Capitaneria di Porto - SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Regione Marche

Città di San Benedetto del Tronto

PIANO REGOLATORE DEL PORTO PRP2011

CAPITANERIA DI PORTO DI S.BENEDETTO TR.
Il Comandante
C.F. (C.P.) Daniele Di Guardo

COMUNE DI S.BENEDETTO DEL TRONTO
Sindaco: Giovanni Gaspari

Assessore all'Urbanistica: Paolo Canducci

Assessore al Porto: Fabio Urbinati

PARERI E NULLA OSTA

GRUPPO DI LAVORO
(Protocollo di intesa Capitaneria-Regione-Comune 15 febbraio 2010)

REGIONE MARCHE	CITTA' DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO
Ing. Giorgio Occhipinti - Resp. del Procedimento	Ing. Germano Policori - Dirigente del Settore
Ing. Nicoletta Santelli	Ing. Marco Cicchi
Dott. Simona Palazzetti	P.mecc.ed. Giovanni Ciarrocchi
Ing. Massimiliano Gabrielli	Geom. Massimo Forlini
Collab. P.I. Eugenio Giuliani	Dott. Gionni Tiburtini
	Collab. Geom. Emilio Filiaci

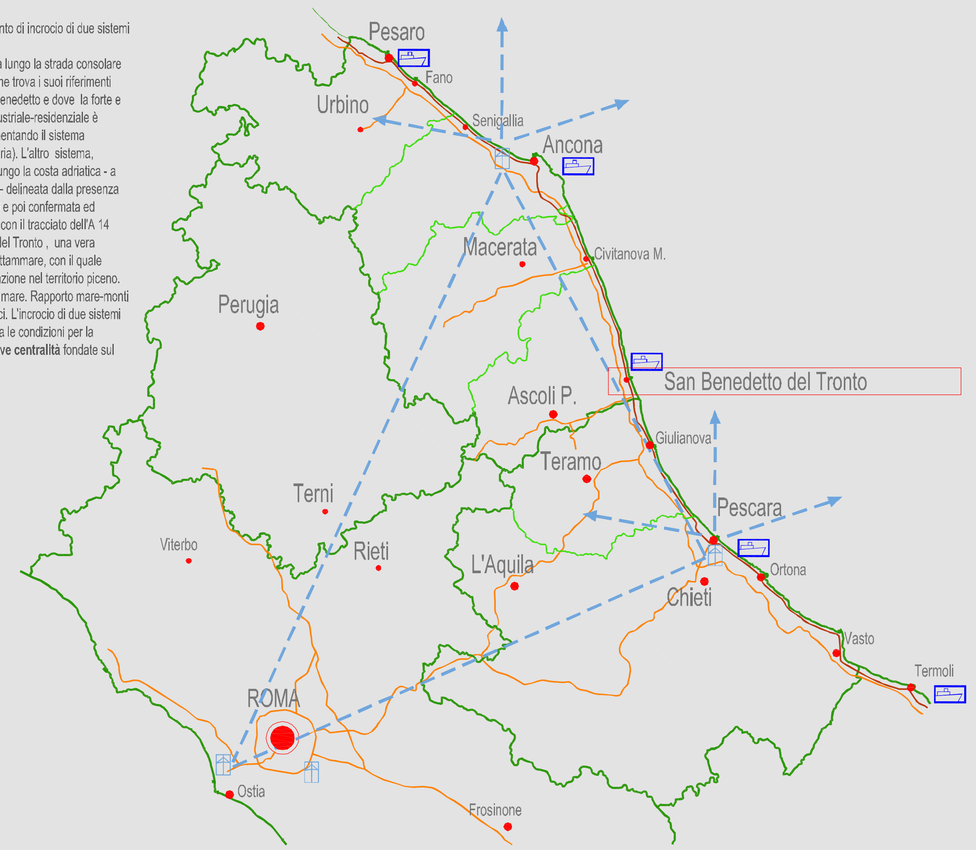
La città nel territorio: relazioni e potenzialità — Agosto 2011

Elab. 3A

Tratto dagli elaborati allegati allo Schema Direttore approvato con delibera di C.C. n° 199 del 14.12.2007 "Atto di indirizzo per il nuovo PRG" - consulenza alla redazione arch. Luigina Zazio

