



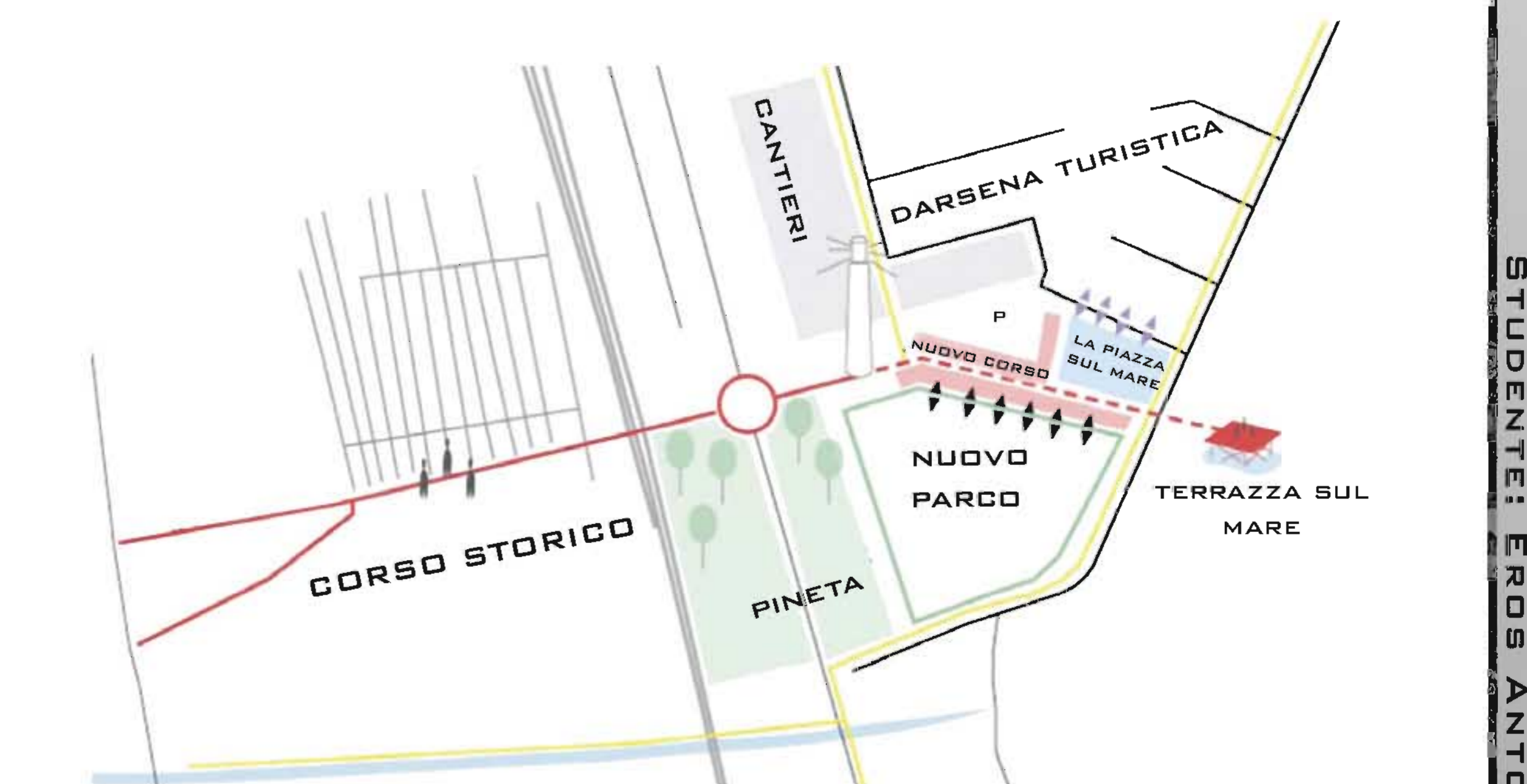
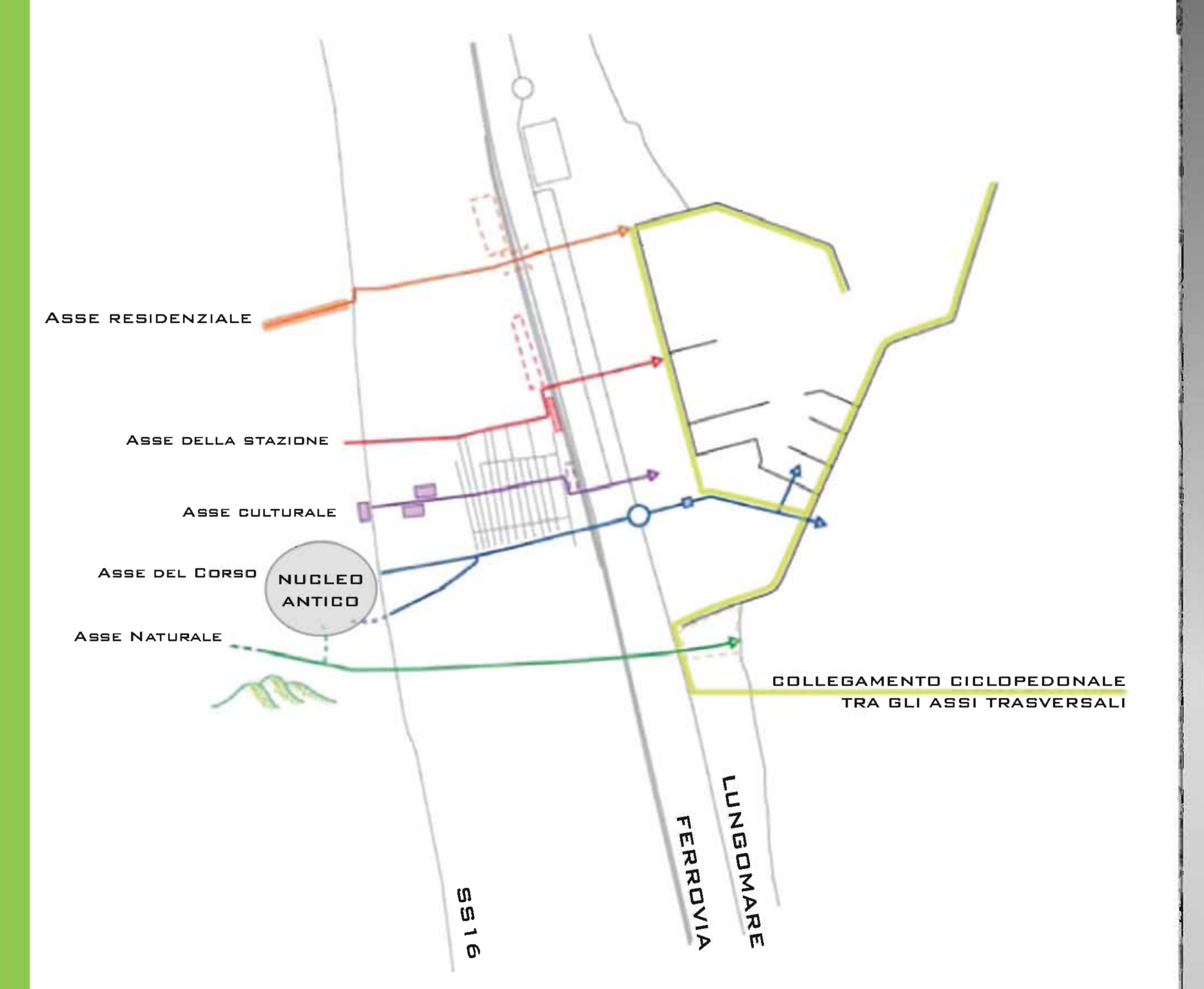
# I POTESI DI PROGETTO

## STRATEGIA DEI 5 ASSI :

- **L'ASSE NATURALE**, OVVERO IL CORSO DELL'ALBULA. ESSO POTREBBE RAPPRESENTARE UN IMPORTANTE CORRIDOIO VERDE TRA L'ENTROTERRA COLLINARE E LA COSTA ATTRAVERSO UN'OPERA (GIÀ PRESENTE NELL'AGENDA COMUNALE) DI RIQUALIFICAZIONE DELLE SPONDE.
- **L'ASSE CULTURALE**, OVVERO VIA GIACCHINO PIZZI. SU DI ESSO SI ATTESTANO DIVERSE ISTITUZIONI CULTURALI E LUOGHI STORICI (MUSEI, TEATRO, CHIESA DELLA MARINA).
- **L'ASSE DELLA STAZIONE**, OVVERO VIA ROMA. IL SUO FULCRO È COSTITUITO CHIARAMENTE DALLA STAZIONE CHE È NODO FONDAMENTALE, OLTRE CHE DEL TRAFFICO FERROVIARIO, DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA VERSO I COMUNI LIMITROFI.
- **L'ASSE RESIDENZIALE**, OVVERO VIA ALESSANDRO MANZONI. ESSO CONNETTE IDEALMENTE I QUARTIERI RESIDENZIALI DELLA ZONA ASCOLANI CON IL BRACCIO NORD DEL PORTO. A LIVELLO DELLA FERROVIA È IPOTIZZABILE LA REALIZZAZIONE DI UN NUOVO SOTTOPASSO PEDONALE (O ANCHE CARRABILE).
- **L'ASSE DEL CORSO**, OVVERO VIALE SECONDO MORETTI. QUESTO RAPPRESENTA L'ASSE STORICO SU CUI SI È COSTITUITA LA MARINA ED È IL PRINCIPALE COLLEGAMENTO TRA NUCLEO ANTICO E FRONTE MARE. IN COERENZA CON GLI OBIETTIVI COMUNALI, LA STRATEGIA DOVREBBE PREVEDERE IL PROLUNGAMENTO DI QUESTO ASSE FINO AL MARE E LA CONSEGUENTE RICONFIGURAZIONE DELL'AREA DI PROPRIETÀ DEMANIALE COLLOCATA ALLE SPALLE DEL VECCHIO SISTEMA DEL LUNGOMARE. RICUCITA LA FRATTURA CREATA DALLA VIABILITÀ CARRABILE, È POSSIBILE UNA REALE CONNESSIONE CITTÀ-ACQUA ESTENDENDO IL PERCORSO PEDONALE OLTRE LA ROTONDA E IL FARO E CREANDO UN NUOVO CORSO CHE SI APRA VERSO IL PORTO TURISTICO CON UNA PIAZZA SUL MARE, OVVERO UN AMPIO SPAZIO PUBBLICO SU CUI AFFACCIARE ATTREZZATURE DI RILIEVO URBANO. L'AREA IN PARTE OCCUPATA DA ATTREZZATURE SPORTIVE E IN PARTE DISMESSA, PUÒ ESSERE RIPENSATA IN MODO INTEGRATO CON IL NUOVO PERCORSO E ADIBITA A PARCO ATTREZZATO AL CUI INTERNO RIPOSIZIONARE IMPIANTI SPORTIVI.

LA BARRIERA CREATA DAL PORTO VERSO LA CITTÀ NASCE DALLA STRUTTURA DISARTICOLATA E CAOTICA DEGLI SPAZI PORTUALI. IN MERITO A QUESTO PROBLEMA SI POTREBBE PARTIRE DA UNA STRATEGIA CHE PREVEDA L'DIVIDUAZIONE DI ALCUNI ASSI TRASVERSALI CITTÀ-ACQUA RILEVANTI O POTENZIALMENTE TALII DA DIVERSI PUNTI DI VISTA.

## IL PROBLEMA DELLA PERMEABILITÀ DELL'AREA PORTUALE: LA STRATEGIA DEGLI ASSI TRASVERSALI CITTÀ-ACQUA



### AMBITO PORTUALE

- TRABUCCO
- NUOVO WATERFRONT
- AREA TURISTICA\_RICETTIVA
- NUOVE DARSENE PER L'ATTRACCO IMBARCAZIONI
- GESTIONE FITTI PER EVITARE ABBANDONI NEI MESI INVERNALI
- NUOVA DARSENA PESCHERECCI (ITTITURISMO)
- ZONA DI SMISTAMENTO E SERVIZI
- ZONA PER IL COMMERCIO E LE VARIE FASI PRODUTTIVE DEL PESCE

### AMBITO AMBIENTALE

- A RIQUALIFICAZIONE DEL TRACCIATO DEL TORRENTE ALBULA
- B FILTRO URBANO ATTREZZATO TRA PORTO E CITTÀ
- C EX-BALLARIN (CONVERSIONE CAMPING)

### AMBITO INFRASTRUTTURALE

- INTERVENTO PUNTUALE DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ URBANA
- PIAZZA E TERRAZZA SUL MARE
- NUOVA FERMATA AUTOBUS "ALBULA"
- OSPEDALE
- NUOVI PERCORSI CICLO\_PEDONALI
- VIABILITÀ CARRABILE
- PARCHeggi

### AMBITO STORICO

- RECUPERO E MIGLIORAMENTO TRACCIATO STORICO-CULTURALE DELLA CITTÀ "MARINARA" DI S.B.T.
- PALAZZO BICE PIACENTINI / VIA DEI VETTURINI
  - MUNICIPIO / PIAZZA DEL MERCATO
  - VIA XX SETTEMBRE / VIA DEI PESCEVENDOLI
  - PIAZZA MATTEOTTO / PIAZZA D'ARMI
  - VIALE SECONDO MORETTI / VIA DELL'ANCORAGGIO
  - VIA DEI MARINAI D'ITALIA / IL FARO
  - MERCATO ITTICO



**AMBITO RESIDENZIALE**

- PRESENZA DI IMPORTANTI VILLINI LIBERTY
- BORGO MARINARO
- CENTRO STORICO
- DIRETTRICI STORICHE
- VICINANZA INFRASTRUTTURE PRIMARIE
- CONGESTIONE DELLA STRADA STATALE 16
- ABBANDONO DELLE ABITAZIONI SULLA COSTA NEL PERIODO INVERNALE
- CONGESTIONE DI ALCUNE VIE CENTRALI
- MANCANZA DI PARCHEGGI
- CONGESTIONE DEL TRAFFICO
- CONGESTIONE DI ALCUNE VIE CENTRALI
- MANCANZA DI PARCHEGGI
- CONGESTIONE DEL TRAFFICO

**AMBITO DEL VERDE**

- PRESENZA DI VIALI ALBERATI MONUMENTALI
- VICINANZA DELL'AREA VERDE ALLA ZONA PORTUALE
- CONI OTTICI APERTURE DI VISUALE DAL CENTRO CITTÀ VERSO LA COLLINA
- DEGRADO TORRENTE ALBULA, CON FORTE IMPATTO AMBIENTALE
- STADIO BALLARIN FORTE DEGRADO IMPIANTO SPORTIVO DISMESSO
- AREA VERDE CHE SI PONE TRA CITTÀ E PORTO

**AMBITO INFRASTRUTTURALE**

- PORTO E STAZIONE FERROVIARIA NEI PRESSI DEL CENTRO ABITATO
- PRESENZA PISTE CICLO-PEDONALI
- ZONA CENTRALE A TRAFFICO LIMITATO
- AREA RESIDENZIALE ALTA FRUIBILITÀ
- SEZIONE STRADALE LIMITATA IN ALCUNE VIE CENTRALI
- MANDANZA DI COLLEGAMENTI DIRETTI TRA PORTO FERROVIA E STRADE EXTRAURBANE AUTOSTRADA
- CONGESTIONE DELLE VIE INTERNE E SUL LUNGOMARE NELLA STAGIONE ESTIVA
- DIFFICOLTÀ NEL RAGGIUNGERE I CASELLI AUTOSTRADALI (6KM SAN BENEDETTO DEL TRONTO E A 4KM GROTTAMARE
- ACCESSIBILITÀ RIDOTTA DELLA VIABILITÀ NELL'AREA DEL PORTO

**AMBITO PORTUALE**

- IMPORTANTE INFRASTRUTTURA 2° PORTO A LIVELLO REGIONALE
- AREA PRODUTTIVA E MERCATO ITTICO
- MUSEO ITTICO
- AREE DISMESSE AD ELEVATA TRASFORMABILITÀ
- ASSENZA DI UN WATER-FRONT
- MANCANZA DI COLLEGAMENTI CON LA VIABILITÀ EXTRAURBANA
- CESURA TRA L'AREA PORTUALE E LA RETROSTANTE AREA RESIDENZIALE
- DISTRIBUZIONE DISOMOGENEA DEI SERVIZI E DELLE ATTIVITÀ

PUNTI DI FORZA E DEBOLEZZA

**SAN BENEDETTO OGGI: UN QUADRO CONSCITIVO**

**IL CONTESTO ECONOMICO**

IN AMBITO COMMERCIALE, STUDI CONDOTTI RIVELANO AD OGGI BUONE POSSIBILITÀ DI ASSORBIMENTO DI NUOVE ATTIVITÀ CHE POTREBBERO ANDARE AD INSISTERE NELL'AMBITO PORTUALE.

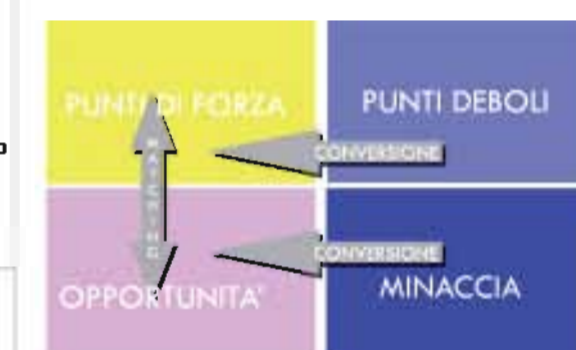
PER IL SETTORE PESCHERECCIO IL MERCATO ITTICO SANBENEDETTESE CONTINUA AD ESSERE UNO DEI PIÙ IMPORTANTI A LIVELLO NAZIONALE: PERCIÒ UN RIPENSAMENTO DELL'AMBITO PORTUALE DOVREBBE INDIVIDUARE SPAZI SPECIFICI PER LA LAVOAZIONE E CONSERVAZIONE DEL PESCATO.

IN AMBITO RICETTIVO, SI ASSISTE ALLA PROGRESSIVA CHIUSURA DI ALBERGHI E TRASFORMAZIONE DEGLI STESSI IN APPARTAMENTI PER VACANZA. QUESTO FENOMENO SI ACCOMPAGNA ALLA PROLIFERAZIONE DI SECONDE CASE A PORTO D'ASCOLI CON PROBLEMI LEGATI ALLA VIVAGITÀ URBANA, AL CRESCENTE CONSUMO DI TERRITORIO E ALL'AFFERMAZIONE DI UN TURISMO INDIFFERENZIATO, FORTEMENTE STAGIONALE E PREVALENTEMENTE FAMILIARE. È NECESSARIA UNA DIVERSIFICAZIONE DELL'OFFERTA RICETTIVA CHE GUARDI AD UN PUBBLICO GIOVANE E CON MINORE REDDITO.

**ANALISI SWOT INTERSETTORIALE**

TEMATICHE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	RISCHI	OPPORTUNITÀ
<b>SVILUPPO DEL TERRITORIO ED ECONOMIA LOCALE</b>	BUONI LIVELLI DI VITA SOCIO-ECONOMICA	PROGRESSIVO INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE E FUGA DEI GIOVANI	SOVRABBONDANTE RICHIESTA DI SERVIZI ASSISTENZIALI MOBILITARIO PORTALI PREZZI ALLE STELLE RENDENDO L'ACQUISTO INACCESSIBILE AI GIOVANI MANCATA RIQUALIFICAZIONE DEL SETTORE TURISTICO E CONSEQUENTE PERDITA DI COMPETITIVITÀ DELL'OFFERTA LOCALE	RIQUALIFICAZIONE DEL SETTORE TERZIARIO E DELLA PESCA PUNTANDO SULLA QUALITÀ DIFFERENZIAZIONE
<b>TUTELA AMBIENTALE</b>	CONSUMO DEL SUOLO CONCENTRATO	AREE NON ANTROPICIZZATE SPESSE ABANDONATE (RISERVA SENTINA, TORRENTE ALBULA) MANCANZA DI INTERVENTI PROGRAMMATI PER RICONNETTERE IL TERRITORIO IN DIREZIONE EST-OVEST (COSTA-ENTROTERRA)	LA SCARSA CIGILABILITÀ DELLE VIE CENTRALI PROVOCA LA MARGINALIZZAZIONE DEL TRAFFICO ALTERNATIVO CHE SI CONCENTRA SUL LUNGOMARE, CONFIGURANDOSI COME MOBILITÀ RESIDUALE E NON COME VALIDA ALTERNATIVA ALL'AUTOMOBILE	RENDERE LE VIE CENTRALI PIÙ IDONEE AL TRAFFICO DEI CICLI
<b>SERVIZI ALLA PERSONA</b>	AMBIENTE NATURALE VARIATO PRESENZA DI UNA PISTA CICLABILE DI RAGGIORATO TRA I COMUNI COSTIERI	USO DIFFUSO E PERSISTENTE DELL'AUTOTUTELA CIGILABILITÀ DEL CENTRO URBANO SCARSA E LIMITATA ALLA DIREZIONE	NUMERO DEI SERVIZI INSUFFICIENTE A COPRIRE LE RICHIESTE	LA DISPONIBILITÀ DI ANZIANI AUTOSUFFICIENTI PUÒ ESSERE SFRUTTATA PER PRODURRE NUOVI SERVIZI PER LA COMUNITÀ A COSTI CONTENUTI

	SISTEMA AMBIENTALE	SISTEMA INFRASTRUTTURALE	SISTEMA RESIDENZIALE	SISTEMA PORTUALE
<b>OPPORTUNITÀ</b>	- INCENTIVAZIONE DELLA RICHIESTA TURISTICA - COLLEGAMENTI CON ALTRI COMUNI LIMITROFI - MAGGIORE APPELLEABILITÀ DEI LUOGHI CITTADINI, OGGI DEPRESSI	- ALLEGGERIMENTO DEI PUNTI NODALI E DECONGESTIONE DELLE VIE PRINCIPALI - MINORE INQUINAMENTO CITTADINO - INCREMENTO DELLO SVILUPPO DEL PORTO E DEI COLLEGAMENTI VELOCI	- SVILUPPO ECONOMICO E DEMOGRAFICO DELLA CITTÀ - MAGGIORE AFFLUSSO TURISTICO - STRUTTURE RICETTIVE ADEGUATE ALLA RICHIESTA - AREA COSTIERA POPOLATA ANCHE IN INVERNO	- SVILUPPO SOSTENIBILE DEL SETTORE DELLA PESCA E DEL TURISMO - ALLEANZE CON ALTRI STATI - INSERIMENTO DEL PORTO CON IL CONTESTO URBANO CITTADINO - MAGGIORE AFFLUSSO TURISTICO
<b>POSSIBILITÀ DI REGRESSO</b>	- CONCENTRAZIONE DEL SISTEMA DEL VERDE UNICAMENTE NELL'AMBITO DEL CENTRO CITTADINO	- CREAZIONE DI NUOVI PUNTI NEURALGICI CONGESTIONATI	- CRISI DEL SETTORE IMMOBILIARE - CRISI DEL SETTORE TURISTICO	- CRISI DEL SETTORE NAUTICO - ABBANDONO DEL PORTO PER ALTRI SCALI PIÙ IMPORTANTI



**SCHEMATIZZAZIONE DELLA POSSIBILE RICUCITURA CENTRO URBANO-ACQUA**



**INTRODUZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO COMPLETAMENTO DELLA BRETELLA**

- TRASPORTO PUBBLICO AD ALTA FREQUENZA IN SEDE PROPRIA
- FERME DEL TRASPORTO PUBBLICO
- COLLEGAMENTI TRASVERSALI BRETELLA-LUNGOMARE GARANTITI DAL TRASPORTO PUBBLICO
- P PARCHEGGI SCAMBIATORI

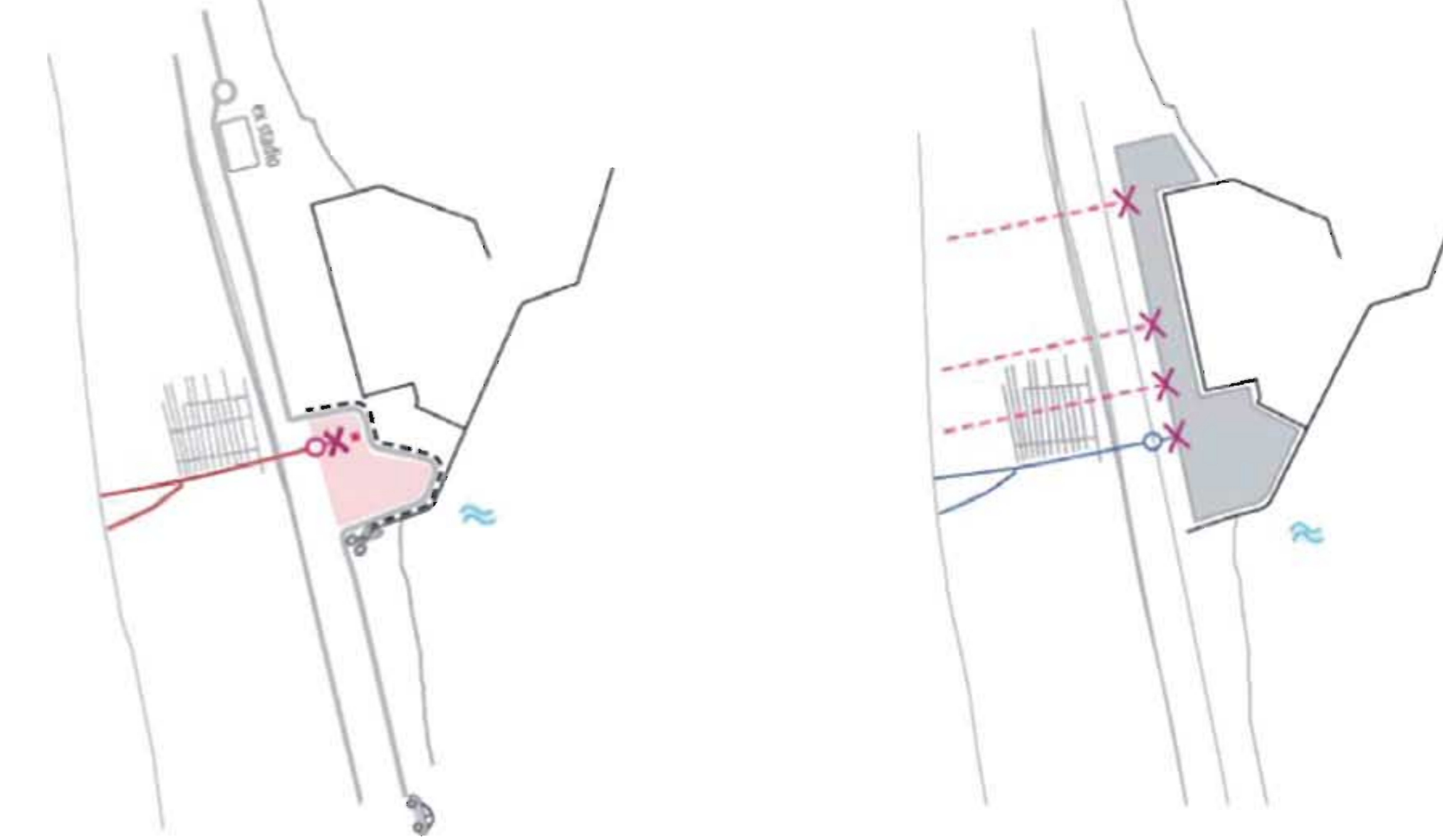
**OBBIETTIVI**

NEL RIPENSAMENTO GENERALE DELL'INTERFACCIA CITTÀ-PORTO SI POSSONO AVANZARE DELLE IPOTESI DI INTERVENTO CHE POSSONO STIMOLARE IL DIBATTITO E LA RIFLESSIONE INTORNO AD ALCUNI TEMI ESSENZIALI PER RICOSTRUIRE LA RELAZIONE DIRETTA TRA CITTÀ E IL MARE. IL RECUPERO DELL'AFFACCIO SUL MARE E LA CREAZIONE DI UNO SPAZIO URBANO ATTRATTIVO, IN GRADO DI FRENARE LO SVOLGIMENTO DI ATTIVITÀ, PERSONE E INTERESSI VERSO PORTO D'ASCOLI NON PUÒ PRESSIONARE DALLA RIFLESSIONE SU ALCUNI PROBLEMI. PER RIPORTARE IL CENTRO AL CENTRO SONO DUE GLI OSTACOLI PRINCIPALI. IL PRIMO CONSISTE NELLA NECESSITÀ DI SUPERARE LA FRATTURA CREATA TRA CENTRO E PORTO DAL SISTEMA CARRABILE DEL LUNGOMARE. IL SECONDO CONSISTE NEL BISOGNO DI ROMPERE LA BARRIERA VERSO LA CITTÀ CREATA DAGLI SPAZI TECNICI DEL PORTO, INCREMENTANDO LA PERMEABILITÀ E INTERVENENDO SULLA DISTRIBUZIONE DEGLI SPAZI STESSI.

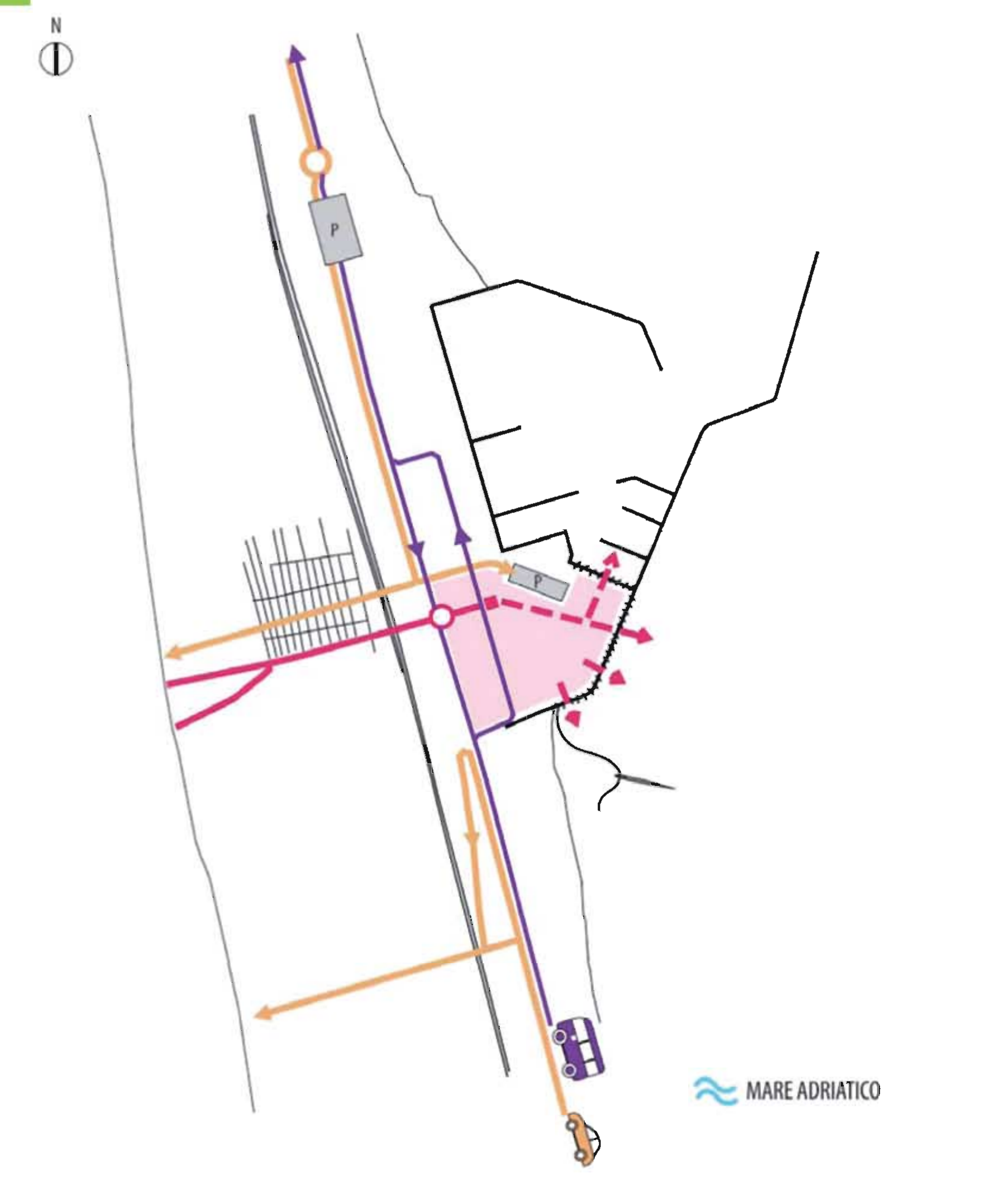
PER IL SETTORE PESCHERECCIO IL MERCATO ITTICO SANBENEDETTESE CONTINUA AD ESSERE UNO DEI PIÙ IMPORTANTI A LIVELLO NAZIONALE: PERCIÒ UN RIPENSAMENTO DELL'AMBITO PORTUALE DOVREBBE INDIVIDUARE SPAZI SPECIFICI PER LA LAVOAZIONE E CONSERVAZIONE DEL PESCATO.

