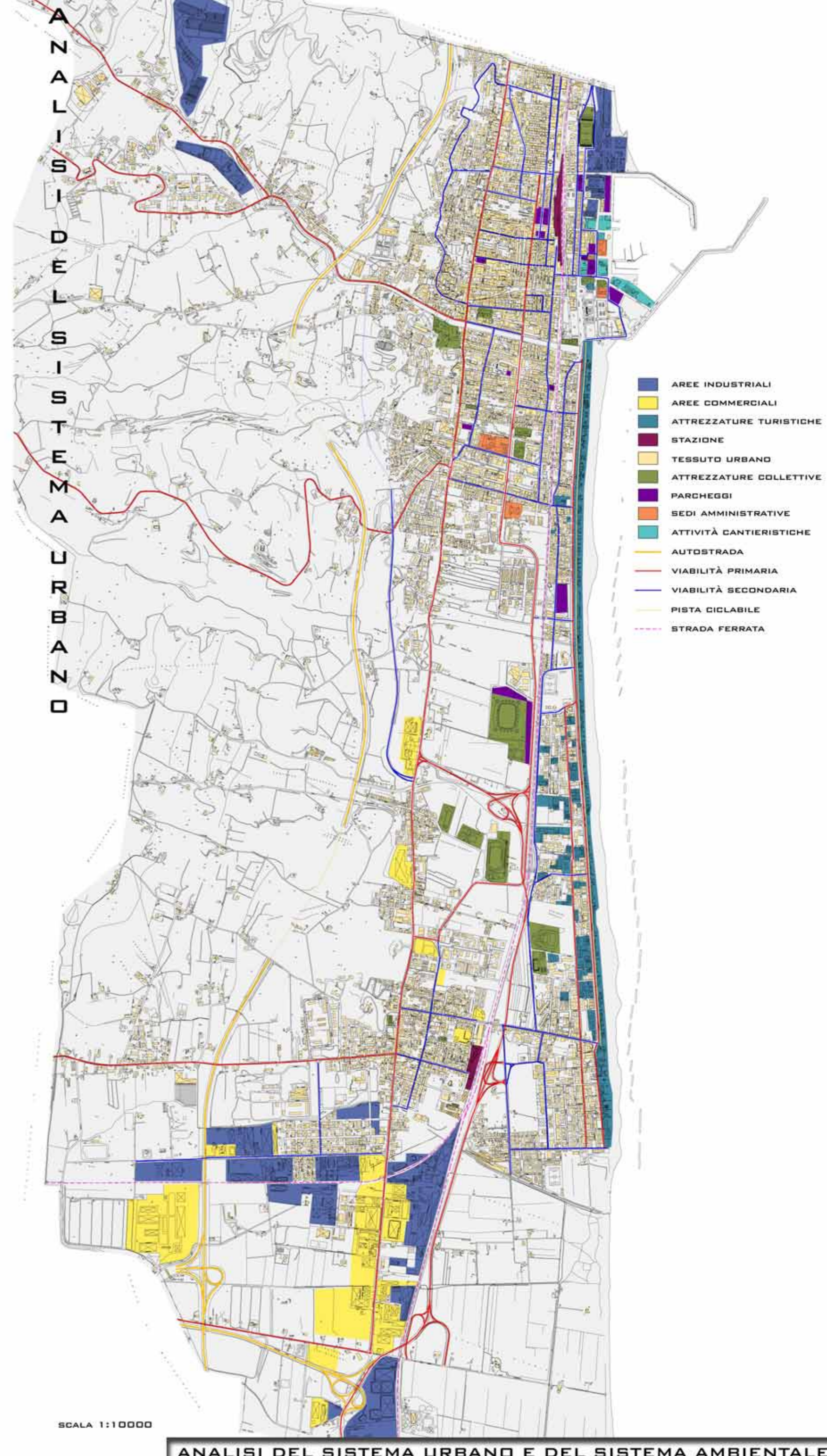
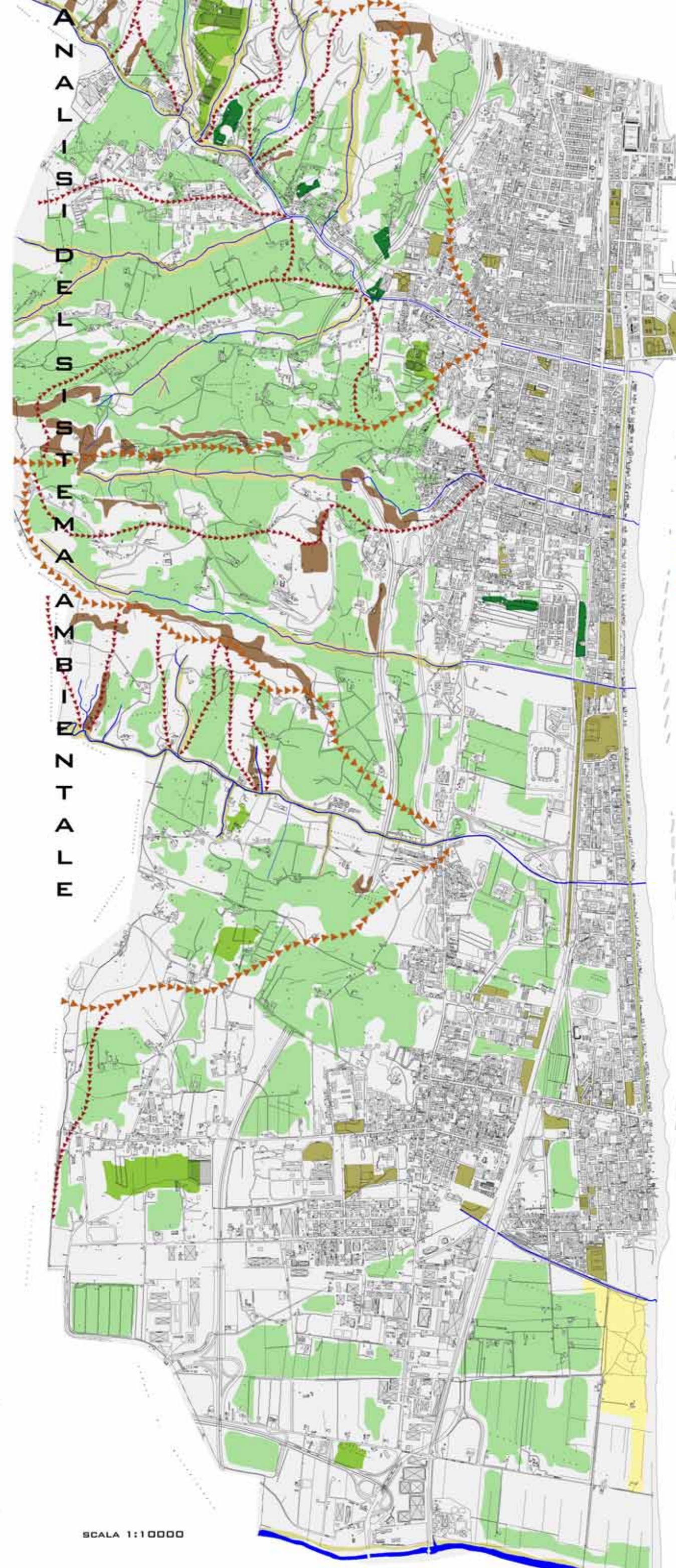
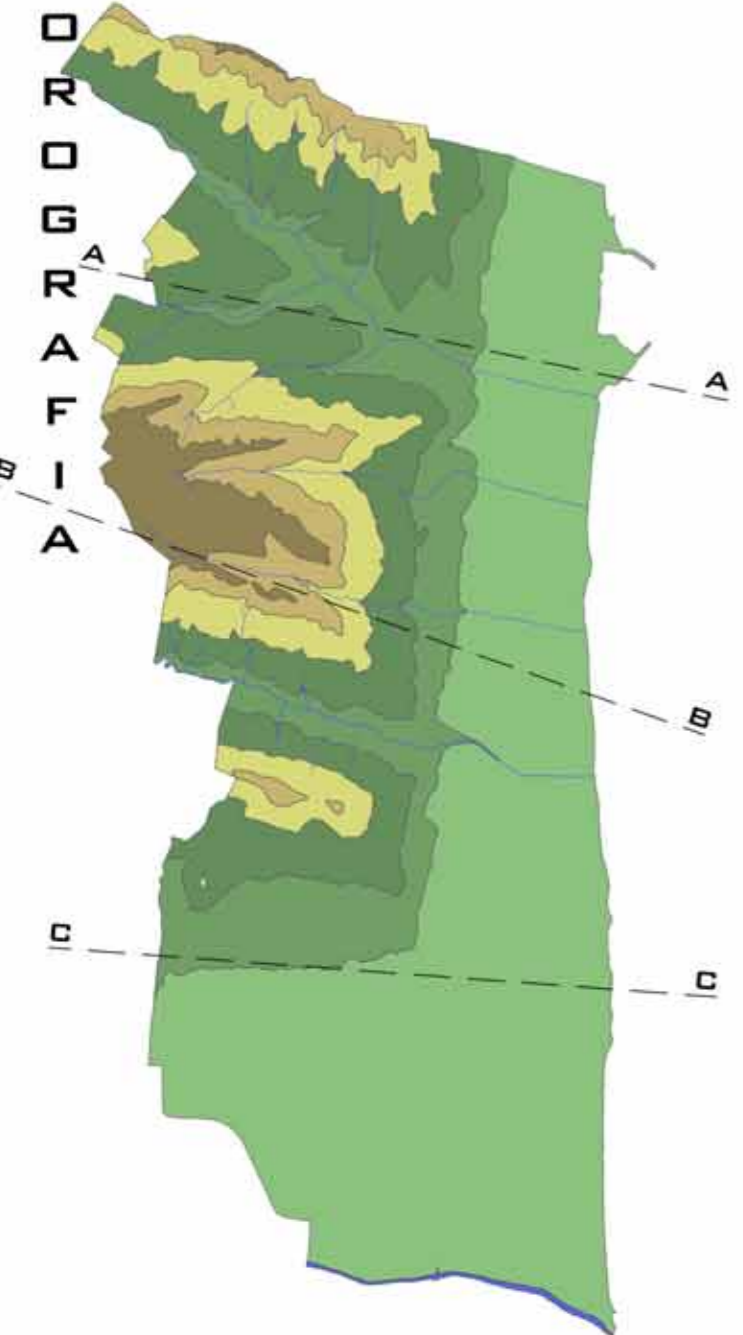


Stato	Italia
Regione	Marche
Provincia	Ascoli Piceno
Coordinate	42°56'N 13°53'E 42.93583, 13.88967
Altitudine	6 m s.l.m.
Superficie	23,51 m ²
Abitanti	47.148 02/2007
Densità	1.845,79 ab./km ²
Comuni contigui	Aquasiva Picena, Grottemare, Martinsicuro (TE), Monteparone



IN ORIGINE SAN BENEDETTO DEL TRONTO FU L'ANTICA CASTRUM TRUENTINUM, INSEDIAMENTO MILITARE ROMANO SOSTITUITO SULLA SPINNA SETTENTRIONALE DEL FIUME OMIGNINO ALLA FOCE NELL'ADRIATICO, IN PROSSIMITÀ DELL'ATTUALE PORTO D'ASCOLI. NEL DORSO DEI SECOLI MOLTE POPOLAZIONI SI STABILIRONO LUNGO QUEL FIUME E LA SUA VALLATA, NON DI RARO COMBATTENDOSI E DIPENDENDOSI DA ALTRE CHE, DI TANTO IN TANTO, BRUCIANDO IN QUEI LUOGHI ED INTENZIONI NON SEMPRE PACIFICHE DALLA REGIONE NATA DEL SECOLO IX INIZIA QUEL FENOMENO, CHIAMATO INCASTELLAMENTO, DI ACCANTAMENTO DEI DIPENDENTI DEI PROPRIETARI TERRENI IN INSEDIAMENTI FORTIFICATI. INTORNO AL 1145 IL VERGODO DI FERMO CONCEDE AI SIGNORI TENNARI DELLA VALLE DELL'ALBUJA DI COSTRUIRE ACCANTO ALL'ABBAZIA DI SAN BENEDETTO, SOTTO DA VERGINE IMMEDIATA, LA TORRE DEI QUALITERI E IL CASTELLO PER POTERVI PORTARE AD ABITARE I LORO COLONI INSIEME A QUELLI DELL'EMBRICAPATO. LA TIPOLOGIA DEL CASTELLO ERA DI TIPO "A BORGH INTERNO", GIÙ È CASCHE DEI DIPENDENTI ERANO

ALL'INTERNO DELLA CINTA MURARIA, CONFIGURAZIONE QUESTA CHE IL PAESE MANTENNE FINO AL XVII SECOLO. LE POPOLAZIONI DEL CASTELLO NEI SECOLI SUCCESSIVI FURONO COSTANTEMENTE COINVOLTE NELLE GUERRE CHE SI SVOLSERO TRA ASCOLI, BIELLA E FERMO GIBELLINA. SI GIUNSE ALLA PAZIE DEFINITIVA DOPO CHE, NEL 1486, GLI ASCOLANI DEVIARONO ANCORA UNA VOLTA I TERRITORI DI ACQUAVIVA PISENA, S. BENEDETTO, GROTTOFANARE E IL PORTO DI FERMO. OLTRE ALLE GUERRE, ANCHE LA INALZABILITÀ DEI LUOGHI, SINGOLIATI DA VENTRE FALDI, LE INCURSIONI DEI NAVIGATORI TURCHI E DALMATI E LE SPAVENTOSE EPIDEMIE DI PESTE SIBIRICA E DI COLERA AVEVANO SOSPESIONATO LO SVILUPPO DI S. BENEDETTO, RENDENDO IL PAESE PRESSOCHE DISABITATO. ALL'INIZIO DEL '500 IL PAESE TORNÒ A RIPOPOLARSI, LE PERSONE RESIDENTI ERANO CINQUECENTO.

