

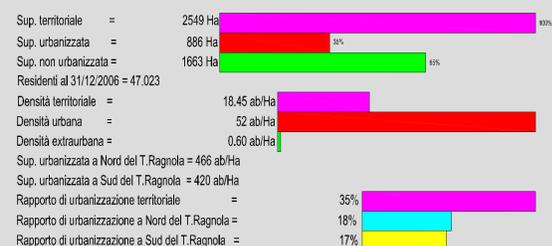
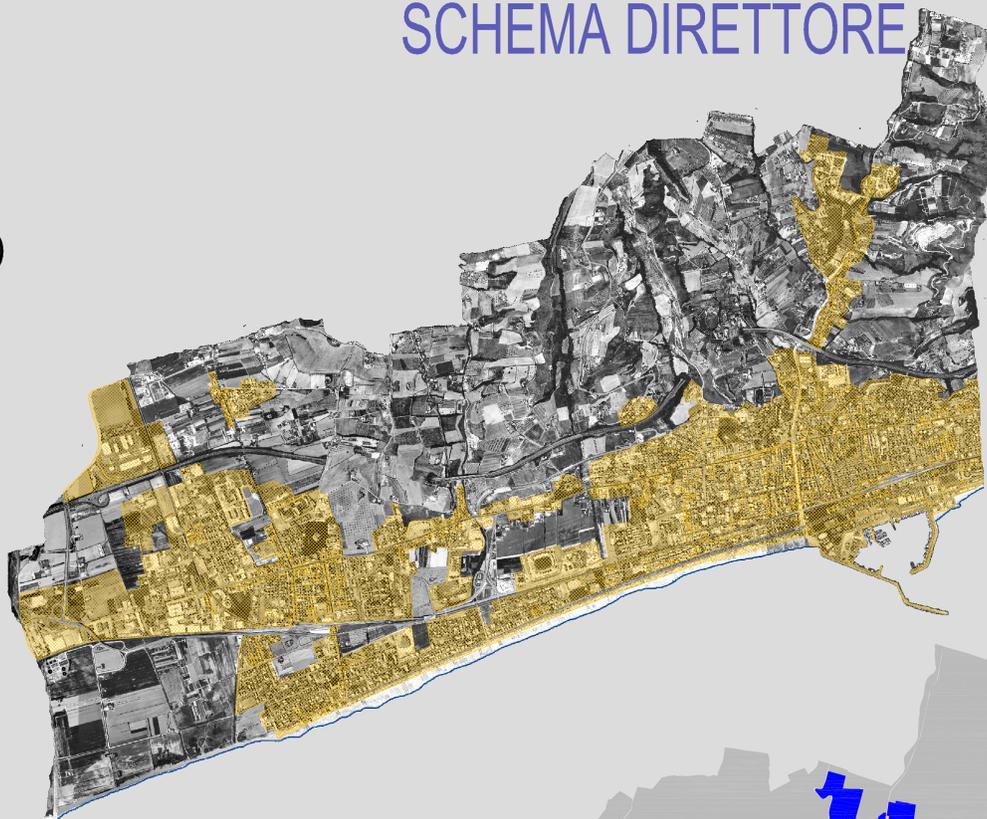


CITTA' DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

SCHEMA DIRETTORE

IL TERRITORIO

Territorio urbanizzato



- La suddivisione del territorio in strisce longitudinali dettate dall'andamento del fascio infrastrutturale, genera problemi legati soprattutto al riconoscimento ed individuazione di assi di connessione trasversale, al fine di mettere in coerenza e garantire un adeguato equilibrio sul territorio comunale.