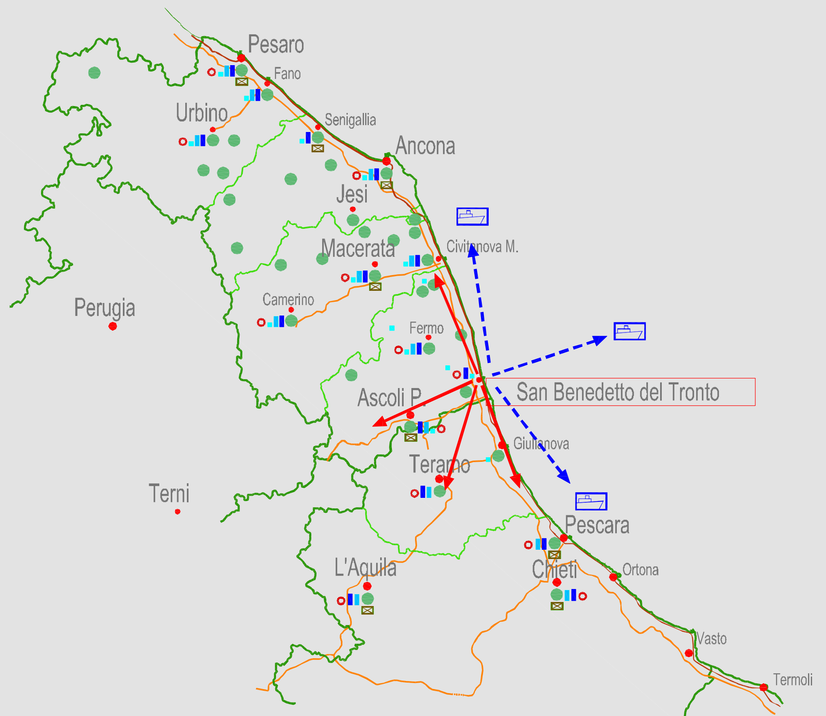
San Benedetto: i rapporti con il centro Italia

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.



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 ricomettere realtà, storie e tradizioni diverse sia sulla dirittrice 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**.



San Benedetto: i Comuni contermini

Naturale ruolo intercomunale della città perché 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 vuoi livelli di interazione intercomunali: bretella a Nord e ad Ovest città e circonvallazione 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 ...