NEL 1600 S. BENEDETTO SI ERA SVILUPPATO SOCIALMENTE E TERRITORIALMENTE IN MODO ABBASTANZA TRANQUILLO. RESTA TUTTAVIA IMPREDEBILITÀ L'ANNO IN CUI FU ISTITUITA LA MUNICIPALITÀ. LA POPOLAZIONE ATTORNO AL 1656 ERA SALITA A 885 IN QUANTO IL NUCLEO ORGANICAMENTE RESIDENTE ENTRO LE MURA AVEVA INCOMINCIATO A COSTRUIRE FUORI DI ESSE, VERSO LA CAMPANA E IL MARE. NEL 1675 FU COSTRUITA LA CHIESA DELLA MADONNA DELLA SPIRAGIA, DETTA AD OCCIDENTE RISPETTO AL BORGH MEDIEVALE, E DA ALTRO IL BORGH DI SAN ANTONIO AD EST E DELLA MARINA A SUD.

LA NUOVA CHIESA DELLA MARINA, COMPLETATA NEL 1909 FINO AI PRIMI ANNI DEL XVII SECOLO TUTTA LA ZONA CHE DALL'ATTUALE SS16 ARRIVA AL MARE ERA RIMASTA PRIVA DI EDIFICI, SE SI ESCLUDE QUALCHE BARACCA PER IL IMBARBERGHO DEI MARCHI. NEL 1741 EROSTAVANO SÌ RUI RELIQUIE DEL MARE CHE NUCLEI INSEDIATIVI UNO DI NATURA IMPRODOTTIBILE COSTITUITO DA BARACCHE PER L'ATTIVITÀ CANTIERISTICA, E L'ALTRO DI NATURA RESIDENZIALE, FORMATO DA UN GRUPPO DI CASE CHE DAVA OSPITALITÀ AI COLTIVATORI DELLE TERRE CIRCOSTANTI.

NEL 1793 VENNE REDATTA LA PRIMA MANIPOLAZIONE SISTEMATICA DELLA ZONA "MARINA" DA PARTE DELL'ARCHITETTO LUIGI PAGLIALUNGA, IL QUALE DISPOSE CHE GLI EDIFICI DOVESSERO DISPORRISI L'UNO ACCANTO ALL'ALTRO IN LINEA RETTA IN UN SISTEMA DI STRADE INTERSECANTI TRA LORO IN BORGH ORTOGONALE. NEL 1798 LA POPOLAZIONE ERA COMPONETA DA 2982 PERSONE, DELLE QUALI 943 RESIDENTI NEL CASTELLO, 1091 NEL CONTADO E 948 NELLA MARINA. L'OTTICANTO FU IL SECOLO CHE VIDE S. BENEDETTO CRESCERE CON LA POPOLAZIONE DEDITA ALL'ABBRICCIATURA E ALLA PESCA. SI RESTRIBO LO SVILUPPO DELLA MARINA, TESA A TRASFORMARSI DA BORGHINO IN PAESE E A INDOLESCERE LA PRIMA IMMAGINE REALIZZANDO UN CIMITERO, UN TEATRO, UNA NUOVA CHIESA E UN OSPEDALE. SI RESTRIBO VIA VIA UNA CRESITA DEMOGRAFICA SEMPRE MAGGIORE, PASSANDO DAI 3104 ABITANTI D'INIZIO SECOLO ALI 4877 DEL 1881. NEL 1817 SAN BENEDETTO FU SEDE DI GOVERNO, RERNAVA IL CONFINE TRA LO STATO PONTIFICIO, DI CUI FACEVA PARTE, E QUELLO DEL REGNO DELLE DUE SICILIE. LA CASERNA GULFA COSTRUITA IN QUEL PERIODO A PORTO D'ASCOLI FU PER MOLTO TEMPI DESSANA E PORTO OBLIATO DI PASSAGGIO.

FINO AI PRIMI ANNI DEL XVII SECOLO TUTTA LA ZONA CHE DALL'ATTUALE SS16 ARRIVA AL MARE ERA RIMASTA PRIVA DI EDIFICI, SE SI ESCLUDE QUALCHE BARACCA PER IL IMBARBERGHO DEI MARCHI. NEL 1741 EROSTAVANO SÌ RUI RELIQUIE DEL MARE CHE NUCLEI INSEDIATIVI UNO DI NATURA IMPRODOTTIBILE COSTITUITO DA BARACCHE PER L'ATTIVITÀ CANTIERISTICA, E L'ALTRO DI NATURA RESIDENZIALE, FORMATO DA UN GRUPPO DI CASE CHE DAVA OSPITALITÀ AI COLTIVATORI DELLE TERRE CIRCOSTANTI.

FINO AI PRIMI ANNI DEL XVII SECOLO TUTTA LA ZONA CHE DALL'ATTUALE SS16 ARRIVA AL MARE ERA RIMASTA PRIVA DI EDIFICI, SE SI ESCLUDE QUALCHE BARACCA PER IL IMBARBERGHO DEI MARCHI. NEL 1741 EROSTAVANO SÌ RUI RELIQUIE DEL MARE CHE NUCLEI INSEDIATIVI UNO DI NATURA IMPRODOTTIBILE COSTITUITO DA BARACCHE PER L'ATTIVITÀ CANTIERISTICA, E L'ALTRO DI NATURA RESIDENZIALE, FORMATO DA UN GRUPPO DI CASE CHE DAVA OSPITALITÀ AI COLTIVATORI DELLE TERRE CIRCOSTANTI.

IL 18 SETTEMBRE 1860 TERMINO L'AMMINISTRAZIONE PONTIFICIA E SAN BENEDETTO ENTRO A FAR PARTE DEL REGNO D'ITALIA. FU IN QUESTO PERIODO CHE ACQUIRO L'ATTRIBUTO "DEL TRONTO". IL DESIDERIO DI CRESCITA ERA NOTEVOLE, LA POPOLAZIONE NELLE CONTRADE SI INFITTI, L'INDUSTRIA DELLA PESCA ASSUNSE UNO SVILUPPO SEMPRE MAGGIORE, NACQUERO UN CENTRO BRIGADIA E LA PRIMA VEDAZIONE PER UN TURISMO BALNEARE.

IL 18 SETTEMBRE 1860 TERMINO L'AMMINISTRAZIONE PONTIFICIA E SAN BENEDETTO ENTRO A FAR PARTE DEL REGNO D'ITALIA. FU IN QUESTO PERIODO CHE ACQUIRO L'ATTRIBUTO "DEL TRONTO". IL DESIDERIO DI CRESCITA ERA NOTEVOLE, LA POPOLAZIONE NELLE CONTRADE SI INFITTI, L'INDUSTRIA DELLA PESCA ASSUNSE UNO SVILUPPO SEMPRE MAGGIORE, NACQUERO UN CENTRO BRIGADIA E LA PRIMA VEDAZIONE PER UN TURISMO BALNEARE.

IL 18 SETTEMBRE 1860 TERMINO L'AMMINISTRAZIONE PONTIFICIA E SAN BENEDETTO ENTRO A FAR PARTE DEL REGNO D'ITALIA. FU IN QUESTO PERIODO CHE ACQUIRO L'ATTRIBUTO "DEL TRONTO". IL DESIDERIO DI CRESCITA ERA NOTEVOLE, LA POPOLAZIONE NELLE CONTRADE SI INFITTI, L'INDUSTRIA DELLA PESCA ASSUNSE UNO SVILUPPO SEMPRE MAGGIORE, NACQUERO UN CENTRO BRIGADIA E LA PRIMA VEDAZIONE PER UN TURISMO BALNEARE.



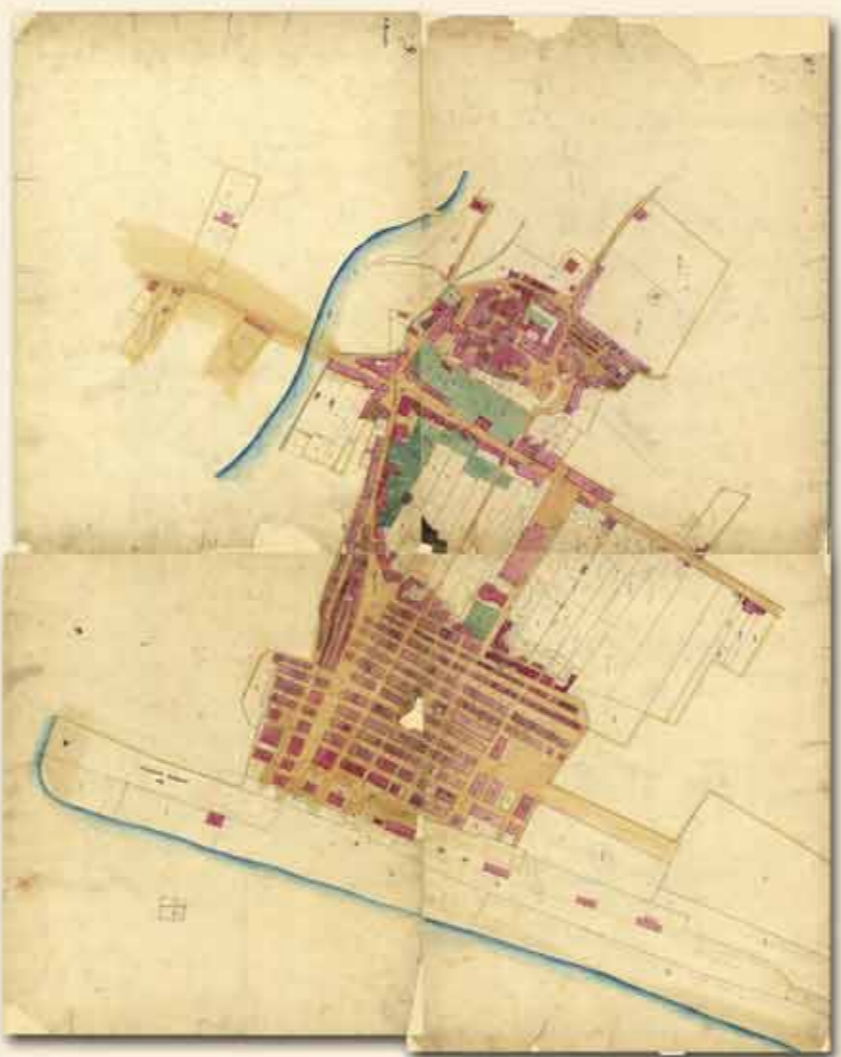
VISTA DEL CASTELLO DI S. BENEDETTO - SEC. XVII



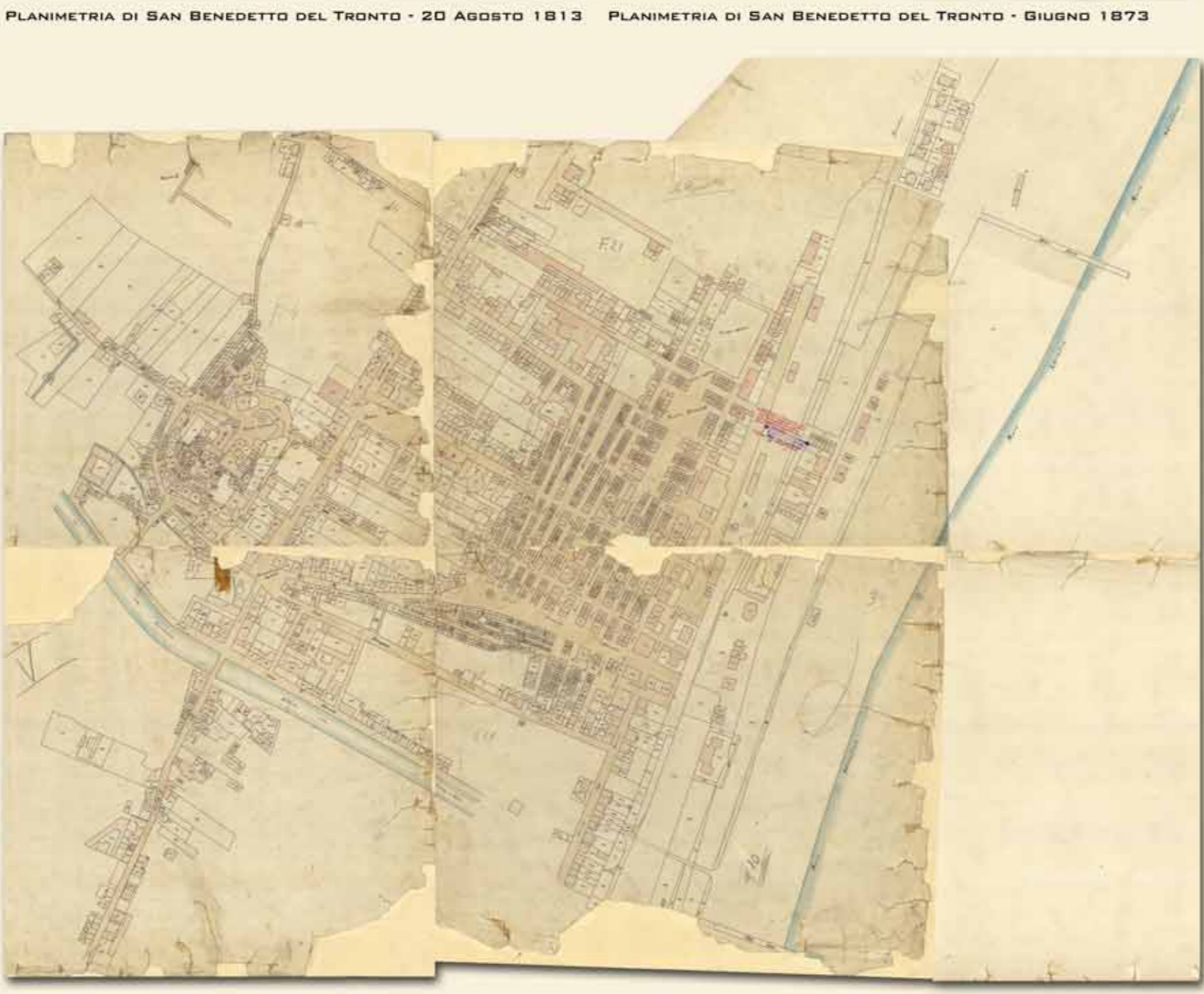
S. BENEDETTO IN UNA ACQUAFORTE DI INIZIO '800