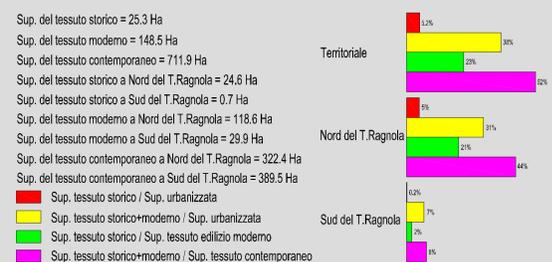
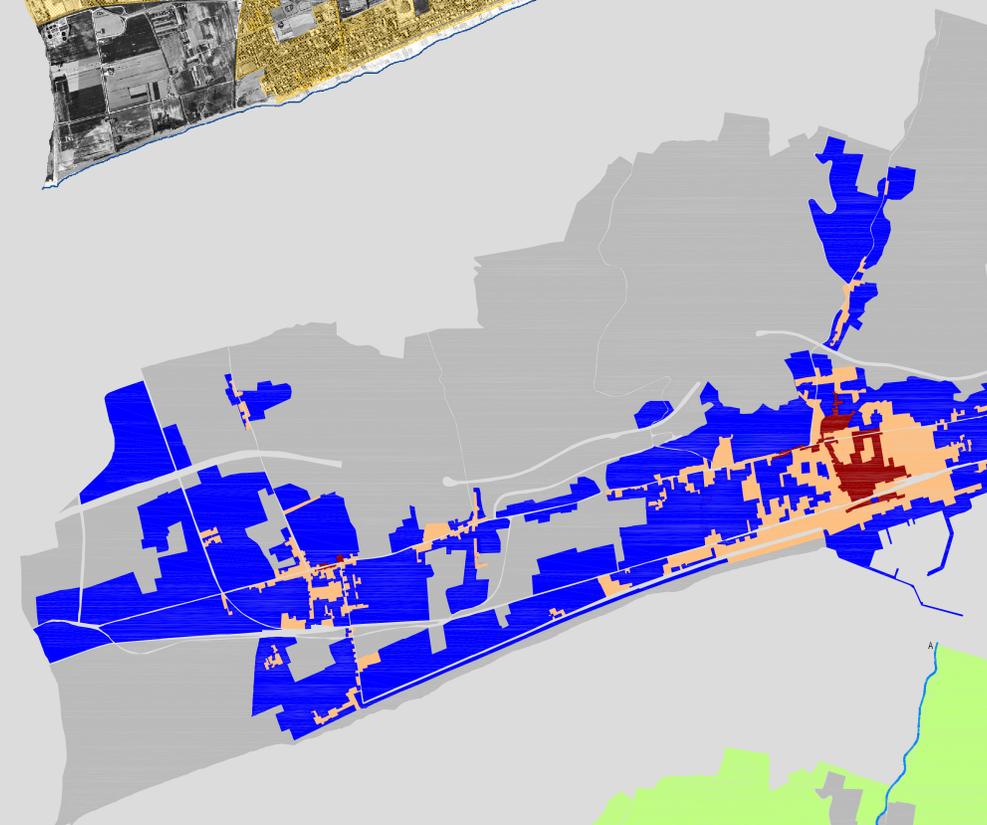
- Il diverso spessore del tessuto insediativo, individuato dalle fasce infrastrutturali indica una differenza sia di consistenza dello stesso ma anche rapporti insoluti sulla effettiva permeabilità trasversale.

- Risultano a tutt'oggi elementi di forte cesura che proprio con una nuova progettazione urbana potrebbero trovare occasione di ricucitura, anche se subordinati alla presenza della linea ferroviaria adriatica.

- Presenza di elementi residui di naturalità (lineari, puntuali e areali).

L'EDIFICATO

Tessuto edilizio storico
Tessuto edilizio moderno
Tessuto edilizio contemporaneo
Territorio non urbanizzato