IN AMBITO RICETTIVO, SI ASSISTE ALLA PROGRESSIVA CHIUSURA DI ALBERGHI E TRASFORMAZIONE DEGLI STESSI IN APPARTAMENTI PER VACANZA. QUESTO FENOMENO SI ACCOMPAGNA ALLA PROLIFERAZIONE DI SECONDE CASE A PORTO D'ASCOLI CON PROBLEMI LEGATI ALLA VIVAGITÀ URBANA, AL CRESCENTE CONSUMO DI TERRITORIO E ALL'AFFERMAZIONE DI UN TURISMO INDIFFERENZIATO, FORTEMENTE STAGIONALE E PREVALENTEMENTE FAMILIARE. È NECESSARIA UNA DIVERSIFICAZIONE DELL'OFFERTA RICETTIVA CHE GUARDI AD UN PUBBLICO GIOVANE E CON MINORE REDDITO.

**SCHEMATIZZAZIONE DELLE PROBLEMATICHE INDIVIDUATE**



**SCHEMATIZZAZIONE DEL POSSIBILE FUNZIONAMENTO DELLA NUOVA VIABILITÀ, DOPO LA REALIZZAZIONE DELLA "BRETELLA" E DEL TRASPORTO PUBBLICO SUL LUNGOMARE**





# SISTEMA AMBIENTALE

- FRUTTETI - OLIVETI - VIGNETI
- SERRE E VIVAI
- COLTURA ORTICOLA
- BOSCHI E MACCHIE
- VEGETAZIONE RIPARIALE
- FIUMI
- TORENTI
- CORSI D-ACQUA
- A TORRENTE ALBUA
- B FOSCO DELLE FORNACI
- C FOSCO DELL'ACQUACHIANA
- D TORRENTE RAGNOLA
- E FOSCO DEI GALLI
- F CANALE SODALMORE
- G CANALE SODALMORE
- H FIUME TRONTO
- ARENILE
- VERDE ATTREZZATO
- PISTA CICLABILE
- PRIMA COLLINA
- SENTINA

**LEGENDA**

IL SISTEMA AGRICOLO SAMBENEDETTESI, COME QUELLO DI TUTTI I COMUNI MARCHIGIANI, HA SUBITO UN PROGRESSIVO ARRETRAMENTO RISPETTO AGLI ALTRI SETTORI PRODUTTIVI CON CONSEGUENTE IMPOVERIMENTO DEL TESORO SOCIALE DELLE CAMPAGNE ED UNA CONSIDERABILE PERDITA DI SUPERFICI PRODUTTIVE.

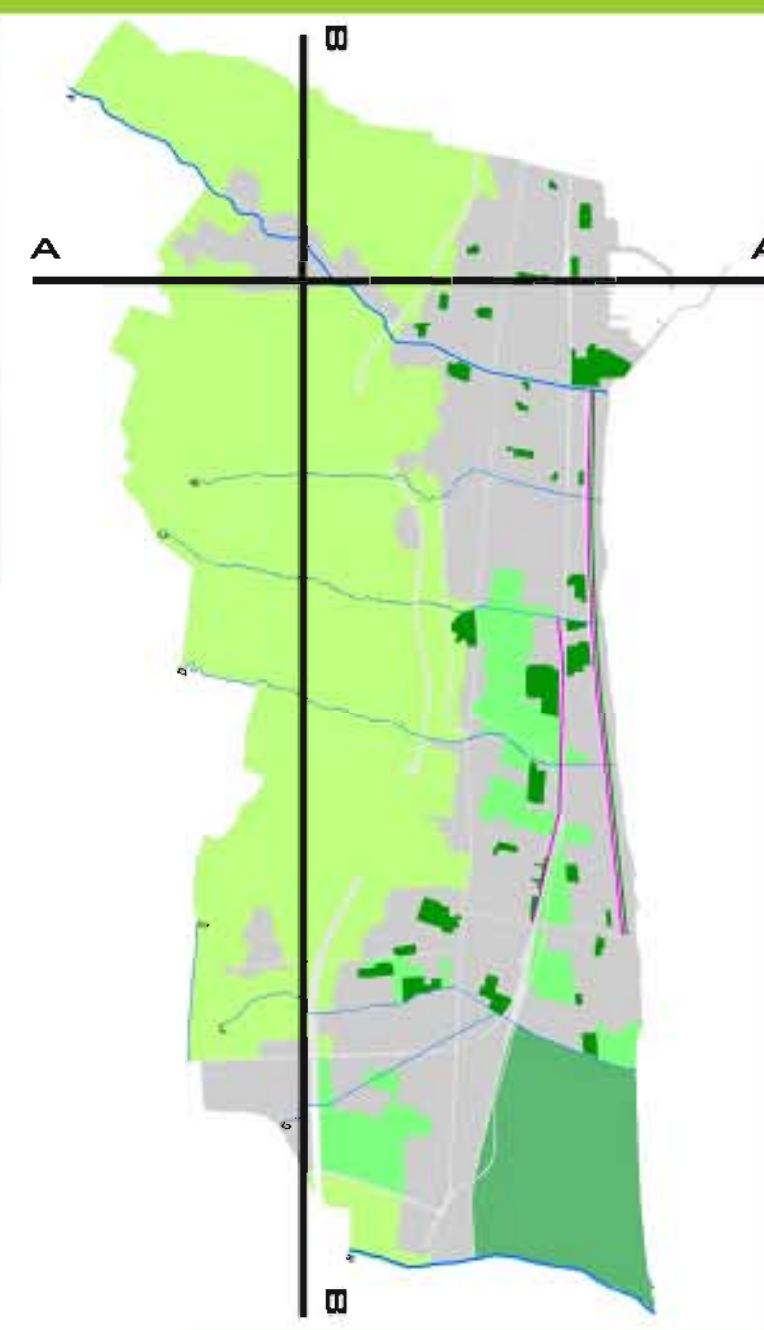
**TOTALE 1.584,5 HA**

SUP. VERDE AGRICOLO = 1.193,7 HA

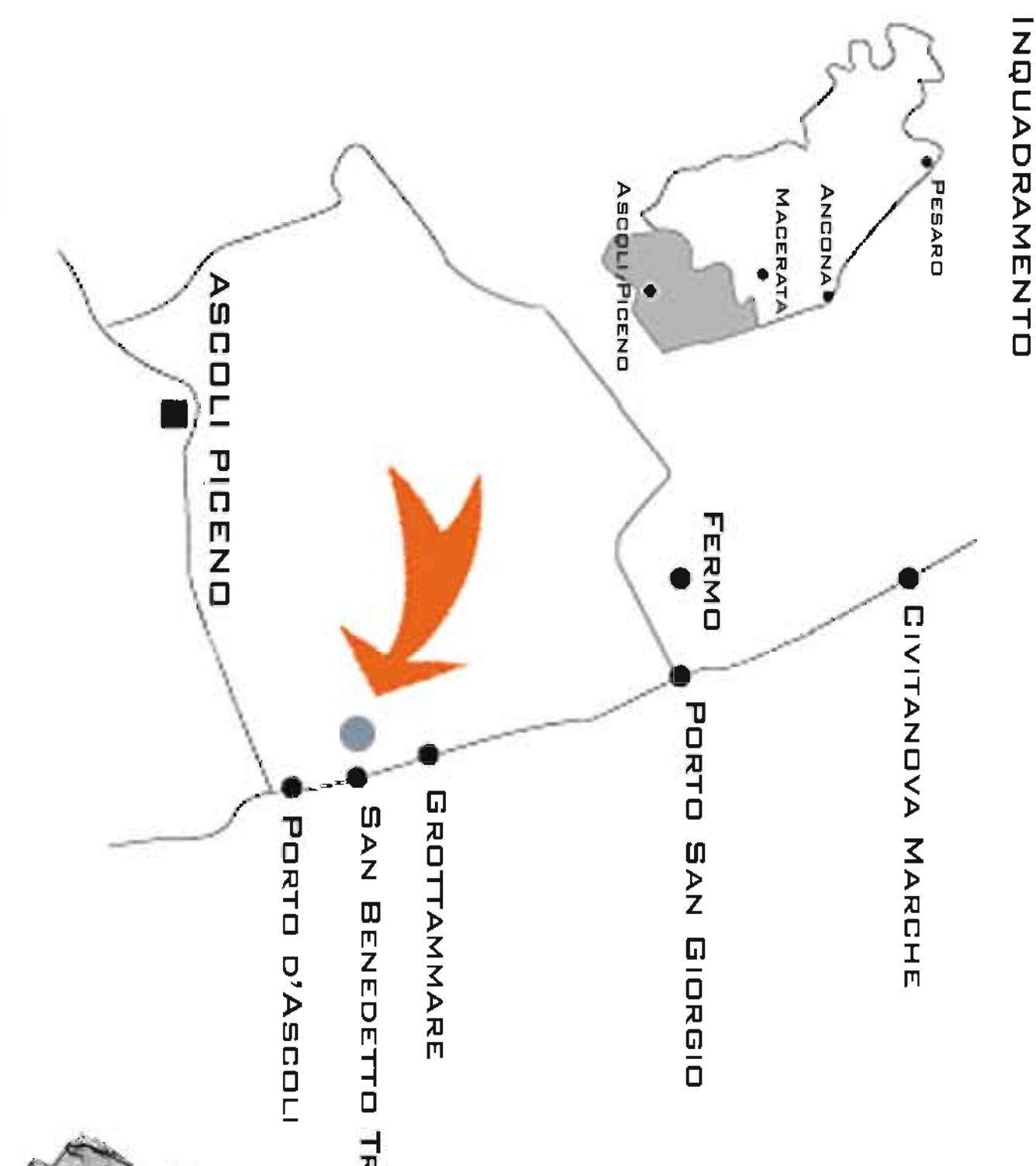
SUP. VERDE URBANO DI RISULTA = 1.52,6 HA

SUP. A VERDE ATTREZZATO > MQ 2000 = 60 HA

SUP. A RISERVA NATURALE DELLA SENTINA = 178,1 HA



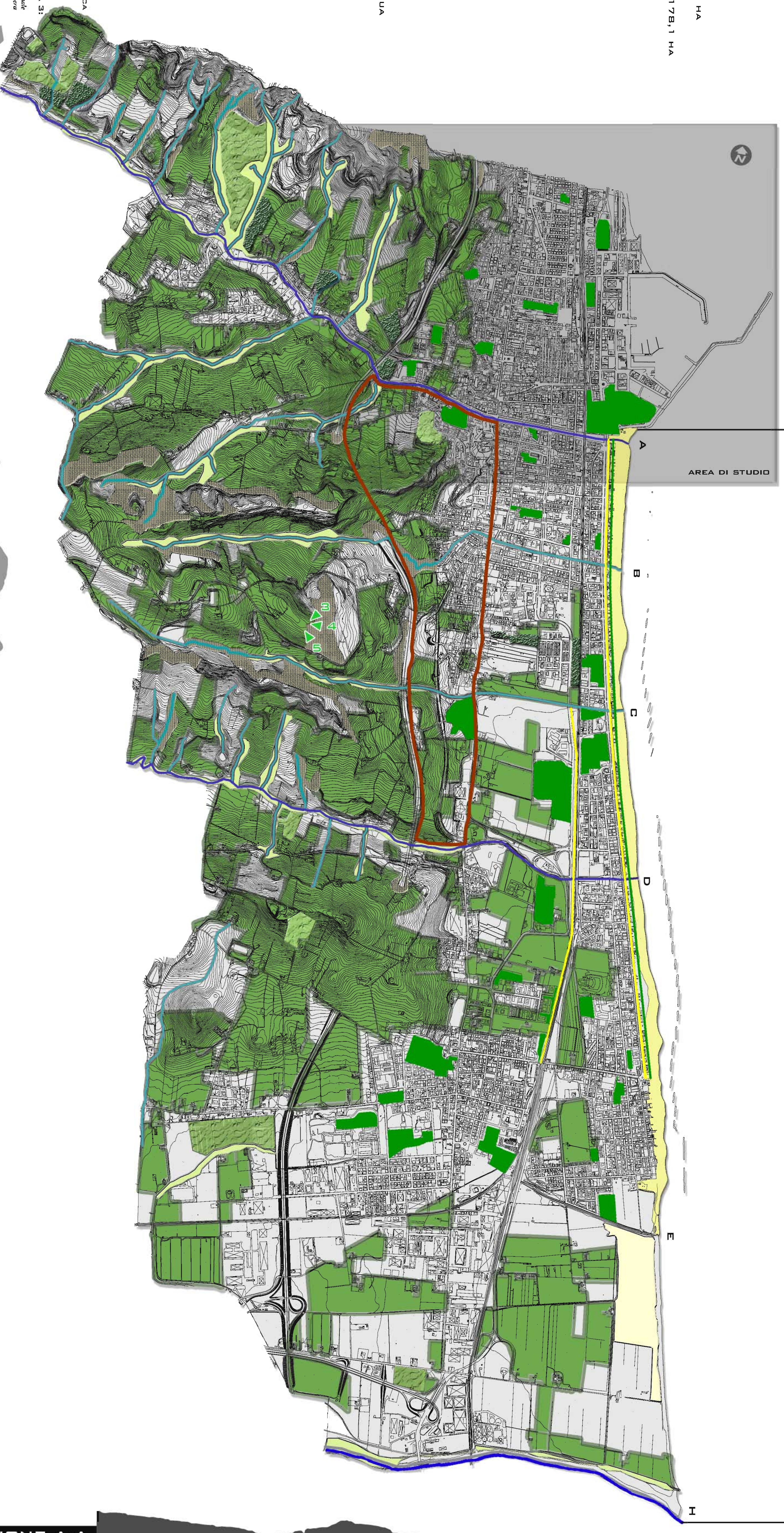
# I N Q U A D R A M E N T O T E R R I T O R I A L E



È IL COMUNE LITORANEO PIÙ MERIDIONALE DELLE MARCHE. I CONFINI NATURALI A SUD (FIUME TRONTO) E AD EST (MARE ADRIATICO) SONO BEN DEFINITI, MENTRE A NORD E AD OVEST NON AVVIENE ALTRETTANTO. L'ELEVATA ESPANSIONE URBANA NEL TERRITORIO STRETTO TRA MARE E COLLINA NON PERMETTE UNA LETTURA FACILE DEI LIMITI DELL'ABITATO.

IL COMUNE DI SAN BENEDETTO CONFINA TERRITORIALMENTE CON I COMUNI DI GROTTAMMARE, ACQUAVIVA PICENA, MONTEPESCAIONE, COLONNELLA E MARTINSIGURGO; QUESTI 6 COMUNI RAFFIGURANO UNA UNICA ENTITÀ URBANA, IN QUANTO NON C'È SOLUZIONE DI CONTINUITÀ TRA GLI ABITATI, COSTITUENTE L'AREA URBANA DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO.

L'ANDAMENTO DEMOGRAFICO DELL'AREA URBANA DOCUMENTA UN POTEROSO SVILUPPO, PRESSOCHÉ COSTANTE DAL DOPOGUERRA IN POI: NEL 1951 AVEVA 47.337 ABITANTI; CHE SONO DIVENTATI 70.140 NEL 1971; 96.012 NEL 2007; E 100.611 ABITANTI NEL LUGLIO 2010. LO SVILUPPO TERRITORIALE DELL'AREA URBANA DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO È PARI A 127 KM², URBANO 228 KM². LA DENSITÀ DI POPOLAZIONE DELL'AREA URBANA DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO È PARI A 805 AB/KM² (LUGLIO 2010).

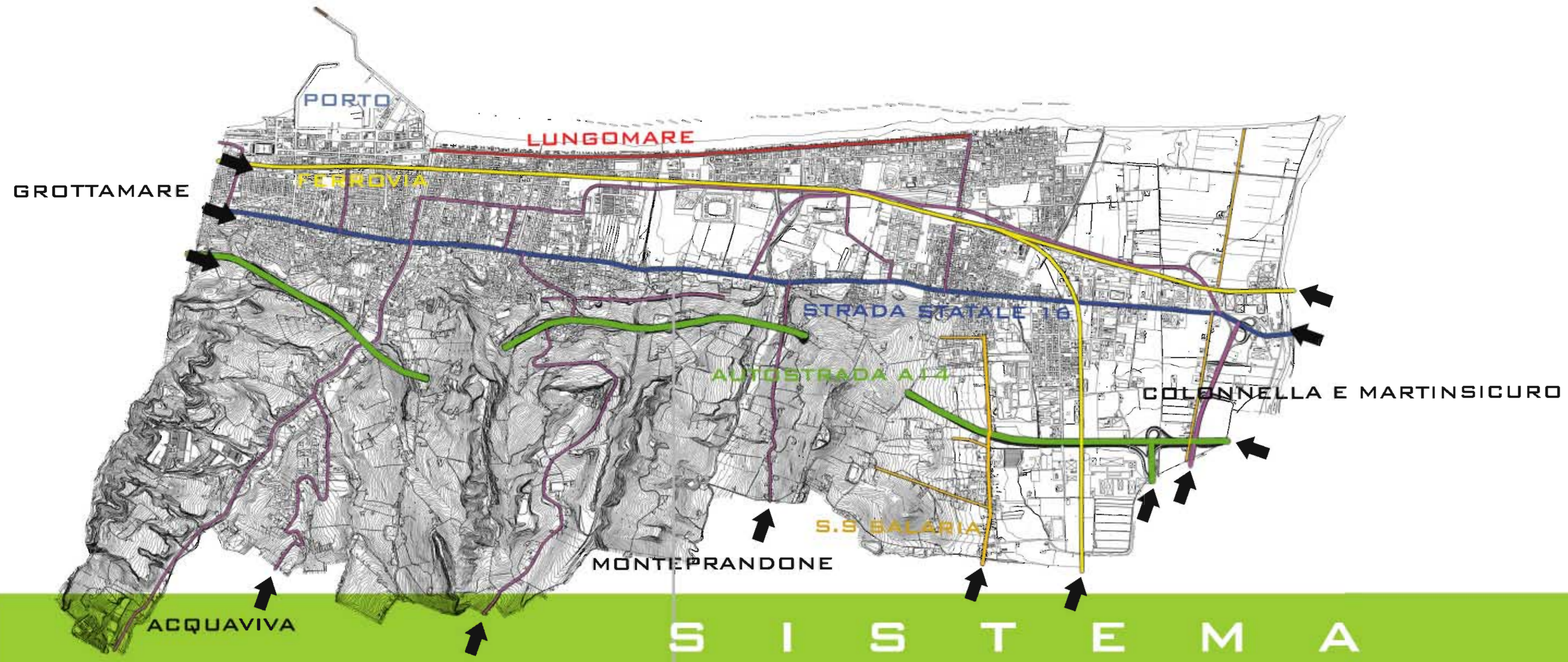


LA RISERVA NATURALE DELLA SENTINA RIBUTA PER CIRCA 1/3 DI PROPRIETÀ DEL COMUNE DI ASCOLI PICENO, LA RESTANTE PARTE DI PROPRIETÀ PRIVATA, È L'ENTE GESTORE È IL COMUNE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO COSÌ COME STABILITO DALL'ART. 1 COMMA 3:

La Riserva Naturale Regionale "Sentina" è gestita dal Comune di San Benedetto del Tronto, che opera con gli enti operanti da opposita. Comitato di Indirizzo.

ORA "RISERVA NATURALE PROTETTA" L'AREA PRESENTA SITUAZIONI DI FRAMMENTAZIONE TRA ATTIVITÀ INDUSTRIALI A RIDOSSO DELLA FERROVIA, ATTIVITÀ AGRICOLE DI TIPO ESTENSIVO ED ORTICOLA, AREE UNITE ED ELEMENTI DI UNA NATURALITÀ DI RITORNO A SESTUO DI INCOSCURE.

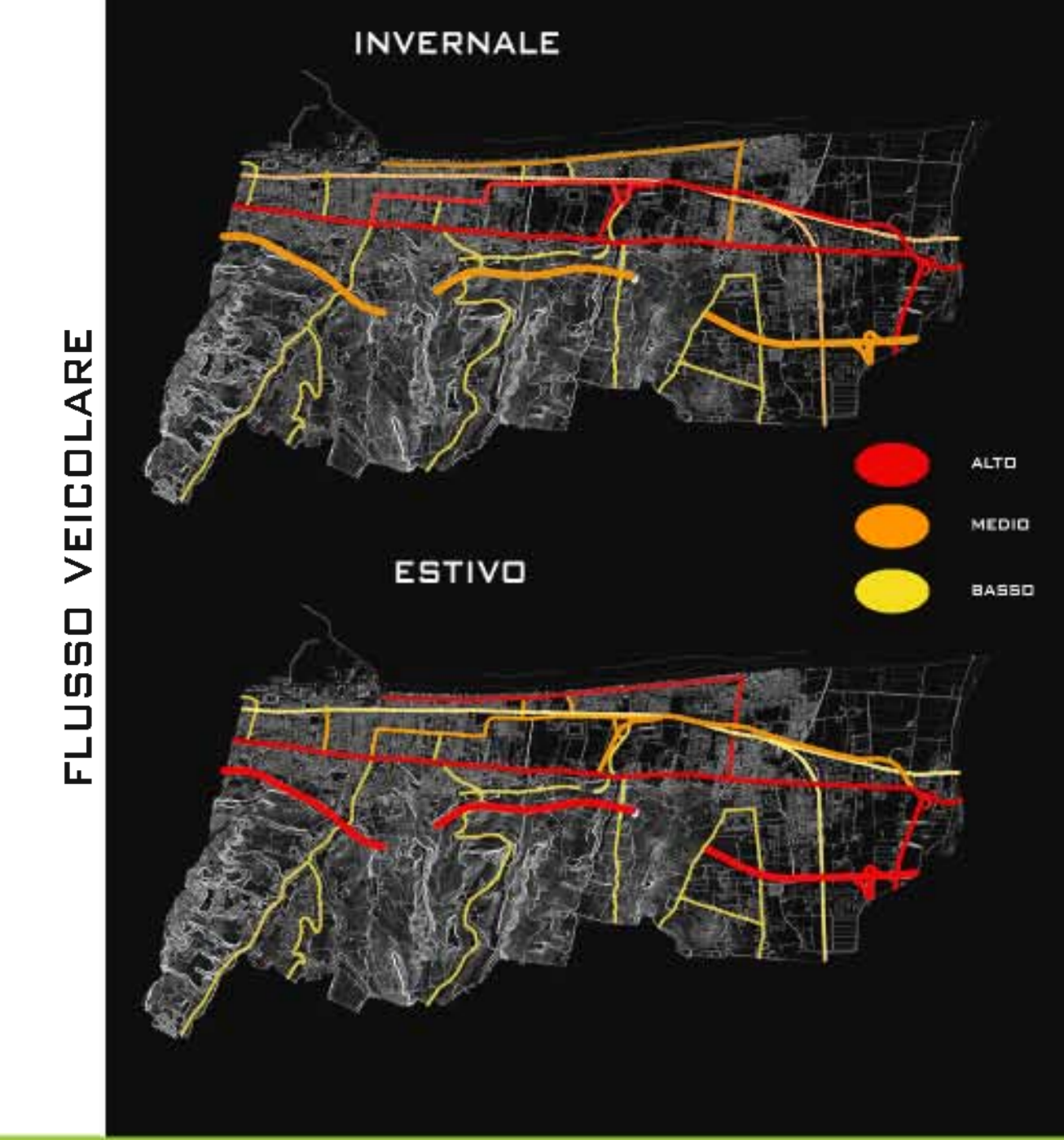
ACCENTUAZIONE EROSIVA DELL'ARENILE.



**IL LUNGOMARE**  
 NEL 1931 SU PROGETTO DELL'INGEGNER LUIGI ONDRATI 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...

**MOBILITÀ**  
 UN ARTICOLATO FASCIO INFRASTRUTTURALE AD ANDAMENTO PREVALENTEMENTE NORD-SUD RAPPRESENTA ATTUALMENTE 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.

**DIRETTRICE EST-OVEST**  
 QUELLO CHE ERA STATO L'UNICO ASSE DI SVILUPPO DEL PAESE PER ALMENO DUE SECOLI (DIRETTRICE EST-OVEST), L'ANTICA VIA DELL'ANDRAGGIO (OGGI VIALE SECONDO MORETTI), CHE COLLEGAVA IL VECCHIO ABITATO CON LA "MARINA" IN MODO PERPENDICOLARE AL MARE, VIENE AFFIANCATO E, PROGRESSIVAMENTE SOSTITUITO, DA UNA NUOVA DIRETTRICE DI ESPANSIONE NORD-SUD PARALLELA ALLA COSTA, CHE TROVA NELLA S.S. ADRIATICA, IN VIALE DE GASPERI E NEL LUNGOMARE LE SUE ARTERIE PRINCIPALI, CHE COLLEGERÀ IL CENTRO DELLA CITTÀ CON PORTO D'ASCOLI, I DUE POLI DELLA NUOVA CITTÀ DEL SECONDO '900.



S I S T E M A I N F R A S T R U T T U R A L E

**AUTOSTRADA A14**  
 SEGNA IL LIMITE ALL'ABITATO VERSO OVEST, CON IL CASELLO DI PORTO D'ASCOLI E QUELLO RECENTE DI GROTTAMARE, PERMETTE L'ATTRAVERSAMENTO 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.



**STRADA STATALE S.S.16 ADRIATICA**  
 ATTRAVERSA I NUCLEI ABITATI PIÙ DENSI DELLA CITTÀ E RAPPRESENTA L'ASSE URBANO TRA DI ESSI E L'ASSE DI COLLEGAMENTO EXTRAURBANO TRA GROTTAMARE 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.

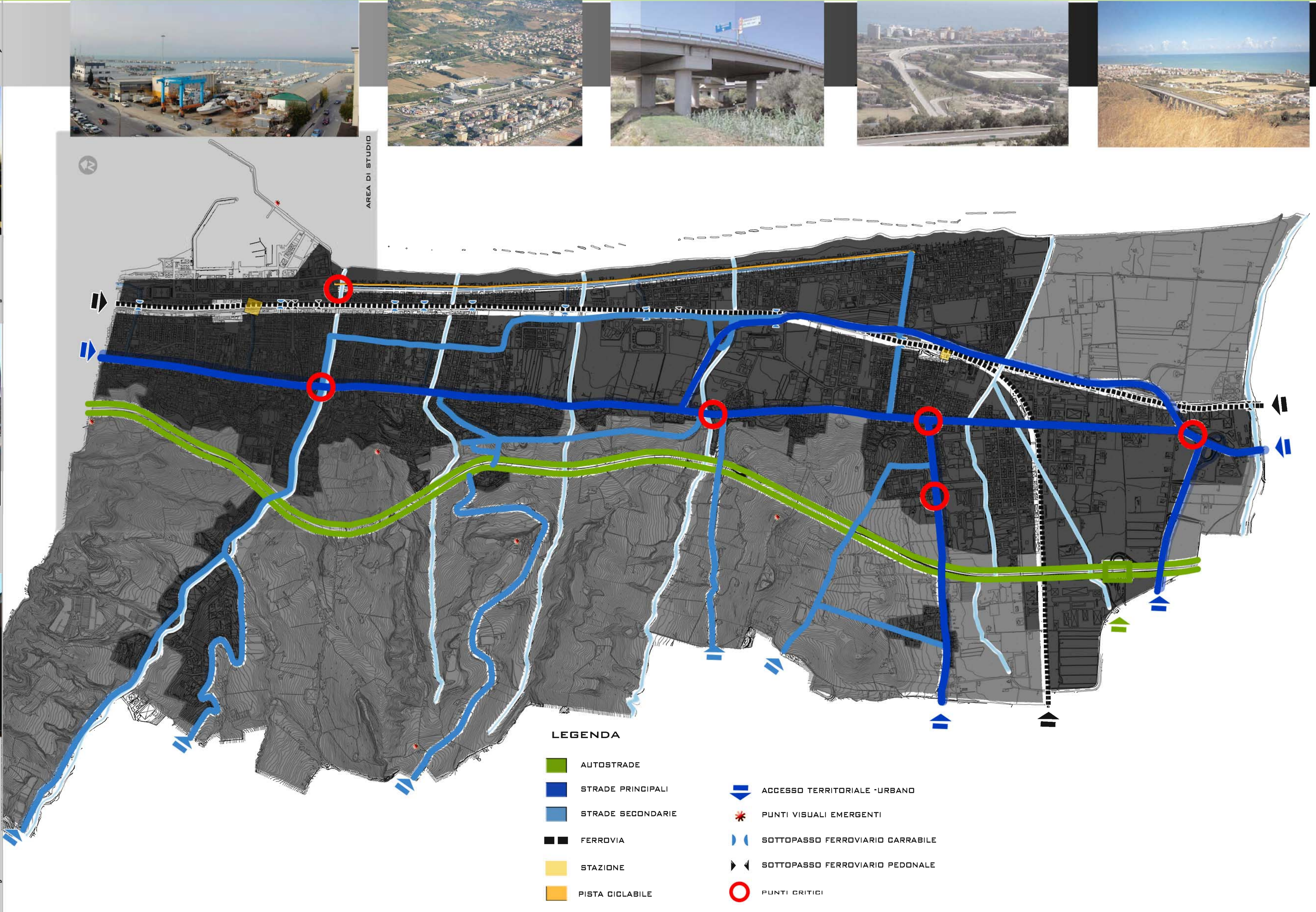


**LA FERROVIA ADRIATICA ANCONA-PESCARA**  
 PRESENTA UNO SCALO IMPORTANTE NELLA STAZIONE DI SAN BENEDETTO ED UNO MINORE NELLA STAZIONE DI PORTO D'ASCOLI; QUEST'ULTIMA È ANCHE IL PUNTO IN CUI LA FERROVIA PER ASCOLI PICENO DIPARTE, PIEGANDO VERSO OVEST, DAL RAMO PRINCIPALE DELLA LINEA ADRIATICA.