PLANIMETRIA DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO - 20 AGOSTO 1813



PLANIMETRIA DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO - GIUGNO 1873



PLANIMETRIA DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO - 1927

NEL CORSO DEL SECOLO SUCCESSIVO FURONO REALIZZATE LE PRIME SCUOLE, VENNE ACQUISTATA LA NUOVA SEDE COMUNALE E LA BIBLIOTECA COMUNALE. NUMEROSE CASE E VILLE SORSERO PURE LUNGO LA SPIRAGIA E IN LUOGHI OFFERTI DAL COMUNE E TITOLATO GRATUITO. NEL 1863 FURONO INAUGURATI IL TELEGRFO E LA FERROVIA, E MENTRE QUELLA PER ASCOLI FU INAUGURATA NEL 1866.

NEL 1861 SI SVOLSERO LE PRIME ELEZIONI POLITICHE E FU ELETTO SINDACO SECONDO MORETTI, SOTTO IL SUO GOVERNO VENNERO REALIZZATE MOLTE ALTRE OPERE PUBBLICHE IMPORTANTI, COME IL MATTATTOIO, I GIARDINI PUBBLICI, LA PINETA, LA FONTANA IN PIAZZA D'ANNI, IL 6 MAGGIO 1877 FU FONDATA LA SOCIETÀ OPERAIA DI MUTUO SOCCORSO, CHE VISE UN MOMENTO MEMORABILE NELLA PRIMAVERA DEL 1886 QUANDO IL COLERA SI DIFFUSE NELLE MARCHI E A SAN BENEDETTO, ORGANIZZANDO SQUADRE DI VOLONTARI E CON TUTTI I BODI AL SERVIZIO DELLA COLLETTIVITÀ INGRANDI PERICOLO E RAGIA. DIVENNE SEMPRE PIÙ IMPORTANTE NELLA VITA DEL PAESE NEGLI ANNI DI FINE SECOLO (I BODI) SIA PER IL NUMERO ALTREDDI DI ABERENTI CHE PER UNA CERTA DISPONIBILITÀ DI BILANCIO. POTÈ COSÌ INTERVENIRE COSTANTEMENTE PER ALLEVARE I GRAVI PROBLEMI SOCIALI ED ECONOMICI DEI MARCHI E MIGLIORARE LA VITA DEI SANBENEDETTESI. NEL 1882 VENNE REALIZZATA LA PRIMA PESCHERIA NEI PRESSI DELLA FERROVIA, POI DEMOLTA NEL 1932.

IL 6 LUGLIO 1898 UN ALLUVIONE E LO STRARIPAMENTO DEL TORRENTE ALBUJA DISTRUSERO QUASI TUTTA LA ZONA DELLA MARINA. COSÌ ALL'INIZIO DELL'ATTUALE SECOLO LE CONDIZIONI ECONOMICHE DELLA STRANCIATA MAGGIORANZA DEI SANBENEDETTESI, VERAMENTE MISEREVOLI, DIPENDEVANO ANCORA DALLE ATTIVITÀ LEGATE ALL'ABBRICCIATURA E ALLA PESCA. QUEST'ULTIMA IN PARTICOLARE, CON LA COSTRUZIONE DI NUOVE BARCHE (BARACCE, PARANZE E LANDETTI), COSTITUIVA LA MAGGIORE FONTE DI SOSTENIMENTO DEI CETO SOCIALI DELL'AREA URBANA, FAVORITA DALLA DOLCEZZA DEL CLIMA, DALLA PESCIOSITÀ DEL MARE E DAL CORDIALE E FRATERO RAPPORTO DEGLI ABITANTI, ARRETI E OSPITALI, SPECIAMENTE CON QUANTI VI GIUNDEVANO D'ESTATE. SAN BENEDETTO NEL 1885 REALIZO IL SUO PRIMO ALBERGO IN FUNZIONE ESCLUSIVAMENTE TURISTICA, TRA MARE E PINETA, UN VERO "COLIBRO" PER L'EPOCA: LO STABILIMENTO BASSINI, A SUI SEGUENDO MOLTI ALTRI, ED AI QUALI SI AGGIUNSE L'EDIFICAZIONE DI CASE DI "VILLEGGIATURA DI SENTE FACOLTOSA".

IL PRIMO OSPEDALIERO SI VERIFICÒ NELLA ZONA UN CONRINTE AUMENTO DELLA PRODUZIONE OTTICOLA, CON UNA PROMOZIONE DELL'ESPORTAZIONE IN NUMEROSI PAESI EUROPEI. QUESTA INCENTIVAZIONE DELL'ATTIVITÀ COMMERCIALE, PORTO NOTEVOLI CAPITALI IN CITTA NELLA QUALE SORSERO NUMEROSI ISTITUTI DI CREDITO. NEL 1912 FU COSTRUITO A SAN BENEDETTO IL PRIMO PROPECHEREGGIO D'ITALIA E NEL 1914 FU INAUGURATO IL PRIMO MOTOPESCHEREGGIO CON MOTORE A RECOPPIO, SIA PRIMA DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE IL PAESE POSSEDEVA LA MIGLIORE FLOTTA PESCHEREGGIA DELLA NAZIONE, CHE RADDUNDEVA NELLE SUE BATTUTE ANCHE L'OCCEANO ATLANTICO. LA GRANDE MASSA DI PESCE CHE AFFLUIVA A SAN BENEDETTO IMPOSE LA COSTRUZIONE DI UN NUOVO MERCATO ITTICO MODERNO E MEDIO ATTREZZATO, INAUGURATO NEL 1925, E LA COSTRUZIONE DI UN VERO E PROPRIO REGALO CHE SI DECISE DI EDIFICARE NELLO SPEDICHO D'ACQUA ANTISTANTE IL "BORGH MARINA".

TRA IL 1908 E IL 1912 FU COSTRUITO IL PRIMO MOLD, E NEL 1927 LA CITTA VANTAVA UNA STRUTTURE DI DIMENSIONI NOTEVOLI, CON IL MOLD NORD DI 800 METRI E QUELLO SUD DI 762. NEL 1920 FU COSTRUITO UN PONTE IN CEMENTO SULLA FOCE DELL'ALBUJA PER DARE IMPULSO ALL'ATTIVITÀ EDILIZIA RESIDENZIALE A SUD DEL TORRENTE. AL 1928 RISALE LA REDAZIONE DEL PIANO REGOLATORE DELL'INGEGNERE DONATI CHE PERÒ NON POTÈ DIVENTARE OPERATIVO A CAUSA DEL CONFLITTO RELIGIO.

NEL DODICESIMO E SOPRATTUTTO NEGLI ANNI RESSAKA, SAN BENEDETTO VISE UN VERO E PROPRIO BOM ECONOMICI NEI SETTORI RIGIARDANTI LA PESCA, L'INDUSTRIA TURISTICA E IL COMMERCIO OTTOFRUITTICOLO, CHE PRODUSSO UNO STRADORDINARIO FLUSSO MIGRATORIO VERSO LA CITTA E CON UNA CONSEQUENTE ESPANSIONE URBANISTICA. IL TURISMO DA ELITARIO DIVENNE DI MASSA, CON NUOVE ESIGENZE E RICHIESTE ALLE QUALI SI RISPOSE CON NUOVE STRUTTURE ALBERGHIERE DI MEDIA CATEGORIA E CON UN DAMPERIO DI OROCA 300 POSTI LUNGO L'ANCONILE. LA NUNCANZA DI UN PIANO REGOLATORE APPROVATO O DI UN REGOLAMENTO EDILIZIO EFFICIENTE PROVOCO UNO SVILUPPO INCONTROLLATO E IRREGOLARE DEI NUOVI INSEDIAMENTI.

NEL DODICESIMO E SOPRATTUTTO NEGLI ANNI RESSAKA, SAN BENEDETTO VISE UN VERO E PROPRIO BOM ECONOMICI NEI SETTORI RIGIARDANTI LA PESCA, L'INDUSTRIA TURISTICA E IL COMMERCIO OTTOFRUITTICOLO, CHE PRODUSSO UNO STRADORDINARIO FLUSSO MIGRATORIO VERSO LA CITTA E CON UNA CONSEQUENTE ESPANSIONE URBANISTICA. IL TURISMO DA ELITARIO DIVENNE DI MASSA, CON NUOVE ESIGENZE E RICHIESTE ALLE QUALI SI RISPOSE CON NUOVE STRUTTURE ALBERGHIERE DI MEDIA CATEGORIA E CON UN DAMPERIO DI OROCA 300 POSTI LUNGO L'ANCONILE. LA NUNCANZA DI UN PIANO REGOLATORE APPROVATO O DI UN REGOLAMENTO EDILIZIO EFFICIENTE PROVOCO UNO SVILUPPO INCONTROLLATO E IRREGOLARE DEI NUOVI INSEDIAMENTI.

NEL DODICESIMO E SOPRATTUTTO NEGLI ANNI RESSAKA, SAN BENEDETTO VISE UN VERO E PROPRIO BOM ECONOMICI NEI SETTORI RIGIARDANTI LA PESCA, L'INDUSTRIA TURISTICA E IL COMMERCIO OTTOFRUITTICOLO, CHE PRODUSSO UNO STRADORDINARIO FLUSSO MIGRATORIO VERSO LA CITTA E CON UNA CONSEQUENTE ESPANSIONE URBANISTICA. IL TURISMO DA ELITARIO DIVENNE DI MASSA, CON NUOVE ESIGENZE E RICHIESTE ALLE QUALI SI RISPOSE CON NUOVE STRUTTURE ALBERGHIERE DI MEDIA CATEGORIA E CON UN DAMPERIO DI OROCA 300 POSTI LUNGO L'ANCONILE. LA NUNCANZA DI UN PIANO REGOLATORE APPROVATO O DI UN REGOLAMENTO EDILIZIO EFFICIENTE PROVOCO UNO SVILUPPO INCONTROLLATO E IRREGOLARE DEI NUOVI INSEDIAMENTI.



