551	215	836
1996	90.624	207	763
1997	85.467	196	740
1998	86.443	214	795
1999	68.290	166	673
2000	119.547	301	1090
2001	89.154	217	796
2002	126.365	276	1009
2003	162.910	441	1495

Dati annuali di volumi concessi, abitazioni e stanze nel comune

ANNO	ABITAZIONI ESISTENTI - REALIZZATE NELL'ANNO	STANZE ESISTENTI - REALIZZATE NELL'ANNO
1.951	5.051	18.317
1.961	8.053	29.858
1.971	13.515	54.828
1.981	17.728	78.480
1.991	19.393	85.706
2.001	22.451	n.d.

Incremento decennale delle abitazioni nel comune

Sistema ambientale



Una prima analisi schematica del patrimonio ambientale del territorio di San Benedetto permette di percepire un'articolazione dei caratteri originari dell'area in tre principali unità-paesaggio:

- la corona collinare;
- le intersezioni vallive a pettine rispetto alla linea di costa;
- la fascia pianeggiante fra la collina e il mare.

L'ambito collinare risulta relativamente libero da edificazioni e contraddistinto da valenze paesaggistiche proprie:

- ospita la parte prevalente della superficie ad uso agricolo e presenta colture miste che disegnano un paesaggio agrario di notevole varietà e specificità, pur penalizzato, a tratti, da inopportune trasformazioni dell'edilizia rurale e da una consistente erosione del piede delle colline ad opera dell'edificazione recente;
- conserva alcuni minuti lembi boschivi, testimonianza della originaria copertura arborea;
- riveste un ruolo di rilievo dal punto di vista percettivo, perché costituisce l'elemento paesaggistico che funge da fondale di molti ambiti dell'abitato, equilibrando con la sua naturalità la forte densità edilizia del costruito. La sequenza di intersezioni della linea collinare operata dai corsi d'acqua è suddivisa in due situazioni del tutto differenti: le valli dei torrenti di breve percorso e la valle del Tronto. Lungo le valli originate dai torrenti (Albula, Acquachiana, fosso della Fornace, ecc.) ha ancora sede, a tratti e nell'area di fondovalle, una vegetazione ripariale igrofila (salici, pioppi), mentre nella parte superiore vi sono lembi boschivi (principalmente a roverella).

Le valli possono svolgere il ruolo di conservatori di vegetazione arborea e di elementi di continuità ambientale ed ecologica. Il Tronto mostra anch'esso la presenza di vegetazione ripariale lungo gli argini, mentre in prossimità della sua foce è situata la Sentina, l'area di maggiore interesse naturalistico dell'intero territorio comunale.

Quest'ultima, lembo di fascia retrodunale con sporadici stagni salmastri, costituisce un biotopo di particolare importanza per la presenza di specie endemiche e la rarità di analoghi ambienti naturali rivieraschi (in tutta la fascia Adriatica, da Cervia in Romagna a Campomarino nel Molise), nonché un sito di particolare interesse per gli spostamenti dell'avifauna. La fascia pianeggiante, prevalentemente urbanizzata, presenta anch'essa alcuni specifici motivi di interesse dal punto di vista ambientale e paesaggistico:

- per il patrimonio di verde urbano collocato in alcune parti del lungomare, costituito da filari di palme di diversa specie e varietà e da pinete di diversa ampiezza;
- per la presenza di spazi aperti nella fascia più interna, in particolare lungo il tracciato della ferrovia, di carattere strategico per la posizione, costituiti da terreno agricolo, da aree per la ricreazione e lo sport, da palmetivivai di ampia dimensione;
- per la presenza del tratto estremo dei torrenti che scendono dalle colline, che, pur correndo in parte prevalente in alvei artificiali di scarsa qualità e nessuna relazione con i tessuti urbani limitrofi, hanno ancora la funzione di minuta rete ecologica e possono giocare, previo intervento di disinquinamento e risanamento, un ruolo importante per garantire la continuità della qualità ambientale, per migliorare la connettività e la naturalità diffusa e riqualificare le parti di città da essi interessate.