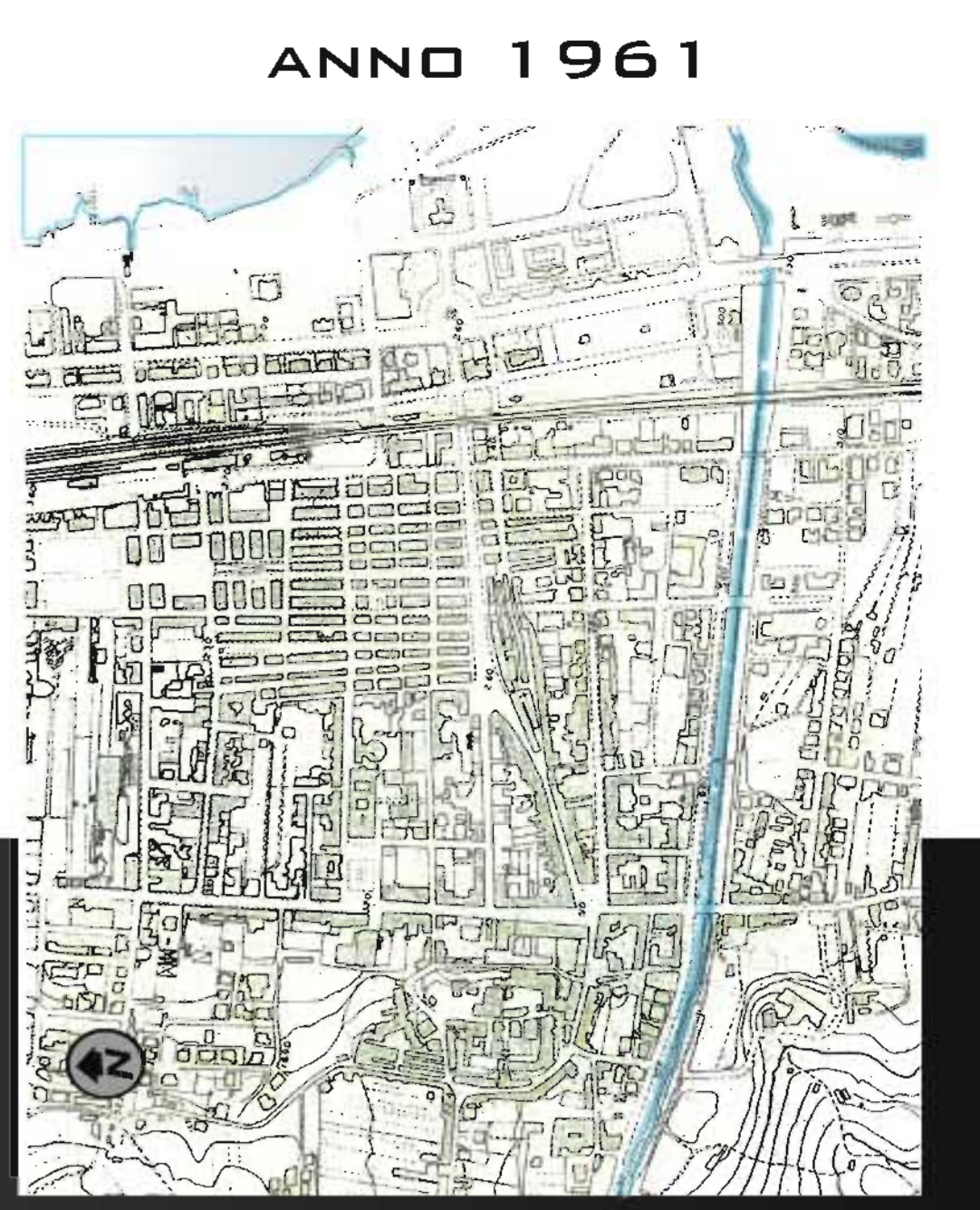
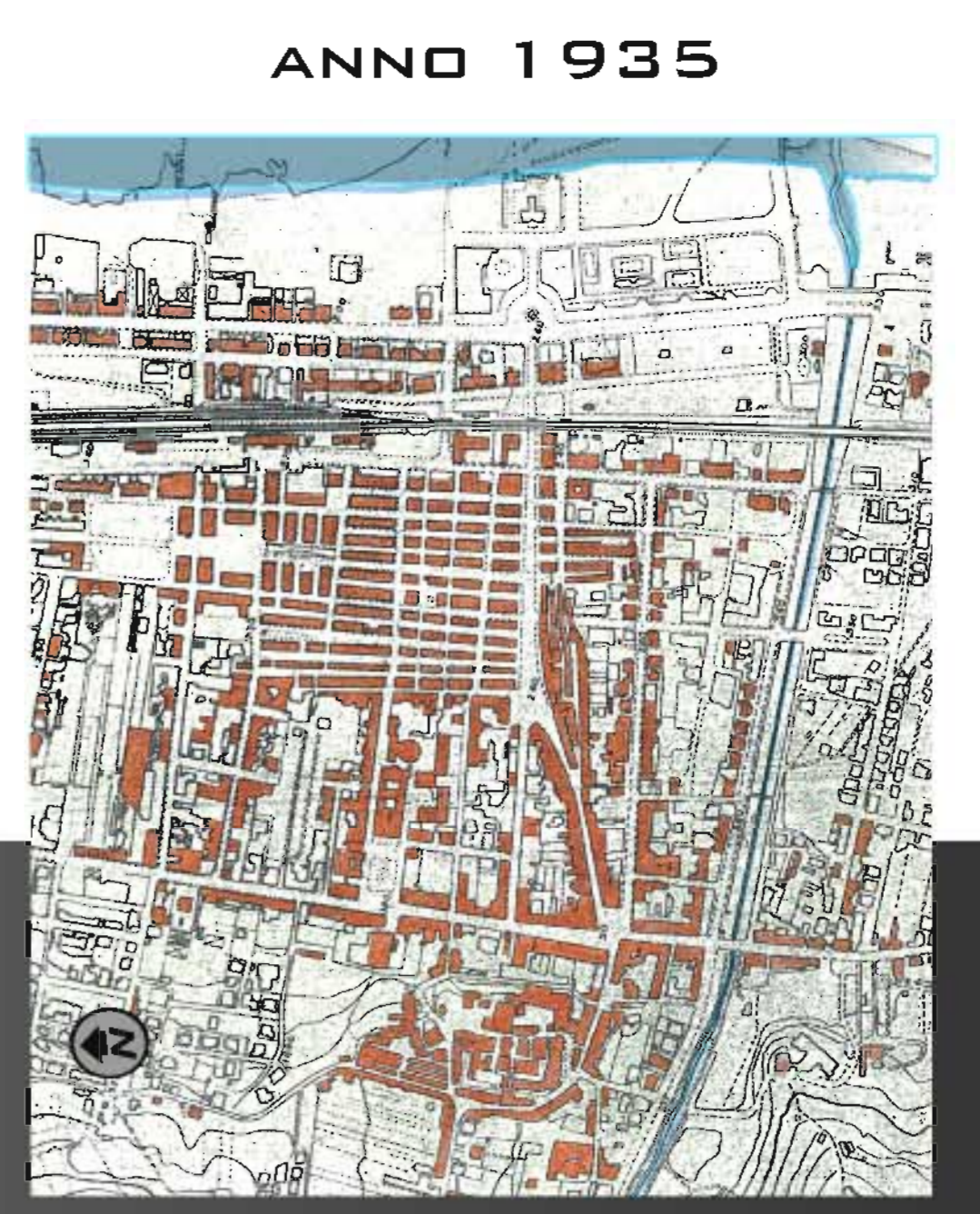
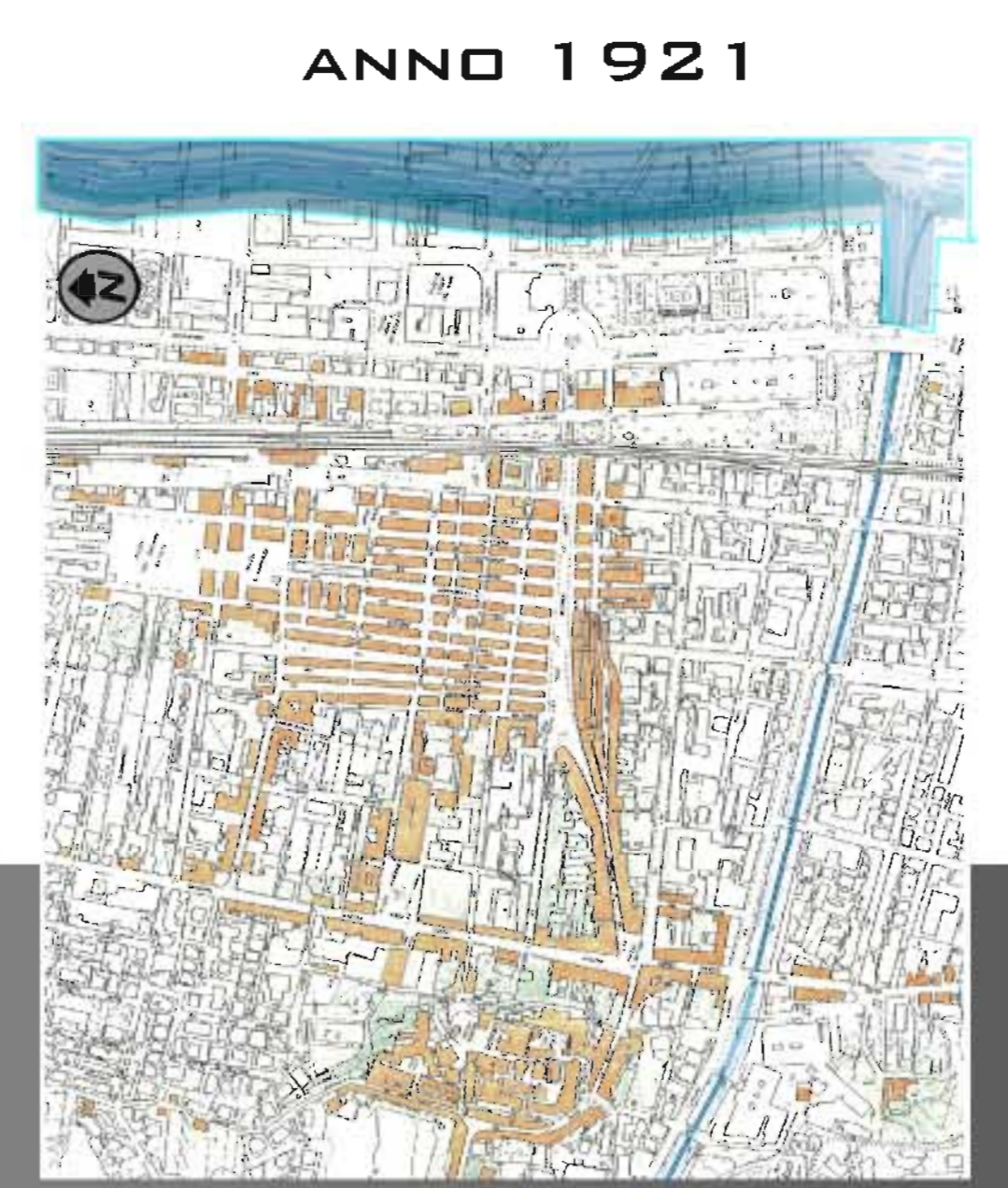
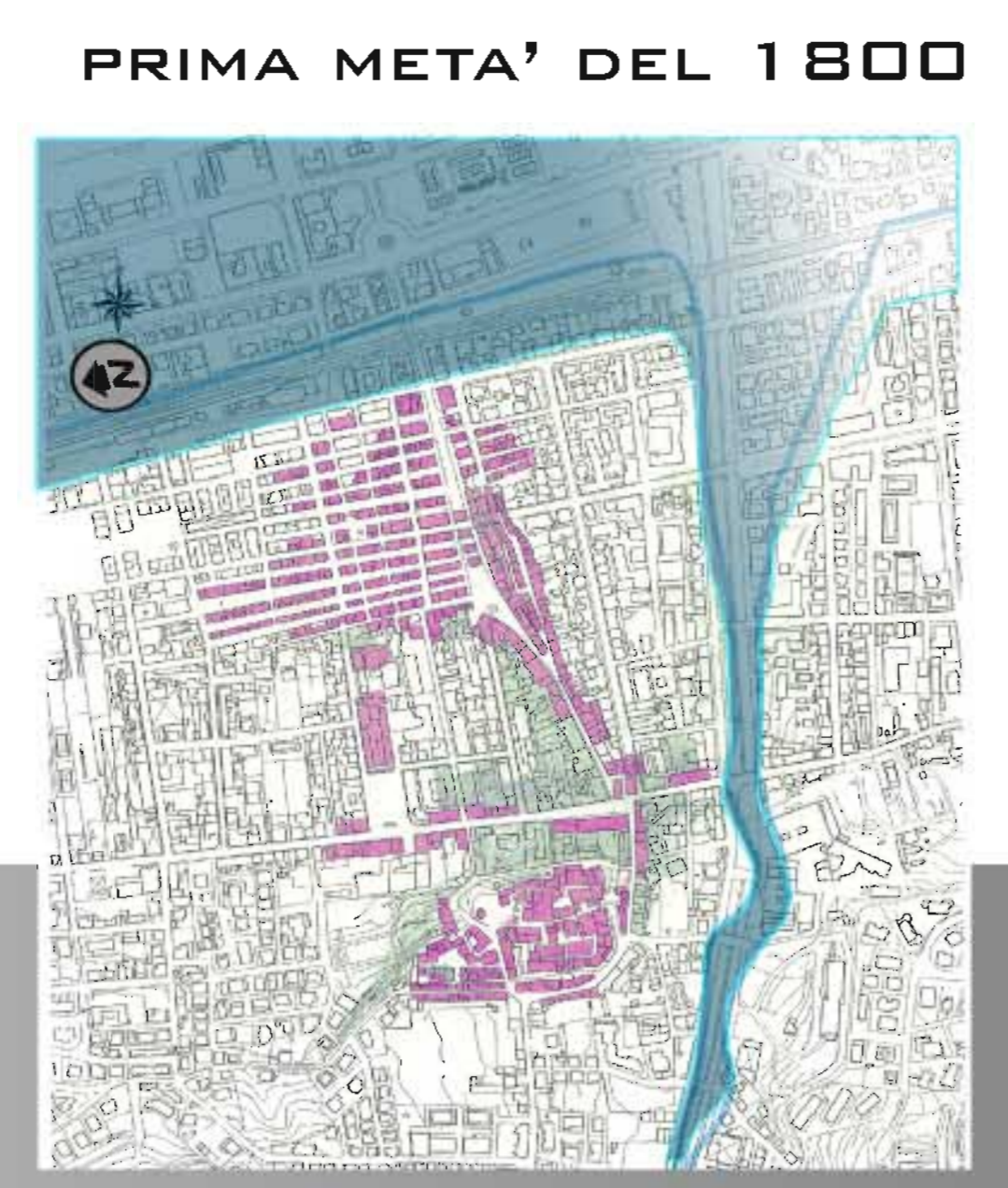
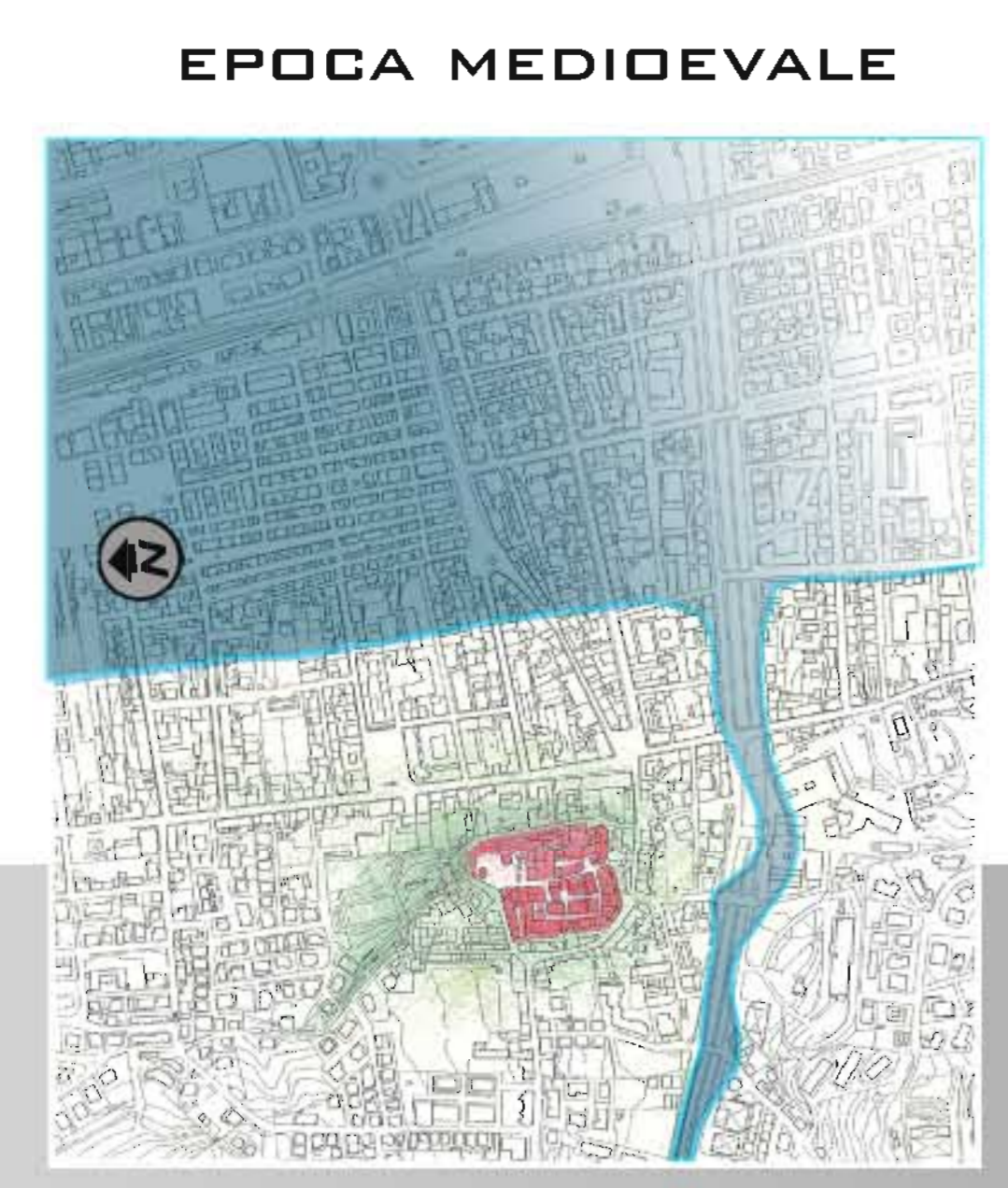
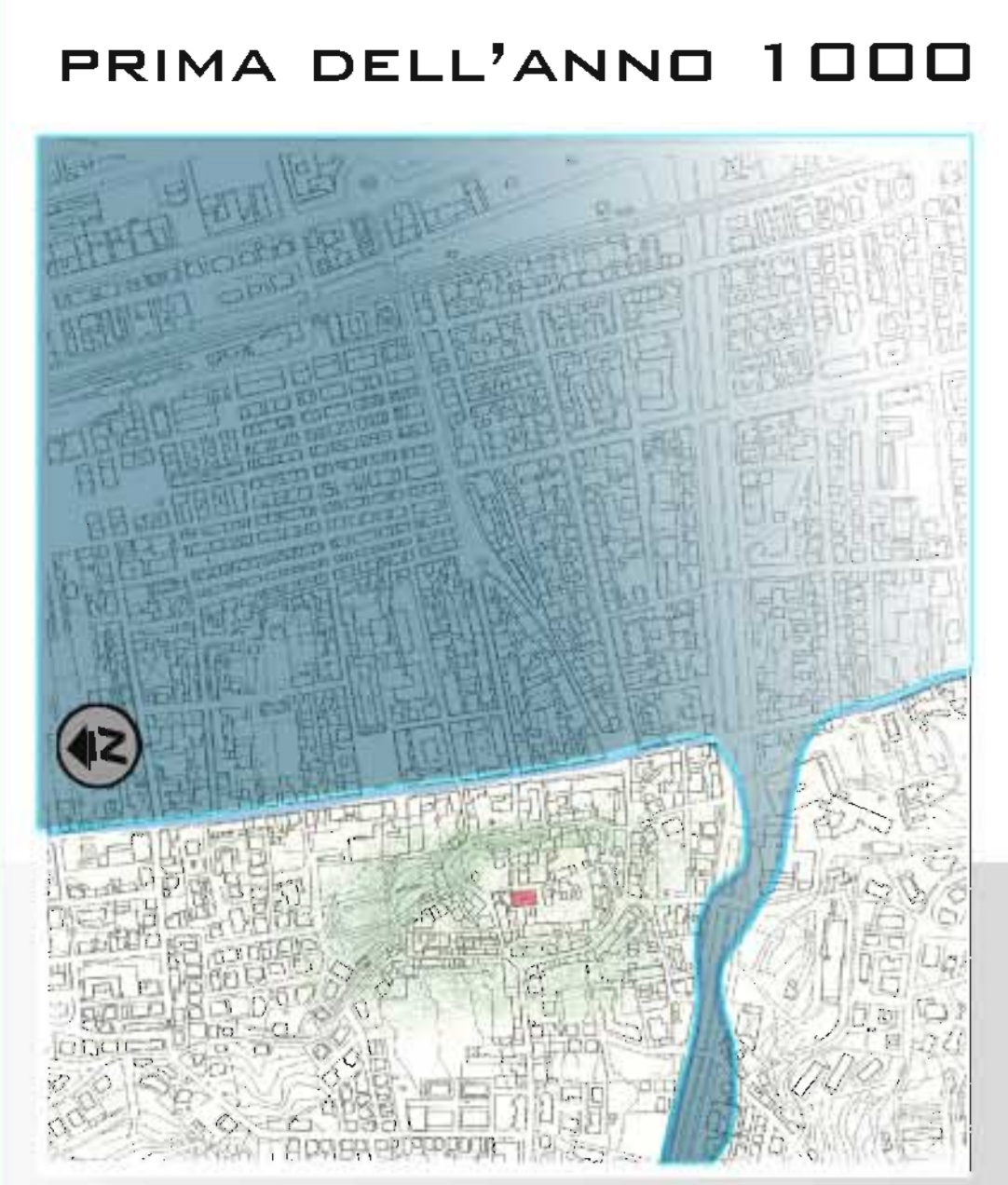


**IL LUNGOMARE**  
 RICONOSCIBILE FISICAMENTE NEL TRATTO TRA L'ABITATO DI PORTO D'ASCOLI E LA ZONA PORTO, RAPPRESENTA L'ASSE DI INNERNAMENTO DELLE ATTREZZATURE TURISTICHE E RICETTIVE DELLA ZONA A MARE, E VIENE UTILIZZATO COME COLLEGAMENTO URBANO ALTERNATIVO, SPECIE NEI PERIODI DI SCARSO FLUSSO TURISTICO.

**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.



- LEGENDA**
- AUTOSTRADE
  - STRADE PRINCIPALI
  - STRADE SECONDARIE
  - FERROVIA
  - STAZIONE
  - PISTA CICLABILE
  - ACCESSO TERRITORIALE URBANO
  - PUNTI VISUALI EMERGENTI
  - SOTTOPASSO FERROVIARIO CARRABILE
  - SOTTOPASSO FERROVIARIO PEDONALE
  - PUNTI CRITICI



# DIAGRAMMI DI FORMAZIONE E SVILUPPO URBANO

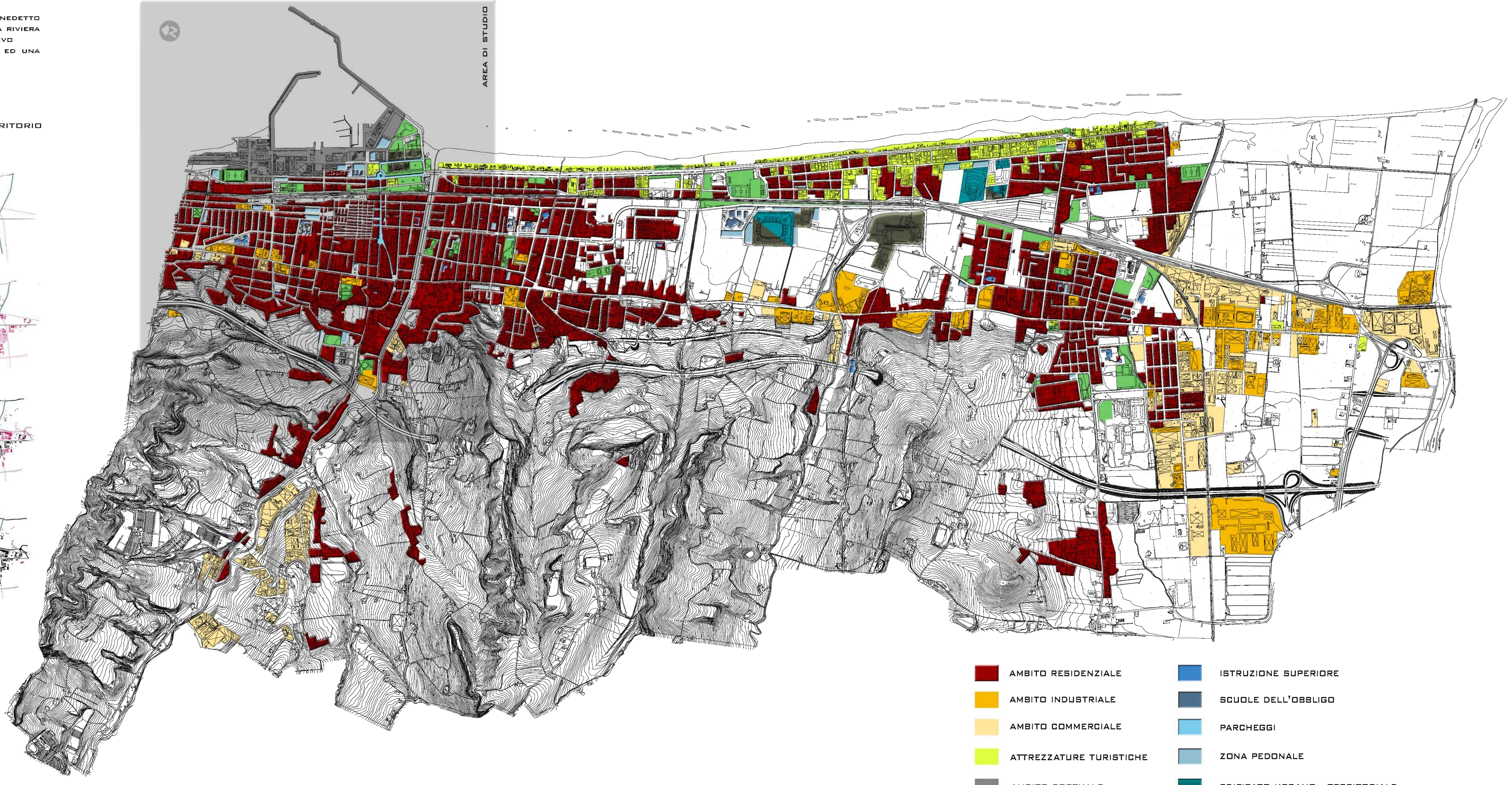
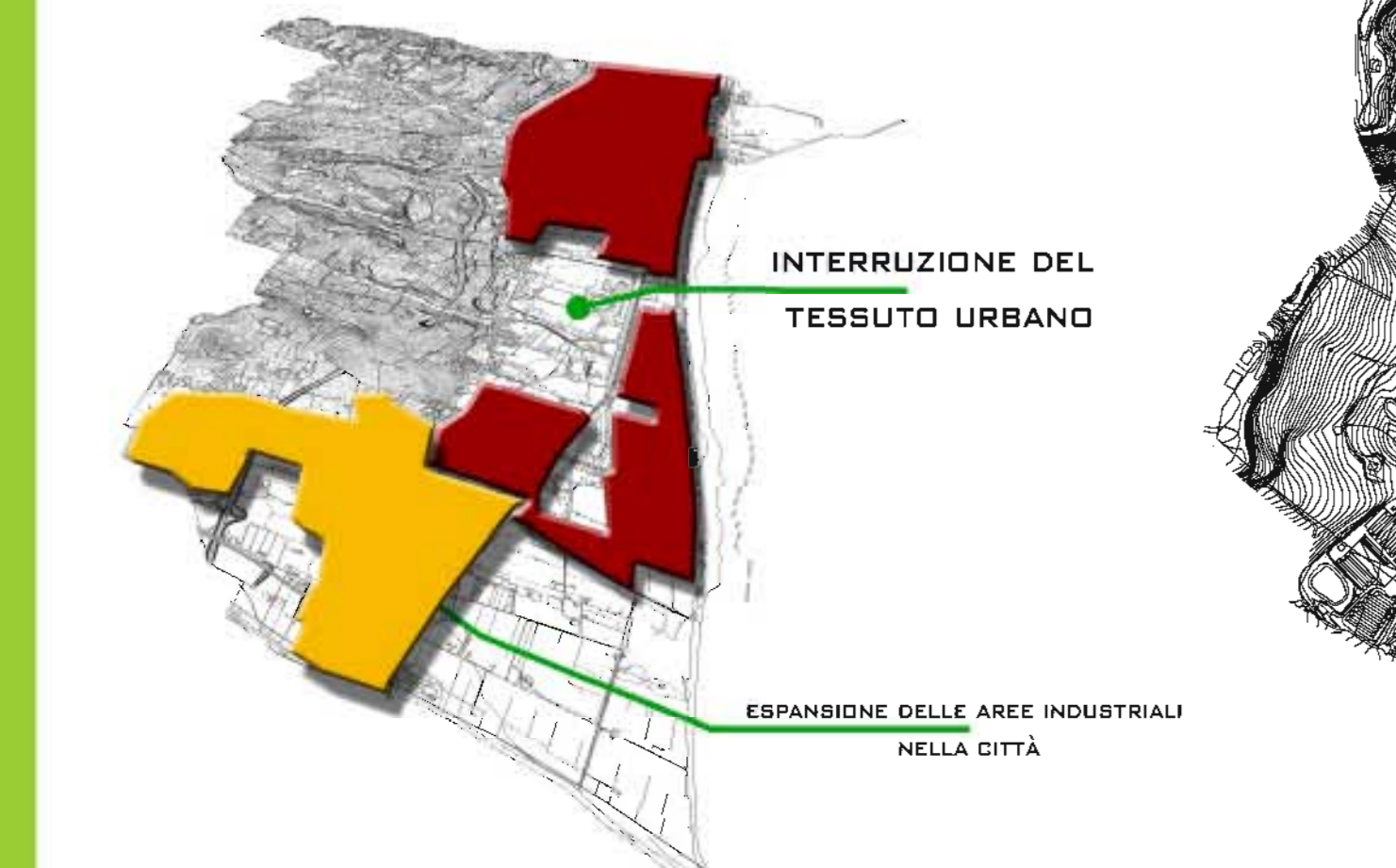
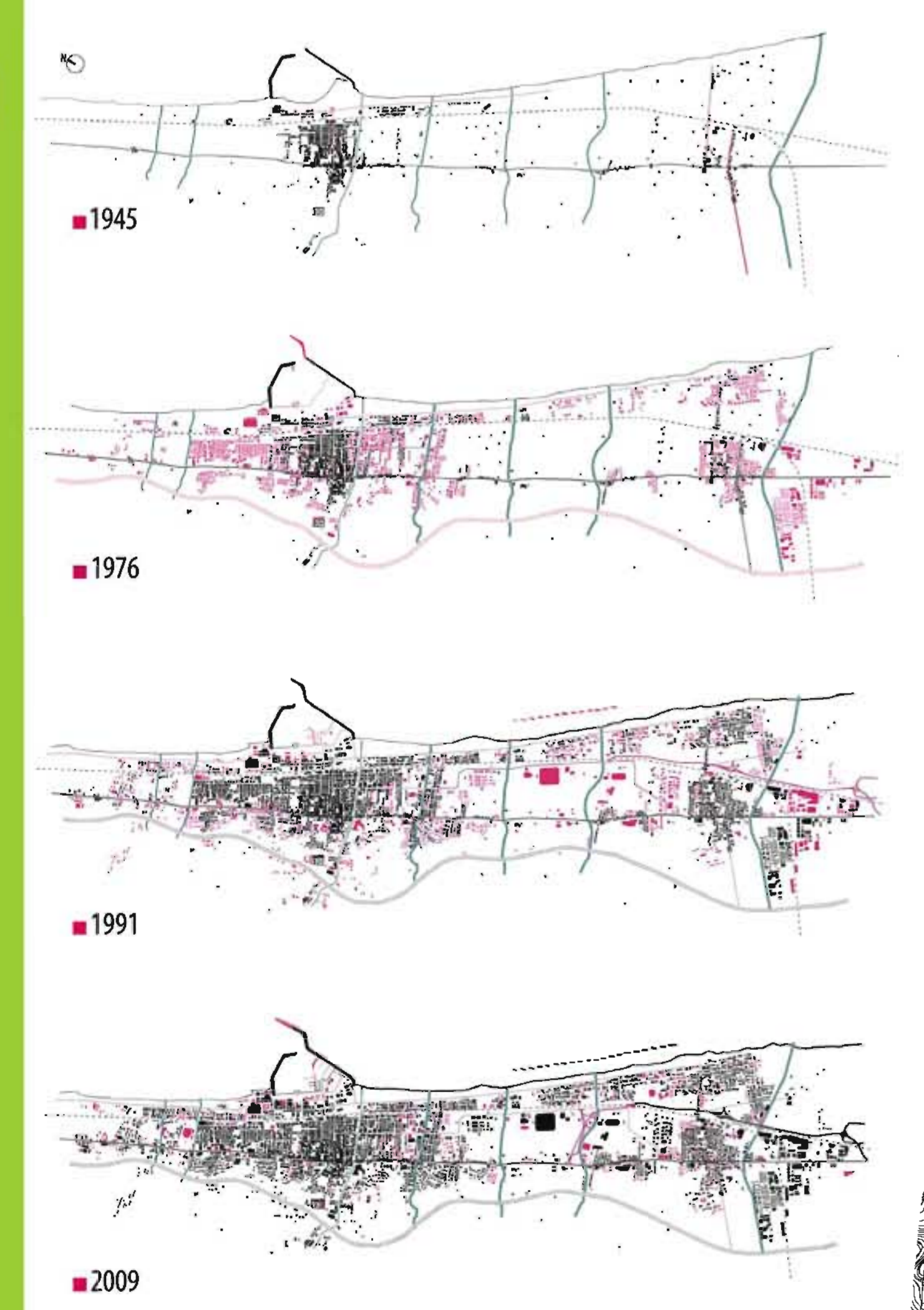
LO SVILUPPO URBANO DI SAN BENEDETTO NEGLI ULTIMI TRE SECOLI PUÒ ESSERE LETTO COME LA LENTA COSTRUZIONE DI UNA "MARINA" E IL SUO REPENTINO SUPERAMENTO. IL GRADUALE AFFERMARSI DELL'ATTIVITÀ PESCHERECCIA, INIZIATO ATTORNO ALLA METÀ DEL XVIII SEC., PROVOCA UNA PROGRESSIVA MODIFICAZIONE DEL TESSUTO URBANO DELL'ABITATO. BEN PRESTO INFATTI IL NUMERO DEGLI AREE PIÙ VICINE AL MARE AVREBBE SUPERATO QUELLO DEI RESIDENTI DEL "VECCHIO BORGO", COMPRENDENTE IL "CASTELLO" E LE "CASE NUOVE". L'AUMENTO DELLA POPOLAZIONE FAVORISCE IL MOLTIPLICARSI CAOTICO DI CASE VERSO L'ARENILE, DANDO FORMA A UNA VERA E PROPRIA "MARINA".