INSEIDIAMENTI PRIMA DELL'ANNO 1000



INSEIDIAMENTI PRIMA METÀ DEL 1800



INSEIDIAMENTI ANNO 1925



SCHEMA DI RIEPILOGO



INSEIDIAMENTI IN EPOCA MEDIEVALE

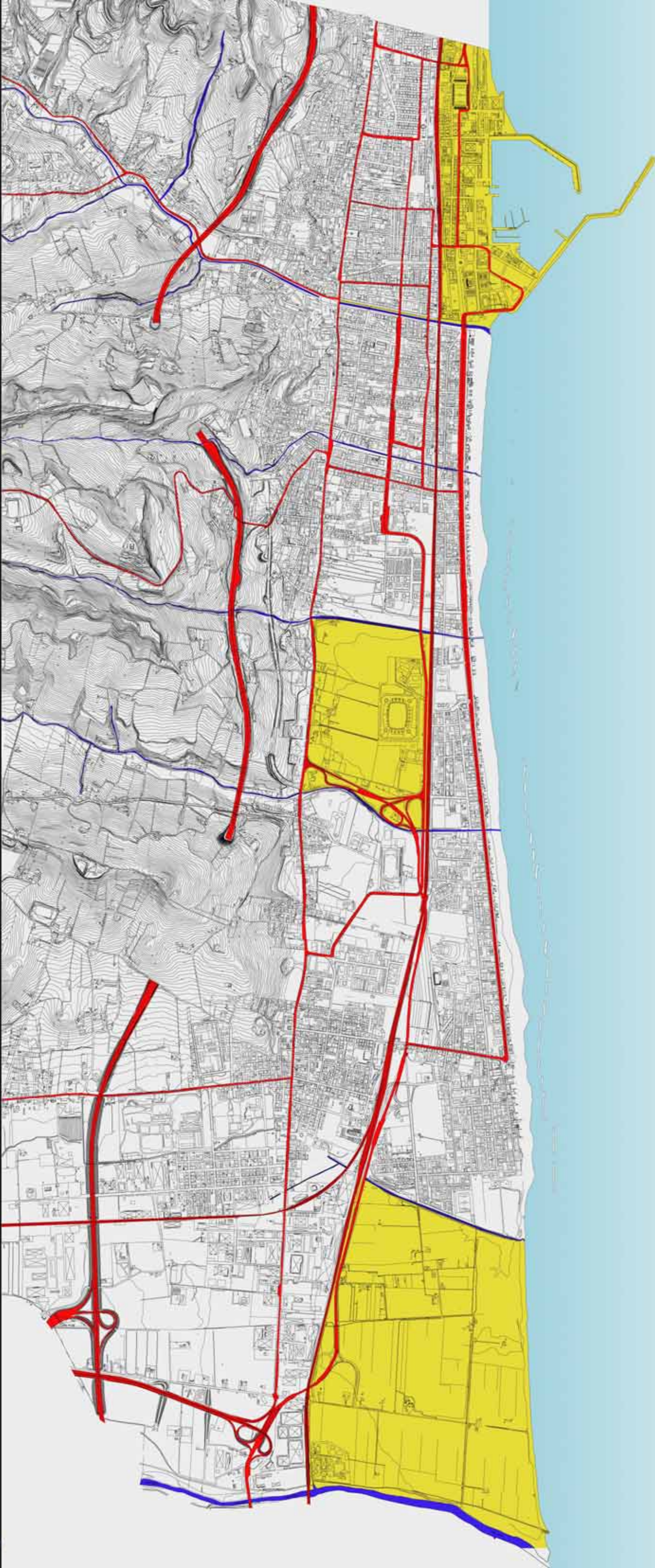


INSEIDIAMENTI ANNO 1921



INSEIDIAMENTI ANNO 1961





DOPO UN'ACCURATA ANALISI DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO È STATO POSSIBILE RILEVARE L'IMPORTANZA DELLA STRUTTURA AMBIENTALE. IL SISTEMA COLLINARE INTEGRA LO SCENARIO URBANO E LO CARATTERIZZA, INFATTI I NUMEROSI TORRENTI E FIUMI CHE SFOCIANO VERSO IL MARE, I PERCORSI, LA DISPOSIZIONE DELLE COLTURE E DEGLI STESSI INSEDIAMENTI TRA LA LINEA DI COSTA E LA ZONA COLLINARE CONTRADDISTINGUONO LA CITTÀ DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO. IL LUNGOMARE SI CONFIGURA COME UN PERCORSO LINEARE QUASI RETTILINEO ED È PERCORRIBILE SIA IN AUTO, CHE IN BICICLETTA, CHE A PIEDI, MA NON RIESCE AD ESSERE UN ELEMENTO CAPACE DI DARE FORMA ALLA CITTÀ E COSTRUIRE RAPPORTI CON IL TESSUTO URBANO RETROSTANTE. LA CITTÀ COLLOCATA NELLA FASCIA COSTIERA OFFRE UNA PLURALITÀ DI OCCASIONI URBANE LUNGO GLI ASSI VIARI PRINCIPALI, CHE NON RISULTANO INTEGRATE TRA LORO E NON DANNO FORMA ALLE PARTI URBANE LIMITROFE.

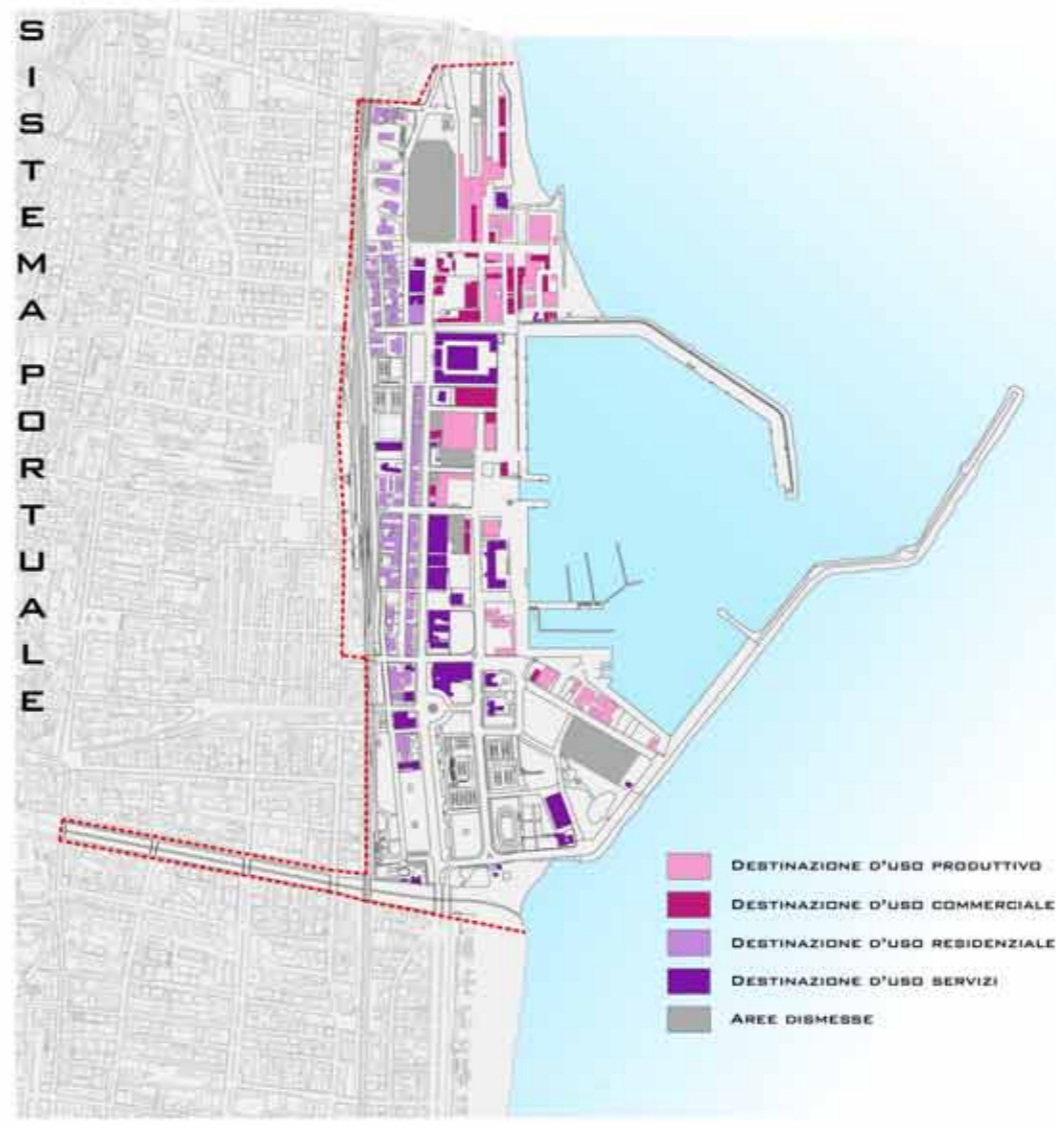
COME SI EVINCE DALL'ANALISI SULLA SINISTRA, NEL TERRITORIO COMUNALE SI POSSONO NOTARE DELLE AREE CARATTERIZZATE DA UNA OMOGENEITÀ CONFERITAGLI DALL'EVOLUZIONE STORICA O DALLA CONFORMAZIONE DEL TERRITORIO. LA NOSTRA ANALISI SI È CONCENTRATA SU UNA DI QUESTE: L'AREA PORTUALE.

L'AREA OGGETTO DI STUDIO È CARATTERIZZATA DA UNA FORTE DIVERSITÀ DI MATERIALI URBANI, SIA PER QUANTO CONCERNE LE FUNZIONI CHE LO STATO DI CONSERVAZIONE. QUESTA ETEROGENEITÀ DERIVA DA UNA SERIE DI DELIMITAZIONI IMPOSTE DAL SISTEMA DELLA VIABILITÀ E DALLA CONFORMAZIONE DEL SITO. SONO BEN VISIBILI LE ATTREZZATURE PORTUALI A RIDOSSO DEL CENTRO. LA FERROVIA CON LE SUE PERTINENZE, CHE FUNGE DA ELEMENTO DI SEPARAZIONE TRA GLI ISOLATI DEI VILLINI LIBERTY E IL CENTRO URBANO, E SEPARA ANCHE LA ZONA VERDE POSTA ALLA TESTA DEL LUNGOMARE DAL CENTRO URBANO. IL LETTO DEL TORRENTE ALBULA, OGGI ELEMENTO DI DEGRADO, DIVIDE E DELIMITA A SUD QUEST'AREA CHE È CARATTERIZZATA DA UNA FORTE DISCONTINUITÀ DEL TESSUTO INSEDIATIVO, ACCENTUATA DA UNA SERIE DI VUOTI URBANI, PIAZZE E ZONE DISMESSE.

IL PORTO E IL MERCATO ITTICO, COSTRUITI NEI PRIMI DECENNI DEL NOVECENTO, ASSIEME AGLI SPAZI E ALLE ATTREZZATURE PER LE VARIE ATTIVITÀ PORTUALI, SONO STATI LA BASE PER LA CRESCITA E LO SVILUPPO DI CONOSCENZE CHE HANNO PERMESSO ALLE VARIE ATTIVITÀ LEGATE ALLA PESCA DI RAGGIUNGERE UN ELEVATO LIVELLO DI INTEGRAZIONE, COSTITUENDO, IN ALCUNI CASI, UNA FILIERA PRODUTTIVA. L'AGGREGAZIONE TRA ATTIVITÀ DI PESCA E PRODUTTIVE È UNO DEI CONNOTATI DELLA REALTÀ SANBENEDETTESE, CARATTERISTICA CHE, NELL'AREA PROSPICIENTE IL PORTO, PUÒ COINVOLGERE ANCHE LE ATTIVITÀ TURISTICHE E RICREATIVE. IL MERCATO ITTICO ALL'INGROSSO, TRA I PIÙ IMPORTANTI D'ITALIA, È UN MERCATO ALLA PRODUZIONE, GESTITO DAL COMUNE. GLI ACQUIRENTI SONO DETTAGLIANTI, GROSSISTI, AMBULANTI, RISTORATORI E PESCHIERE. IL MERCATO È LEGATO AGLI ALTRI MERCATI MARCHIGIANI ATTRAVERSO UNA RETE TELEMATICA CHE PERMETTE LA VENDITA ON-LINE.

- AREE OMOGENEE
- CORSI D'ACQUA
- RETE DELLE INFRASTRUTTURE

SISTEMA PORTUALE



- DESTINAZIONE D'USO PRODUTTIVO
- DESTINAZIONE D'USO COMMERCIALE
- DESTINAZIONE D'USO RESIDENZIALE
- DESTINAZIONE D'USO SERVIZI
- AREE DISMESSE



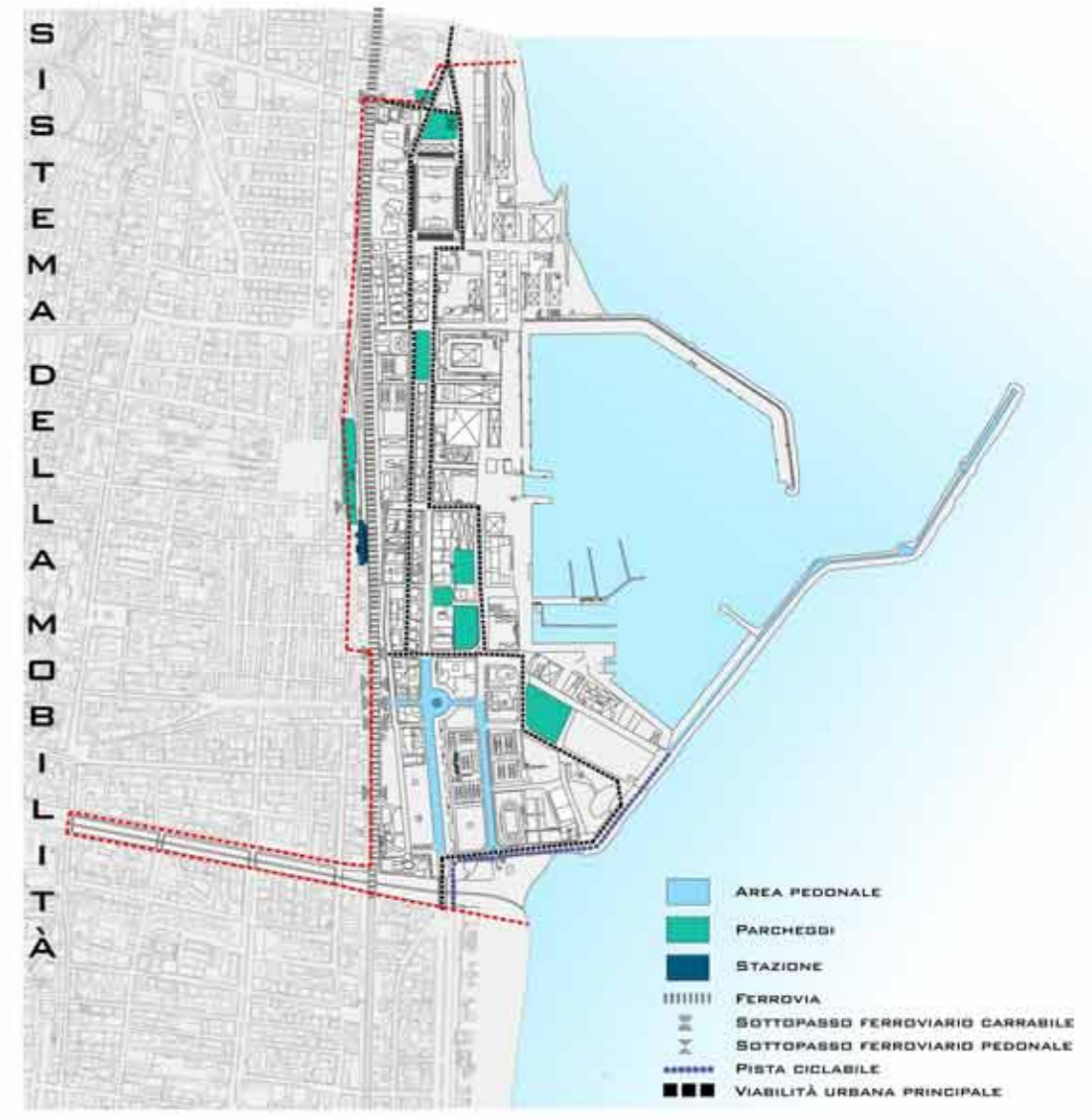
SISTEMA DEL VERDE



- VERDE PUBBLICO
- VERDE ATTREZZATO MUNDO DI IMPIANTI SPORTIVI
- VIALI ALBERATI



SISTEMA DELLA MOBILITÀ



- AREA PEDONALE
- PARCHeggi
- STAZIONE
- FERROVIA
- SOTTOPASSO FERROVIARIO CARRABILE
- SOTTOPASSO FERROVIARIO PEDONALE
- PISTA CICLABILE
- VIABILITÀ URBANA PRINCIPALE