LUNGOMARE

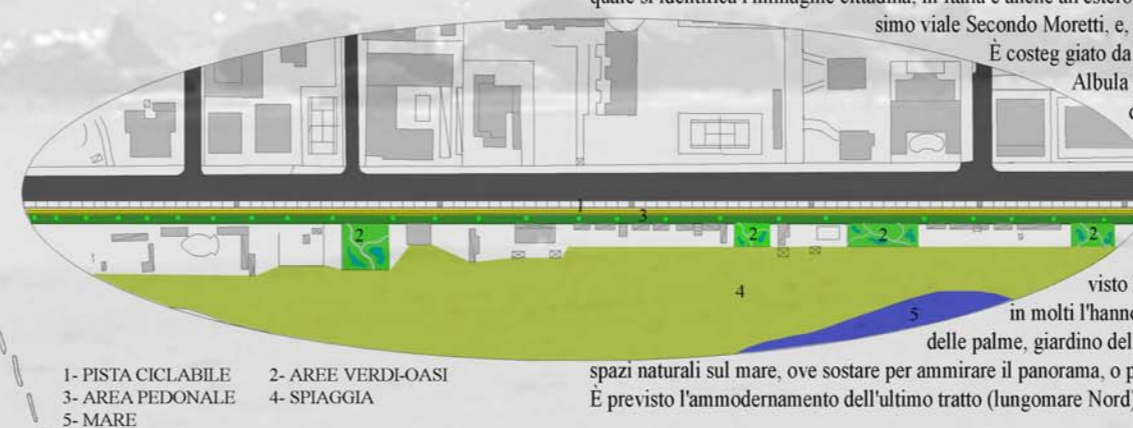
Nel 1931 su progetto dell'ingegner Luigi Onorati fu realizzato il lungomare che ancor oggi, oltre ad essere una via di comunicazione essenziale, è il centro pulsante della San Benedetto turistica ed è anche divenuto il luogo col quale si identifica l'immagine cittadina, in Italia e anche all'estero. Considerato spropositato all'epoca della costruzione, ha una sede stradale larga complessivamente 30 metri e parte dalla rotonda Giorgini, al termine del centralissimo viale Secondo Moretti, e, nella sua parte più settentrionale, per il ritiro del mare conseguente al continuo ingrandimento del porto, risulta molto arretrato rispetto alla riva del mare.

È costeggiato da lussureggianti giardini, una pineta, campi da tennis, un campo di pattinaggio e una palazzina con balera all'aperto, la "Palazzina Azzurra", sulla foce del torrente Albula che determina la fine del primo tratto, a sud del quale parte la zona più propriamente turistica, con stabilimenti balneari sulla spiaggia da un lato e ville ed alberghi dall'altro lato della strada. Caratteristica peculiare del lungomare è l'abbondante presenza di palme (in prevalenza Phoenix canariensis e sylvestris) che sono diventate un po' il simbolo cittadino (oggi, tra giardini pubblici e privati e lungo i viali cittadini, si contano un totale di circa 8.000 palme di varie specie) in senso turistico, avendo preso la stessa azienda di promozione turistica il nome di Riviera delle Palme.

Nel 2001 è stata completata la pista ciclabile che costituisce un'unica passeggiata fino a Cupra Marittima, anche se, nel collegamento tra San Benedetto e Grottamare, nell'attraversamento della zona portuale, tra il molo sud e il vecchio stadio "F.lli Ballarin", restano alcuni tratti promiscui e quindi meno fruibili.