LO SVILUPPO SARÀ TALMENTE IMPETUOSO DA RENDERE NECESSARIO L'INTERVENTO ORDINATORE DELL'ARCH. CAMERALE LUIGI PAGLIALUNGA "IL QUALE NEL 1793 DETERMINÒ LA NASCITA DEL QUARTIERE COSIDDETTO DEL "MANDRACCHIO".

FINO AGLI ANNI CINQUANTA DEL NOVECENTO SAN BENEDETTO CONSERVA LE CARATTERISTICHE "DELLE MARINE" DELLA RIVIERA ADRIATICA: UN NUCLEO ANTICO, COLLOCATO SU UN RILIEVO DI MODESTA ALTEZZA, A BREVE DISTANZA DAL MARE, ED UNA PARTE PIÙ RECENTE, SVILUPPATASI AI SUOI PIEDI.

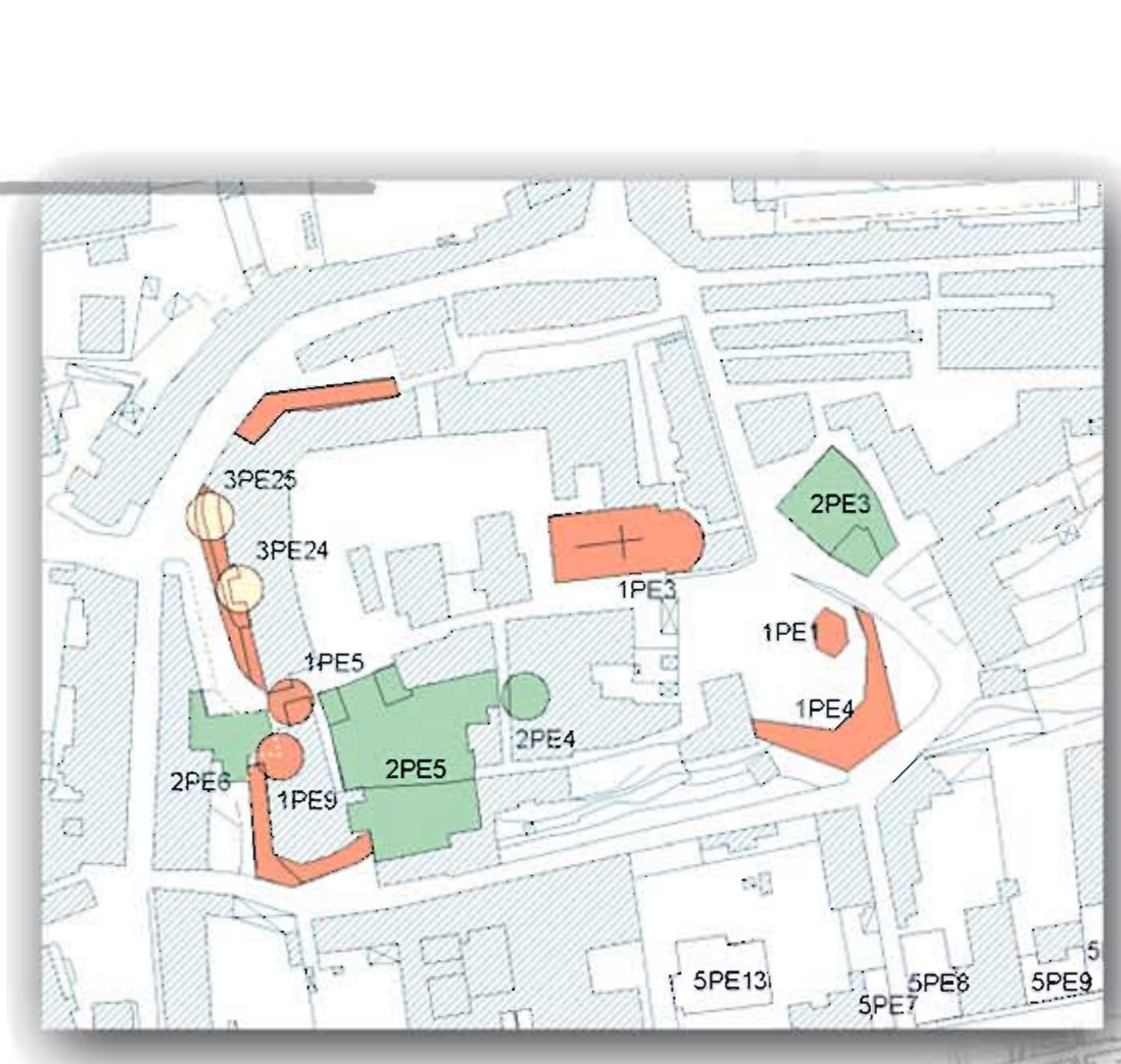
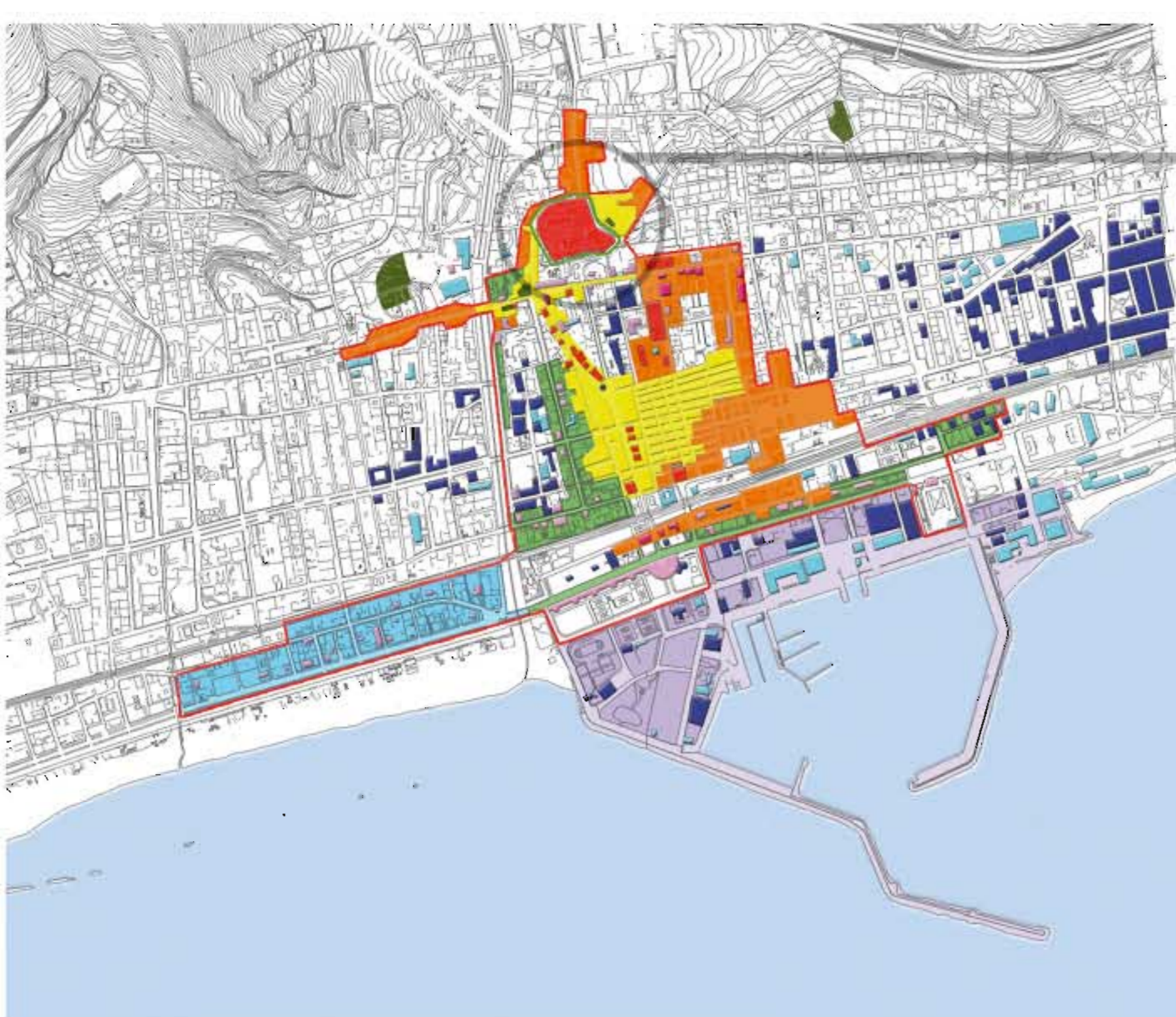
PROGRESSIVA SATURAZIONE DI TUTTO IL TERRITORIO LUNGO LA FASCIA COSTIERA



- AMBITO RESIDENZIALE
- AMBITO INDUSTRIALE
- AMBITO COMMERCIALE
- ATTREZZATURE TURISTICHE
- AMBITO PORTUALE
- VERDE PUBBLICO
- ISTRUZIONE SUPERIORE
- SCUOLE DELL'OBBLIGO
- PARCHEGGI
- ZONA PEDONALE
- EDIFICATO URBANO - TERRITORIALE
- ATTREZZATURE SPORTIVE

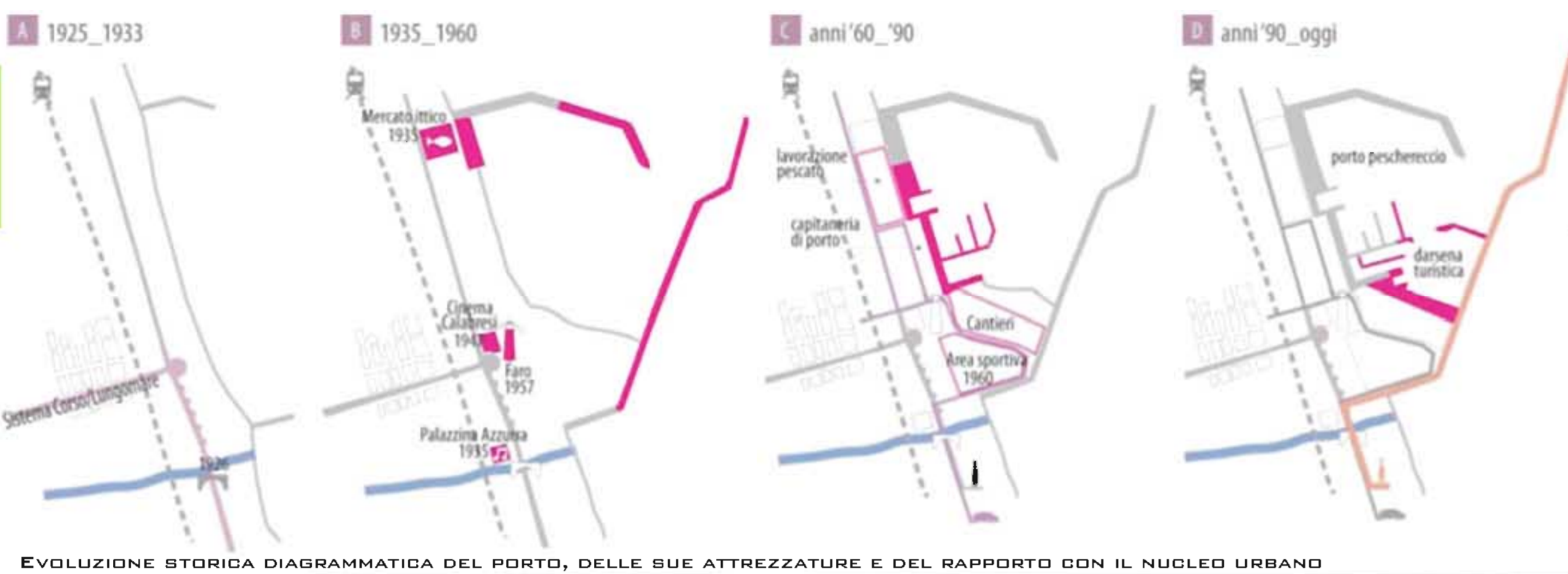
**LEGENDA:**

- PERIMETRAZIONE DEL CASTELLO DI S. BENEDETTO
- PERIMETRAZIONE DEL TESSUTO EDILIZIO 700-800-900
- VILLINI, PALAZZINE E MANUFATTI SUI VIALI E SUL LITORALE
- EDIFICI DI RECENTE COSTRUZIONE - DAL 1961 AL 1971
- EDIFICI DI RECENTE COSTRUZIONE - DOPO IL 1971
- TESSUTO URBANO ORIGINATO DA AGGREGAZIONI LINEARI LUNGO I VIALI 1920 - 1940
- EDIFICI POSTI SU DIRETTIVE STORICHE (ROMANE E MEDIEVALI)
- TESSUTO URBANO 1800 - 1900 A COMPLETAMENTO DEL PRECEDENTE
- TESSUTO DI IMPIANTO SETTECENTESCO E OTTOCENTESCO
- PALAZZI E VILLE CON PARCO 1700 - 1800



- ELENCO DEGLI EDIFICI E MANUFATTI STORICI:**
- TORRE DI LIPESA (MASTIO DELLA ROCCA)
  - CHIESA DELLA MADONNA DELLA PISTA
  - PIERRE DI S. BENEDETTO
  - CASA MURARIA DI LIPESA
  - PORTA DEL CASTELLO
  - CHIESA DI S. LUCCIA
  - TORRE GUERPA
  - CASSINA FONTIFICIA
  - CUMULO DI EPA ROMANA
  - VILLA MARZINI
  - VILLA LAUREATI
  - PALAZZO AMELI
  - VILLA GILII
  - PALAZZO GUIDI/EX MUNICIPIO
  - PALAZZO MONTANI
  - PALAZZO CORSO CAVOUR
  - PALAZZO VIA XX SETTEMBRE
  - CHIESA DI S. GIUSEPPE
  - PALAZZO F. ZZA MATTEOTTI
  - PALAZZINA VIALE MORETTI
  - PALAZZETTO CORSO MAZZINI
  - PALAZZO VIALE GRANCI
  - LOGGETTA VIA URSI CONSOLATO
  - CATTEDRALE S. MARIA DELLA MARINA
  - CHIESA SS. ANTONIETTA
  - TEATRO CONCORDIA (EX CINEMA POMPONI)
  - PALAZZINA A SCALIERA VIA ROMA
  - PALAZZO F. ZZA MARONE
  - PALAZZINA VIA F. CRISPI
  - PALAZZO F. ZZA C. BATTISTI
  - PALAZZINA VIA S. FELICIO
  - SCUOLA MEDIA SACCONI VIA LEOPARDI
  - ASILE MRELLINI
  - VILLINO CORSO MAZZINI
  - PALAZZETTO VIA RISORGIMENTO
  - PALAZZINA VIA F. CRISPI
  - VILLINO VIA GABRIELLI
  - PALAZZETTO VIA U. BASSI
  - PALAZZINA VIA U. BASSI
  - VILLINO VIA C. COLOMBO
  - PALAZZINA VIALE COLOMBO
  - PALAZZETTO F. ZZA MATTEOTTI
  - PALAZZINA VIALE BUZZI
  - VILLA TOLTA/STORIA VIA FRALCO
  - VILLINO VIA S. AGATA
  - VILLINO BOLLETTINI VIA S. IZIO
  - CASINO DI CACCIA VIA S. GIACOMO
  - PALAZZINA VIALE MORETTI
  - PALAZZO CORSO MAZZINI
  - LOGGETTA VIA URSI CONSOLATO
  - PALAZZINA A SCALIERA VIA ROMA
  - PALAZZO F. ZZA MARONE
  - PALAZZINA VIA F. CRISPI
  - PALAZZO F. ZZA C. BATTISTI
  - PALAZZINA VIA S. FELICIO
  - VILLINO VIA GABRIELLI
  - PALAZZETTO VIA U. BASSI
  - PALAZZINA VIA U. BASSI
  - VILLINO VIA C. COLOMBO
  - PALAZZINA VIALE COLOMBO

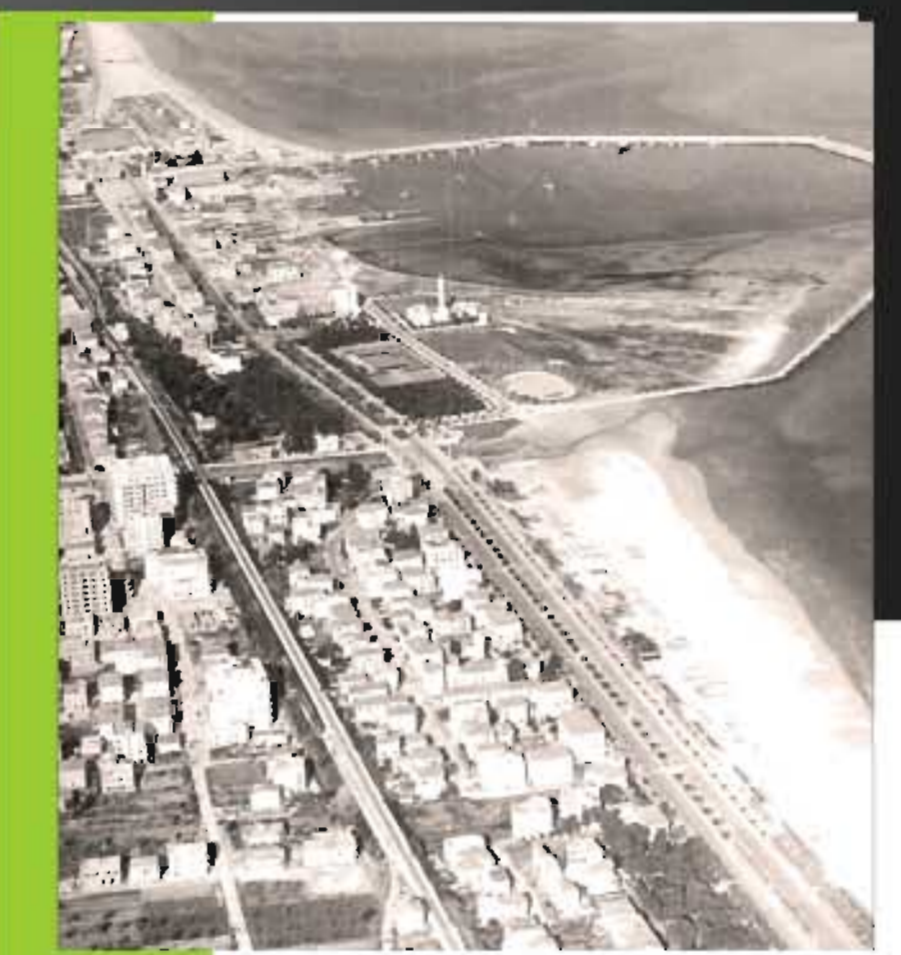
**INDAGINE STORICA**



VISTA DEL LUNGOMARE NEGLI ANNI '30



IL LUNGOMARE OGGI



**TRABBUCHI**



**ELEMENTI DI RIFERIMENTO ED IDENTITÀ**

**LA GENESI DEL PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO**



LA STORIA DEL PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO È LEGATA A DOPPIO FILO A QUELLA DELLA CITTÀ POICHÉ IN PARTICOLARE LA PESCA, E SUCCESSIVAMENTE CANTIERISTICA E DIPORTO NAUTICO SONO ELEMENTI TRAINANTI DELL'ECONOMIA CITTADINA.

I PRIMI PASSI PER LA NASCITA DELL'ATTUALE PORTO RISALGONO AL 1907 QUANDO L'APPOSITA COMMISSIONE MINISTERIALE APPROVAVA UN PIANO REGOLATORE CHE PREVEDEVA LA COSTRUZIONE DEL PORTO CHE DOVEVA ESSERE RICOVERO MARITTIMO FRA ANCONA E PESCARA NEL PUNTO, AD AVVIO DEGLI ORGANI COMPETENTI, PIÙ IMPORTANTE DELLA RIVIERA ADRIATICA PER LE ATTIVITÀ MARINARE ESISTENTI. I LAVORI FURONO INIZIATI NEL 1914 E SI PROTRADESSERO FINO AL 1918 PER POI NECESSITARE DA SUBITO DI VARIANTI SIGNIFICATIVE APPROVATE NEL 1925 CON LAVORI AVVIATI TRA IL 1926 E IL 1930.

ALLA FINE DEL 1933 I LAVORI DEL PORTO AVEVANO RAGGIUNTO LA CONSISTENZA DI UN MOLO A NORD DI M.660 345+175+140, ED UNO A SUD DI M.220; SECONDO LE INDICAZIONI DEL NUOVO PROGETTO.

NUOVE ESIGENZE INCOMINCIAVANO AD EMERGERE NEGLI ANNI SUCCESSIVI, SU RICHIESTA DELLA MARINERIA LOCALE ED ANCHE COME DIFESA DAL CONTINUO INDEBOLIMENTO DEL BACINO PORTUALE, NEL 1938, SI IMPOSTAVA, IN FREGIO ALLA SPIAGGIA, PRESSO IL LOCALE MERCATO ITTICO, UN TRATTO DI BANCHINA LUNGA ML. 150 CIRCA A PARTIRE DALLA RADICE DEL MOLO NORD, CON UN TIRANTE D'ACQUA DI MT. 4,00.

I SUCCESSIVI EVENTI BELLICI FACEVANO ACCANTONARE I PROBLEMI PESCHERESCHI DI S. BENEDETTO DEL TRONTO ED IL PORTO, SCONVOLTO NEI SUOI MOLTI DAI BOMBARDAMENTI ALLEATI E MINAMENTI TEDESCHI, RISULTAVA IMPRATICABILE. NEL PERIODO COMPRESO FRA IL 1944 ED IL 1958 SI PROVVEDEVA ALLA RIPARAZIONE DELLE FALLE ED ALLA RICOSTRUZIONE DELLA BANCHINA DI RIVA TOTALMENTE SCONVOLTA DAGLI EVENTI.

NEL PERIODO 1962/1963, IN RISPOSTA ALLE RICHIESTE AVANZATE DALLA MARINERIA ED ALLE ESIGENZE DEI CANTIERI NAVALI GIÀ INSIDIATESI, SI REALIZZAVA LO SCALO DI ALLOGGIO.

NEL 1968 VENIVA PRESENTATA DALL'INGEGNERE CAPO DELL'UFFICIO DEL GENIO CIVILE DELLE OPERE MARITTIME DI ANCONA UNA "PROPOSTA DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGOLATORE ED AMPLIAMENTO DEL PORTO DI S. BENEDETTO DEL TRONTO". QUESTA PROPOSTA È A TUTTI GLI EFFETTI LA BASE DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO ATTUALMENTE VIGENTE. LA PROPOSTA DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO DEL PORTO VENIVA ESAMINATA DAL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI CHE, NELL'ADUNANZA DEL 15.5.1968, LA RITENEVA "MERITEVOLE DI APPROVAZIONE" CON ALCUNE PRECISAZIONI TECNICHE E L'INDICAZIONE DELLE VARIE FASI DELL'ATTUAZIONE.

CONSEQUENTEMENTE L'UFFICIO DEL GENIO CIVILE OPERE MARITTIME DI ANCONA AGGIORNAVA LA PLANIMETRIA DEL PORTO IN ADEGUAMENTO AL VOTO ESPRESSO.

SUCCESSIVAMENTE (ANNO 1975) LA REGIONE MARCHE, CON DELIBERA DI GIUNTA N.30 DEL 16.5.1975, PROVVEDEVA AD AVVIARE LA PROGETTAZIONE DELLA DARSENA TURISTICA POI CONCLUSASI CON L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO NEL 1988. L'ATTO CONCLUSIVO DI APPROVAZIONE DELL'ORMAI DATATO (1968) PIANO REGOLATORE DEL PORTO AVVENIVA CON DM N.2722 DEL 2.11.1985.

NEL 1992 IL COMUNE CON DELIBERA DI GIUNTA N.105 DEL 23.6.1992 ADOTTAVA IL "PIANO PROGRAMMATICO ISOLA PEDONALE ZONA CENTRO" COME PROGETTO DI MASSIMA PER L'ARREDO E LA RIQUALIFICAZIONE DELLO SPAZIO URBANO DELL'ISOLA PEDONALE ED AREE LIMITROFE CHE INTERESSAVA PARZIALMENTE LE AREE DELLA ZONA SUD DELL'AMBITO PORTUALE.

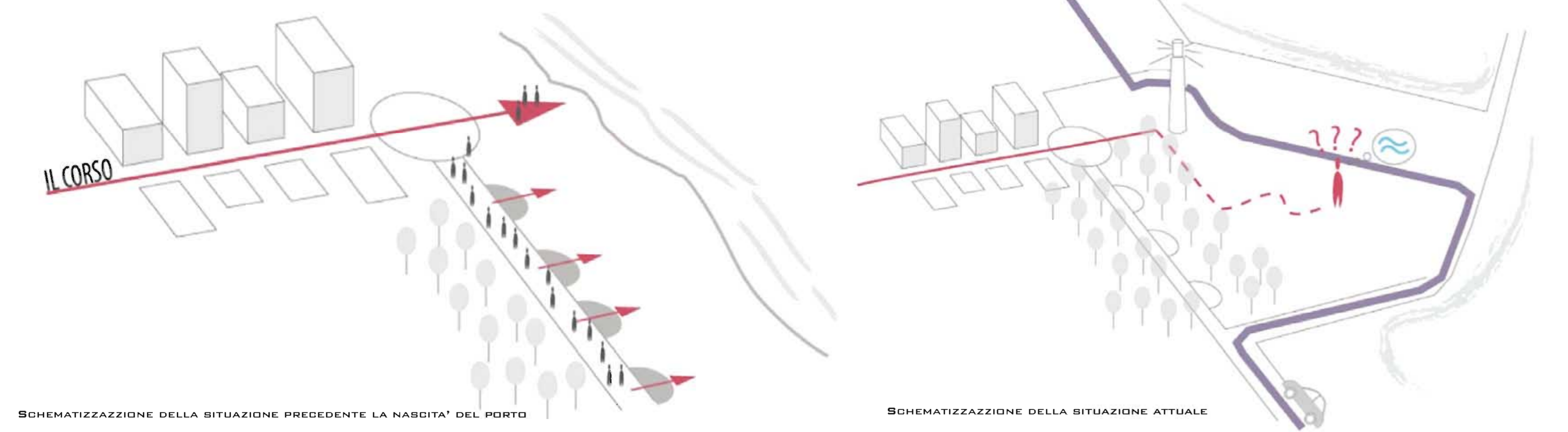
NEL 1994 IL COMUNE, CON DELIBERA CONSILIARE N.25 DEL 26.3.1994, APPROVAVA, NELL'AMBITO DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO, UN ASSETTO FUNZIONALE ZONA SUD, FINALIZZATO AD UNA SOLUZIONE DELLA VIABILITÀ E AL RIORNDO DELLE ATTREZZATURE CANTIERISTICHE E SPAZI LIMITROFI DELLA STESSA ZONA.

**GLI ULTIMI SVILUPPI DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE**

NEGLI ULTIMI ANNI OLTRE AL COMPLETAMENTO E COLLAUDO DELLA DARSENA TURISTICA SUD (DEFINITIVAMENTE APERTA AL PUBBLICO NEL 2008), L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE HA RITENUTO OPPORTUNO CONCENTRARE L'ATTENZIONE SULLO SVILUPPO DI TUTTE LE ATTIVITÀ PORTUALI, ESSENDO QUESTE STRETTAMENTE CONNESSE ALLO SVILUPPO URBANISTICO E SOCIO-ECONOMICO DELLA CITTÀ.

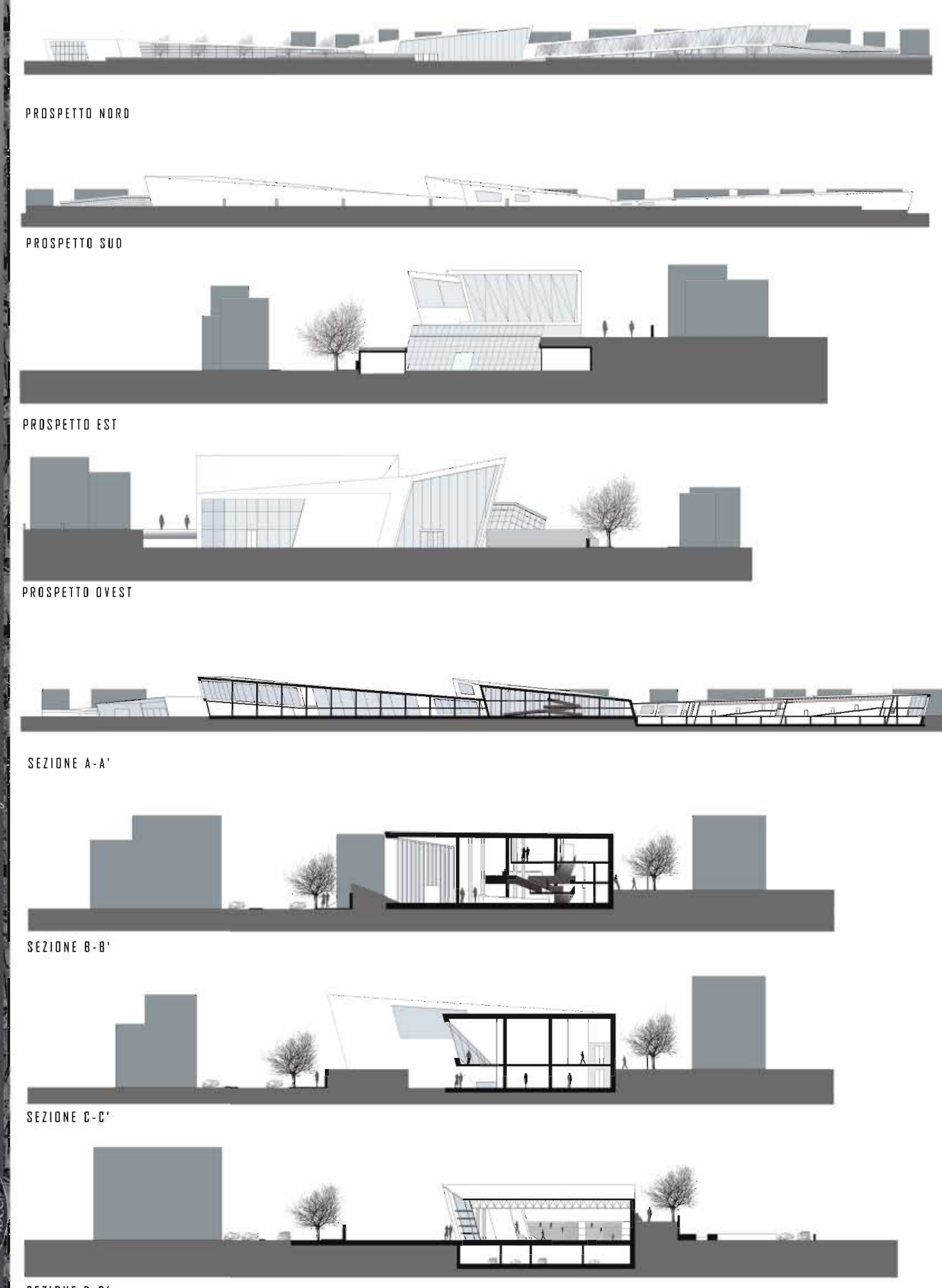
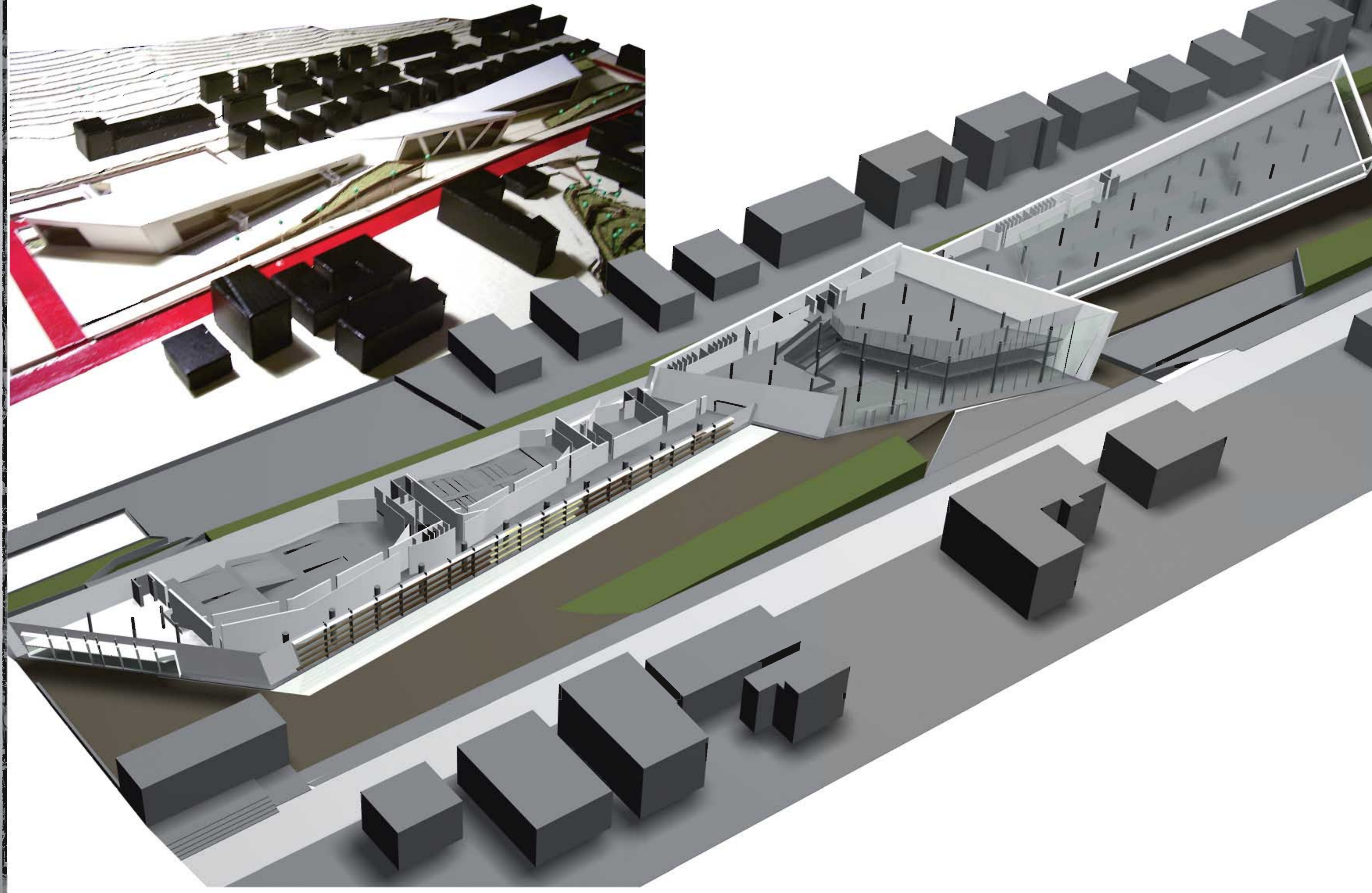
IN PROPOSITO, SUCCESSIVE COMMISSIONI CONSILIARI (L'ULTIMA IN ORDINE DI TEMPO TENUTASI IL 24/1/2009), HANNO INDICATO COME, PER GLI INTERVENTI A BREVE TERMINE, DEBBA ESSERE DATA MASSIMA PRIORITÀ ALLA EGENZA DI "RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE DEI CANTIERI ESISTENTI CON STRUTTURE EDILIZIE DI FACILE RIMOZIONE AI FINI DELL'ADEGUAMENTO DELLE ALTEZZE E DELLE DIMENSIONI DEI CAPANNONI CON INTERVENTI TALI DA IMPEDIRE DIMISSIONI E PERDITA DI PROFESSIONALITÀ NELLE IMPRESE CANTIERISTICHE DELLA CITTÀ...".