PREVISIONI DI PIANO



- ATTREZZATURE TECNOLOGICHE
- ATTREZZATURE COLLETTIVE
- ATTREZZATURE RICETTIVE
- DIREZIONALE E COMMERCIALE
- PARCHeggi
- AREA PORTUALE
- ARENILE
- EDIFICI STORICI
- VERDE DI QUARTIERE
- VERDE URBANO
- EDIFICI SCOLASTICI
- ZONA RESID. DI COMPLETAMENTO
- TESSUTO RESIDENZIALE
- PIAZZE

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAMERINO - FACOLTÀ DI ARCHITETTURA DI ASCOLI PICENO
CORSO DI LAUREA TRIENNALE IN SCIENZE DELL'ARCHITETTURA
TEMI DI LAUREA IN PROGETTAZIONE URBANISTICA E DEL PAESAGGIO - PROF. MICHELE TALIA
- PROGETTO PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DELL'AREA PORTUALE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO CON RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE - STUDENTE: STEFANO BRUTTI
- PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA PORTUALE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO E DELL'AREA VERDE PROSPICIENTE IL PORTO - STUDENTE: PARIDE IOTTI



- CRITICITÀ**
- STAZIONE:** ESSENDO COLLOCATA SUL LATO OVEST DELLA FERROVIA, NON PUÒ ESSERE UTILIZZATA PER IL TRASPORTO DELLE MERCI A CAUSA DELLA DISTANZA DALL'AREA PORTUALE, PERCHÈ LE VIE DI COLLEGAMENTO SONO STRETTE E PERCHÈ NON VI È SUFFICIENTE SPAZIO PER IL CARICO E SCARICO MERCI
 - BALLARIN:** IN SEGUITO ALLA REALIZZAZIONE DELLO STADIO RIVIERA DELLE PALME E DELLE CIRCOSTANTI ATTREZZATURE SPORTIVE NELLA ZONA RAGNOLA, LA VECCHIA STRUTTURA È OGGI INUTILIZZATA PER LE FINALITÀ PER CUI FU COSTRUITA
 - EDIFICI DISMESSI:** LASCIATI IN STATO DI ABBANDONO, MOLTI DEI QUALI, OLTRE AD ESSERE DI INGOMBRO, CONFERISCONO ALLA ZONA UN'IMMAGINE DEGRADATA
 - DARSENA:** MANCA DELLE STRUTTURE RICETTIVE INDISPENSABILI PER L'ORMEGGIO DEI NATANTI
 - AREA CANTIERISTICA:** PRIVA DI UNA PERIMETRAZIONE BEN DELINEATA, L'AREA CANTIERISTICA RISULTA ESSERE MOLTO CONGESTIONATA, ANDANDO ALCUNE VOLTE AD INTERFERIRE CON LE VIE DI COMUNICAZIONE
 - FERROVIA:** COSTITUISCE UNA BARRIERA TRA L'EDIFICATO POSTO AD EST E AD OVEST DELLA STESSA, RENDENDO DIFFICILI LE CONNESSIONI TRASVERSALI
 - ALBULA:** SI PRESENTA COME UNO DEI TRATTI PIÙ TRISTI E DEGRADATI DELLA CITTÀ; SEPARA TRASVERSALMENTE LA PARTE EDIFICATA A NORD DA QUELLA A SUD DEL FIUME CHE SCORRE QUASI INVISIBILE NEL PICCOLO SOLCO CHE LO CONTIENE

- POTENZIALITÀ**
- AREA VERDE CON IMPIANTI SPORTIVI:** LA PRESENZA DI QUEST'AREA VERDE PROSPICIENTE IL PORTO CARATTERIZZA LA CITTÀ DI SAN BENEDETTO. ALL'INTERNO DELL'AREA VI SONO SIA ATTIVITÀ RICREATIVE PER BAMBINI, CHE VARI IMPIANTI SPORTIVI: PISTA DI PATTINAGGIO, CAMPI DA TENNIS, CAMPI DA CALCIO E SOCCIODROMI
 - AREE DI SDSTA:** PERMETTONO DI POSTAGGIARE IN PROSSIMITÀ DELLE AREE PEDONALI E DELLE AREE VERDI, E DI RAGGIUNGERLE SENZA DOVER
 - AREA PEDONALE:** RAPPRESENTA IL CENTRO DELLA CITTÀ, SU DI ESSA SI AFFACCIANO MOLTE ATTIVITÀ COMMERCIALI E DI RISTORO, CHE OFFRONO AI CITTADINI UN LUOGO DOVE INCONTRARSI E TRASCORRERE IL TEMPO LIBERO
 - VILLINI STORICI:** IN STILE LIBERTY, POSTI IN SEQUENZA E CON I GIARDINI DI PERTINENZA, CONFERISCONO UNA FORTE CONNOTAZIONE ALL'AREA
 - PISTA CICLABILE:** OLTRE AD ESSERE A DIRETTO RIDOSSO CON LO SCENARIO MARINO, CONTRIBUISCE A RIDURRE LA CONGESTIONE DOVUTA AL TRAFFICO VEICOLARE



- OBIETTIVI DI PROGETTO**
- VISTA LA CRESCENTE DOMANDA DI NUOVE UNITÀ IMMOBILIARI E A FRONTE DI UN'OFFERTA INCAPACE DI RISPONDERE ALLE ESIGENZE QUANTITATIVE, QUEST'AREA OSPITERÀ NUOVI INTERVENTI RESIDENZIALI
- MIGLIORARE, DOVE POSSIBILE, I PUNTI NEURALGICI DELLA VIABILITÀ URBANA, TRAMITE INTERVENTI VOLTI AD ALLARGARE LA SEDE STRADALE E A CREARE NUOVI SISTEMI DI SMISTAMENTO DEL TRAFFICO NEI CROCEVIA. POTENZIARE LA VIABILITÀ CICLO-PEDONALE, AL FINE DI INCENTIVARLA SEMPRE DI PIÙ, CONTRIBUENDO COSÌ ALLA DIMINUIZIONE DEL TRAFFICO AUTOMOBILISTICO LOCALE
- INTERVENIRE CON UN DUPLICE SCOPO: PER UTILIZZARE QUELLE AREE OGGI DISMESSE AL FINE DI POTER PREVEDERE UNA RIDORGAZZAZIONE DELL'AREA PORTUALE TRAMITE L'UTILIZZO DELLE STESSA, E PER RIQUALIFICARE E RIDARE A QUESTA PARTE DI CITTÀ UN ASPETTO DECOROSO ANCHE SOTTO IL PROFILO URBANISTICO ED INSEDIATIVO
- INTERVENIRE CON LO SCOPO DI TRASFORMARE IL CORSO DELL'ALBULA DA ELEMENTO DI DEGRADO IN UNO SPAZIO LUDICO CHE COLLEGHI LA PARTE INTENSAMENTE URBANIZZATA CON IL MARE E LA SPIAGGIA, E CHE PERMETTA DI SUPERARE ANCHE LA DIFFERENZA DI QUOTA TRA LE PARTI EDIFICATE A NORD E SUD DEL TORRENTE TRAMITE DEI PERCORSI ALTERNATIVI A QUELLI ESISTENTI. TUTTO QUESTO È POSSIBILE REGOLARIZZANDO LA PORTATA DEL FIUME A MONTE
- RAGGRUPPARE IN UN'UNICA AREA, BEN DEFINITA, LE VARIE ATTIVITÀ CANTIERISTICHE OGGI FRAMMENTATE IN PIÙ PARTI, AL FINE DI CREARE UN CENTRO SIA DI RIPARAZIONE CHE DI RICERCA E DI SVILUPPO, CHE SIA IN GRADO DI OFFRIRE DELLE SOLUZIONI INNOVATIVE NEL SETTORE, E CHE NON VADA AD INTERFERIRE CON LE ATTIVITÀ E LE INFRASTRUTTURE LIMITROFE
- RITENUTA SOTTODIMENSIONATA RISPETTO ALLA REALE DOMANDA ESISTENTE, LA DARSENA TURISTICA DEVE ESSERE OGGETTO DI UN INTERVENTO DI POTENZIAMENTO QUANTITATIVO E QUALITATIVO, DOTANDOLA DI FUNZIONI DI SERVIZIO CAPACI DI TRASFORMARE UNA DARSENA PER L'ATTRACCO DI NATANTI DA DIPIORTO IN UN VERO E PROPRIO PORTO TURISTICO
- QUESTO SPAZIO DISMESSO POTRÀ OSPITARE IN PARTE UN CENTRO PER IL COMMERCIO NAUTICO, UN CENTRO DI SERVIZI PER L'AREA PORTUALE, E CLUB VELISTICI E NAVALI, E IN PARTE AREE DESTINATE A PARCHEGGIO
- IMPLEMENTARE E RIQUALIFICARE L'OFFERTA RICETTIVA REALIZZANDO INTERVENTI DI QUALITÀ, QUALI STRUTTURE IN GRADO DI ACCREDITARE S. BENEDETTO COME POLO TURISTICO NON SOLO CONCENTRATO IN ESTATE MA TUTTO L'ANNO