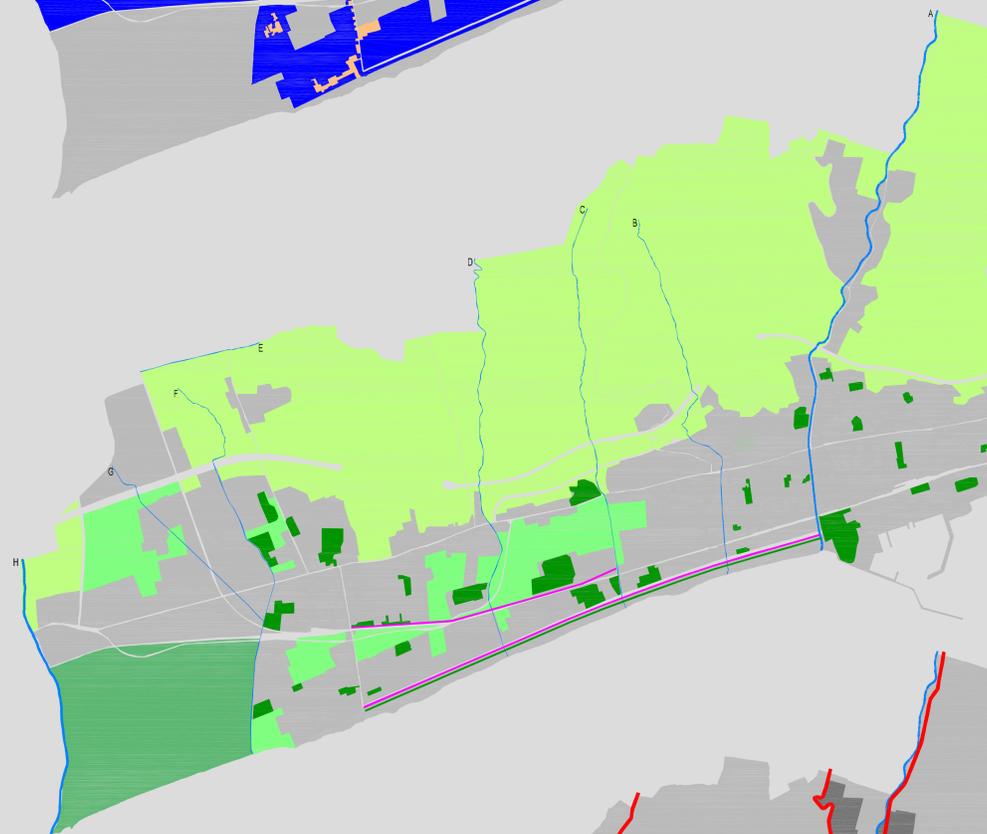
Il sistema dei tessuti edili della città è costituito non tanto da quartieri costruttivamente omogenei quanto da edifici singoli e da alcuni ambiti specificamente "riconoscibili" come aggregazioni del tessuto urbano storico: il "Paese alto", il "borgo marinaro" di espansione otto-novecentesca, l'aggregazione lineare del litorale, l'incasato urbano di Porto d'Ascoli. I manufatti più antichi si posizionano secondo 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 settecentesca, 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' "aggiunta" edilizia di fine Ottocento ed inizio del Novecento completa l'impianto ortogonale precedente, dall'edificazione su percorsi secondari (via Roma) alle prime palazzine ed edifici industriali ad est della linea ferroviaria.

Tra Ottocento e Novecento 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 Albuja, 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.

IL VERDE

Riserva Naturale della Sentina
Verde agricolo
Verde urbano di risulta
Verde attrezzato
Territorio urbanizzato
Piste ciclabili
Corsi d'acqua
A Torrente Albuja
B Fosso della Fornaci
C Fosso dell'Accaschiara
D Torrente Ragnola
E Fosso dei Galli
F Fosso Collettore
G Canale Scolmatore
H Fiume Tronto



Verde attrezzato: aree a diffuso e di più antico insediamento lungo la fascia litoranea, quantità e dimensioni medie più accentuate nella fascia a Sud. Verde sportivo e storico, parchi con attrezzature standard, verde puntiforme, lineare ed areale, livelli vari di manutenzione, necessitano di riqualificazione programmata, di gestione sistematica e di connessione compatibile a sistema.