TALI OBIETTIVI, INTEGRANDOSI CON QUELLI INDICATI DALLA CAPITANERIA DI PORTO IN RELAZIONE ALLA NECESSITÀ DI OTTIMIZZARE LA DISTRIBUZIONE E LE CARATTERISTICHE DELLE AREE CONCESSE, DI IMPLEMENTARE GLI STANDARD DI SICUREZZA E TUTELA AMBIENTALE NELLE AREE DI CANTIERE E DI BOSTA IMBARCAZIONI E DI ADEGUARE LA VIABILITÀ PORTUALE ALLE RINNOVATE ESIGENZE, COSTITUISCONO LA BASE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE IN ESAME.



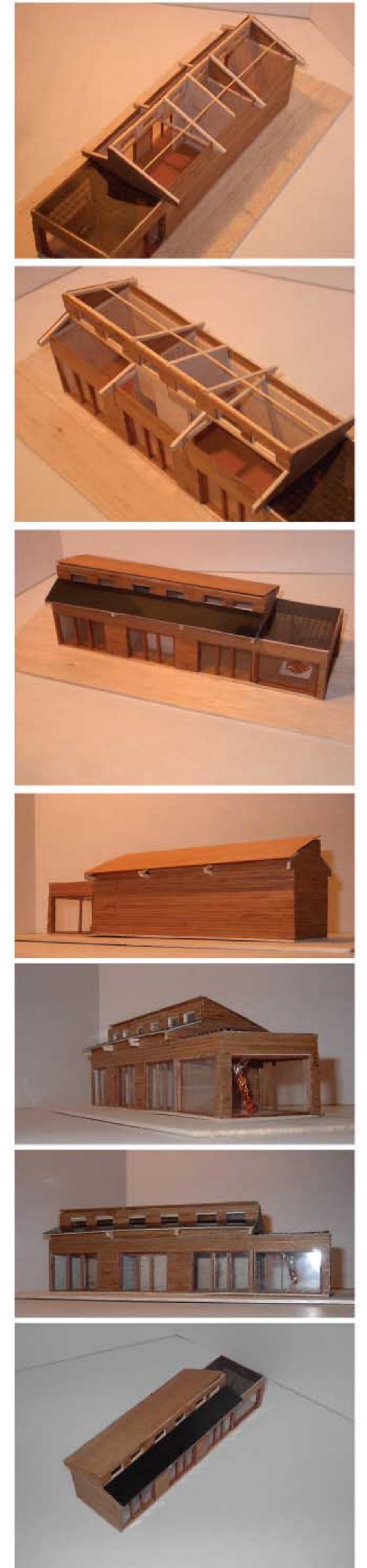
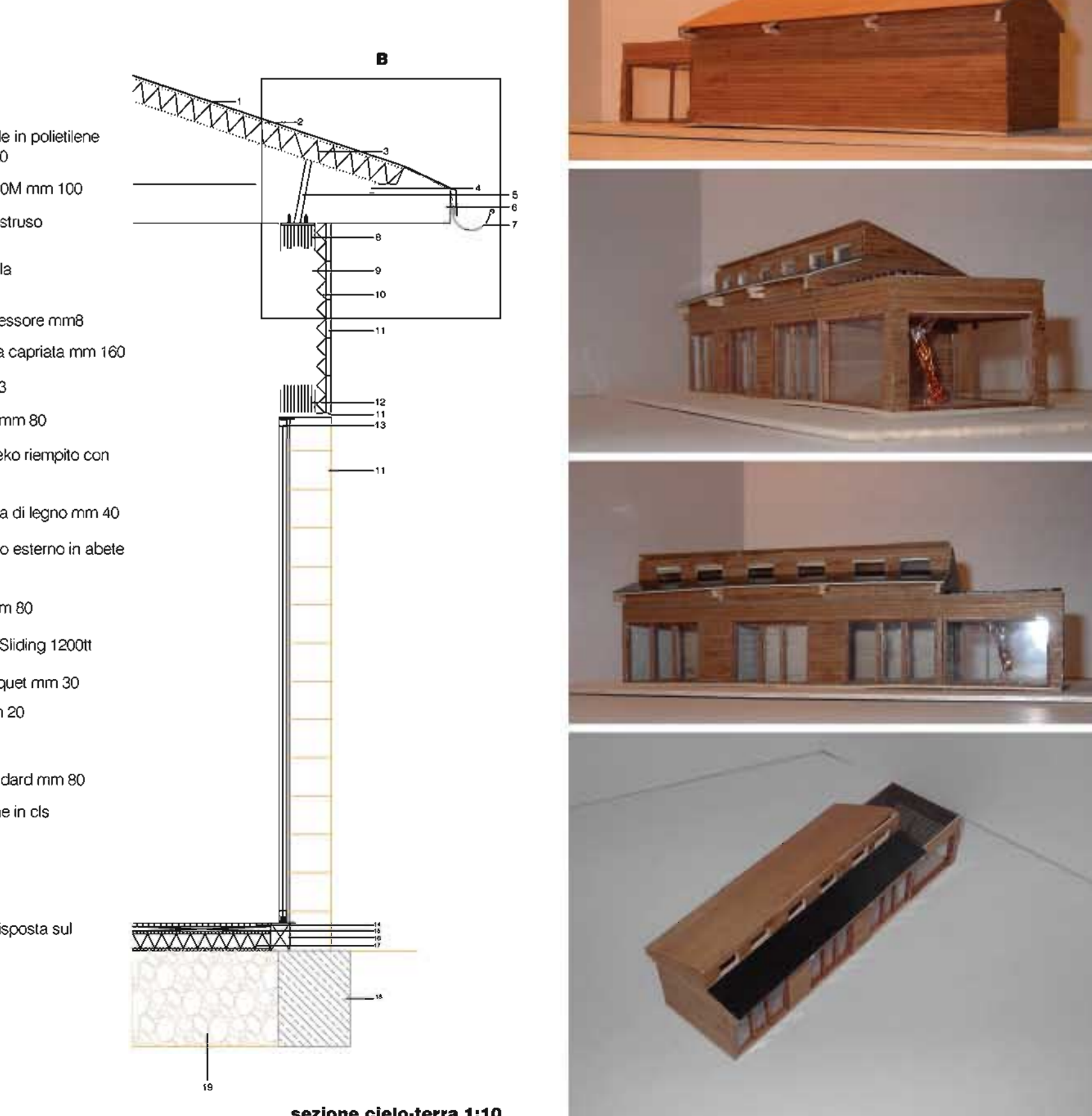
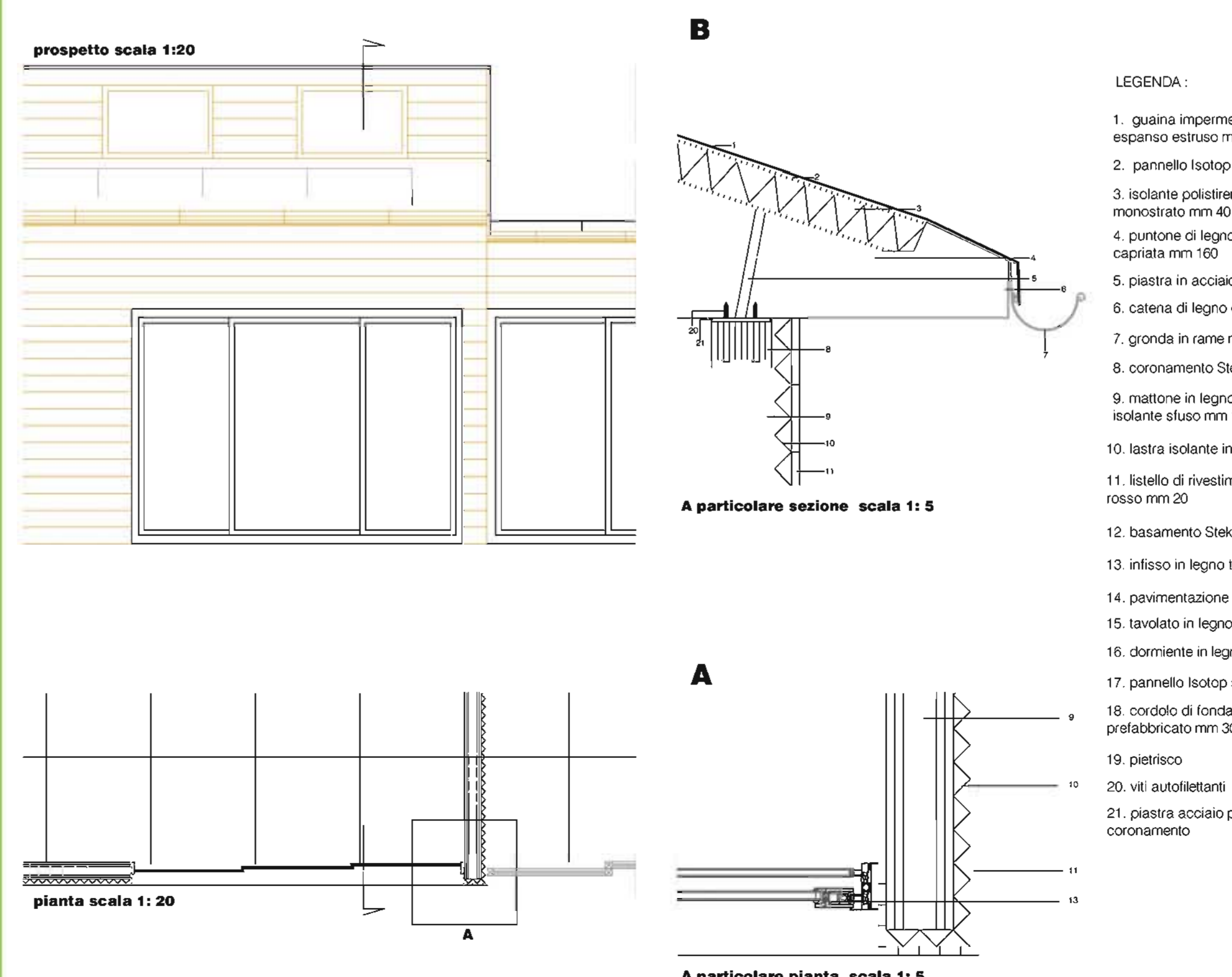
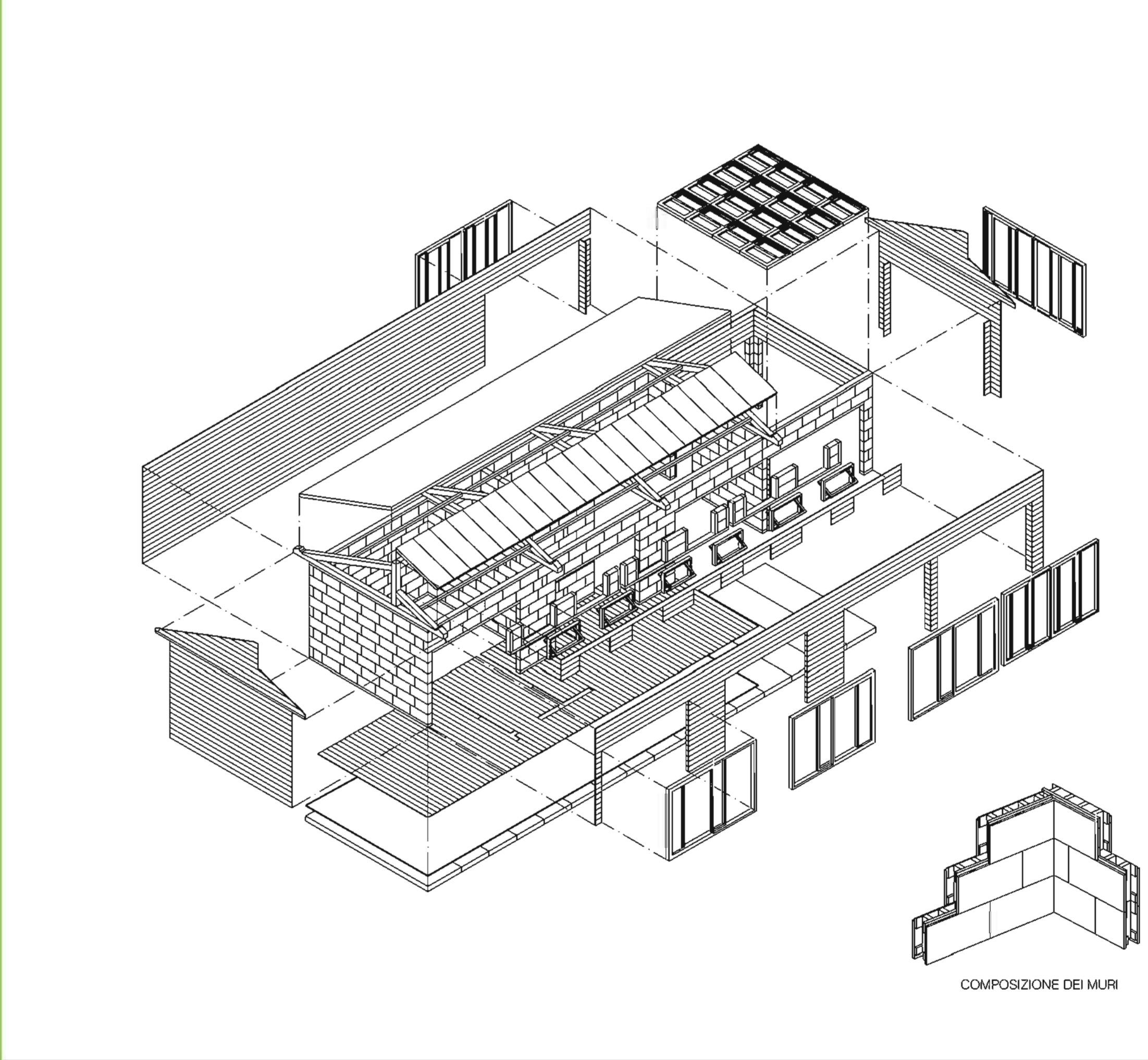
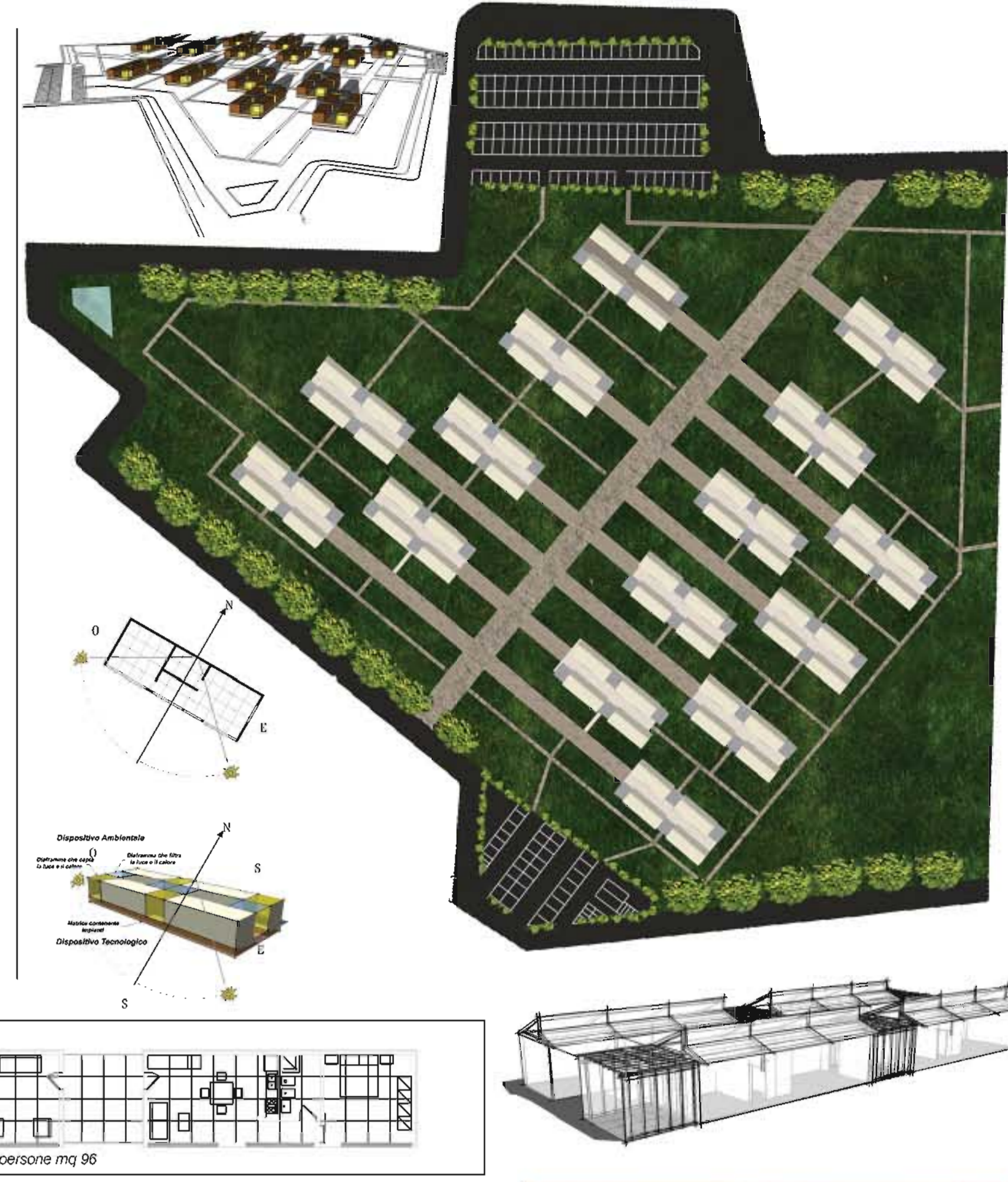
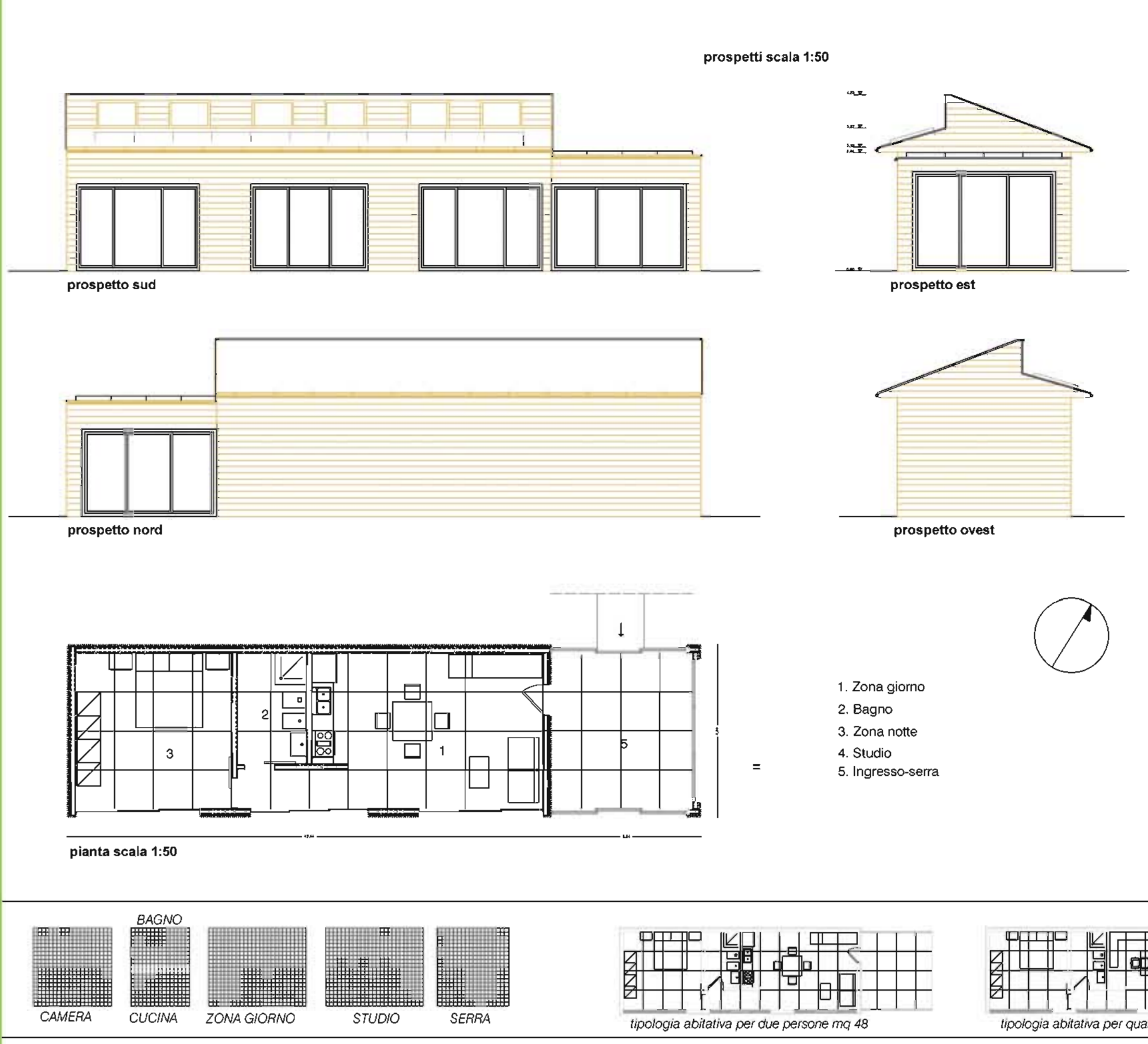
**PROF. GABRIELE MASTRIGLI**

EX TIRASSEGNO ASCOLI PICENO



**PROF. MASSIMO PERRICCIOLI**

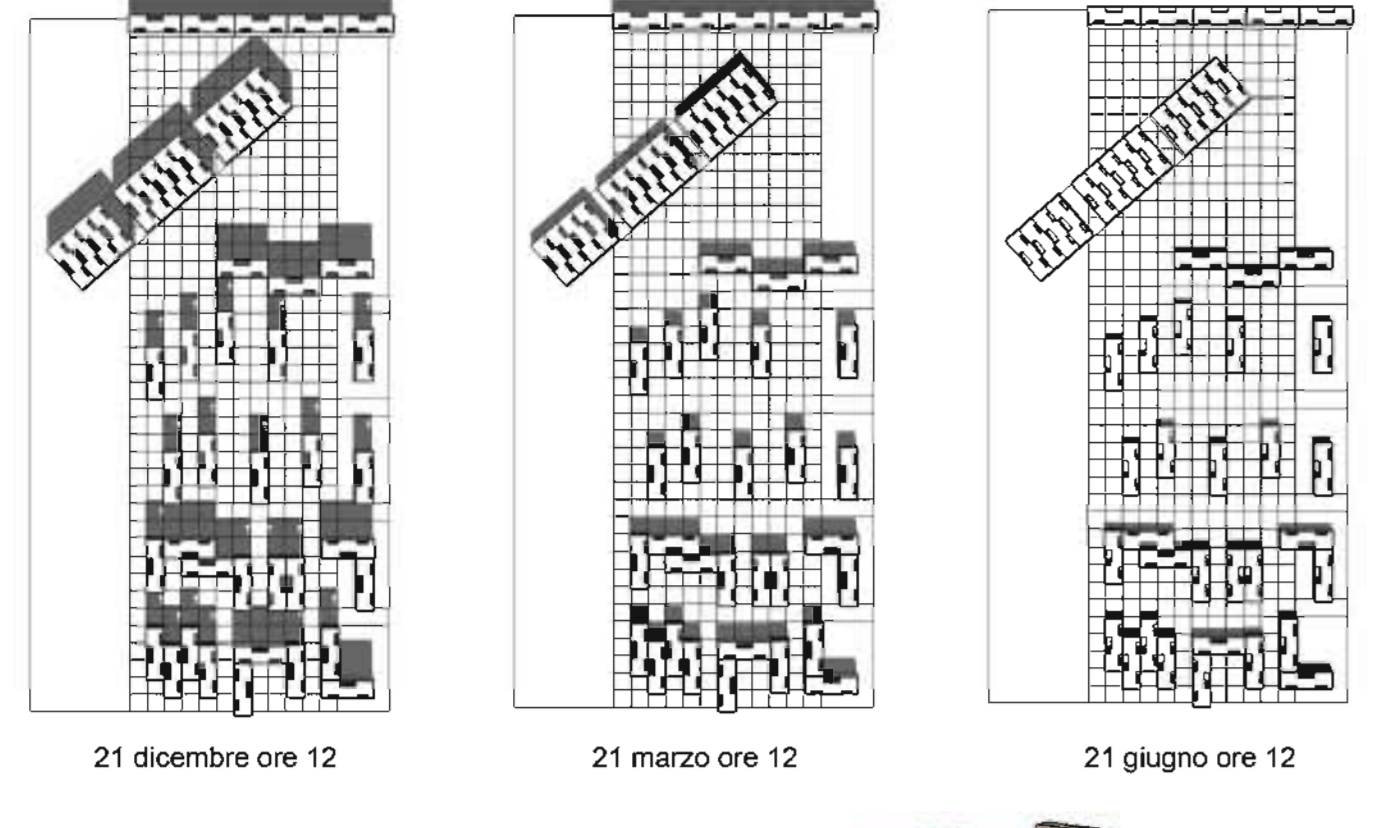
STRATEGIE ABITATIVE



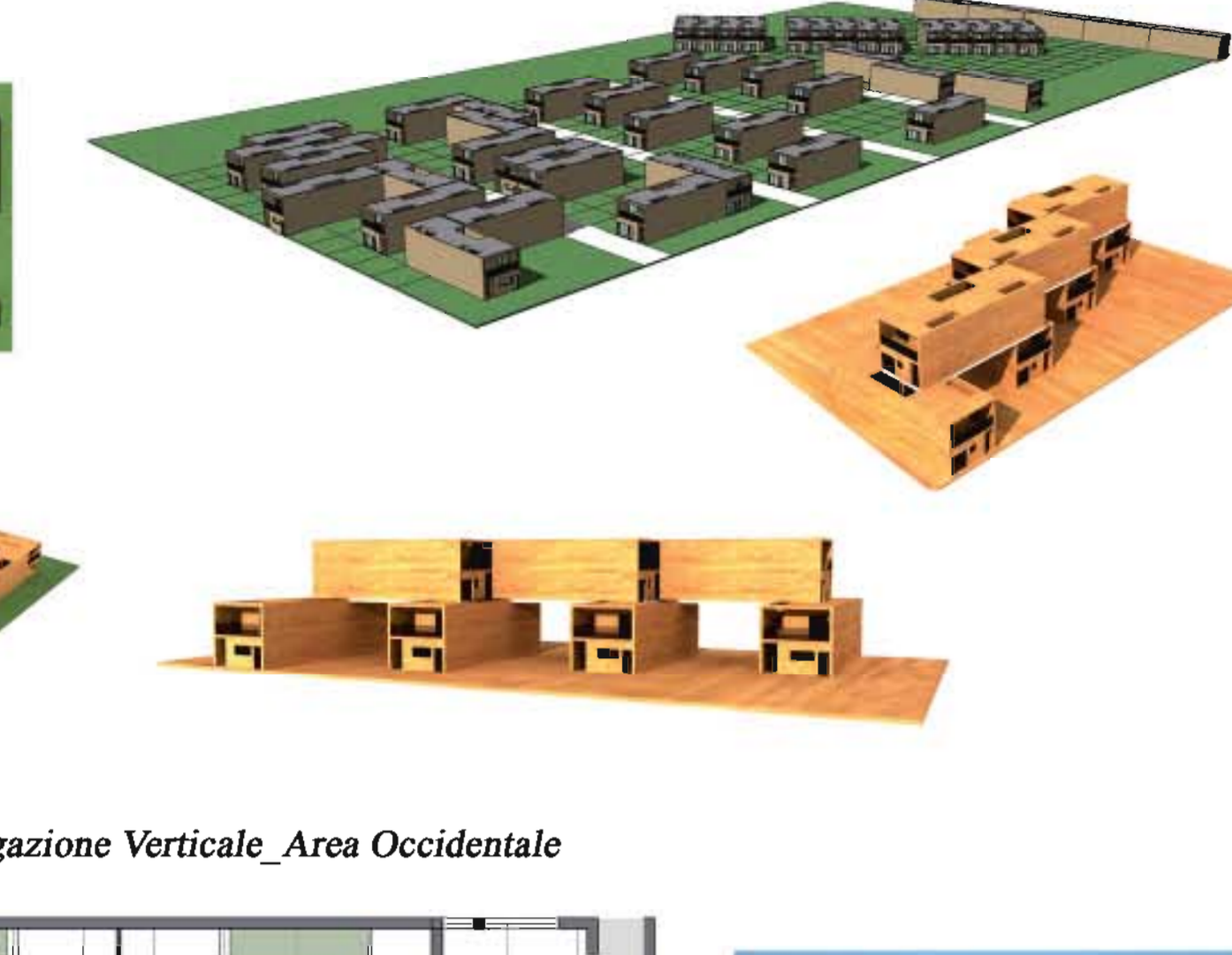
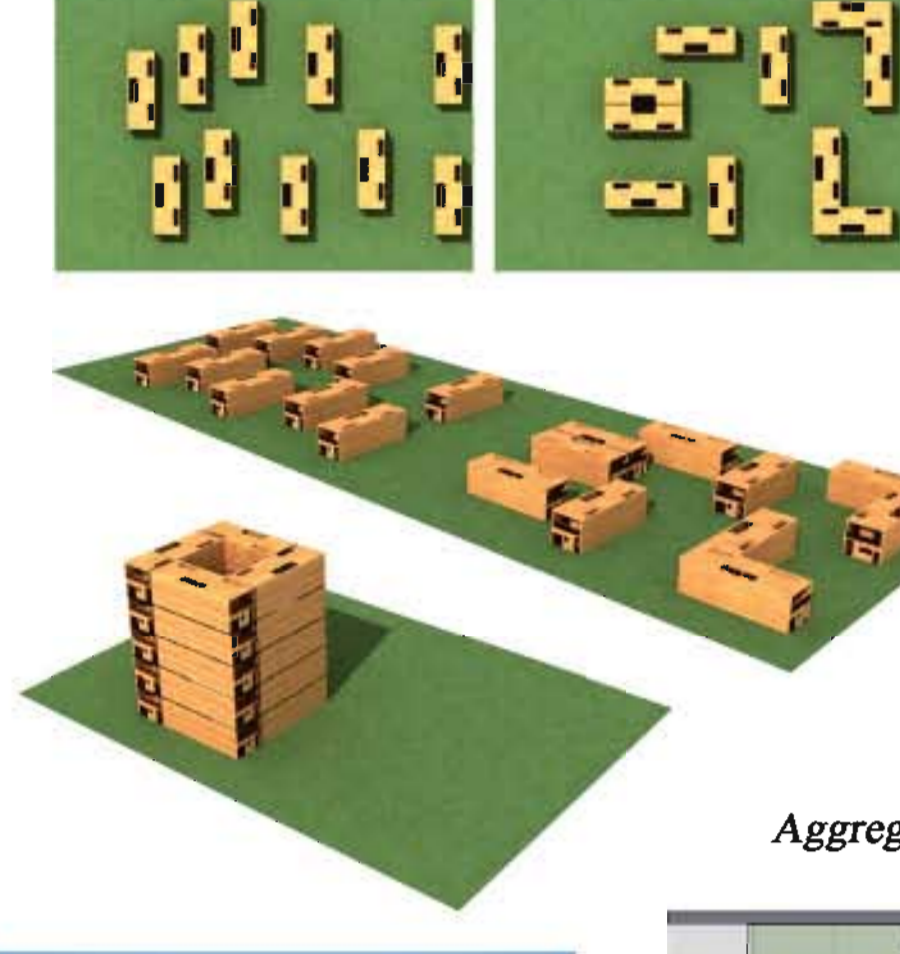
PROF. LUIGI COCCIA