	RISORSE	CRITICITÀ	OPPORTUNITÀ	RECESSIONI
TURISMO	<ul style="list-style-type: none"> PRESENZA DI COLLEGAMENTI FERROVIARI E AUTOSTRADALI PERCORSI CICLO - PEDONALI ELEVATO NUMERO DI STRUTTURE ALBERGHIERE E RICETTIVE LUNGO LA FASCIA COSTIERA TURISMO ESTIVO PRESENZA DI NUMEROSE E DIVERSIFICATE IMPIANTI SPORTIVI ESISTENZA DI PERCORSI FINEANCI STORICI - CULTURALI NELLE VICINANZE 	<ul style="list-style-type: none"> VIABILITÀ CONGESTIONATA DIFFICOLTÀ DI PARCHEGGIO NEI PERIODI DI MAGGIORE AFFOLLAMENTO TURISTICO VIABILITÀ CICLO - PEDONALE CHE SI INTERROMPE NEL TRATTO TRA LO STADIO BALLARIN ED IL TORRENTE ALBULA ATTIVITÀ TURISTICA CONCENTRATA SOLO NEL PERIODO ESTIVO, CON CONSEGUENTE CHIUSURA ED ABBANDONO DEI SERVIZI AD ESSA LEGATI DURANTE TUTTO IL RESTO DELL'ANNO CONCORRENZA CON LE CITTÀ LIMITROFE 	<ul style="list-style-type: none"> AUMENTO DELL'AFFLUSSO TURISTICO CRESCITA DELLA DOMANDA DI TURISMO ANCHE IN ALTRI PERIODI DA QUELLO ESTIVO AMPLIAMENTO E MIGLIORAMENTO DELLE DOTAZIONI DI SERVIZI PER L'UTENZA TURISTICA, ESTENDENDOLI ANCHE NELLA PARTE NORD DELLA CITTÀ, OGGI SPROVVISTATA VALORIZZAZIONE DI UN TURISMO ORIENTATO ALLA VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI PRESENTI NEL TERRITORIO URBANO E CIRCOSTANTE, ED ALLA RISCOVERY DELLE TRADIZIONI E DELL'IDENTITÀ STORICA INCENTIVARE UN'ATTIVITÀ TURISTICA LEGATA A DELLE RAGIONI CULTURALI, O TECNICI SCIENTIFICHE, CHE SI RIFERISCONO ALLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE PRESENTI E DA SVILUPPARE ALL'INTERNO DELL'AREA PORTUALE 	<ul style="list-style-type: none"> DIMINUIZIONE DELLA PERMANENZA MEDIA PERDITA DI COMPETITIVITÀ DEL SETTORE TURISTICO PER LA VARIAZIONE DELLA DOMANDA CRESCENTE COMPETIZIONE TURISTICA DELLE AREE LIMITROFE
AMBITO PORTUALE	<ul style="list-style-type: none"> DISPONIBILITÀ DI AREE DISMESSE DA UTILIZZARE PER NUOVI INSEDIAMENTI PRESENZA DI IMPORTANTI INFRASTRUTTURE ED ATTIVITÀ, QUALI IL MERCATO TITICO PERCORSI PEDONALI 	<ul style="list-style-type: none"> MANCANZA DI STRUTTURE FORMATIVE IN GRADO DI SPECIALIZZARE FIGURE LAVORATIVE RICHIESTE DAL SETTORE PRODUTTIVO LIMITATA PROPENSIONE ALLE ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO NEI SETTORI EMERGENTI FRAMMENTAZIONE E DISOMOGENEITÀ DELL'AREA MANCANZA DI UN ASSETTO URBANO DELL'AREA E DEL WATERFRONT MANCANZA DEI COLLEGAMENTI CON LE INFRASTRUTTURE PRINCIPALI SEPARAZIONE DELL'AREA DAL RESTO DELLA CITTÀ 	<ul style="list-style-type: none"> SOSTITUZIONE DI DISTRETTI INDUSTRIALI SPECIALIZZATI NELLA PRODUZIONE DI QUALITÀ DI ALCUNI PRODOTTI E/O PROCESSI PRODUTTIVI FORMAZIONE DI STRUTTURE E PROFESSIONALITÀ SPECIALIZZATE IN GRADO DI SODDISFARE LE RICHIESTE DI QUESTO SETTORE LAVORATIVO INSEDIAMENTO DI ATTIVITÀ INNOVATIVE E A BASSO IMPATTO AMBIENTALE RAPPORARE IL PORTO CON IL CONTESTO URBANO CITTADINO RAFFORZAMENTO DELLA COOPERAZIONE TRA AZIENDE E AGEVOLAZIONE DELLA NASCITA DI NUOVE IMPRESE LA CONDIVISIONE DI OBIETTIVI E METODOLOGIE COMUNI INNALZAMENTO DEL LIVELLO DI QUALITÀ DELLE AZIENDE PRODUTTIVE E DEI PRODOTTI MAGGIORE AFFLUSSO TURISTICO 	<ul style="list-style-type: none"> PERDITA DELLE ATTIVITÀ ARTIGIANE LEGATE ALLA TRADIZIONE CRISI DEL SETTORE NAUTICO SE NON SI TROVANO ADEGUATI SBocchi PRODUTTIVI ALTERNATIVI RISCHIO DI UN GRADUALE ABBANDONO DELL'AREA PER CONCENTRARE LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE IN ALTRE ZONE DOTATE DI MAGGIORI SCALI E SERVIZI
AMBITO DEL VERDE	<ul style="list-style-type: none"> PRESENZA DI UN'AMPIA ZONA VERDE NELLE VICINANZE DELL'AREA PORTUALE E DELLA COSTA QUALITÀ DELL'ARIA BUONA, SICURAMENTE MIGLIORE RISPETTO A ALTRI CENTRI URBANI CON STESSA DENSITÀ NUMEROSE AREE VERDI CON DISPONIBILITÀ DI IMPIANTI PER PRATICARE SPORT DIVERSIFICATI 	<ul style="list-style-type: none"> PESANTE IMPATTO ESERCITATO DAL TORRENTE ALBULA E DALLO STADIO BALLARIN, SOTTUTILIZZATI PER QUANTO RIGUARDA LE LORO POTENZIALITÀ SCARSA INFILTRAZIONE CON IL RESTO DEL CENTRO URBANO E CON LA ZONA PORTUALE 	<ul style="list-style-type: none"> RAFFORZAMENTO DELLE AREE VERDI ESISTENTI AL FINE DI VALORIZZARE MAGGIORMENTE LA VEGETAZIONE TIPICA MEDITERRANEA CHE VA AD INSERIRSI ALL'INTERNO DI QUESTO LITORALE DENOMINATO "RIVIERA DELLE PALME" MIGLIORARE ALCUNE AREE CITTADINE APERTE, OGGI DEPRESSE, CHE OFFRONO UN'IMMAGINE DI DEGRADO ESTETICO DEL TERRITORIO UTILIZZO DI ALCUNE AREE PER CREARE DEI COLLEGAMENTI, TRAMITE UNA SORTA DI CORRIDOI NATURALI, TRA LA CITTÀ ED IL MARE 	<ul style="list-style-type: none"> DEPAUPERAMENTO IRREVERIBILE DELLE RISORSE NATURALI DI PREGIO PRESENTI, CON UNA PERDITA DI BIODIVERSITÀ E DI ALCUNI ELEMENTI CARATTERIZZANTI IL PAESAGGIO ORIGINARIO DELL'AMBITO CONCENTRAZIONE DELLE AREE VERDI UNICAMENTE IN ALCUNE ZONE ALL'INTERNO DEL CENTRO URBANO
INFRASTRUTTURE	<ul style="list-style-type: none"> PISTA CICLABILE VIALI ALBERATI ZONE PEDONALI E ZONE A TRAFFICO LIMITATO STAZIONE FERROVIARIA RETE URBANA PER IL TRASPORTO PUBBLICO DUO CASELLI AUTOSTRADALI NON MOLTO DISTANTI 	<ul style="list-style-type: none"> CARENZA DI VIABILITÀ TRASVERSALE CHE COLLEGHI LA ZONA COSTIERA CON IL CENTRO CITTADINO E LA S.S. 16 CONGESTIONE DOVUTA AD UNA VIABILITÀ CADUCA GENERATA DALLA CONPRESENZA DI UTENTI CON DIVERSE NECESSITÀ DIFFICOLTÀ NELL'ACCESSIBILITÀ ALLA ZONA PRODUTTIVA DEL PORTO DA PARTE DEI MEZZI PESANTI RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO A CAUSA DELLA PRESENZA DELLA FERROVIA E DI SEZIONI STRADALI STRETTE 	<ul style="list-style-type: none"> INCENTIVARE L'UTILIZZO DELLE VIE DI COMUNICAZIONE AD ALTA VELOCITÀ TRAMITE DELLE AGEVOLAZIONI SUI COSTI DI PEDAGGIO PER QUANTO RIGUARDA IL TRASPORTO MERCI LOCALI AMPLIAMENTO E MIGLIORAMENTO DEI PUNTI NODALI, AL FINE DI RENDERE PIÙ VELOCI E SCORREVOLI DIMINUIZIONE DELLA CONGESTIONE DELLE VIE PRINCIPALI CON LA CONSEGUENTE DIMINUIZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO ED AMBIENTALE 	<ul style="list-style-type: none"> CREAZIONE DI ALTRI PUNTI NEURALGICI CONGESTIONATI

PROGETTO PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DELL'AREA PORTUALE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO CON RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE STUDENTE: STEFANO BRUTTI
PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA PORTUALE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO E DELL'AREA VERDE PROSPICIENTE IL PORTO STUDENTE: PARIDE IOTTI

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI CAMERINO - FACOLTA' DI ARCHITETTURA DI ASCOLI PICENO
CORSO DI LAUREA TRIENNALE IN SCIENZE DELL'ARCHITETTURA
TESI DI LAUREA IN PROGETTAZIONE URBANISTICA E DEL PAESAGGIO - PROF. MICHELE TALIA



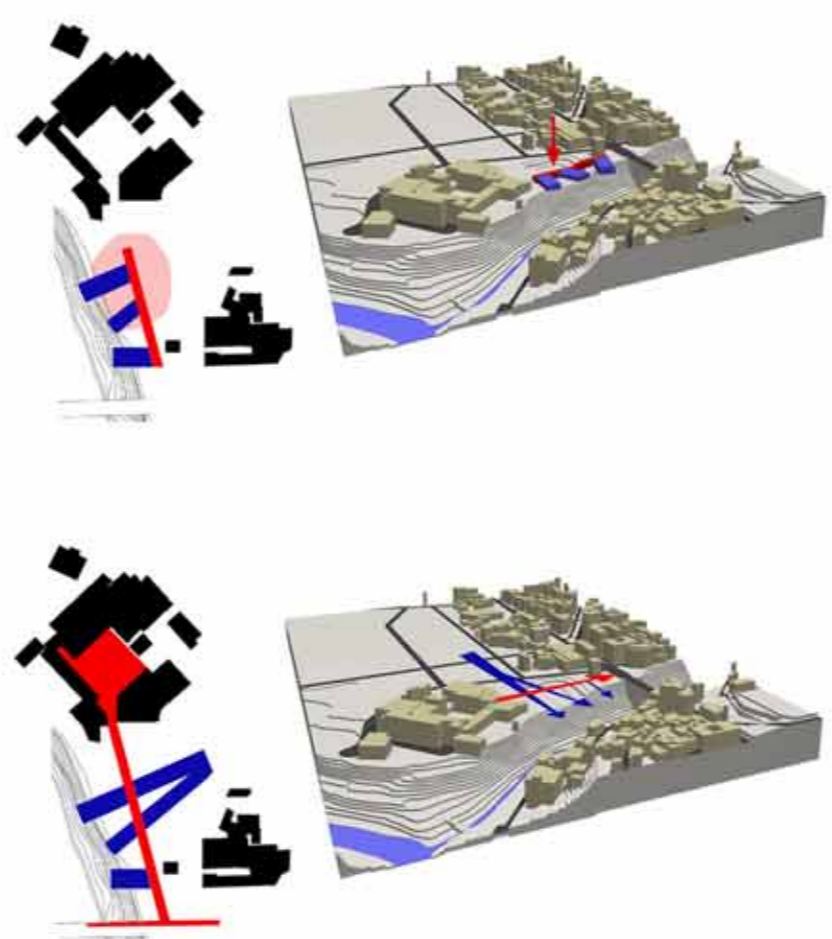
ZONA		STATO ATTUALE (mq)	STATO DI PROGETTO (mq)
A	AREA DISMESSA	14.050	0
	SERVIZI	1.850	3.060
	CENTRO COMMERCIALE NAUTICO	0	11.030
TOTALE 21.890 mq			
B	AREE DISMESSE	3.340	0
	CANTIERI NAVALI	26.680	56.470
	SERVIZI COMMERCIALI	7.030	1.500
	AREE PER LA TRASFORMAZIONE E VENDITA DEL PESCE	15.170	18.220
TOTALE 109.000 mq			
C	ZONA PER IL CARICO-SCARICO MERCI		24.000
TOTALE 24.000 mq			
D	CAMPETTI SPORTIVI	8.120	0
	RESIDENZE	1.940	5.040
TOTALE 17.460 mq			
E	AREE DISMESSE	2.750	0
	CANTIERI NAVALI	11.410	2.900
	STRUTTURE RICETTIVE	2.130	9.200
TOTALE 59.780 mq			
F	ATTREZZATURE SPORTIVE	18.736	24.390
	VERDE PUBBLICO	5.654	0
TOTALE 24.390 mq			
G	AREA DISMESSA	8.020	0
	VERDE PUBBLICO	7.900	13.900
	STRUTTURE RICETTIVE	1.570	3.340
TOTALE 30.213 mq			
H	TORRENTE ALBULA		
TOTALE 30.137 mq			
P	P1	1.390	2.000
	P2 (PARCHEGGIO SOTTERRANEO)	0	4.480
	P3	2.155	2.155
	P4	7.980	7.980
	P5	3.500	3.500
	P6	5.290	6.500
	P7	0	4.380

- AREA PER IL COMMERCIO E LA TRASFORMAZIONE PESCE, E CANTIERI NAVALI
- ZONA PER IL CARICO - SCARICO MERCI E PER PERMETTERE LO SPOSTAMENTO DELLE BARCHE DA E VERSO I CANTIERI NAVALI
- AREA IN CUI VERRANNO REALIZZATI INTERVENTI DI EDILIZIA RESIDENZIALE
- REALIZZAZIONE UN CENTRO PER IL COMMERCIO NAUTICO, UN CENTRO DI SERVIZI PER L'AREA PORTUALE, CLUB VELISTICI E NAVALI, ED UN PARCHEGGIO SOTTERRANEO NELL'AREA DELL'EX STADIO BALLARIN
- AREA TURISTICA CHE RAPPRESENTERÀ IL NUOVO WATERFRONT, IN CUI VERRANNO REALIZZATE DELLE STRUTTURE RICETTIVE
- REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA DARSENA CHE CONSENTIRÀ A PESCHERECCI ED ALISCAFI TURISTICI DI ATTRACCARE
- VERDE URBANO ATTREZZATO PROSPICIENTE L'AREA PORTUALE, CON ANNESSE STRUTTURE RICETTIVE CAPACI DI ATTRARRE IL TURISMO DI FASCIA GIOVANILE. REALIZZAZIONE DI UNA STRUTTURA INTEGRATA NEL CONTESTO TERRITORIALE CIRCOSTANTE DOTATA DI CENTRO FITNESS E WELLNESS
- INTEGRAZIONE E RIDISPOSIZIONE NELL'AREA DEGLI IMPIANTI SPORTIVI ESISTENTI CON LA REALIZZAZIONE DI NUOVI, AL FINE DI PROPORRE UNA DIVERSIFICATA OFFERTA SPORTIVA
- RIQUALIFICAZIONE DEL LETTO DEL TORRENTE ALBULA, REALIZZANDO UN COLLEGAMENTO CICLO - PEDONALE TRA LA PARTE PIÙ DENSAMENTE EDIFICATA DEL PAESE CON LA SPIAGGIA
- PARCHEGGI
- VIABILITÀ PRINCIPALE
- TRACCIATI CICLO - PEDONALI CHE FUNGONO DA COLLEGAMENTO DELL'ATTUALE PISTA CICLABILE NELLA ZONA PORTUALE, E CHE FORMANO UN NUOVO PERCORSO LUNGO IL TORRENTE ALBULA
- INTERVENTI VOLTI A MIGLIORARE LA VIABILITÀ URBANA TRAMITE LA COSTRUZIONE DI NUOVI SOTTO-PASSI, L'AMPLIAMENTO DI QUELLI ESISTENTI, E LA REALIZZAZIONE DI NUOVE ROTATORIE