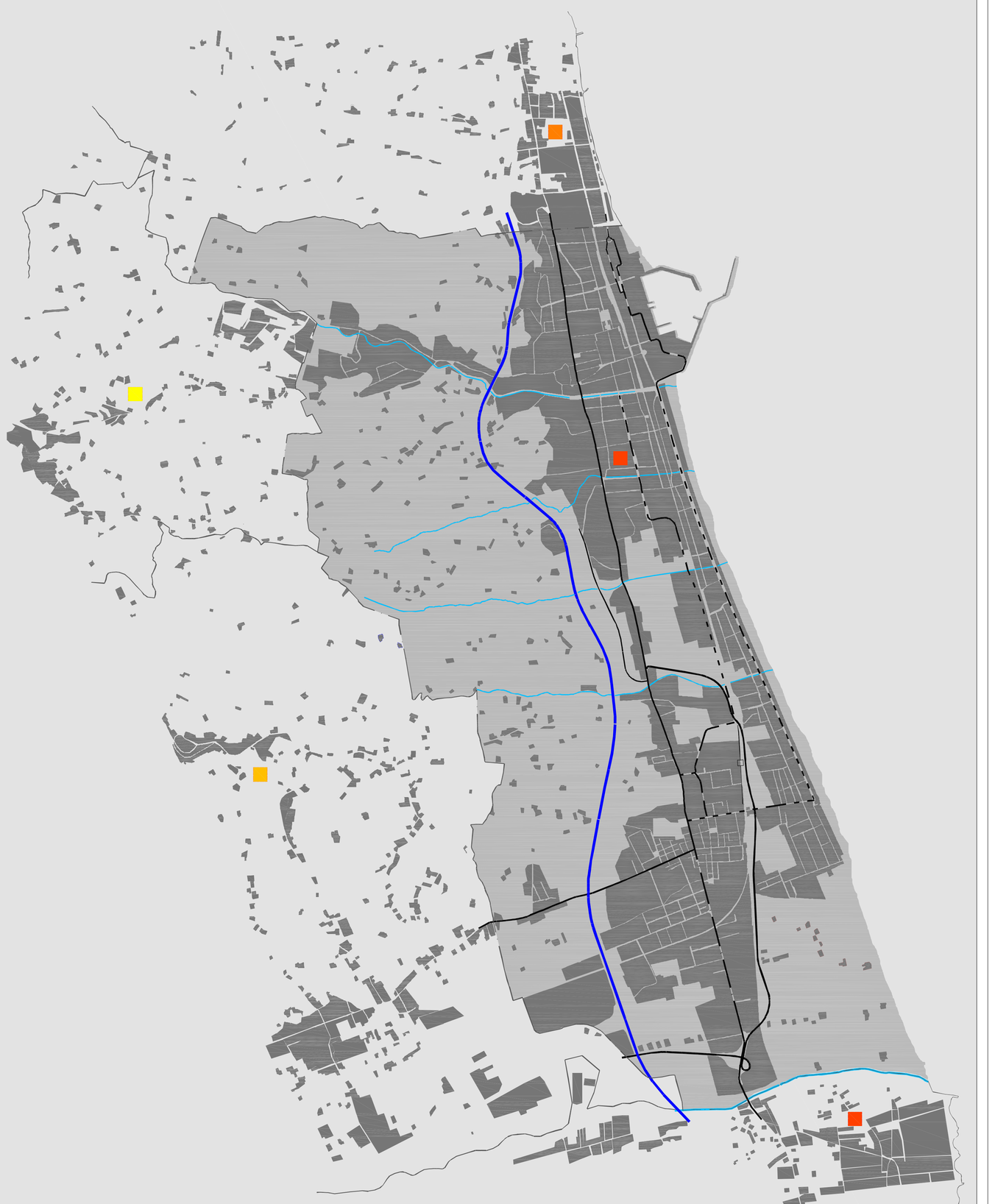
Comune	Abitanti	Densità/kmq	Abitazioni
San Benedetto del Tronto	45054	1780,1	22911
Comuni contermini:			
Grottammare	14278	808,5	6998
Acquaviva Picena	3409	163,1	1465
Monteprandone	10354	392,5	3749
Martinsicuro	13428	937,7	11364