S.G.L. CARBON AD ASCOLI PICENO

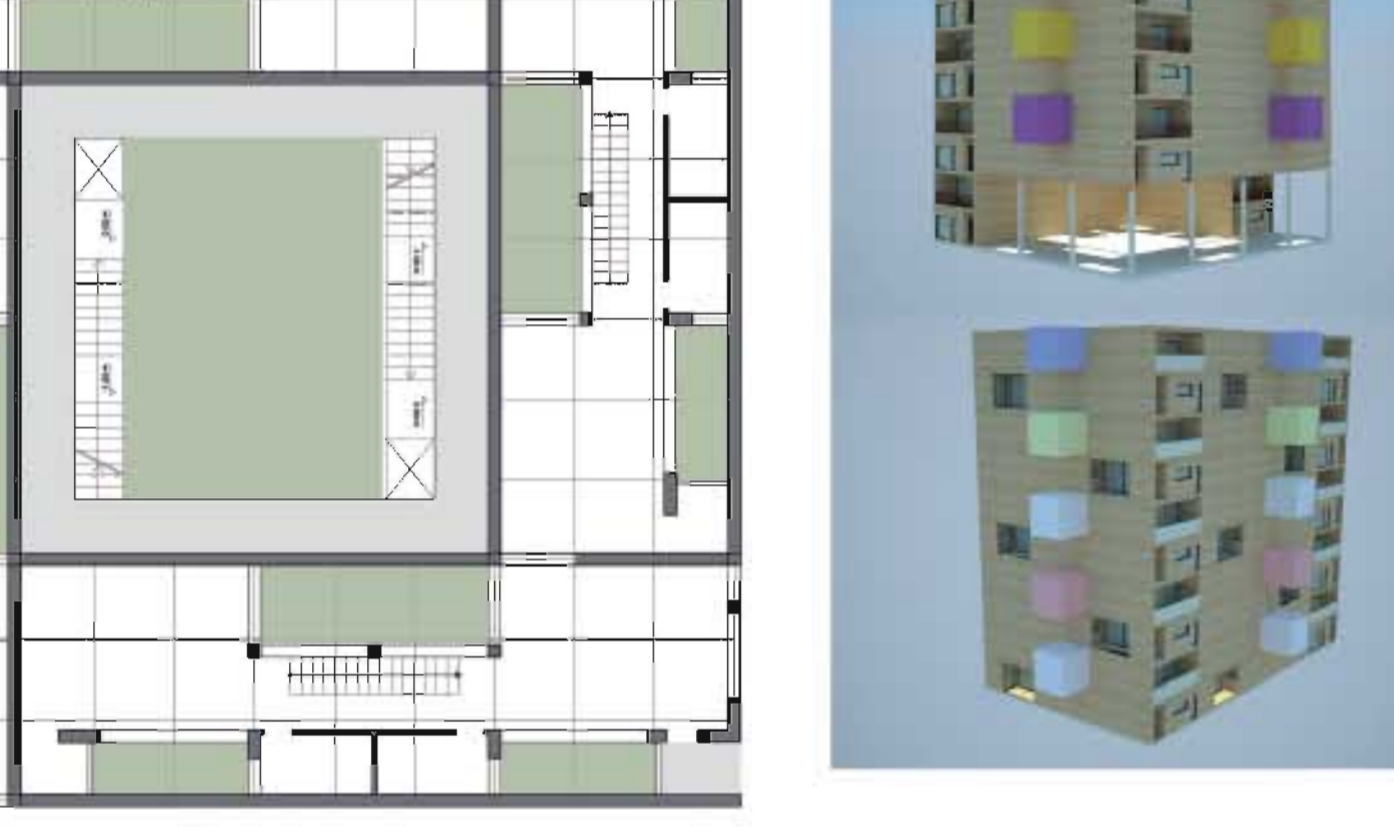
AREA DI PROGETTO S.g.l. Carbon ad Ascoli Piceno



Aggregazione Orizzontale\_Area Orientale



Aggregazione Verticale\_Area Occidentale



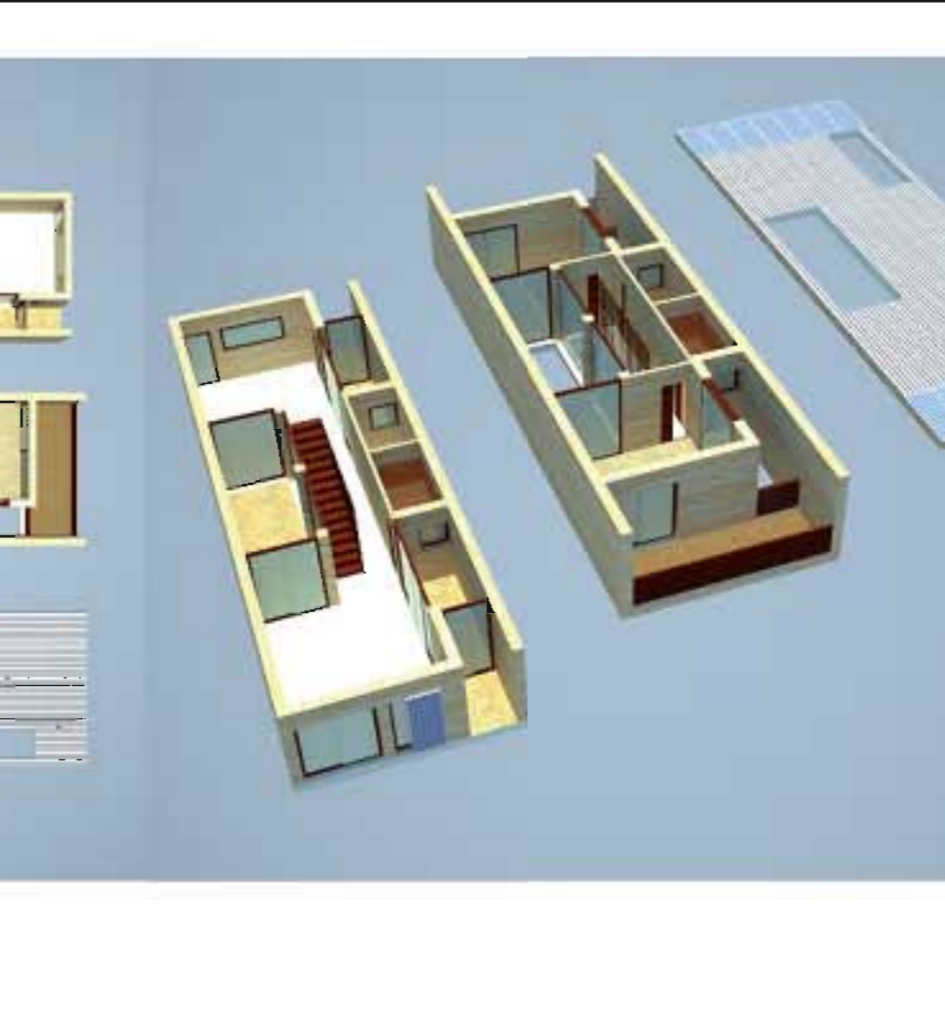
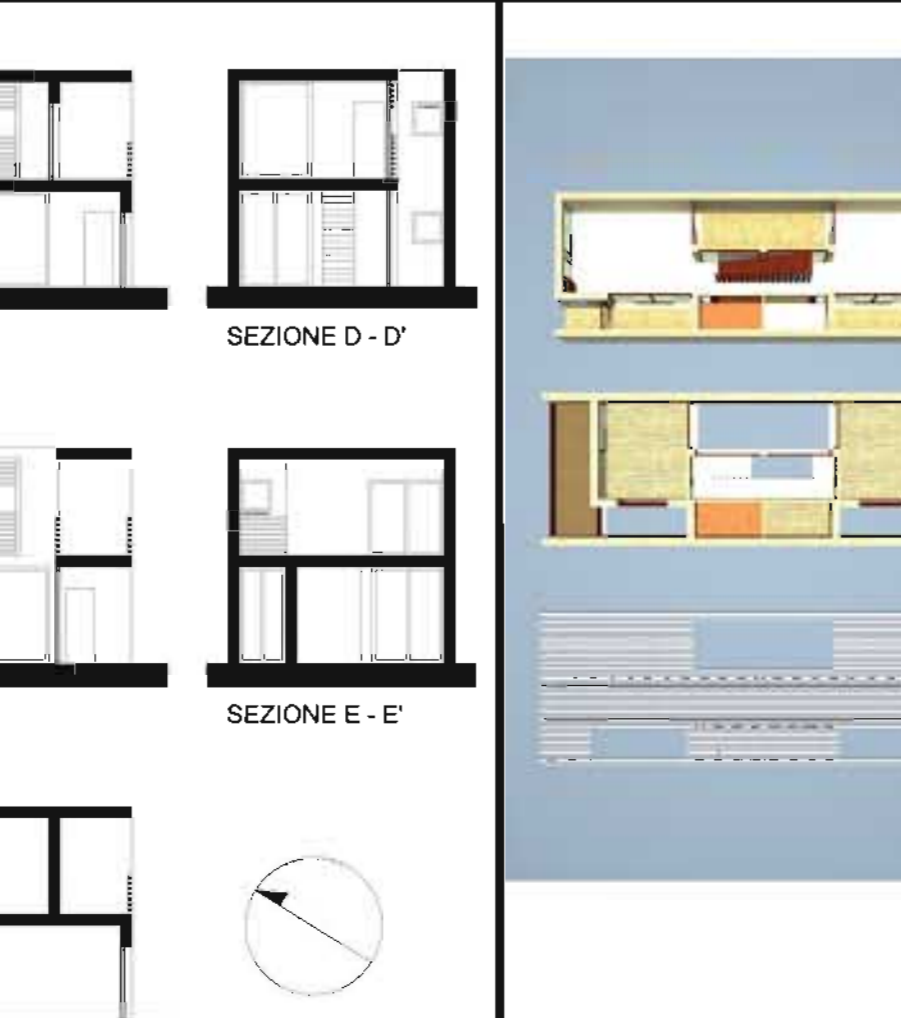
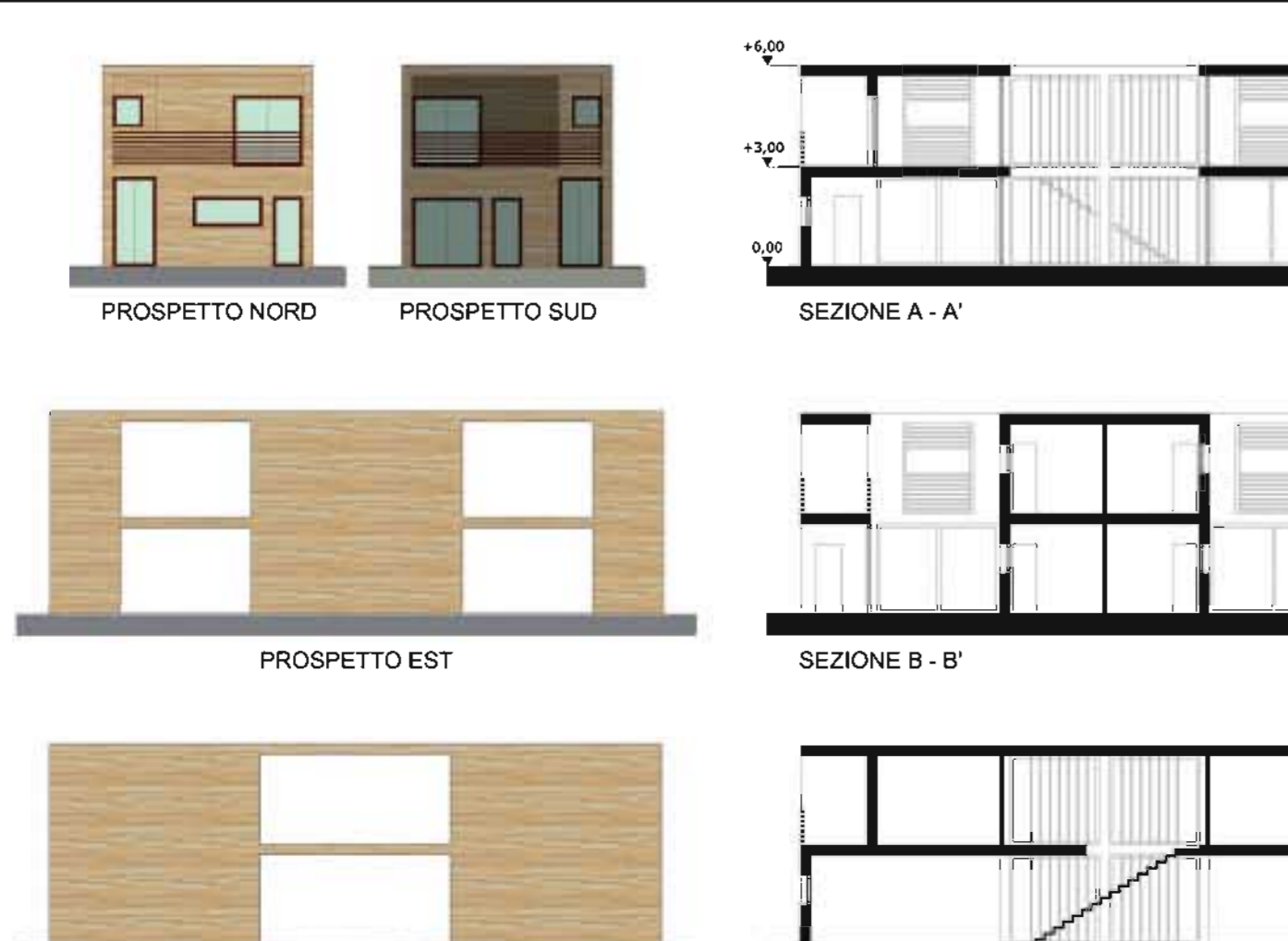
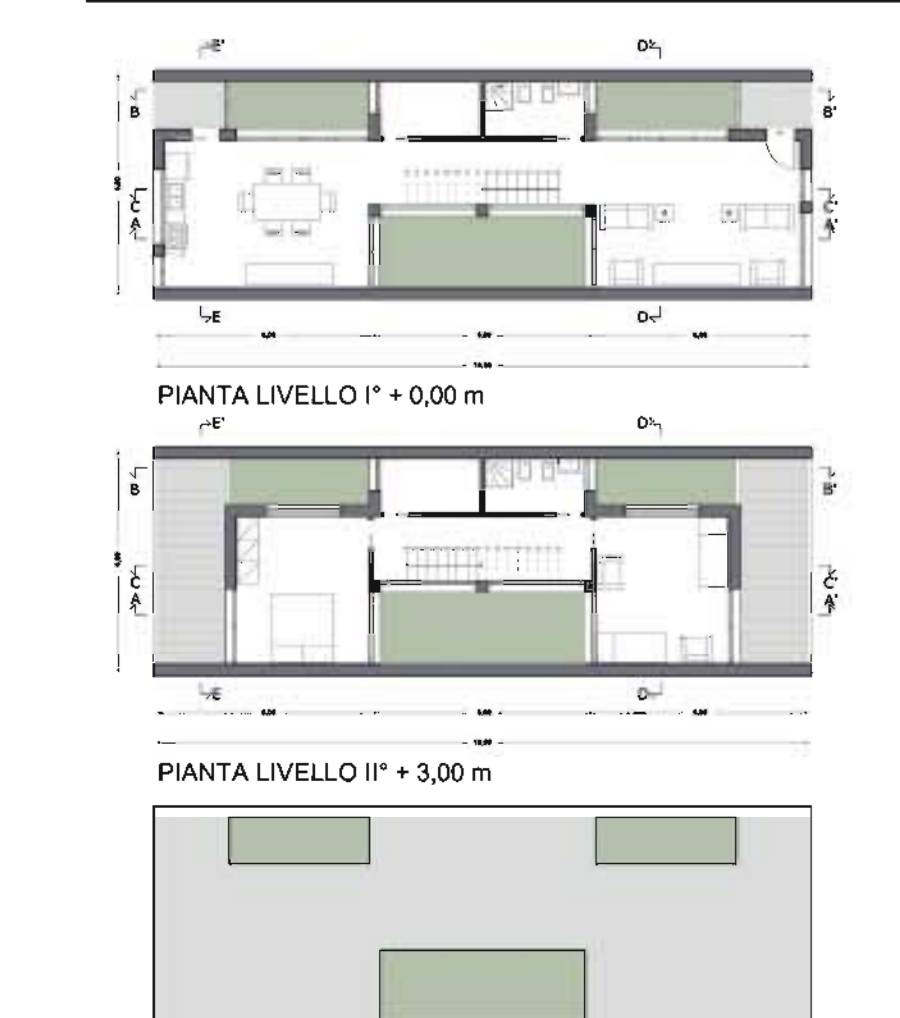
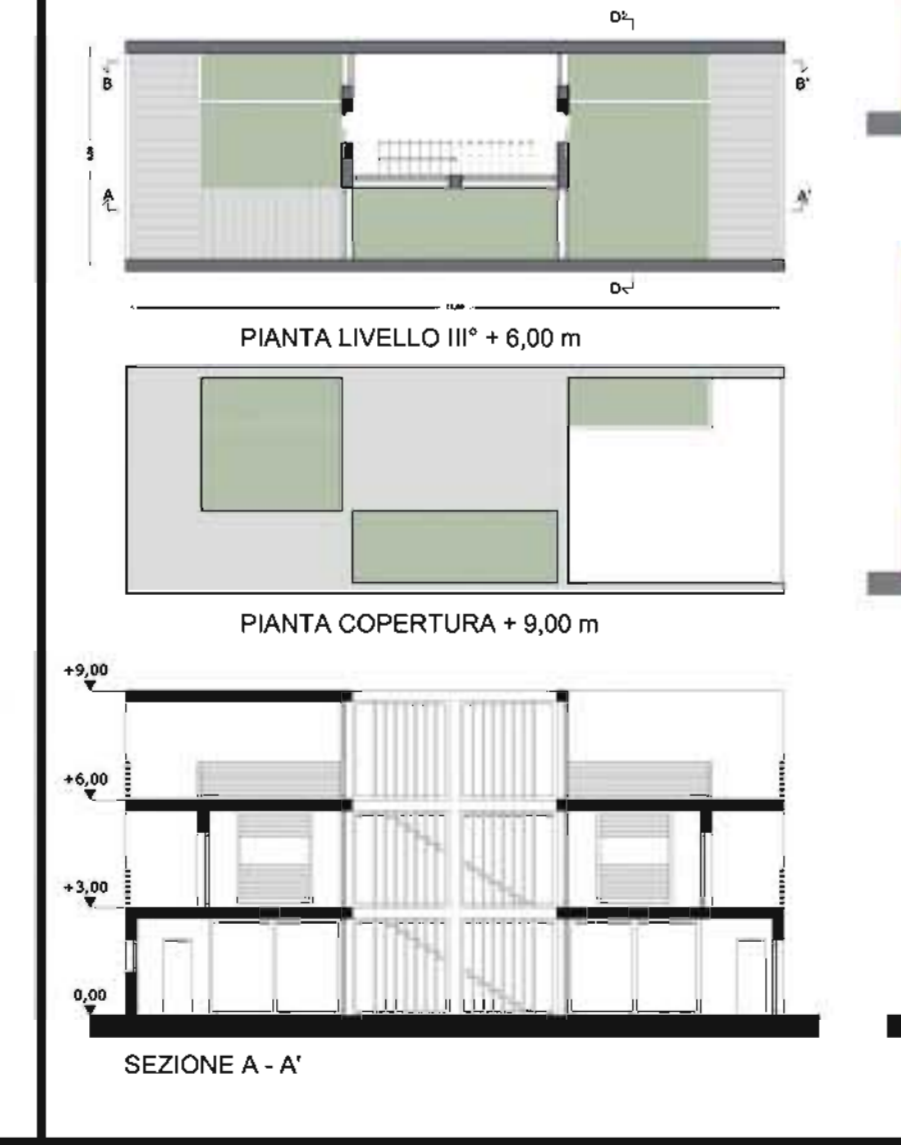
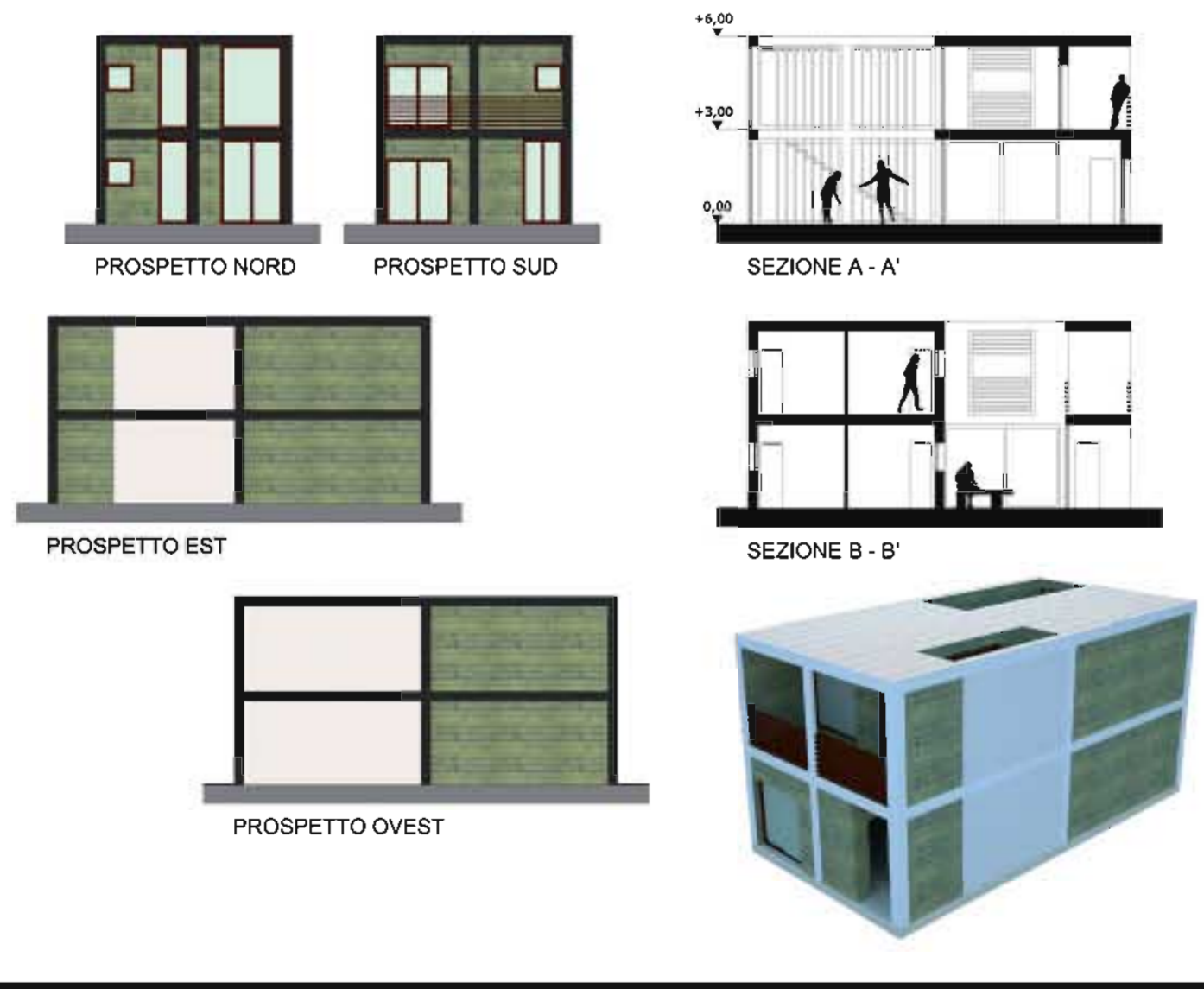
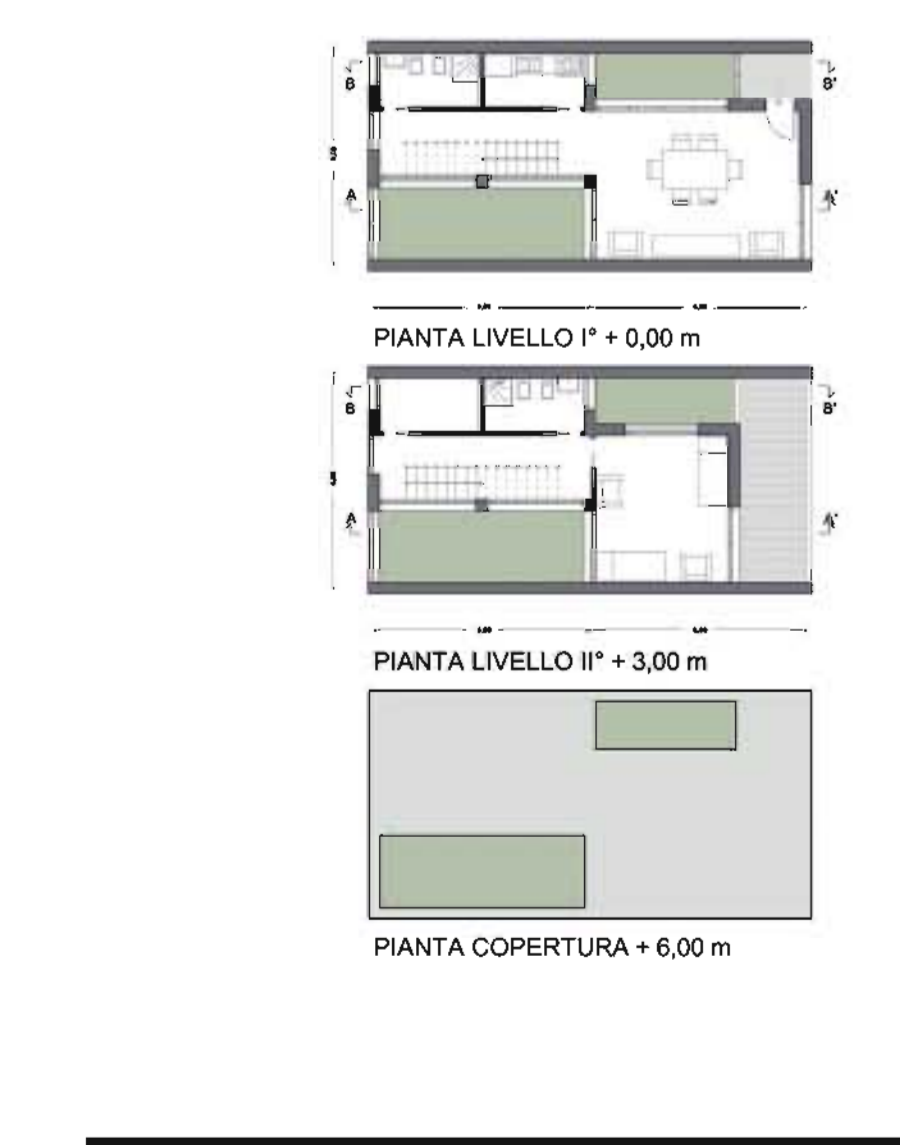
TORRE - parassita