La parte sud del lungomare, che arriva fino a Porto d'Ascoli, è stata oggetto di interventi in tempi diversi. Nel 2004 si è dato il via ad un rifacimento radicale che ha visto l'ammodernamento della prima parte del lungomare sud: sono state ampliate sia la zona pedonale che la pista ciclabile. Poi nel 2007 è stato inaugurato il 2° tratto ed in molti l'hanno definito il lungomare più bello d'Italia. Oltre all'area pedonale ed alla pista ciclabile, sono presenti dei "giardini tematici": giardino arido, giardino umido, giardino delle palme, giardino delle rose, giardino della macchia mediterranea. I materiali scelti sono compatibili con la nuova vocazione del lungomare in modo da far apparire tali tratti veri e propri spazi naturali sul mare, ove sostare per ammirare il panorama, o per l'accesso diretto alla spiaggia. Sul sito ufficiale del Comune è possibile ammirare le foto del nuovo lungomare ed effettuare anche un giro virtuale.

È previsto l'ammodernamento dell'ultimo tratto (lungomare Nord) nei prossimi anni.



- 1- PISTA CICLABILE
- 2- AREE VERDI-OASI
- 3- AREA PEDONALE
- 4- SPIAGGIA
- 5- MARE

RISERVA NATURALISTICA SENTINA

La "Sentina" è un'area sita in comune di San Benedetto del Tronto a Nord della foce del Fiume Tronto. Confina oltre che col fiume Tronto, col mare Adriatico ad Est, con l'abitato di Porto d'Ascoli a Nord e con la ferrovia Bologna-Bari ad Ovest. Ha una superficie di circa 200 ettari, la maggior parte dei quali (circa due terzi) sono di proprietà del comune di Ascoli Piceno. Nonostante i continui tentativi di "bonifica" integrale, presenta ancora come zona umida una grande importanza dal punto di vista biologico ed avifaunistico.

È stata indicata (C.N.R.-1967 "Relazione per la protezione delle lagune e degli stagni costieri della Penisola e delle Grandi Isole" a cura del prof. Giuseppe Montalenti) come una delle ultime "zone umide" per la sosta dell'avifauna migratoria dalle foci del fiume Po al Gargano. Attualmente è destinata all'esercizio dell'attività agricola, ma a seguito dei frequenti allagamenti, dovuti alle stagionali precipitazioni atmosferiche, svolge ancora una importante funzione di "zona umida" per la sosta dell'avifauna migratoria. Ad eccezione di alcune costruzioni a carattere agricolo e per la conduzione dei fondi è tuttora completamente ineditata. Gli stagni sono essi saluari o semi-permanenti, utilizzati in passato come appostamenti fissi di caccia, ospitano attualmente una ricchissima popolazione di avifauna, in particolar modo nei periodi di "passo".

Le vocazioni della Sentina possono essere così riassunte:

1. La Sentina è uno degli ultimi tratti di costa sabbiosa sull'Adriatico non ancora edificata ed urbanizzata.
2. La Sentina è tuttora una importante zona umida di grande valore biologico ed avifaunistico.
3. La Sentina appartiene già (per la maggior parte, circa due terzi) al patrimonio pubblico ed è quindi corretto e doveroso che siano tutti i cittadini ad utilizzarla secondo le sue naturali vocazioni.

L'istituzione di un'oasi faunistica sulla Sentina, sostenuta da tutte le Associazioni Ambientaliste sia a livello locale che nazionale, produrrebbe indubbi risultati positivi in merito a:

TURISMO: è sempre maggiore la richiesta di mete turistiche qualificate dal punto di vista ambientale. L'osservazione dell'avifauna nei periodi di "passo" e di nidificazione (Ottobre-Giugno) permette il prolungamento della stagione turistica altrimenti concentrata nei 60-90 giorni dal 15 Giugno al 15 Settembre. Presenza di turismo qualificato e qualificante (ricercatori, ornitologi, documentaristi etc.)