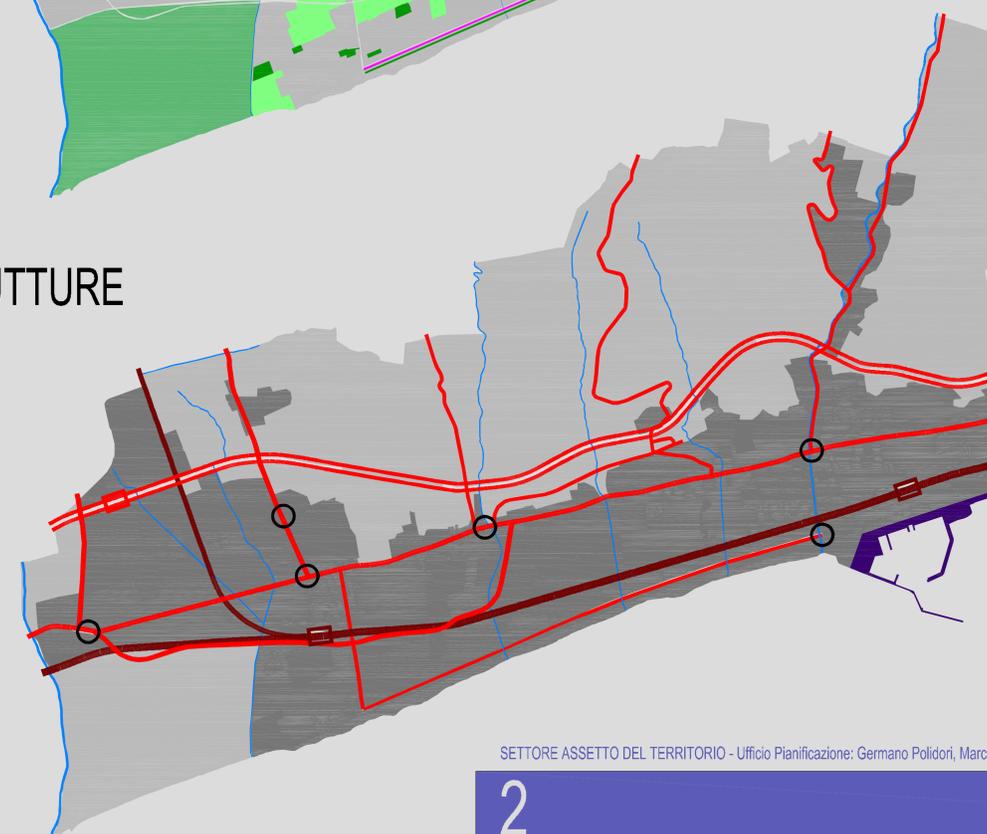
Verde urbano di risulta: di consistenti dimensioni specie nella zona centrale della città e a Sud, aree con destinazioni non realizzate per vari motivi (difficoltà economiche pubbliche, vincoli ambientali, PAI, zonizzazioni del PRG non conforme alle tendenze in atto...); occasioni di programmazione specifica ed attuale.

Verde agricolo: più che propriamente area agricola, la collina si presenta come punto di congiunzione ed integrazione in una scacchiera mare, urbanizzato, natura che, anche nel contesto di un turismo sostenibile mare-collina, può ricoprire questa parte del territorio nel sistema dell'intera città, valorizzando le caratteristiche.

Sentina: ora "Riserva naturale protetta" l'area presenta situazioni di frammentazione tra attività industriali a ridosso della ferrovia, attività agricole di tipo estensivo e/o orticolo, aree umide ed elementi di una naturalità di ritorno a seguito di incoltura. Accentuazione erosiva dell'arenile. Gli spazi agricoli abbandonati, le canalizzazioni irrigue sospese e alcune residenze, fanno identificare parti di questo territorio come residui.

LE INFRASTRUTTURE

Autostrada A14
Viabilità principale
Casello autostradale
Rete ferroviaria
Stazione ferroviaria
Principali punti critici
Porto
Territorio urbano
Territorio extraurbano
Corsi d'acqua



Un articolato fascio infrastrutturale ad andamento prevalente Nord-Sud è la struttura di supporto alla mobilità del territorio comunale, ma, al tempo stesso, privilegiando gli aspetti connessi ai flussi di traffico di attraversamento, crea un forte impatto sulla città. Le principali modalità di collegamento sono:

- l'autostrada A14 che segna il limite all'abitato verso Ovest permette l'attraversamento veloce dell'intero territorio comunale e, con il casello di Porto d'Ascoli e quello recente di Grottammare, fornisce i due ingressi principali alla città; in questo tratto l'autostrada assume il ruolo di grande "circonvallazione" urbana e risulta fortemente congestionata;
- la strada statale S.S.16 Adriatica attraverso i nuclei abitati più densi della città (San Benedetto centro e Porto d'Ascoli), asse di collegamento extraurbano tra Grottammare a Nord e Martinsicuro a Sud, è condizionata dalla congestione del traffico, per la sovrapposizione di un intenso utilizzo locale;
- 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: lungo questo tragitto da asse a scorrimento veloce diviene asse urbano;
- una tratta interrotta della circonvallazione Ovest della città (la cosiddetta "bretella") parte dalla S.S.16 all'altezza del torrente Ragnola e si interrompe, dopo circa 1,5 km, di fronte ad una zona di recente edificazione;
- il lungomare, 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; più a Sud si distacca dal ramo principale della linea Adriatica, piegando verso Ovest, la ferrovia per Ascoli Piceno.