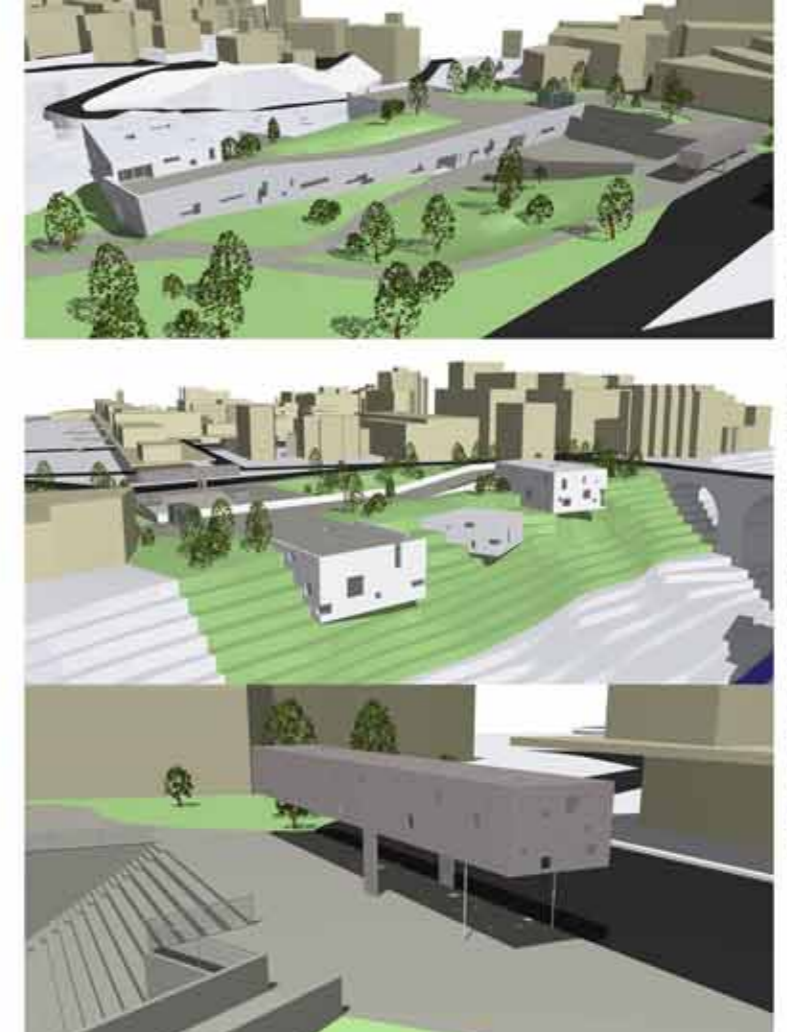




MASTERPLAN - REALIZZAZIONE DI UN URBAN CENTER E SISTEMAZIONE DELL'AREA LIMITROFA



SCHEMI CONCETTUALI



RENDER DI PROGETTO

LABORATORIO DI PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA III

PROF. UMBERTO CAO A.A. 2006/2007

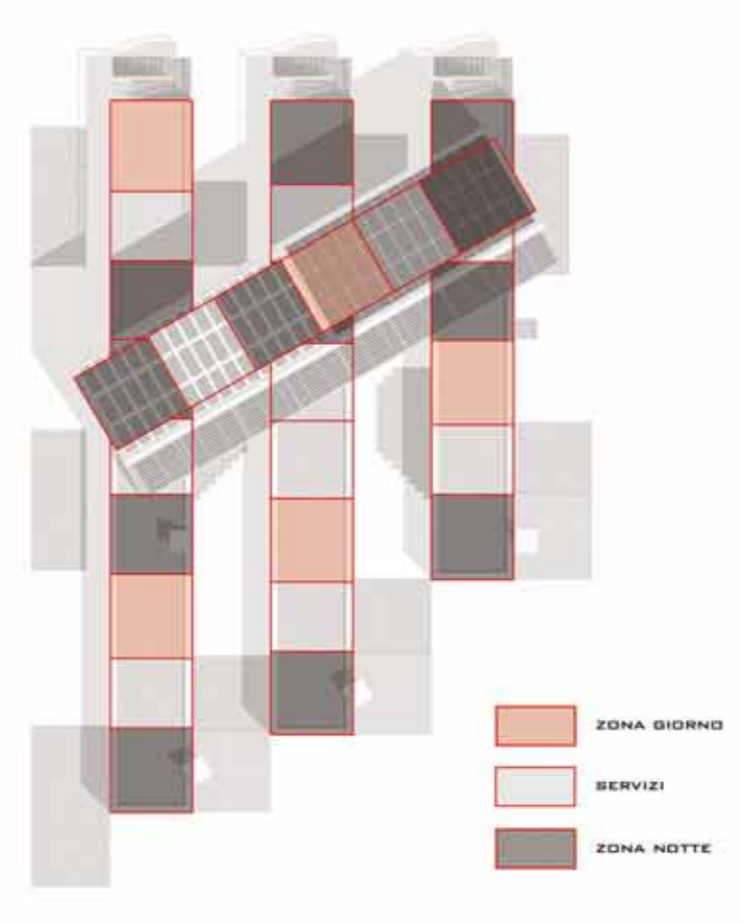
LA PROGETTAZIONE PREVEDE LA REALIZZAZIONE DI UN URBAN CENTER E LA SISTEMAZIONE DELL'AREA LIMITROFA. IL MASTER PLAN IMPONE UN SECONDO FORTE, UNA CESURA TRA L'AREA INDUSTRIALE DELLA CARBON E LE PREESISTENZE, GENERANDO UN ASSE PEDONALE E DARRABILE CHE VA DALLA NUOVA STAZIONE ALL'URBAN CENTER. LE RESIDENZE DISPOSTE SU DI UNA PIASTRA CON BLOCCHI BASAMENTALI CON ATTIVITÀ COMMERCIALI E DI SERVIZI E AI PIANI SUPERIORI ABITAZIONI PRIVATE DI DIVERSE METRATURE, SONO COLLEGATE A TERRA CON DELLE RAMPE CHE PERMETTONO IL PASSAGGIO DALLA ZONA RESIDENZIALE AL PARCO PROSPICIENTE. LA NUOVA STAZIONE, STAZIONE DI TESTA E NON DI TRANSITO, È IL PUNTO DI ARRIVO E PARTENZA DELLA CITTÀ E CENTRO DI SINCRONIZZAZIONE DEL TRAFFICO CITTADINO, EVITERÀ LA CONGESTIONE VEICOLARE NEL CENTRO STORICO, GRAZIE AL POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO. SI È POSTA PARTICOLARE ATTENZIONE ALLO STUDIO DEL SITO SFRUTTANDO LA DEPRESSIONE DEL TERRENO E REALIZZANDO UNA ARCHITETTURA CHE SI INTEGRI BENE NEL CONTESTO, VALORIZZANDO L'AREA VERDE LIMITROFA CON LA SISTEMAZIONE DEL PARCO E DEI RELATIVI PERCORSI. L'IDEA PROGETTUALE SI BASA SU DEI VOLUMI SEMPLICI RIVESTITI DI PIETRA CHE ESCONO DAL TERRENO, ORIENTATI SECONDO GLI ASSI PRINCIPALI ED ARRIVANO CON UN LEGGERO BALZO SUL FIUME INTEGRANDOSI CON IL PASSEGGIO E CREANDO DELLE TERRAZZE. LE APERTURE, CHE SONO UN CHIARO RIFERIMENTO ALLE ARCHITETTURE DI STEVEN HOLL, SEMBRANO DEI GRAFFI SULLA PIETRA E CARATTERIZZANO TUTTO IL COMPLESSO GENERANDO DEGLI EFFETTI DI LUCE PARTICOLARI E SUGGERITIVI. IL COMPLESSO È COMPOSTO DA UNA SALA CONFERENZE - AUDITORIUM, DA SPAZI AGGREGATIVI, UN INTERNET POINT E LIBRERIA, E DA VOLUMI CAPACI DI CONTENERE ESPOSIZIONI PERMANENTI E TEMPORANEE. L'EDIFICIO FUNGE ANCHE DA STRUTTURA DI COLLEGAMENTO CON L'ESISTENTE CENTRO COMMERCIALE CARBURO CERCANDO DI RIVALORIZZARE L'AREA E DI RIQUALIFICARE TUTTA LA ZONA LIMITROFA CONTENENTE STRUTTURE E AREE OGGI INUTILIZZATE E DI FORTE DEGRADO.