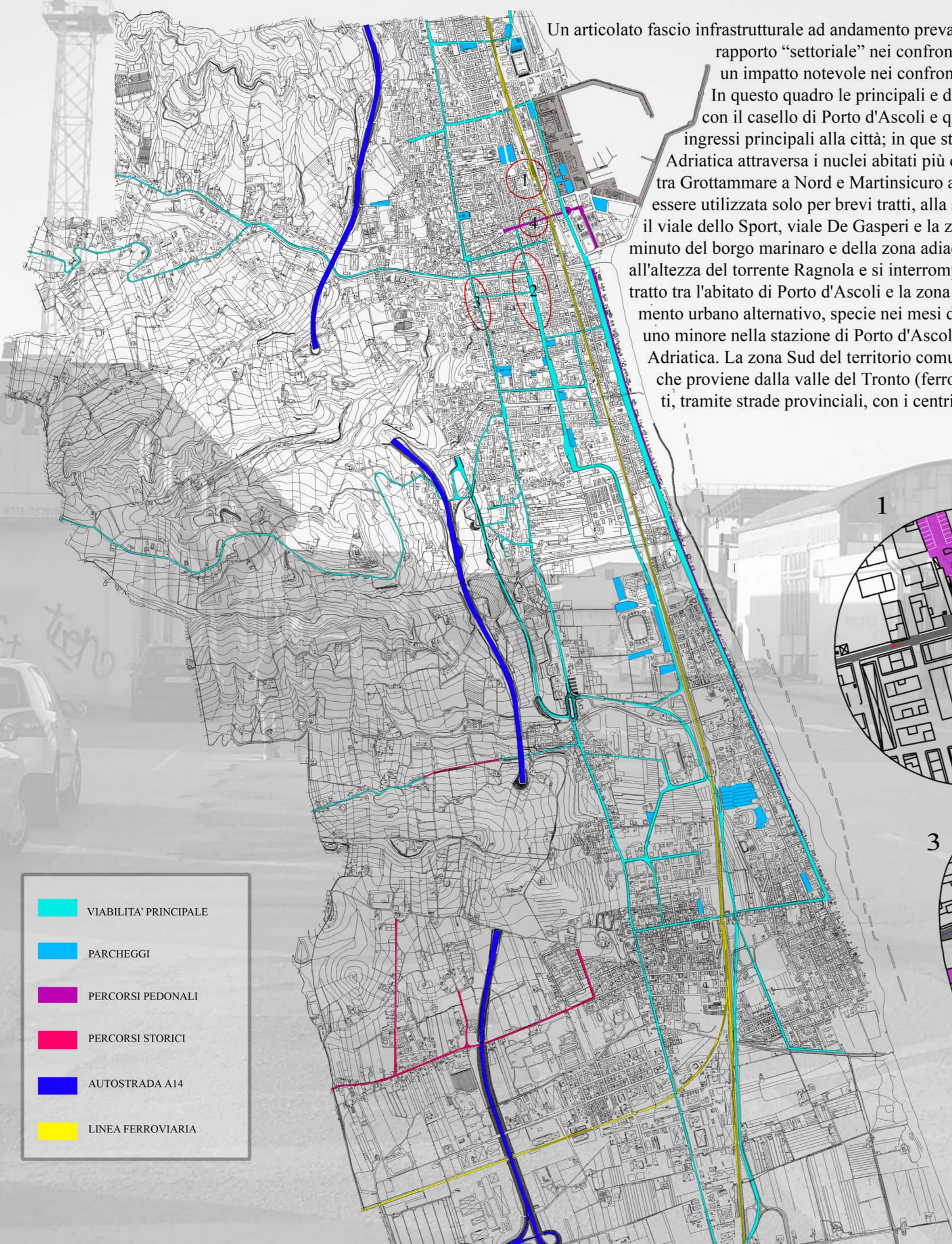
OCCUPAZIONE: Creazione di nuovi posti di lavoro temporanei per la costruzione dell'oasi. Creazione di nuovi posti di lavoro permanenti per la gestione dell'oasi (guardie naturalistiche, manutentori, accompagnatori per visite guidate).