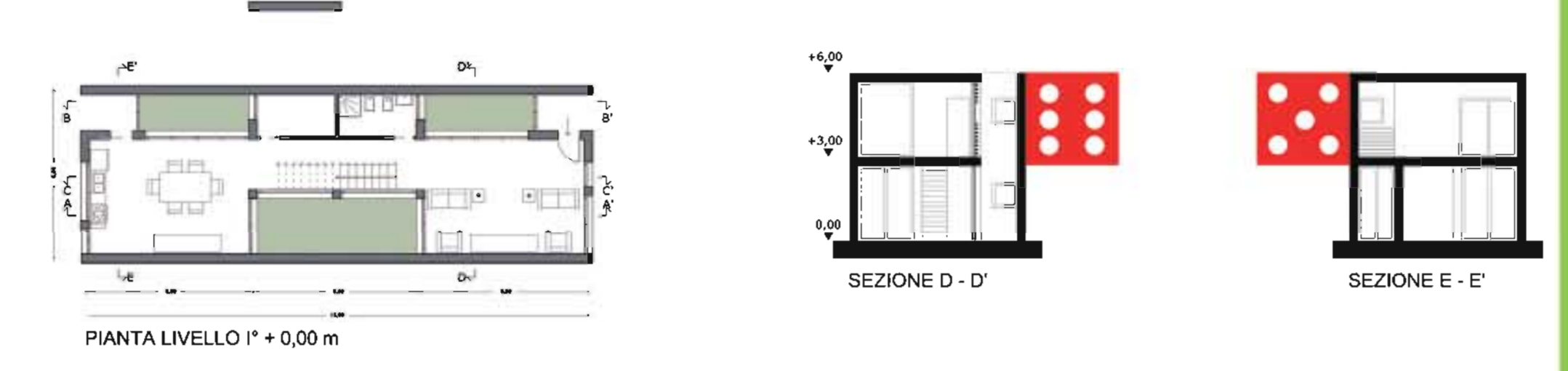
Pianta tipo TORRE



TORRE + parassita

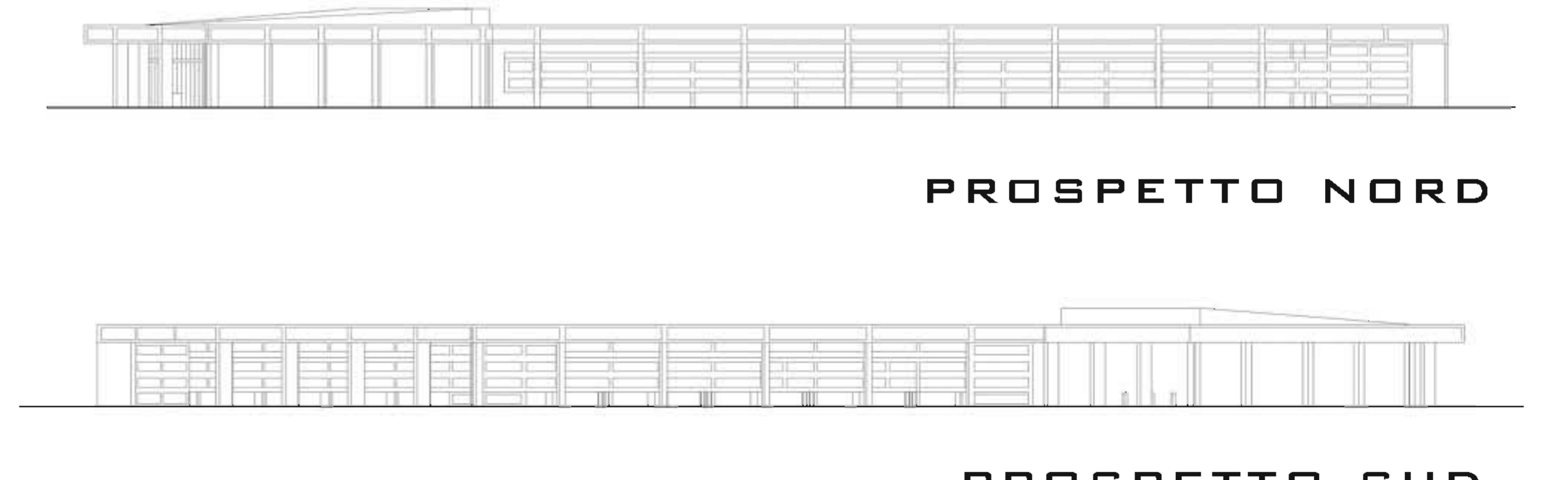
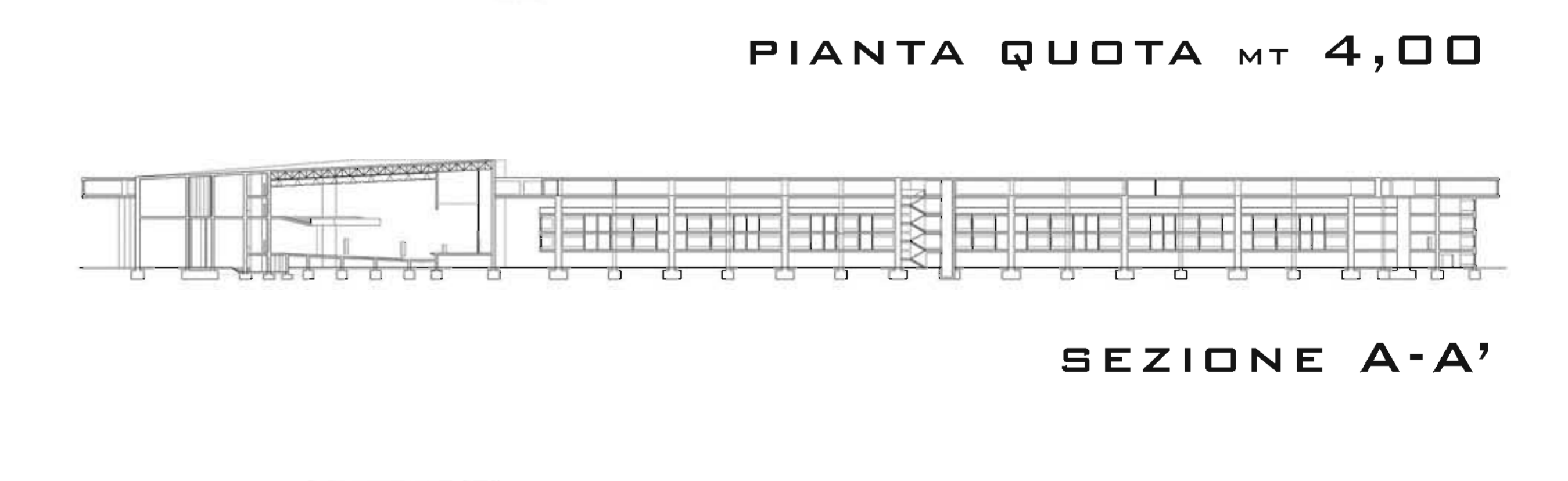
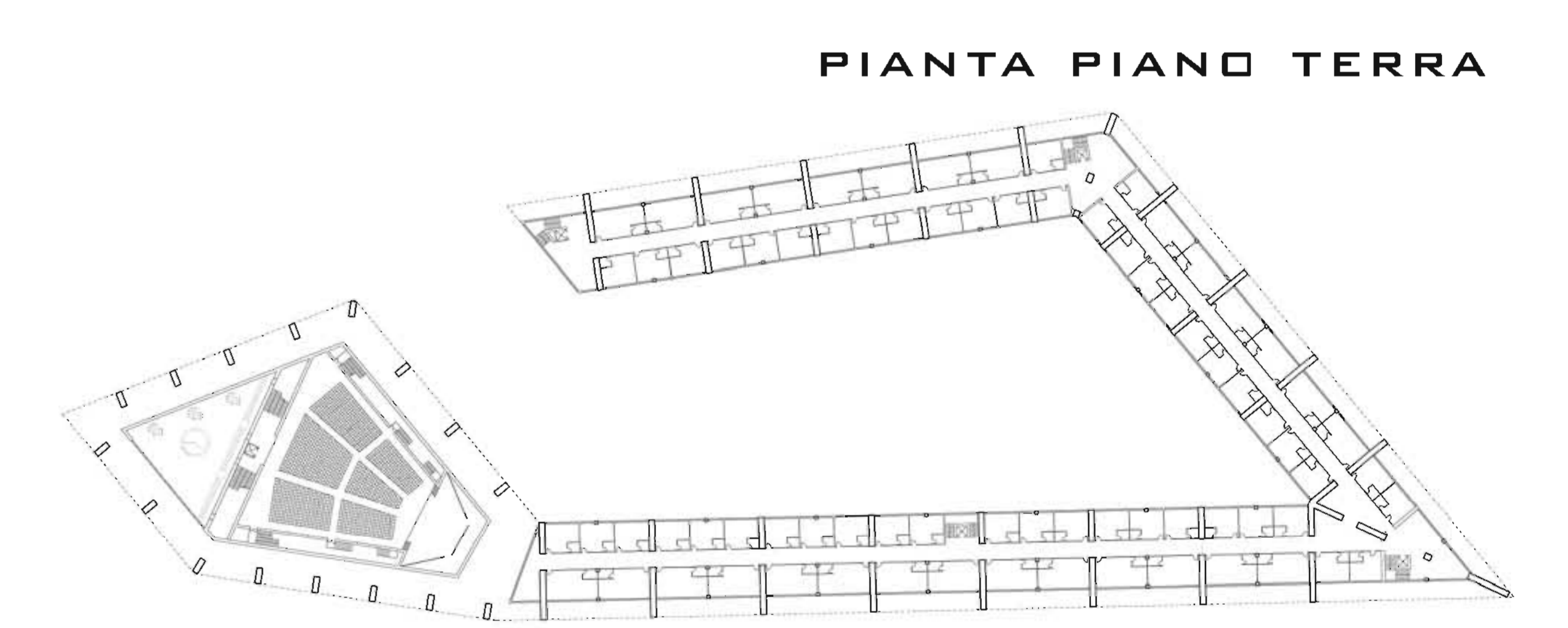
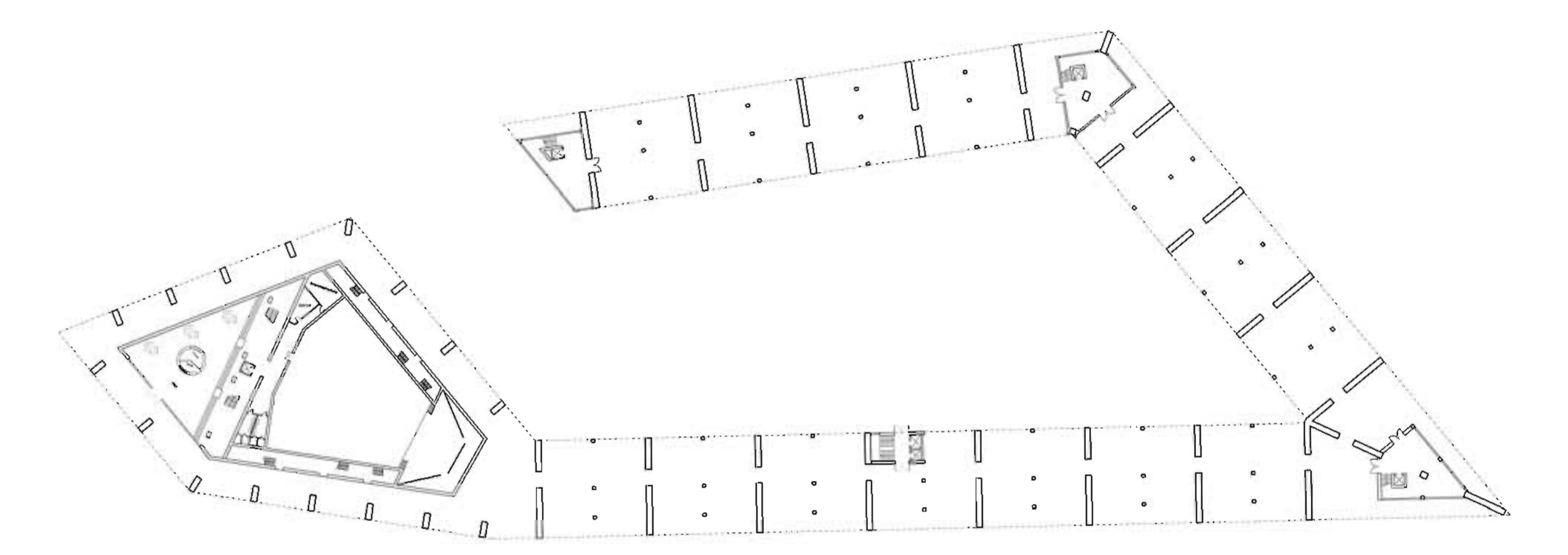
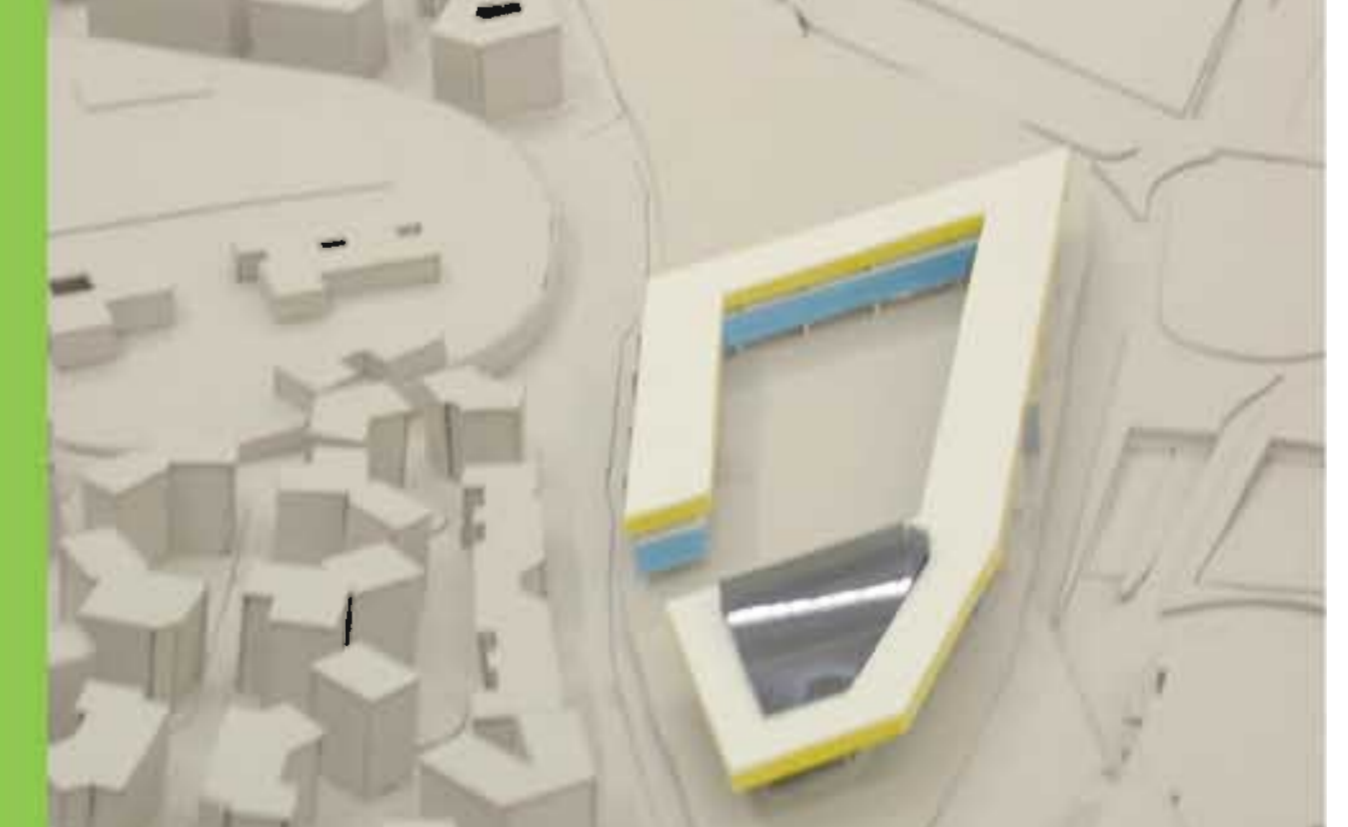
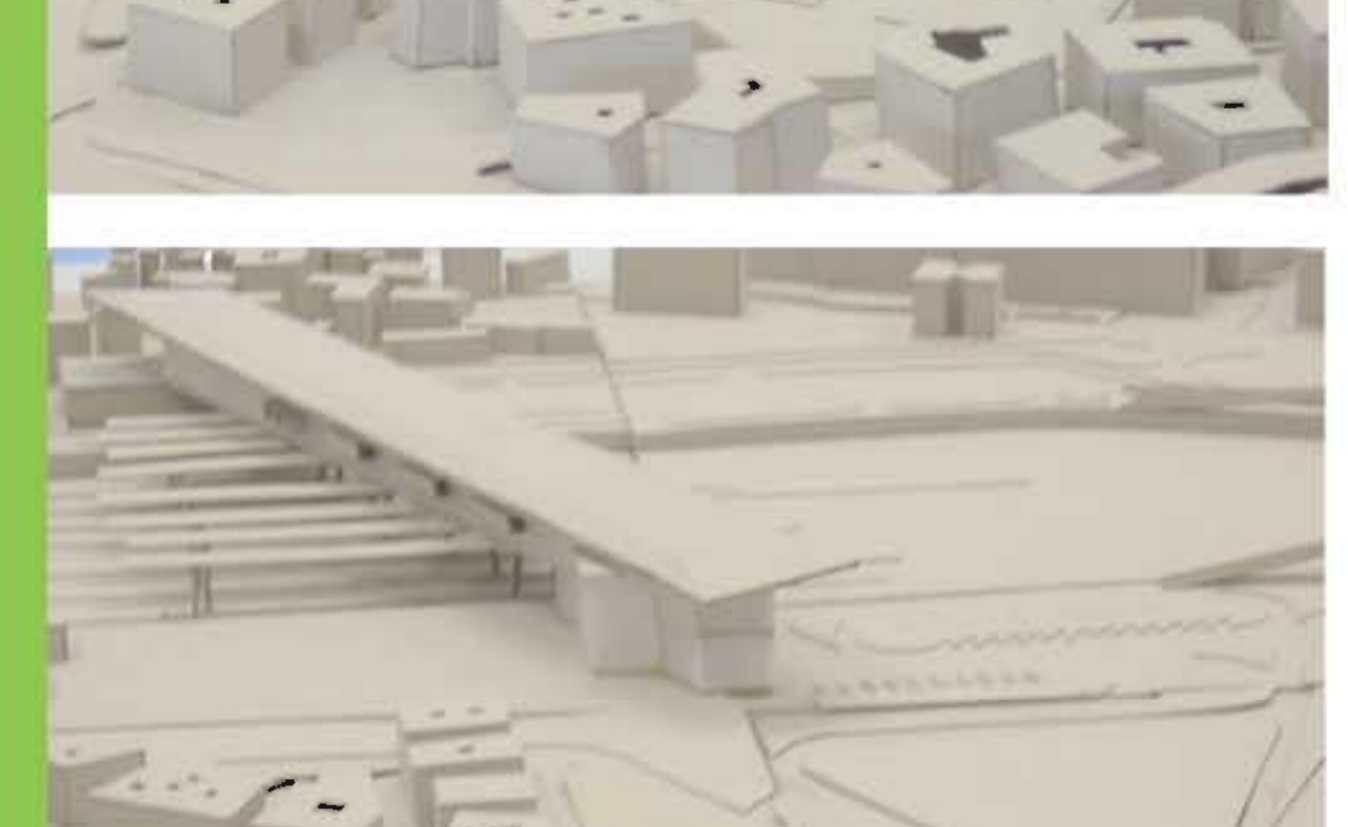
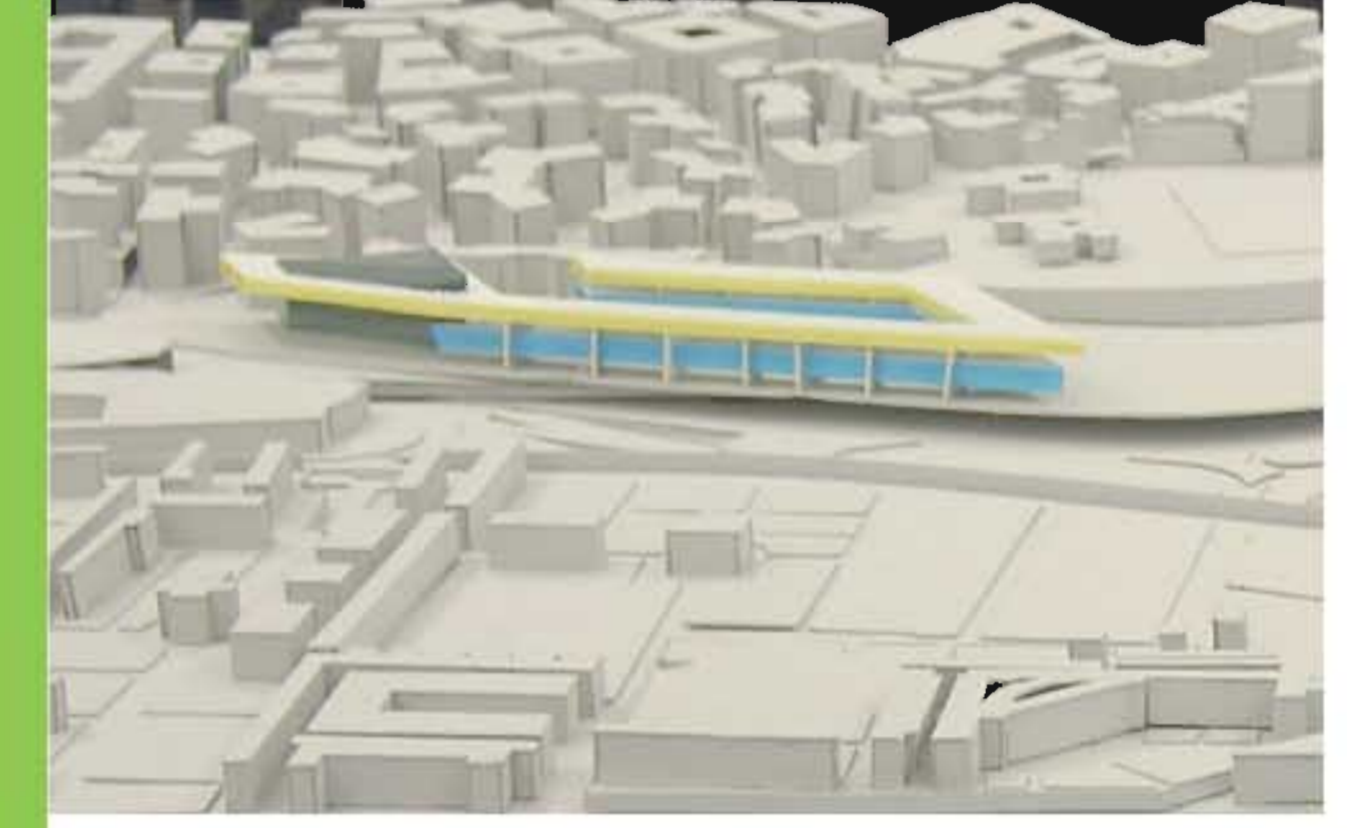


Armonia o Provocazione?  
 Un "PARASSITA" per Rotterdam  
 Korteknie Stuhlmecher Architecten



PROF. GABRIELE MASTRIGLI

UNITÀ ABITATIVE PER STUDENTI A ROMA TIBURTINA







### *La pianificazione urbanistica di San Benedetto del Tronto dal dopoguerra agli anni '70.*

Lo sviluppo urbano di San Benedetto negli ultimi tre secoli può essere letto come la lenta costruzione di una «marina» e il suo repentino superamento. Il graduale affermarsi dell'attività peschereccia, iniziato attorno alla metà del XVIII sec.<sup>37</sup>, provoca una progressiva modificazione del tessuto urbano dell'abitato. Ben presto infatti, il numero degli abitanti delle aree più vicine al mare avrebbe superato quello dei residenti del «vecchio borgo»<sup>38</sup>, comprendente il «Castello» e le «Case nuove»<sup>39</sup>. L'aumento della popolazione favorisce il moltiplicarsi caotico di case verso l'arenile, dando forma a una vera e propria «marina». Lo sviluppo sarà talmente impetuoso da rendere necessario l'intervento ordinatore dell'Architetto Camerale Luigi Paglialunga «il quale nel 1793 determinò la nascita del quartiere cosiddetto del «Mandracchio»<sup>40</sup>.<sup>41</sup> Per un secolo e mezzo l'economia

32 Herbert Marcuse, *L'uomo a una dimensione*, Einaudi Torino 1967.

33 Legge n° 10 del 28 gennaio 1977.

34 Legge n° 392 del 29 luglio 1978.

35 Legge n° 457/1978.

36 Eric J. Hobsbawm, *Il secolo breve*, Rizzoli Milano 1995.

37 Giuliano Bellezza, *San Benedetto del Tronto, Studio di Geografia urbana*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», serie IX, vol. VII, fasc. Aprile-Giugno 1966, pp. 137-197.

38 Nel 1798 gli abitanti erano così suddivisi: 943 nel Castello, 1091 nel Contado, 948 nella Marina, cfr. G. Bellezza, *San Benedetto del Tronto, Studio di Geografia urbana*, cit. 143.

39 Abitazioni addossate alle mura della rocca, sul lato Nord

40 La parola «Mandracchio», diffusa in molti paesi costieri, aveva il significato di piccolo riparo di navi.

41 G. Bellezza, *San Benedetto del Tronto, Studio di Geografia urbana*, cit. p 143, cfr. Enrico Liburdi, *San Benedetto del Tronto negli ultimi tre secoli, Storia di una chiesa e di una spiaggia 1615-1908*, Ancona, tip. ATIMA, 1950; Giovanni

marinara guiderà lo sviluppo della città.

Fino agli anni cinquanta del Novecento San Benedetto conserva le caratteristiche «delle «marine» della riviera adriatica: un nucleo antico, collocato su un rilievo di modesta altezza, a breve distanza dal mare, ed una parte più recente, sviluppatasi ai suoi piedi.»<sup>42</sup>

Ma basterà appena un decennio a far cambiare il volto della città. Il «miracolo economico» a San Benedetto, come in molte altre città italiane, si materializza in una esplosione demografica impetuosa<sup>43</sup> e in un forsennato sviluppo edilizio che assume subito l'aspetto della speculazione edilizia. Con l'affermarsi del turismo di massa, dell'attività ortofrutticola, del terziario e con il contemporaneo ridimensionamento dell'attività peschereccia<sup>44</sup> si modificano anche i poli di sviluppo della città. Quello che era stato l'unico asse di sviluppo del paese per almeno due secoli (diretrice Est-Ovest), l'antica via dell'Ancoraggio (oggi viale Secondo Moretti), che collegava il vecchio abitato con la Marina in modo perpendicolare al mare, viene affiancato e, progressivamente sostituito, da una nuova direttrice di espansione Nord-Sud parallela alla costa, che trova nella S.S. Adriatica, in viale De Gasperi e nel Lungomare le sue arterie principali, che collegherà il centro della città con Porto d'Ascoli<sup>45</sup>, i due poli della nuova città del secondo '900.

Come sottolineerà il prof. Bellezza, studioso dello sviluppo urbano della città, «(...) l'insieme era sempre più lontano dal concetto di «marina»»<sup>46</sup>. Prendeva corpo la S. Benedetto di oggi.

Come altri comuni italiani, San Benedetto del Tronto<sup>47</sup> sarà gravemente danneggiato dal II°

---

Guidotti, *Da San Benedetto in Albula a San Benedetto del Tronto*, Il Segno editrice, Negrar (Vr) 1989, (due volumi), a cura del Circolo dei Sambenedettesi.

42 G. Bellezza, *San Benedetto del Tronto, Studio di Geografia urbana*, cit. p. 153.

43 I dati dei censimenti sono emblematici. Nel 1951 la città registra la residenza di 23.250 abitanti che saliranno a 31.274 nel 1961 e arriveranno a 42.014 nel 1971. Da qui il dato dei residenti subirà una sostanziale stabilizzazione che sarà confermato con il dato del censimento del 1981 che risulterà essere di 44.773 e del 1991 con 45.186 abitanti residenti. Negli anni '80, come avvenuto per le metropoli, si registra la crescita dei centri circostanti a pochi Km dalla città (in particolare Centobuchi-Montepandone e Acquaviva Picena), dove, tra l'altro, il costo della casa sarà di molto inferiore.

44 Solo con la pesca oceanica, tra la fine degli anni '60 e l'inizio degli anni '70, questo settore sembra poter tornare trainante nella città. Ma, al di là del coraggio dei lavoratori che avevano intrapreso rotte fino ad allora in Italia sconosciute, con navi riciclate da altre nazioni che le avevano scartate perché superate, anche questo nuovo filone sarà destinato ad abortire, favorito dalla complicità di uno stato che non aveva fatto nulla per venire incontro ad una vocazione storica che la città manifestava nell'interesse nazionale.

45 Questo centro, distante 4 Km dal centro della città, sarebbe stato accorpato al Comune di San Benedetto del Tronto con «regio decreto» nel 1935. Fino ad allora aveva fatto parte del territorio del Comune di Montepandone. In epoca antica e medioevale aveva avuto grande importanza strategico-militare essendo il punto di arrivo della via «Salaria» che da Roma portava all'Adriatico.

46 G. Bellezza, *Lo sviluppo urbano di S. Benedetto del Tronto dall'Unità ad oggi*, in «Storia Urbana», 32, 1985, p. 45-67, cit. p. 53.

47 La superficie totale del comune è di 2543 ha, di cui il 40% è pianeggiante.

conflitto mondiale. I bombardamenti distruggeranno il 55% dell'abitato con gravi danni al porto e alla flotta peschereccia<sup>48</sup>. La città si troverà nella necessità di adottare immediatamente un intervento di ricostruzione per risanare le parti lesionate.

Questo impegno avviene sulla scorta della legge n° 1402 del 1951 che prevede i cosiddetti "piani di ricostruzione". Inizialmente il piano è circoscritto al vecchio nucleo di case, solo successivamente verrà esteso ad altre zone della città. La progettazione venne affidata all'ingegner Luigi Onorati<sup>49</sup> e all'architetto Leopoldo Rota.

Gli anni '50 saranno caratterizzati dalla mancanza di un qualsiasi piano ordinatore dello sviluppo edilizio e urbano della città non avendo il "piano di ricostruzione" questi poteri. Non è un caso che di fronte al crescente "caos edilizio" che regna in città il Consiglio comunale<sup>50</sup> delibera all'unanimità di "adottare un nuovo piano regolatore che dovrebbe essere redatto con ogni possibile sollecitudine e, comunque, non oltre un anno con riserva di provvedere al conferimento dello speciale incarico a professionista esperto in materia e di chiedere al Ministero dei Lavori Pubblici la proroga dell'efficacia del piano di ricostruzione".<sup>51</sup> L'11 agosto 1954 sarà conferito l'incarico con l'unanimità del voto nel Consiglio comunale all'architetto Eugenio Montuori<sup>52</sup>, quale migliore offerta pervenuta<sup>53</sup>.

La seconda metà degli anni cinquanta sarà caratterizzata da una nuova stagione politica. Il 27 maggio 1956 si svolgono le elezioni amministrative. La vigilia sarà animata da una vivace polemica interna alla DC dovuta alla volontà dell'Avv. Scipioni di adoperarsi per la sistemazione del porto secondo il progetto della *Compagnia generale per i lavori a servizi pubblici*

---

48 G. Bellezza, *Lo sviluppo urbano di S. Benedetto del Tronto dall'Unità ad oggi*, cit.

49 L'ingegnere comunale Luigi Onorati aveva progettato negli anni '30 la parte sud del Lungomare (allora intitolato viale Tommaso di Savoia, oggi viale Buoizzi), e successivamente la "Palazzina Azzurra" e la Colonia Marina per la Gioventù Italiana del Littorio (allora intitolata ad Umberto di Savoia).

50 Le prime due Amministrazioni comunali (fino al 1956) saranno rette da maggioranze di sinistra (PCI-PSI) con sindaco socialista Carlo Giorgini.

51 Delibera consiliare n° 42 del 25-3-1954, in U. Marinangeli, *Vita politico-amministrativa sambenedettese 1944-1955. Tra cronaca e storia*, Banca Popolare di S. Benedetto del Tronto, Tip. La Rapida Fermo (AP) 1981, p. 402.

52 Formatosi in epoca fascista nel Gruppo degli Urbanisti Romani (GUR, gruppo creato nel 1926 da Gaetano Minucci e Luigi Piccinato) coordinerà per conto di Piacentini il lavoro dei progettisti della "Città Universitaria" di Roma. Insieme a Cancellotti, Piccinato e Scalpelli vince il concorso per il piano regolatore di Sabaudia con un elaborato basato sul cardo e sul decumano che favorisce il formarsi di quartieri "razionali" con al centro un altrettanto sequenza spaziale, caratterizzata dalle torri del Municipio, della Casa del Fascio e della Chiesa. Lo stesso gruppo ottiene il 2° posto nel concorso per E-42 (Esposizione Universale di Roma prevista nel 1942) per la piazza Imperiale (vinto a pari merito da Luigi Moretti con Francesco Fardello, Saverio Muratori e Ludovico Quaroni) mentre risulta vincitrice del progetto per il Palazzo delle Scienze da costruire sulla stessa piazza.

53 Il compenso richiesto fu di £ 1.500.000, oltre a £ 500.000 a titolo di rimborso spese. La cifra per un eventuale concorso sarebbe stata di £ 2.500.000 a cui aggiungere la cifra di 4.000.000 di onorario per l'incarico, secondo la tariffa dell'Inu.

*in Roma*, il cosiddetto “piano Cidonio”<sup>54</sup>. “A tali intendimenti e propositi si manifestava una forte opposizione da parte anche di dirigenti della DC (capeggiata da Mario Valeri) che vedevano nel progetto semplicemente fini speculativi e l'utilizzo di aree per l'edilizia residenziale per pochi privilegiati”<sup>55</sup>. Il dibattito aspro coinvolgerà anche la gestione del partito e i comportamenti in sede amministrativa. Di fronte alla grave frattura alla vigilia delle elezioni, il comitato direttivo della sezione sambenedettese sarebbe stato sciolto e commissariato dalla Direzione nazionale<sup>56</sup>.

Significativo sarà l'appoggio profuso dall'On. Fernando Tambroni, Ministro dell'Interno, nei confronti dell'Avv. Scipioni. In un comizio al cine-teatro Calabresi, il Ministro avrebbe assicurato il suo massimo impegno “firmando una cambiale in bianco” in favore della vittoria di un'amministrazione democristiana<sup>57</sup>. Il risultato, insperato anche per molti scudocrociati, darà alla DC la maggioranza assoluta dei consiglieri comunali permettendogli di formare una giunta “monocolore”<sup>58</sup>, con l'Avv. Alfredo Scipioni, Sindaco.

In questa legislatura pur proliferando in modo impetuoso lo sviluppo edilizio non verrà portato a termine il piano regolatore assegnato allo studio dell'architetto Montuori. Alle elezioni del 6 novembre 1960 la Dc non riesce a riconfermarsi partito di maggioranza assoluta. Allo stesso tempo il leader cittadino del partito cattolico, l'avvocato Scipioni, rifiutando l'apertura al PSI, manifesta una sua “disponibilità” ad accettare una loro astensione. Ipotesi ovviamente scartata dai socialisti.