Dati Istat 2001

SISTEMA INSEDIATIVO

Ambito comunale

Comuni contermini



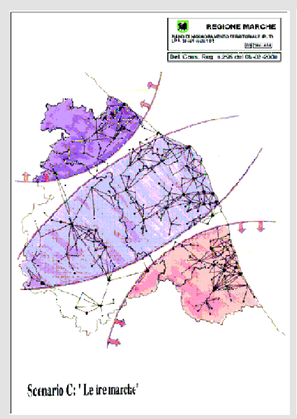
San Benedetto: PIT e PTC

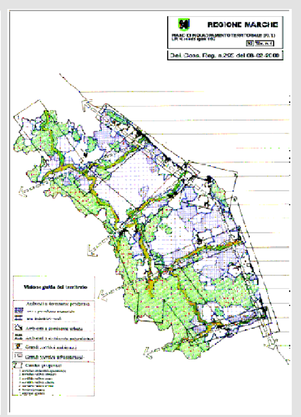
PIT

CP 3. Fascia litoranea

OBIETTIVI

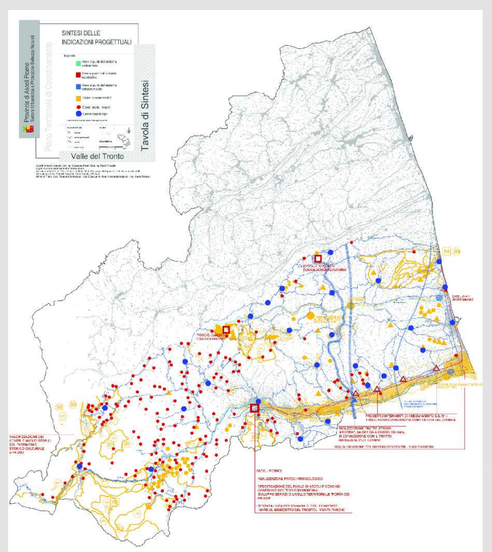
Il progetto assume gli indirizzi di fondo proposti e in particolare:
-Valorizzazione delle qualità ambientali;
-Elevazione della efficienza funzionale del territorio regionale;
-Inserimento nello spazio europeo.
Integrazione tra le attrezzature legate alle vie d'acqua e le città e i territori serviti, aprendo nuove prospettive alle economie locali.
Indire lo sviluppo ai seguenti obiettivi prioritari:
O1 - la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale
O4 - la valorizzazione degli ambienti della costa e delle naiosi
O6 - il disinquinamento dei tratti ed alla frequentazione
O7 - la sviluppo dei settori transfrontalieri
Il progetto del PIT, propone di riqualificare le quattro litoranee agendo sulla prima di maggiore trasformabilità su cui è possibile qualcosa le strategie di rilocalizzazione dei ritratori ambientali e di ristrutturazione degli usuali dei degradati.
Investe soltanto le politiche delle mobilità e dei trasporti trattate in modo complementare a quelle previste dell'intorno dello studio di fattibilità del "Corridoio adriatico".
Diversa anche la scelta per valutare le possibili commerciali e produttive e facilitando invece lo sviluppo di strutture ad elevata qualità e di eventi propri zoli di eccellenza per il tempo libero e per i servizi al turismo.
A questo scopo considera con grande attenzione le opportunità esistenti nel rendere dei portofrutteti, che da attrezzature separate diventino diventare quanto più possibile centiere di snodo tra le percorrenze marittime anche transfrontaliere e di città marittigiere e le opere infrastrutturali necessarie e migliorare la mobilità di merci e persone.
Così la richiesta di uso del territorio definita dalla produzione incontrata della piccola e media impresa ha integrato l'ambiente e fattore residuale, capitale fisso sociale da strutture quanto più possibile per ridurre il costo produttivo.
Ritiene proprio qui che sia parte funzione di equità ed efficienza. In particolare introducendo la nozione di «filiera strutturo verde che deve esplicarsi a tutti gli effetti alla opera pubblica che servono alla funzionalità del territorio.
Il Progetto "Corridoi integrati" propone di agire sul territorio volto affiancando biocorridi di rigenerazione ambien tale alle residilia a scorrimento veloce esistente.
Individuando i diversi corridoi che attraverso il trasporto tra infrastruttura viaria, ferroviaria, biocorridi e insediamenti attraversati diventa possibile mettere a punto soluzioni di intervento che vedo per volta rinvenire il principio di sostenibilità ambientale nelle organizzazione degli assetti territoriali e urbanizzati. Compito di qualificatore sono le voti del Metauro, dell'Esino, del Chienti, del Tronto, tutti segnati da cospicue presenze insediatiali e tuttavia ancora con significativi margini di disponibilità di aree per azioni di rigenerazione ambientale. Questo vale soprattutto per quelle aree con possibilità di ristrutturare le linee ferroviarie, contribuendo ad un nuovo assetto della mobilità e del trasporto conformo agli obiettivi della sostenibilità ambientale.
Analisi e proposte
In particolare il progetto prevede di:
- ridurre le emissioni inquinanti, gli odorazioni ambientali e delle altre attività incongrue con l'obiettivo della riqualificazione turistica e insediativa della costa;
- perseguire la rigenerazione ambientale della fascia litoranea, intesa a migliorare lo stato delle pulizie, ai problemi tecnico 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, indirizzo Prioritario soprattutto verso alcuni punti strutture commerciali e produttive e facilitando invece lo sviluppo di strutture ad elevata qualità e di eventi propri zoli di eccellenza per il tempo libero e per i servizi all'utenza.