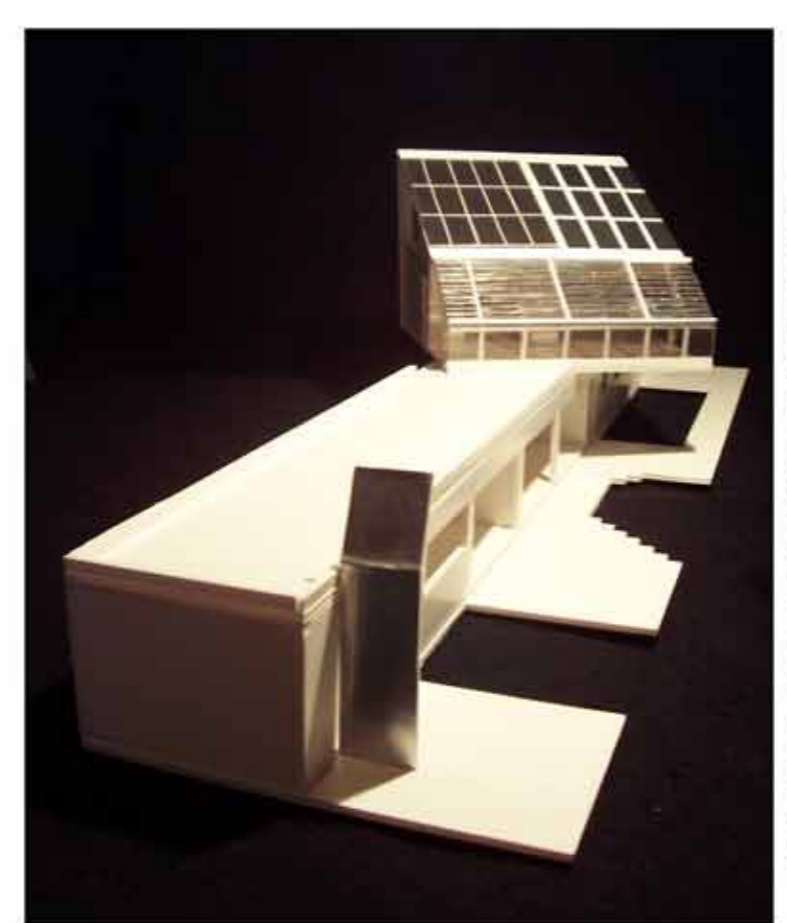
MASTERPLAN DEL COMPLESSO RESIDENZIALE DELL'AREA PROSPICIENTE LA CARBON



RENDER DI PROGETTO



SOLUZIONI AGGREGATIVE DEI MODULI

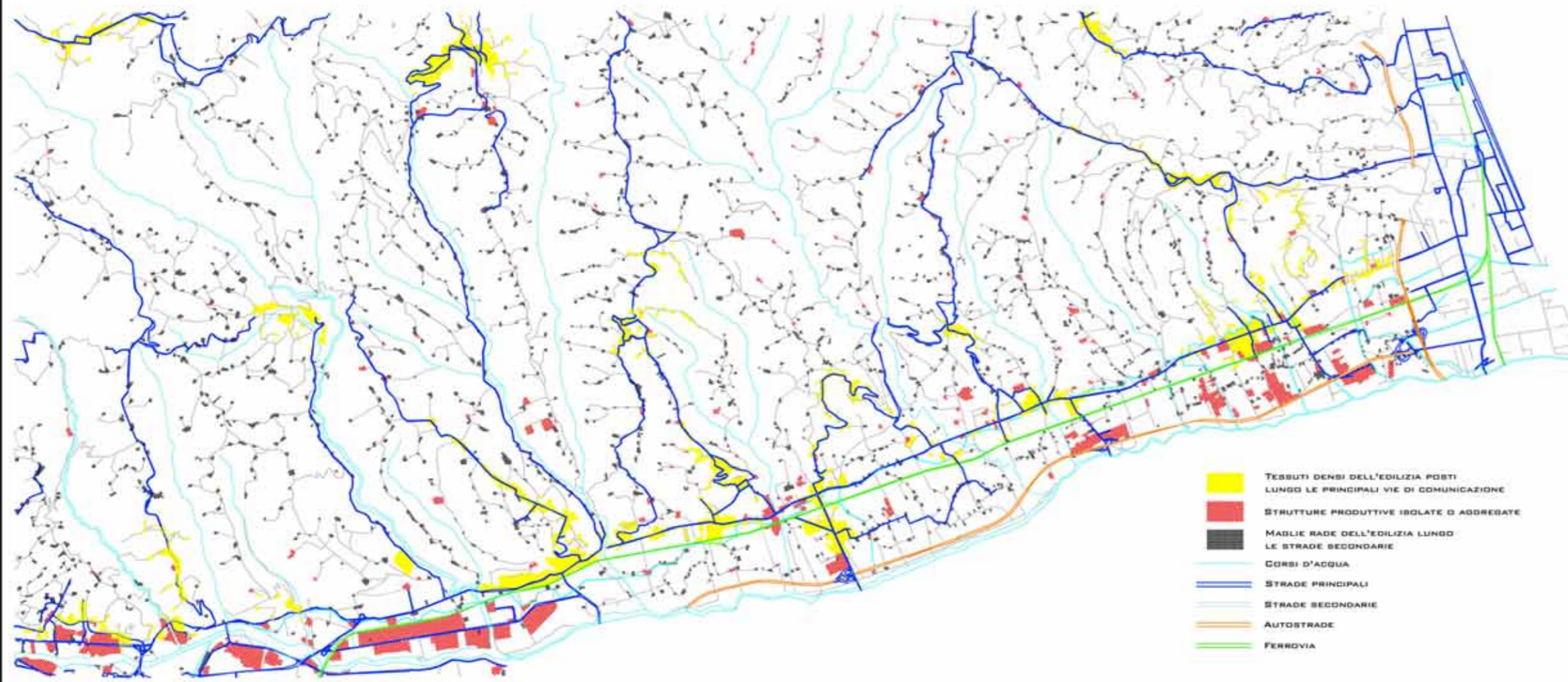


PLASTICO

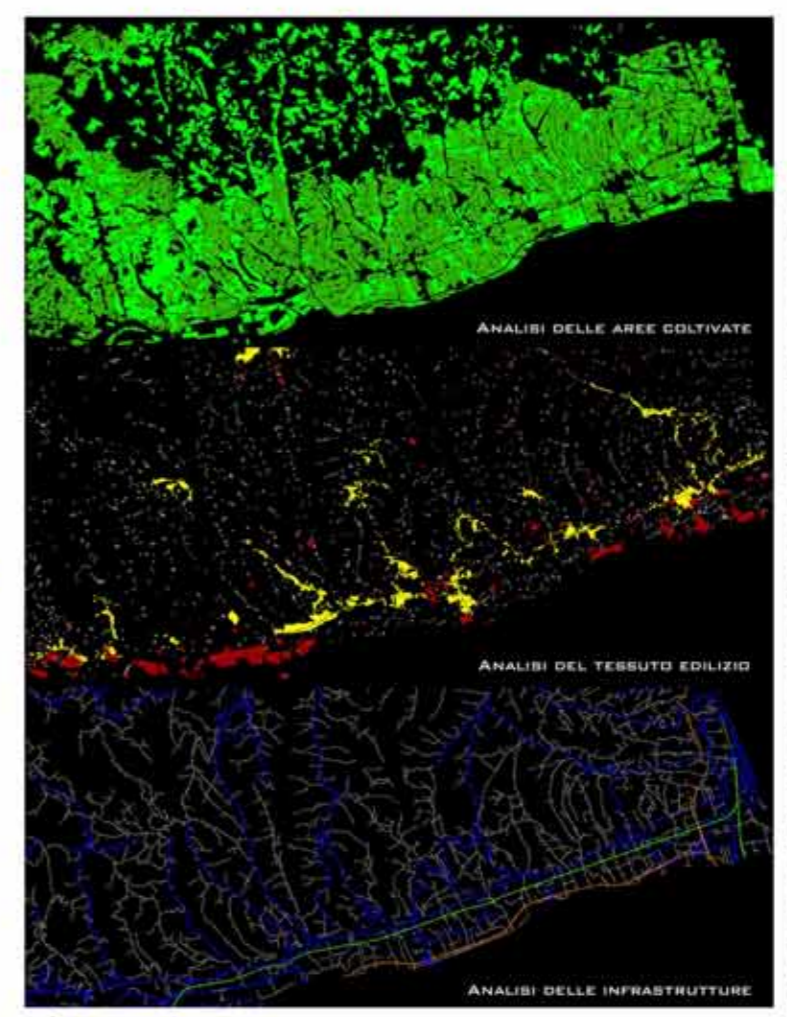
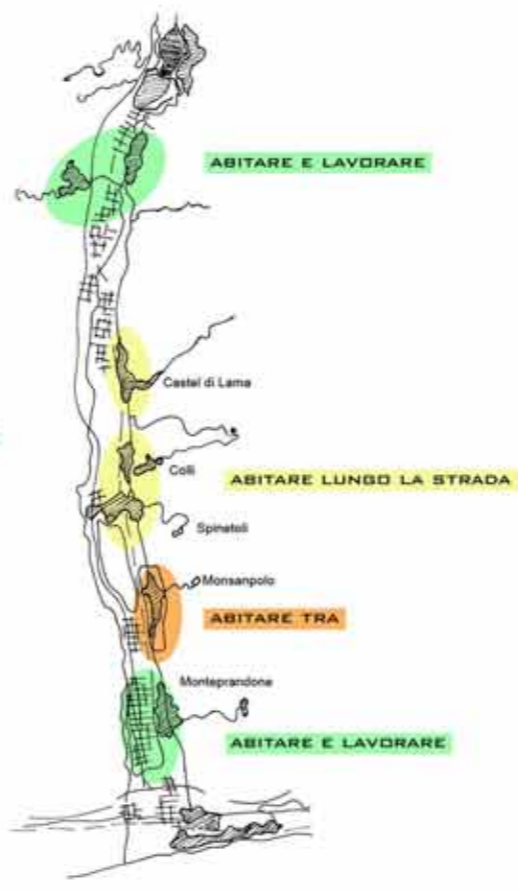
LABORATORIO DI PROGETTAZIONE DI SISTEMI COSTRUTTIVI

PROF. MARIA FEDERICA OTTONE A.A. 2005/2006

LA PROGETTAZIONE NASCE DA UN'IDEA CHE TROVA IL SUO FONDAMENTO NELL'ASSUMERE I VINCOLI DEL CONTESTO COME RISORSE PROGETTUALI PERSEGUENDO L'OBIETTIVO DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE: VENTO, SOLE, ACQUA E VEGETAZIONE DIVENGONO I NUOVI MATERIALI DEL PROGETTO. IL PROGETTO CORRISPONDE AD UNA VISIONE STRATEGICA DI VALORIZZAZIONE DELL'AREA DOVE È SITUATA LA SOCIETÀ INDUSTRIALE "SGL CARBON" E DELLE ZONE CIRCOSTANTI OGGI INUTILIZZATE. IL COMPLESSO ARCHITETTONICO, CARATTERIZZATO DALL'AGGREGAZIONE DI ALLOGGI PER STUDENTI CON FUNZIONI E VOLUMI STANDARDIZZATI, È INSERITO ALL'INTERNO DI UNA VISIONE PROGETTUALE PIÙ AMPIA, CHE PREVEDE LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA INDUSTRIALE TRAMITE LA REALIZZAZIONE DI UN POLO UNIVERSITARIO. L'IDEA PROGETTUALE, BASATA SU ORGANIZZAZIONI SPAZIALI A SCHEMI MODULARI CON MOLTIPLI SOLUZIONI, INTERPRETA I DIVERSI MODI DI ABITARE CONCILIANDO ESIGENZE DI FLESSIBILITÀ FRA SPAZI A FUNZIONI COMUNI E SPAZI RISERVATI PER FORNIRE AGLI UTENTI UN'ALTA QUALITÀ ARCHITETTONICA E VIVIBILITÀ SUPERIORE. LA STRUTTURA È STATA CONCEPITA IN MODO DA POTER MASSIMIZZARE IL RISPARMIO ENERGETICO, FACENDO ATTENZIONE ALLE QUALITÀ AMBIENTALI ED ALLE ESIGENZE DI RAZIONALITÀ ECONOMICA CHE SI RISPONDRANO NELL'UTILIZZO RIPETUTO DI MATERIALI A PRODUZIONE STANDARD. LA CONIUGAZIONE DI QUESTI ELEMENTI SEMPLICI E DERIVATI DALLA PRODUZIONE INDUSTRIALE VIENE A DETERMINARE UN INSIEME INNOVATIVO CHE SI INTEGRA CON LA GEOMETRIA LINEARE CHE CARATTERIZZA L'ORGANISMO. IL PROGETTO È IL RISULTATO DELL'UNIONE DI AMBIENTI MODULARI CON SUPERFICIE ABITABILE DI MQ 14,00, CON FUNZIONI NETTAMENTE DISTINTE, IN MODO DA CONSENTIRE INTERAZIONI O ATTIVITÀ SEPARATE, SENZA CHE SI GENERI RECIPROCO DISTURBO. L'UNITÀ ABITATIVA TIPO È COSTITUITA DA TRE AMBIENTI, SOGGIORNO, SERVIZI E CAMERA, SEPARATI DA PANNELLI PREFABBRICATI CON PORTE SCORREVOLI A SCOMPARSA CHE RIDUCONO L'INGOMBRO DOVUTO ALL'APERTURA.



ANALISI DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA RELAZIONE CON IL TESSUTO EDILIZIO DELLA VALLATA DEL TRONTO



ANALISI

LABORATORIO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA

PROF. CHIARA MERLINI A.A. 2005/2006

LA PROGETTAZIONE AVVIENE TRAMITE UN PROCEDIMENTO DI STUDIO DELLA VALLE DEL TRONTO, L'ANALISI PONE PARTICOLARE ATTENZIONE AGLI ASPETTI AMBIENTALI, INSEDIATIVI, STORICI ED INFRASTRUTTURALI CHE PERMETTERANNO LA REALIZZAZIONE DI UN MASTERPLAN CHE PREVEDE UNA FUTURA ESPANSIONE E CRESCITA DELLE VARIE CITTÀ DELLA VALLATA. DALL' STUDIO SI SONO IDENTIFICATE TRE SITUAZIONI CHE CONTRADDISTINGUONO E CARATTERIZZANO L'AREA: - ABITARE E LAVORARE, COME IN ALTRE PARTI L'IBRIDAZIONE TRA SPAZIO RESIDENZIALE E SPAZIO DEL LAVORO È MOLTO FREQUENTE. SI TRATTA DI UNO SPAZIO MISTO, FATTO DI ALCUNI AMBITI CARATTERIZZATI DA ESIGENZE, RITMI DI FUNZIONAMENTO DIVERSI E RELATIVAMENTE INSTABILI. LA GRANDE AREA COMPRESA TRA LA FERROVIA E LA SUPERSTRADA, SI CARATTERIZZA PER I CONTINUI SALTI SCALARI E FUNZIONALI: I GRANDI CAPANNONI SI AFFIANCO ALLE RESIDENZE, SPAZIO COLTIVATO È SPESSE CASUALE, LE STRADE PENSATE PER GLI AUTOTRENI SI INTRECCIANO CON I TRACCIATI DI CAMPAGNA PROVVEDENDO EVIDENTI FRIZIONI. - ABITARE TRA, LA SITUAZIONE INSEDIATIVA DEL FONDOVALLE È CARATTERIZZATA DA UNA EDIFICAZIONE ESTREMAMENTE ETEROGENEA, CON CONTINUI SALTI DI SCALA, COMPRESA DI MANUFATTI CON FUNZIONI ED EPOCHE DIFFERENTI CHE SI SFRANCA VERSO LO SPAZIO APERTO DELLA CAMPAGNA. È QUESTO IL CASO DELLA STRISCIA COMPRESA TRA LA FERROVIA E IL PRIMO TERRAZZAMENTO DEL TRONTO, IL MODO COSTITUITO DALL'ADDENSARSI, INTORNO ALLA SALARIA, DI CASE UNIFAMILIARI, PALAZZINE E EDIFICI COMMERCIALI DOVE L'AGRICOLTURA SVOLGE UN RUOLO MARGINALE. - ABITARE LUNGO LA STRADA, UNA TIPICA FORMA INSEDIATIVA DEL TERRITORIO DEL TRONTO È QUELLA DELLE URBANIZZAZIONI LINEARI LUNGO LA STRADA, ACCANTO ALL'ADDENSAMENTO PIÙ CONSISTENTE CHE NEGLI ANNI SI È FORMATO INTORNO ALLA SALARIA SI TROVANO TRACCIATI MINORI CHE HANNO VIA VIA VISTO UN PROCESSO DI CONSOLIDAMENTO SIGNIFICATIVO, SIA PURE ENTRO QUANTITÀ INSEDIATIVE MOLTO MODESTE. IL PROGETTO DAL NOME DAISY CITY PREVEDE DI RIVALUTARE I CENTRI STORICI POSTI NELLA ZONA ALTA A NORD DELLA VALLE DEL TRONTO RAFFORZANDO GLI INSEDIAMENTI LUNGO LE INFRASTRUTTURE PRINCIPALI E LE LORO RAMIFICAZIONI, EVITANDO DI CONGESTIONARE ULTERIORMENTE LA SALARIA.