TUTELA DELL'AMBIENTE E CRESCITA CULTURALE DELLA POPOLAZIONE: Il territorio sul quale viviamo e vivono tutte le altre specie di animali e vegetali è un bene che una volta "occupato" e malaccortamente usato non è più riproducibile. Il corretto ed equilibrato uso del territorio, tenendo conto anche delle sue vocazioni naturali, è necessità fondamentale di ogni società civile. La valorizzazione economica di una realtà ambientale passa sempre meno attraverso scelte di cementificazione. È per questo che la Sentina è un patrimonio da tutelare e valorizzare.



- 1- ambito riserva integrale
- 2- ambito di protezione
- 3- ambito di promozione economica e sociale
- 4- aree archeologiche
- 5- ambito di tutela integrale
- 6- ambito di tutela orientata





Un articolato fascio infrastrutturale ad andamento prevalente Nord-Sud rappresenta attualmente 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 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 attraversa 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 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 ovest della città 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, 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 di San Benedetto ed uno minore nella stazione di Porto d'Ascoli; quest'ultima è anche il 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 S.S.4 Salaria). 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).



STAZIONE

La viabilità nei pressi della stazione è caratterizzata da una percorrenza a senso unico, per le autovetture private e da una percorrenza a doppio senso per i mezzi pubblici.
 La situazione è problematica nelle ore di punta in quanto c'è una grande quantità di mezzi sia pubblici che non e lo spazio adiacente alla stazione è limitato.
 Per quanto riguarda il posteggio vi è presente in concomitanza con la stazione un'area adibita a parcheggio; questa zona è di grande comodità, perché tale struttura ovviamente necessita di questo tipo di servizio.

2



VIALE A. DE GASPERI

Il viale Alcide De Gasperi è una delle vie principali della città di S. Benedetto oltre ad essere una delle maggiori aree di commercio della cittadina. Quest'ultimo è composto da una viabilità a doppio senso, le due carreggiate sono divise da una fascia di vegetazione alberata e nella stessa sono presenti parcheggi (blu). Tale viale va a confluire con un incrocio in via Moretti. Questa zona è molto trafficata, essendo presenti all'interno di essa edifici di particolare importanza come: Municipio, Palazzo di Giustizia, edifici per l'istruzione. Le problematiche maggiori sono date soprattutto dalla conformazione di tale viale, non essendo adeguato in termini dimensionali alla quantità di traffico sviluppato dallo stesso. Oltretutto un altro problema importante di questa zona è la bassa presenza di parcheggi, comunque presenti ma in numero ridotto rispetto all'uso molto elevato di questi in tale zona, ricordando che oltre ad esserci edifici importanti c'è anche una grandissima quantità di edifici residenziali e commerciali di media e bassa densità.

3



INCROCIO VIA MANARA- SS 16

Il tratto di strada preso in considerazione è composto dall'incrocio di due assi stradali (ss 16, v. Manara) contraddistinti da quattro semafori.
 In questo tratto vi è una grande scarsità di parcheggi, inoltre questo incrocio è a doppio senso quindi in determinate ore della giornata vi sono ingorghi.
 Il problema principale comunque è dato che nelle vicinanze di tale tratto vi sono edifici importanti soprattutto OSPEDALE (in giallo) ed EDIFICI COMMERCIALI, quindi nel caso di traffico elevato ci sono grandi problemi per il raggiungimento di quest'ultimi, oltre a non esserci parcheggi adeguati a tale edifici.

4



VIALE S. MORETTI

Il viale S. Moretti è la via pedonale più importante della città essendo presente al suo interno una grande quantità di negozi, servizi turistici, bar, studi tecnici professionali e residenze. Il problema principale è dato che tale corso è interrotto per due volte nel suo intero tratto da strade con viabilità carrabile.
 Tale problema è ancor di più enfatizzato perché le due vie carrabili non sono funzionali a causa della loro superficie poco ampia oltre a interrompere la camminata pedonale in viale Moretti.

- VIABILITA' PRINCIPALE
- PARCHEGGI
- PERCORSI PEDONALI
- PERCORSI STORICI
- AUTOSTRADA A14
- LINEA FERROVIARIA