Questa chiusura aprirà una forte dialettica interna alla Dc arrivando a una spaccatura che porterà il 29 dicembre all'elezione del Sindaco democristiano Luigi Ciacciarelli con i voti di due consiglieri Dc, con quelli del Psi e del Pci<sup>59</sup>. Nel Consiglio del 10 febbraio 1961 Ciacciarelli espone il suo programma. Punta in particolare alla “moralizzazione” della vita amministrativa e a un impegno per favorire l'occupazione. Parla di “municipalizzazione dei più importanti servizi pubblici, redazione tanto attesa di un nuovo piano regolatore che

54 U. Marinangeli, *Vita politico-amministrativa sambenedettese 1944-1955*, cit., pp. 436-438.

55 Ugo Marinangeli, *Le amministrazioni comunali a San Benedetto del Tronto dal 1944 ad oggi*, Maroni ed. Ripatransone (AP), 1986, p. 75.

56 Alla fine di aprile verranno presentate due liste con lo stesso contrassegno (la prima della sezione di San Benedetto del Tronto composta da 24 candidati, la seconda da parte della sezione di Porto d'Ascoli, poi non accolta). Lo slogan elettorale della Dc sarà “contro l'egemonia ascolana vota per S. Benedetto, vota per la DC”.

57 U. Marinangeli, *Le amministrazioni comunali a San Benedetto del Tronto dal 1944 ad oggi*, cit., p. 80.

58 Ripartizioni degli eletti secondo un sistema proporzionale. PSI 8, DC 16, MSI 1, PCI 5. Il 13 giugno 1956 sarebbe stato eletto sindaco l'Avv. Alfredo Scipioni.

59 Il Pci avrebbe dato solo un appoggio esterno senza avere assessori in giunta.

ponga fine alle assurde speculazioni sulle aree fabbricabili, la revisione su base equa e giusta della tassazione<sup>60</sup>.

Questa anomala esperienza durerà poco più di 18 mesi non riuscendo a portare in porto la redazione del piano regolatore. La Dc si ricompatterà formando per la prima volta un centrosinistra con il Psi con l'elezione a Sindaco di Giovanni Perotti<sup>61</sup>.

Il 9 febbraio 1963<sup>62</sup> veniva adottato il Piano regolatore generale, dopo un dibattito protrattosi per alcune sedute. Così il sindaco Perotti ne riassume potenzialità e limiti: "Non si può disconoscere che con esso è stato fornito all'Amministrazione Comunale uno strumento che invano cercava da sette anni. Se sarà corrispondente alle esigenze della città lo si potrà vedere dopo che avrà terminato il suo lungo iter che gli avrà imposto un volto definitivo, e quando se ne giudicheranno, a distanza di tempo, gli effetti sullo sviluppo cittadino. Per ora è servito a salvaguardare aree di interesse pubblico."<sup>63</sup> Il Sindaco già "profetizza" un "lungo iter che gli avrà imposto un volto definitivo" per l'approvazione definitiva del piano regolatore generale.

Nella relazione prodotta dai tecnici viene evidenziato come l'obiettivo del PRG è evitare che la creazione di moderni insediamenti, abbia come effetto negativo il progressivo deperimento del vecchio borgo. Si cerca di amalgamare vecchio e nuovo. Gli interventi vengono previsti in più fasi e in un arco di tempo di trent'anni. Priorità viene data alla ristrutturazione viaria ed edilizia. Per quanto riguarda le necessità abitative, considerando l'incremento annuo di 800 unità, viene previsto per l'anno 1991 che gli abitanti della città saranno 82.000<sup>64</sup>.

Viene inoltre inserita il "Piano per l'Edilizia Economica e Popolare"<sup>65</sup>. In una seconda fase

60 Citato in U. Marinangeli, *Le amministrazioni comunali a San Benedetto del Tronto dal 1944 ad oggi*, cit., p. 107.

61 Nato a S. Benedetto del Tronto l'11, laureato in medicina e chirurgia a Bologna nel 1942 (consegue la specializzazione in ostetricia e ginecologia a Roma nel 1946). Torna a S. Benedetto del Tronto nel 1948 e fonda la Casa di cura "Villa Anna" dove svolge la sua attività di ostetrico e dirigente. Medico fiduciario delle Casse Marittime dal 1949. Come attivista DC sarà assessore già nel 1944 (carica abbandonata per conseguire la specializzazione), sarà Sindaco dall'ottobre 1962 al febbraio 1965 e nuovamente nel 1973 quando sarà costretto a dimettersi nello stesso anno per problemi insorti in giunta sulla discussione del Piano Regolatore.

62 Atto n° 22.

63 Dalla relazione del periodo amministrativo "novembre 1962-agosto 1964" fatta dal sindaco dr Perotti, in U. Marinangeli, *Le amministrazioni comunali a San Benedetto del Tronto dal 1944 ad oggi*, cit., p. 122.

64 Nel 1991 gli abitanti saranno invece di 45.186.

65 Il piano per l'Edilizia economica e popolare sarà articolato in due comprensori: "Marina di sotto" e "Ragnola-Porto d'Ascoli". Esso viene adottato il 5-3-1966 in variante al PRG adottato il 9-2-1963. "Il Ministero dei LL. PP. lo approva il 19-6-1967 con previsioni stralci e raccomandazioni riguardanti principalmente la riduzione della densità fondiaria e dell'altezza degli edifici rispettivamente da 5,5 mc/mq. a 4,0 mc/mq. e da m. 26 a m. 20." in *Servizi pubblici di quartiere e adeguamenti conseguenti, relazione illustrativa, varianti al PRG, Comune di San Benedetto del Tronto (AP), elab. n° 7, settem. '76*, Romeo Ballardini, Giuseppe Campos

sarà previsto lo sviluppo del settore residenziale, con la preventiva realizzazione dei necessari servizi infrastrutturale. Si cerca di salvaguardare il lungomare da una prevedibile cementificazione, il piano parla "di creare uno schermo di alberatura fra la spiaggia e le residenze"<sup>66</sup>. La lungimiranza di questa idea, purtroppo, si sarebbe scontrata presto contro gli interessi dei proprietari.<sup>67</sup> Vengono avanzate proposte sui servizi come due "campus scolastici" che avrebbero potuto risolvere la carenza delle strutture scolastiche, la costruzione del nuovo Palazzo comunale, della biblioteca e di una pinacoteca e addirittura il raddoppio della S.S. Adriatica.

Il 2 aprile 1963 il piano viene approvato dalla Giunta Provinciale. Come la legge prescrive il piano dovrà essere pubblicato in attesa delle eventuali osservazioni di cittadini, enti, associazioni. Le osservazioni pervenute saranno 248. Laboriosa sarà l'elaborazione delle controdeduzioni. Esse arrivano solo il 18-9-1965<sup>68</sup>. A questo punto viene inviato al Ministero dei lavori pubblici per la conclusione dell'iter di approvazioni<sup>69</sup>.

Per ben nove anni si assiste a un continuo rimpallo tra l'Amministrazione comunale e il Ministero dei lavori pubblici (nel 1972 la competenza passerà alla Regione) in cui il primo Piano Regolatore Generale della città viene bocciato dal Ministero e quindi sottoposto a numerose prescrizioni. Il piano sarà più volte ridisegnato dagli uffici tecnici del Comune non tenendo più conto dello studio dell'architetto Montuori. Solo nel 1974, con la presenza di una nuova Amministrazione di sinistra al governo della città, si arriva all'approvazione da parte della Regione (che ora è competente in materia) del primo PRG della città.

La lunga gestazione del piano regolatore generale di San Benedetto del Tronto non è una anomalia per la storia urbanistica italiana. Purtroppo i nove anni di preparazione e gli undici per l'adozione del piano hanno dato il modo alla speculazione di devastare il poco territorio comunale stretto tra la collina e il mare. Questo lungo iter del piano è stato un metodo politico-burocratico che ha cementato attorno alla classe politica sambenettese dell'epoca, inizialmente esclusivamente democristiana, che si trasformerà successivamente in centrosinistra, con un ruolo forte del PSI in materia urbanistica, in un vero e proprio blocco di potere che ha consentito lo scempio edilizio del territorio cittadino.

---

Venuti, p. 3.

<sup>66</sup> *Relazione al piano regolatore generale del comune di San Benedetto del Tronto*, Eugenio Montuori, Giuseppe Milani, Francesco Montuori, Corrado Placidi, 30 gennaio 1963, Comune di San Benedetto del Tronto, p. 58.

<sup>67</sup> La mancata approvazione del "piano Montuori" lascerà costruire a pochi metri dalla spiaggia.

<sup>68</sup> Delibera n° 346.

<sup>69</sup> foglio n°18072, del 22-11-1965.

Lo stesso rapporto con il Ministero dei lavori pubblici che periodicamente blocca e rimanda con “riduzioni”, “osservazioni” e “prescrizioni” il piano regolatore generale all’Amministrazione comunale, lascia qualche dubbio. Infatti i tempi sono molto sospetti, perché il blocco del Ministero arriva sempre dopo 15-18 mesi mentre l’Amministrazione comunale, dopo i dodici mesi senza ricevere risposta del Ministero rendevano valido il PRG, accetta licenze edilizie, molte delle quali vere e proprie speculazioni, per poi dover bloccare tutto. Ma le licenze approvate nei mesi di “silenzio assenso” del Ministero andranno avanti. Questa prassi che, negli undici anni dalla preparazione del primo piano regolatore (che era iniziato con quello elaborato da Montuori nel 1963 fino all’adozione del Piano regolatore generale del 1974), consentirà di costruire, nelle “finestre” aperte per qualche mese, tra un blocco e un altro decretato dal Ministero, senza una visione generale della città, produrrà gravi distorsioni del territorio che va dalle costruzioni delle attrezzature alberghiere fino all’aggressione della collina.

L’approvazione del PRG non determina una svolta essendo il piano superato dai tempi. Lo sviluppo urbanistico in atto ha di fatto modificato radicalmente il concetto di “marina” a cui la struttura urbana di San Benedetto poteva essere equiparata fino agli anni quaranta. L’edificazione intensiva di alcune aree della città, con palazzi di oltre 10 piani, rendono questi quartieri “simili a quelli di una periferia di una grande città”<sup>70</sup>. Nel decennio 1961-1971 la città si trasforma. Gli abitanti passano da 31274 (’61) a 42014 (’71), con un incremento del 34,3% a fronte di un dato nazionale del 7%. Nel Censimento del 1961 venivano indicate 7.513 abitazioni (di cui 250 non occupate), con 29.466 camere. Dieci anni dopo le abitazioni salgono a 13.515 (2.503 non occupate), per un numero complessivo di 54.810 camere.

La nuova maggioranza di sinistra che governa la città con il sindaco Temistocle Pasqualini<sup>71</sup> decide così di richiedere alla Regione due varianti<sup>72</sup> al PRG, una in materia di viabilità, l’altra

70 G. Bellezza, *Lo sviluppo urbano di S. Benedetto del Tronto dall’Unità ad oggi*, cit., p. 53.

71 Una maggioranza di sinistra formata da PCI-PSI-Unione Civica guidata dal sindaco Temistocle Pasqualini, nato a Montalto Marche il 18 maggio 1924, laureato in giurisprudenza, che svolgeva la sua attività professionale a S. Benedetto e paesi limitrofe. Pasqualini che aveva aderito al PSI nel 1958, era stato eletto contemporaneamente nel 1960 consigliere comunale e provinciale. Veniva riconfermato consigliere comunale nel 1964, nel 1970 e nel 1972. Dopo essere stato assessore al turismo e alla programmazione economica, veniva eletto Sindaco, in una prima seduta il 18 settembre 1973. Dimessosi veniva rieletto nella seduta consiliare del 7 dicembre 1973 guidando la vita amministrativa fino al maggio 1976 quando si dimetteva per potersi presentare candidato alle elezioni politiche del 20 giugno dello stesso anno. Dal 1955 avrebbe ricoperto ininterrottamente la carica di presidente della Cassa Rurale di Montalto Marche.

72 Atto deliberativo n° 255, del 27-6-1974. Questa richiesta sarà motivo di contenzioso sul se si possano autorizzare in un solo atto (nella fattispecie quello del Presidente della Regione) più varianti allo stesso PRG.

sui servizi pubblici di quartieri. Contemporaneamente l'Amministrazione comunale dà incarico ai tecnici Giuseppe Campos Venuti e Romeo Ballardini per la realizzazione di uno studio socioeconomico della città<sup>73</sup> capace di supportare le due variante. La giunta regionale concede l'autorizzazione per le varianti il 4-12-1974<sup>74</sup>.

La discussione sulla *variante per la grande viabilità*<sup>75</sup> si fa impegnativa occupando per tre giorni il consiglio comunale (6-7-8 novembre 1975) e alimentando un grande dibattito in città. Questa prima variante che prevedeva una un nuovo collegamento dei due poli est-ovest (Porto d'Ascoli-San Benedetto del Tronto) con una strada sopraelevata che entrasse nel tessuto urbano della città fino a ricongiungersi con il casello della A 14 e la strada a scorrimento veloce Ascoli-mare, viene approvata definitivamente il 12-10-1976.

La seconda variante parla invece di *servizi pubblici di quartiere* in quanto lo scempio edilizio dei decenni precedenti ha lasciato una città senza servizi per cui si sceglie di adottare un metodo sperimentato in altri comuni (Pavia ad esempio) dove anziché ridefinire un nuovo PRG con i tempi e i costi conseguiti o il piano particolareggiato si preferisce adottare il cosiddetto "piano dei servizi". Non a caso verrà designato come tecnico Giuseppe Campos Venuti che questi piani aveva già sperimentato, insieme a Romeo Ballardini. I dati che i tecnici sottolineano nella premessa al "Piano" sono chiari, nel 1976 sono riservati a servizi pubblici 2,85 mq di superficie per ogni abitante della città mentre il D.L. 2-4-1968 n°1444 prevede 18 mq, destinati a salire, essendo San Benedetto città turistica.

La minoranza opporrà un giudizio di illegittimità su l'intera materia e parlerà di "maledetto imbroglio".

Con la delibera n° 465 del 23-12-1977 il consiglio approva il piano. Il Co.Re.Co. lo visiona per il parere di legittimità il 17-02-1978. Con nota n° 1496 il Comune invia l'elaborato all'Ufficio Urbanistica della Regione. L'ufficio regionale redigerà una relazione in data 21-03-1978. Il rapporto elenca il percorso storico del "piano" (PRG, autorizzazione variante) ed evidenzia le difficoltà dell'ufficio nell'esaminarlo di fronte ad un tessuto edilizio disorganico e da riqualificare. L'ufficio condivide il linea di massima l'obiettivo dell'Amministrazione comunale di puntare alla riqualificazione del territorio, segnato da un

---

La giurisprudenza lo risolverà negativamente.

73 Deliberazione n°269, del 16-10-1974.

74 Atto n°3119.

75 Compito di elaborare la variante affidato a due notissimi urbanisti, Campos Venuti di Bologna e Ballardini di Ancona, cfr. "All'esame lo schema viario della variante al P.R.", *Il Messaggero, Cronaca di Fermo e San Benedetto*, 05-11-1975.



inurbamento massiccio ma nutre perplessità e dubbi in merito allo strumento urbanistico adottato.

Si sottolinea come sia discutibile l'utilizzo di un'autorizzazione regionale per adottare due variante al PRG. Irragionevole viene considerata la volontà dell'Amministrazione di non adottare i Piani Particolareggiati. Infatti, pur ammettendo che il "piano" risolva le carenze rispetto le strutture dei servizi, rimane elusa la questione della riorganizzazione della totalità del territorio. Si ritiene pertanto che comunque si debba arrivare alla redazione del Piano Particolareggiato Esecutivo, in particolare per alcune zone omogenee: il centro storico, la zona Castello, il vecchio borgo marinaro, il centro storico di Porto d'Ascoli e la zona turistica. Si rileva come in alcuni quartieri non siano rispettati i limite del DL 1444/68 e che manca uno studio organico sulle reali potenzialità ricettive di San Benedetto del Tronto. In alcuni casi le scelte non sembrano mosse da un razionale sfruttamento del territorio. La relazione regionale sottolinea come il piano dei servizi non debba essere che un inizio e che il tutto debba sfociare in una "Variante generale al PRG", che dovrà definire tutta la zonizzazione del territorio non compreso nel piano dei servizi. In merito alle osservazioni l'ufficio regionale ha un giudizio in gran parte conforma a quello dell'Amministrazione comunale e i rilievi mossi non inficiano il piano. La giunta regionale esamina la relazione in una prima delibera il 7-8-1979<sup>76</sup>. Il piano adottato dal Comune di San Benedetto del Tronto con tre delibera consiliare<sup>77</sup> nel 1976 viene definitivamente approvato con decreto del Presidente della Giunta regionale il 26-09-1979<sup>78</sup>.

"Dal 1972 al 1978 il Comune ha avuto un'Amministrazione di sinistra, con notevoli conseguenze sulla gestione del territorio. Durante questo periodo le licenze edilizie hanno avuto un brusco arresto e la redazione di un nuovo piano regolatore è stato affidata a uno studio tra i più stimati d'Italia. Come è facile immaginare, spazi molto ampi erano destinati a servizi di vario genere (scolastico sanitario, ecc.), verde pubblico, impianti sportivi, zone di rispetto paesaggistico; viabilità più organizzata e bassa densità edilizia caratterizzano le zone di sviluppo urbano. Per quanto riguarda le attrezzature ricettive, si cercò di migliorare lo standard alberghiero, anche nella vana speranza che qualcuno costruisse un albergo fornito, oltre che di camere e bagni, di adeguati spazi di rappresentanza (ad esempio, sale convegno). L'attività edilizia ha avuto un brusco colpo di freno, pure se il piano prevedeva

76 Atto n° 2717.

77 Delibere n° 353, 354, 355 del 1976.

78 Atto n° 19577.

una variante meno rigorosa, e fermo restando che né questo piano né i successivi hanno mai avuto l'approvazione definitiva.

Tra le opere pubbliche realizzate si segnala la sistemazione del corso dell'Albula che, inalveato nel letto di magro nel 1965, dopo un'alluvione nel 1970 era una costante minaccia per il centro. Più che un ampliamento dell'area edificata, pertanto, negli anni '70 si è avuta una proliferazione di sopraelevazioni di un paio di piani. Per quanto più lentamente la popolazione stava aumentando, e una domanda in tal senso esisteva. Il numero di alberghi e locande, una volta terminati quelli cominciati, giunse a 120 nel 1977: oggi sono 119. Sfruttando il malcontento per la stasi degli anni '70 (che come si è visto, è complessa e ha cause ben più generali di un piano regolatore limitante la speculazione), l'opposizione tornò sui banchi dell'Amministrazione: siamo quindi in presenza di un nuovo piano regolatore, con relativa variante, il tutto respinto dalla Regione nell'agosto 1983.<sup>79</sup>

Il piano dei servizi, mutuato da altre esperienze di comuni del Nord Italia, sarà un modo che la sinistra unita, che torna ad amministrare dopo la ricostruzione, trova, per riparare i guasti urbanistici prodotti tra la seconda metà degli anni cinquanta e gli anni sessanta.

La priorità data ai servizi pubblici di quartiere ha una doppia valenza: da una lato si riconosce la mancanza di questi servizi senza cui la città non può svilupparsi armonicamente e dall'altro si cerca di vincolare gli spazi su cui far crescere questi servizi prima che vengano occupati da altre edificazioni. Da qui una procedura che scavalca la prassi della legge urbanistica del 1942 che avrebbe previsto i piani particolareggiati o un nuovo piano regolatore, e invece la scelta della "variante del piano dei servizi" per poi arrivare ad inserire questa "nuova città" all'interno di un "nuovo piano regolatore comprensoriale".

L'approvazione del piano dei servizi da parte del Consiglio comunale non raggiungerà lo scopo che l'Amministrazione si era dato al momento in cui era stato progettato. Il piano dei servizi era parte di un programma di rinnovamento urbanistico che si sarebbe dovuto concludere con la Variante generale al PRG in un quadro comprensoriale. Il tutto fu interrotto dalla sconfitta elettorale della coalizione di sinistra.

Ma la sconfitta del piano dei servizi<sup>80</sup> e la conseguente mancata pianificazione degli anni

79 G. Bellezza, *Lo sviluppo urbano di S. Benedetto del Tronto dall'Unità ad oggi*, cit. pp. 65-66.

80 Dopo la sconfitta politica, negli anni '80 il piano dei servizi avrebbe avuto anche la sconfitta istituzionale. Il "piano" sarebbe stato prima annullato con sentenza del T.A.R. n° 565 del 20-12-1982, poi sospeso dal Consiglio di Stato con sentenza n° 93 del 13-3-1983, successivamente nuovamente annullato dal T.A.R. con

'70, ultimo possibile tentativo di porre rimedio a danni gravissimi prodotti al territorio dopo decenni di manomissione selvaggia del paesaggio, deve essere spiegata ripartendo da un'attenta riflessione dello sviluppo edilizio della città dal dopoguerra.

In particolar modo dal "piano della ricostruzione", uno strumento rivelatosi, come si è visto, una vera "calamità nazionale". Nella seconda metà degli anni Cinquanta dietro il "piano della ricostruzione" passeranno molte operazioni speculative che nulla avevano a che fare con i danni bellici, ma esclusivamente con gli interessi dei poteri locali.<sup>81</sup>

Il primo piano regolatore generale della città redatto inizialmente dall'architetto Montuori arriverà tardi (1963) e con il suo lungo iter non impedirà la speculazione edilizia sul territorio comunale. Perché attraverso un ambiguo rimpallo del piano tra Ministero e Amministrazione comunale fatto di bocciature, osservazioni e deduzioni verranno lasciate delle scappatoie ai più furbi che continueranno a costruire pur in mancanza di un chiaro piano regolatore. Piano che sarà approvato solo nel 1974 dalla giunta di sinistra (PCI-PSI-UC) da poco insediata, e che, avrebbe acquisito uno strumento ormai logorato dagli anni, di fronte a una città sottoposta ad una crescita demografica impetuosa.

Negli anni in cui la città è governata da un'Amministrazione di sinistra le forze della speculazione subiscono un forte rallentamento e contemporaneamente la coalizione esprime la volontà di procedere subito all'approvazione delle varianti per la Viabilità e per il Piano dei servizi pubblici di quartiere, per tentare di riparare "tempestivamente" i guasti di uno sviluppo urbanistico non governato. In un secondo tempo si sarebbe dovuto procedere ad un nuovo piano regolatore (sotto forma di una variante generale al PRG, di tipo comprensoriale) che riaggiornasse quello del 1974 completamente vetusto e non più in grado di svolgere il suo ruolo di "regolatore" che tenesse però conto delle due varianti già operanti.

La sconfitta della coalizione di sinistra alle elezioni del 14 maggio 1978 segna di fatto anche la sorte del "piano dei servizi" e quindi l'impossibilità di arrivare alla variante generale al piano regolatore. I risultati elettorali faranno tornare in maggioranza il centrosinistra<sup>82</sup>, con

---

sentenza n°361 e n° 362 del 20-10 1983. Annullamento definitivo del Consiglio di Stato con sentenza n° 48 del 15-2-1985. Il piano dei servizi non essendo stato inserito all'interno di una Variante generale al PRG, diventava difficilmente difendibile di fronte ai ricorsi dei cittadini che avevano avuto le aree vincolate. Ovviamente la nuova maggioranza di centrosinistra nella definizione di una nuova Variante generale al PRG non avrà alcun interesse a recuperare il piano dei servizi, preferendo avere totale libertà di manovra.

<sup>81</sup> Federico Oliva, *Le città e i piani*, in Giuseppe Campos Venuti, Federico Oliva (a cura di), *Cinquant'anni di urbanistica in Italia. 1942-1992*, Laterza Bari 1993, pp. 41-42.

<sup>82</sup> Il cambio di maggioranza e le difficoltà incontrate dal piano dei servizi faranno venir meno la firma di

un ruolo centrale del PSI cui spetterà ricoprirà la carica di Sindaco con Bernardo Specca<sup>83</sup>. Rispetto alle elezioni politiche del 20 giugno 1976 il PCI scende da 12.614 a 10.578 voti (conquistando 15 consiglieri), la DC recupera da 10.967 a 11.148 (16 consiglieri), il PSI si rafforza passando da 2.032 a 2.631 (3 consiglieri), cresce il PRI passando da 667 a 1.781 (2 consiglieri), mentre si sono fortemente ridimensionati il MSI (1040 voti, 1 consigliere), FUC (846 voti, 1 consigliere) e il PSDI (701 voti, 1 consigliere). La lista di estrema sinistra ASPO acquisirà 809 voti e un consigliere.<sup>84</sup>

Ma quali i motivi di questa sconfitta? Forse l'ultima possibilità di pianificare un territorio tanto devastato.

Innanzitutto le circostanze che porteranno alle elezioni del 1978. Avvengono pochi giorni dopo l'uccisione dell'On. Moro da parte delle Brigate Rosse e dopo che erano trascorsi 55 giorni dal rapimento e l'uccisione della sua scorta. San Benedetto vive con forte partecipazione questa drammatica vicenda nazionale. A San Benedetto tra il 1977 e il 1978 c'erano stati numerose azioni di stampo terrorstico contro sindacalisti, auto di politici ed esercizi pubblici. Tra l'altro in città in quei giorni si ricorreva la voce che nel gruppo che aveva eseguito il sequestro e l'uccisione dell'On. Moro e della sua scorta ci fosse anche il sambenedettese Patrizio Peci<sup>85</sup>, latitante dall'inizio del 1977, quando fu scoperto in città il covo di via Morosini con un arsenale e materiali delle BR<sup>86</sup>.

Inoltre alle elezioni amministrative si presenterà per la prima volta una lista che si pone esplicitamente come punto di riferimento del "movimento" e quindi oggettivamente in

Campos Venuti sull'elaborato che rimarrà quindi nelle sole mani di Ballardini e dei tecnici del Comune.

<sup>83</sup> Nato a Stella di Monsampolo (AP) nel febbraio 1936, primogenito di quattro figli, di una famiglia modesta ma dignitosa. Nel 1953 si trasferisce con tutta la famiglia a Porto d'Ascoli dove durante l'estate lavora in segheria per non essere di peso ai suoi. Dei quattro figli fu l'unico a diplomarsi in ragioneria a causa delle ristrettezze economiche. Nella sua formazione politica influì la figura del nonno materno, Giovanbattista Cappella, irriducibile antifascista, che nel 1926 emigrò in Argentina per non dover sottostare al regime. A 20 anni si iscriveva al PSI, diventando ben presto segretario della sezione di Porto d'Ascoli. Con la sua personalità e il suo carisma sarebbe diventato uno dei protagonisti della vita politica sambenedettese. Eletto Consigliere comunale nel 1978 diventa, a 42 anni, Sindaco di San Benedetto del Tronto in una coalizione di centro sinistra. Nel 1983 i risultati elettorali saranno un grande successo per il PSI che porta i propri consiglieri da 3 a 5, soprattutto grazie al suo impegno di Sindaco. Rieletto, quasi raddoppia le preferenze del 1978, riassume per un breve periodo la carica di Sindaco per poi essere nominato Segretario del Comitato Comunale del PSI. Morirà tragicamente in un incidente l'8 novembre 1984.

<sup>84</sup> Dati in U. Marinangeli, *Le amministrazioni comunali a San Benedetto del Tronto dal 1944 ad oggi*, cit.

<sup>85</sup> Nato a Ripatransone (AP), ma cresciuto a San Benedetto dove risiederà fino alla clandestinità (gennaio 1977) per militare nelle BR. Arrestato dal generale Dalla Chiesa, sarà il primo pentito delle BR, favorendo lo smantellamento dell'organizzazione. Cfr. Patrizio Peci, *Io l'infame*, Mondadori Milano 1983; Sergio Zavoli, *La notte della Repubblica*, Mondadori-Nuova Eri, Milano-Roma 1992.

<sup>86</sup> Tra i brigatisti ricercati il sambenedettese Patrizio Peci, "Il Messaggero", Cronaca di Fermo e San Benedetto, 18-03-1978. Un mitra Stern, una P38, una Hecheler 92 calibro 9, e una Lama special calibro 7,65 insieme a numerosi proiettili, opuscolo con la strategia del gruppo e altri ciclostilati.

competizione con la coalizione che aveva governato e in particolare “a sinistra” del PCI, la lista si chiamerà *A Sinistra Per l’Opposizione* (ASPO).

Infine, eccetto l’impegno urbanistico e l’acquisizione di un importante centro sportivo (piscine e campi da tennis) di proprietà di una struttura privata (Edilmare), questa coalizione non portò alla prova dell’elezioni grandi operazioni di carattere amministrativo.

Tutte queste circostanze non spiegano però per intero la sconfitta dell’esperienza dell’Amministrazione di sinistra. In particolare l’arretramento del PCI.

Credo invece che abbia influito lo stesso progetto del “piano dei servizi” nella sconfitta della sinistra. Non è un caso che il PSI, partito centrale nel settore urbanistico negli anni Sessanta, nell’ultimo anno di amministrazione avesse cercato di ridimensionare il piano dei servizi, sentendo che una parte del suo elettorato, mal sopportavano la “rigidità” con cui i tecnici lavoravano e arrivando a criticare pubblicamente il “piano” in “difesa dei risparmiatori”

Non va dimenticato che la scelta della “discontinuità” in materia urbanistica, che l’Amministrazione sceglie di adottare attraverso l’uso del piano dei servizi sarà una autentica novità per il Piceno, dove la pianificazione urbanistica era un tema per nulla caro alla classe politica dell’intero arco democratico sia di sinistra che democristiana. Il problema sorge di fronte a una parte di cittadini, che spesso in buona fede, si rifiuta di essere la “vittima sacrificale” di un ventennio di abusivismo edilizio. Il pensiero di questi cittadini era che si impedivano “piccoli ampliamenti” di famiglie di lavoratori come se fossero speculazioni, mentre i veri speculatori avevano già fatto il loro “bottino” negli anni passati non avendo avuto nessuna sanzione. Non è difficile immaginare che ad essere penalizzati dal “piano” siano stati molti elettori dei partiti di sinistra, in particolare del PCI, partito che però fino alla fine difende la bontà del progetto senza cedimenti. L’impressione è che come aveva sottolineato il vicesindaco Marinangeli nel febbraio 1975 mancava una “coscienza civile” diffusa in materia urbanistica e nel momento cruciale vengono fuori le preoccupazioni e le relative domande che una parte della città avrebbe posto all’inversione di rotta in materia urbanistica decretato dall’Amministrazione: “Q adesso ce lo dite? f Q Solo ora volete mettere le cose a posto? f oppure Q ma i piccoli lotti, frutto di sacrifici... f Q ma allora volete aumentare la disoccupazione? f”<sup>87</sup>. Non era avvenuto cioè quello che il sindaco

---

<sup>87</sup> *Urge per l’urbanistica una nuova legislazione. Una nota del vice-sindaco di S. Benedetto sugli abusi edilizi*, “Il Messaggero”, Cronaca di Fermo e San Benedetto, 27-02-1975.

Pasqualini auspicava nel 1976<sup>89</sup> e, cioè, che la popolazione prendesse parte, attraverso la lotta, alla difesa delle scelte urbanistiche dell'Amministrazione.

Il piano dei servizi appare oggi un'occasione mancata, ma anche un'operazione "giacobina", cioè un progetto che non teneva conto di una storia urbanistica cittadina che forse avrebbe avuto bisogno di un approccio meno schematico. Occorreva trovare il modo di costruire una maggior partecipazione popolare al progetto, come oggi si usa dire un progetto di "urbanistica partecipata". Il piano dei servizi fu visto da molti come un'imposizione e non come una risorsa.

Un successo il "piano" però lo ha conseguito. Alcuni dei luoghi che aveva individuato per i servizi pubblici di quartiere sarebbero stati riconfermati, seppur ridotti e rivisti, anche dalle successive amministrazioni di centrosinistra. Quel lungo dibattito che aveva contrapposto i partiti e avviato un grande dibattito nella città, contribuirà a far crescere quella "coscienza civile" che ancora mancava in tema di tutela del territorio. Purtroppo le nuove leggi in materia di esproprio e di pianificazione non avrebbero reso facile recuperare quei temi negli anni ottanta e novanta. Ancora oggi, a distanza di quasi trenta anni, la città sente la mancanza di molti di quei "servizi pubblici di quartiere". Molte di quei progetti rimangono nel "libro dei sogni" mentre lo sviluppo urbanistico della città sembra essere andato in direzioni opposte.