PTC

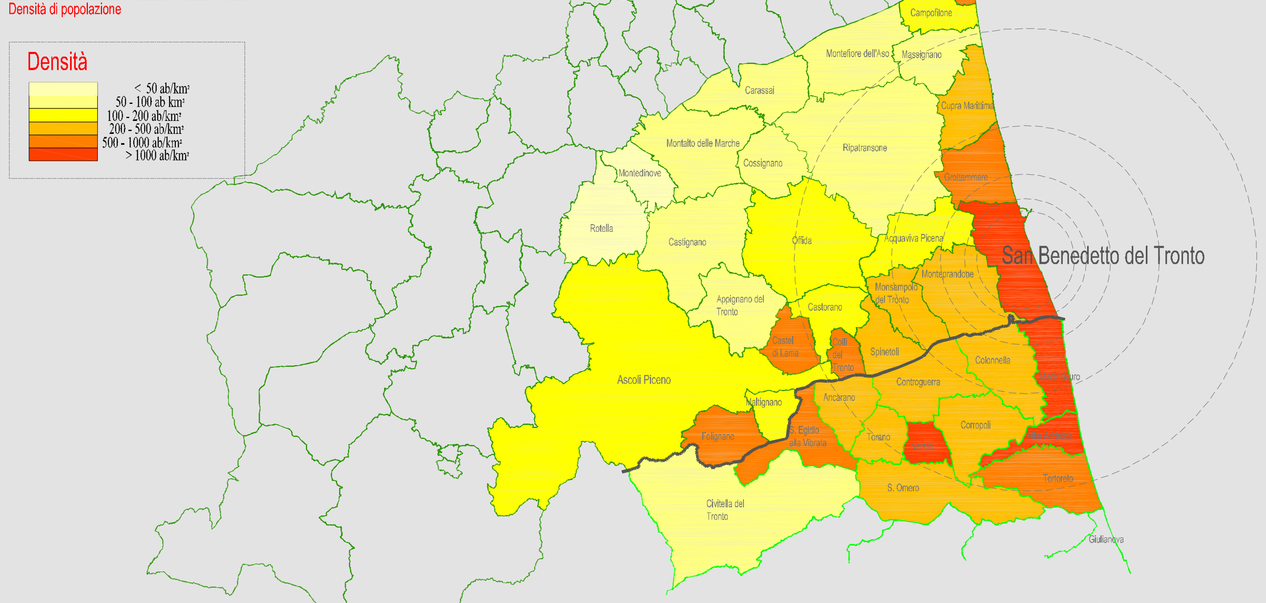
FASCIA COSTIERA		
OBIETTIVI STRATEGICI	AZIONI	STRUMENTI E PROGETTI (esempi)
Tutela e valorizzazione delle residue risorse ambientali e culturali	1. Progettare la valorizzazione delle ultime aree libere in un contesto di "area vasta" 2. Abbattere le principali fonti di degrado della qualità della vita urbana 3. Favorire l'uso collettivo dei beni ambientali da differenziare in funzione dell'utilizzo urbano 4. Indirizzare il recupero e la valorizzazione dei contenitori storici in direzione "specializzata" 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 carsismo di Marano come sistema integrato 6. Riconoscimento degli elementi storici extraurbani del sistema costiero (fari, casinò, 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 riposizionamento delle funzioni produttive verso la zona a mare 3. Offrire nelle zone collinari nuove occasioni di residenza ed di qualità per la zona a mare e la città 4. Potenziare la qualità delle reti (idriche di scarico e di gestione rifiuti) 5. Incentivare il riposizionamento 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 nel settore alberghiero per il turismo 2. Avvio riposizionamento nel sistema economico Piceno 3. I vecchi "contenitori" vicini come occasioni progettuali (supporto nei servizi di cittadino (es. scuole Italiani, ex FIAT,...)
Razionalizzazione delle strutture insediative e della dotazione infrastrutturale	1. Conservare l'attuale densità delle zone a mare più naturi riqualificando le tipologie edilizie 2. Potenziare i servizi urbani e regolare gli insediamenti precitati 3. Contenere la aggressività 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. Ristrutturare la viabilità minore di collegamento tra le zone collinari e la costa	Strutture insediative e mobilità: 1. Riconoscimento delle diverse parti urbane idoneiche che hanno strutturato la fascia costiera: il centro antico, il borgo moderno, la marina 2. Interventi per l'abbattimento dell'inquinamento acustico della ferrovia nelle zone più danneggiate dall'azione 3. Soluzione dei punti critici viabilità 4. Iniziativa di valorizzazione dell'autostrada 5. Itinerari di particolare interesse storico e naturalistico



San Benedetto: il bacino di utenza

Funzione di testata del sistema ipotizzare Ascoli -SBT e di centro servizi per il territorio: Componente col mare nel sistema territoriale mare-monti (opportunità offerte dai parchi, e dal sistema fluviale del Tronto). Presenza di importanti opportunità offerte storicamente soprattutto nel 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