

portus plus

The town goes back to the sea: reconfiguration of the seaport of San Benedetto del Tronto and restoration of the town-water relationship

Laura Murri, Silvia Tossici

Università degli Studi di Ferrara, Facoltà di Architettura
(graduation thesis with Prof. Gianluca Frediani and Prof. Raffaele Mazzanti as supervisors, a.a. 2009-2010)
lr.murri@gmail.com, silvia.tossici@gmail.com

Starting from municipal and regional programs (*Piano dei Porti delle Marche*), this work reflects on the port area of San Benedetto del Tronto seen as an opportunity for the revitalization of the town and for the re-establishment of the urban centre-water relationship, which was interrupted during the second half of the twentieth century because of the development of the port activities. Another point to be considered is the possibility of reducing the recent tendency to decentralize leisure and entertainment activities to the South of San Benedetto del Tronto, that is to say the area of Porto d'Ascoli, where there is the main concentration of holiday homes and hotels. Therefore the permanent inhabitants are damaged because of this removal of leisure facilities and services. By adopting a multi-scale approach, the evolution of the urban structure and the interface between the town and the seaport will be analyzed so as to provide intervention strategies in the port area.

Keywords

Port; San Benedetto del Tronto; Adriatic Sea; town-water relationship; reconfiguration

La città torna al mare: riconfigurazione dell'area portuale di San Benedetto del Tronto e recupero del rapporto città-acqua

Introduzione

San Benedetto del Tronto, nelle Marche (Figura 1), pur nella sua dimensione limitata, è una città ricca di complessità di suggestioni interessanti e luogo di incontro di flussi non solo turistici.

È il centro più conosciuto del sistema turistico della Riviera delle Palme ed uno dei principali porti pescherecci dell'Adriatico. Il mare è, quindi, l'elemento identitario più forte.

In realtà, però, il vero centro urbano (nucleo storico e corso principale), chiuso dal porto, il mare non lo vede più. Il rapporto diretto città-acqua è ormai solo un ricordo.

L'affaccio si è spostato a sud del centro e il mare, pur rimanendo elemento fondamentale dell'immagine turistica della città, è stato tagliato fuori da quella urbana, perdendo il rapporto diretto con il cuore vitale della città.

Figura 1. Localizzazione di San Benedetto nel territorio regionale



Ricognizione degli strumenti di pianificazione regionale e comunale

Il piano dei Porti delle Marche viene adottato dalla Giunta Regionale delle Marche con deliberazione n. 1907 del 22/12/2008.

Per la città di San Benedetto del Tronto il piano accoglie e aggiorna le previsioni del Piano Regolatore Portuale del 1968. L'obiettivo è la valorizzazione delle funzioni portuali esistenti e l'inserimento di nuove attività. Il porto, infatti, è nodo strategico capace di

enfaticamente le vocazioni della città e creare nuove opportunità produttive; in particolare nei settori:

- a. turistico-commerciale, con la configurazione dell'area tra il torrente Albula e la darsena turistica come prolungamento ideale della zona pedonale e commerciale della città con l'introduzione di funzioni per il turismo e il tempo libero.
- b. diportistico, con la valorizzazione del ruolo della darsena turistica
- c. peschereccio, con la riconfigurazione e concentrazione delle attività tecniche in prossimità del secondo braccio del porto.

Il piano prevede inoltre l'ampliamento dello scalo marittimo con la realizzazione di un terzo braccio a nord destinato al trasporto merci con piccole imbarcazioni e a iniziative turistiche verso la Croazia (Figura 2).

Figura 2. Vista aerea del porto di San Benedetto del Tronto e individuazione del sistema del corso, del torrente Albula, della ferrovia e del Lungomare carrabile. Previsioni di trasformazione e zonizzazione del porto e dell'ambito urbano adiacente (Fonte: Adattato dal Piano dei Porti delle Marche)



Le previsioni comunali per l'ambito portuale (piano regolatore portuale PRP68, piano struttura e schema direttore del PRG) fanno riferimento a due orizzonti temporali: uno di medio periodo con la riqualificazione e razionalizzazione degli spazi portuali da riconnettere alla città, e uno di lungo periodo con la realizzazione del terzo braccio.

Per il primo, l'obiettivo principale è l'estensione del percorso pedonale centrale fino al mare ripensando l'interfaccia città-porto. Il Comune ha già elaborato alcune strategie di intervento e proposte progettuali, affidando a Nomisma lo studio di fattibilità delle stesse attraverso la costituzione di una Stu (società di trasformazione urbana). Questa soluzione garantirebbe il controllo pubblico del processo lasciando comunque spazio alla partecipazione economica di soggetti privati.

Evoluzione storica del rapporto città-acqua

Il nucleo antico della città è di origine medievale.

A partire dal 1600 la popolazione comincia ad insediarsi all'esterno delle mura ma l'urbanizzazione della marina è piuttosto lenta e disorganica. Solo nel 1700 inizia a delinearsi un vero e proprio tessuto urbano grazie alla bonifica degli arenili e al

Pianificatorio dell'ing. Paglialunga. Dalla metà del 1800 buona parte della popolazione risiede nel quartiere Marina.

Nel 1863 viene costruita la stazione ferroviaria; i fasci di binari, paralleli alla costa, separano gli arenili dall'ambito urbanizzato.

Dalla fine dell'800 San Benedetto comincia ad attrezzarsi come città turistica; si avvia l'edificazione di villini *liberty* oltre la ferrovia e si costruiscono i primi tratti dei due bracci portuali (1908-1912).

Gli anni '30 sono quelli di maggior sforzo pianificatorio: viene sistemato il lungomare su progetto dell'ing. Onorati, la città turistica si estende oltre l'Albula. Si procede, inoltre, alla rivalorizzazione estetica di Viale Moretti (il corso principale) e alla realizzazione della Rotonda e del viale a mare. Negli stessi anni il porto si configura come una struttura chiusa costituita da due moli articolati in diversi tratti.

Nel secondo dopoguerra si avvia un'opera di ricostruzione e rilancio turistico della città con la creazione di nuove attrezzature come il complesso sportivo-ricreativo alla radice del molo sud e, negli anni '60, l'estensione fino a Porto d'Ascoli del lungomare carrabile e pedonale. Negli anni '90 viene organizzata la darsena turistica e prolungato il molo sud che costituisce oggi un suggestivo percorso ciclopedonale (Figura 3).

Negli ultimi decenni parallelamente alla progressiva saturazione della fascia di territorio tra i due centri di San Benedetto e Porto d'Ascoli, limitata ad ovest dal tracciato dell'A14, si è assistito al decentramento a sud di alcune importanti polarità (stadio, multiplex, attrezzature sportive etc.) seguite dalle attività di *leisure* e intrattenimento di piccola scala (Figura 4).

Figura 3. Evoluzione storica diagrammatica del porto, delle sue attrezzature e del rapporto con il nucleo urbano

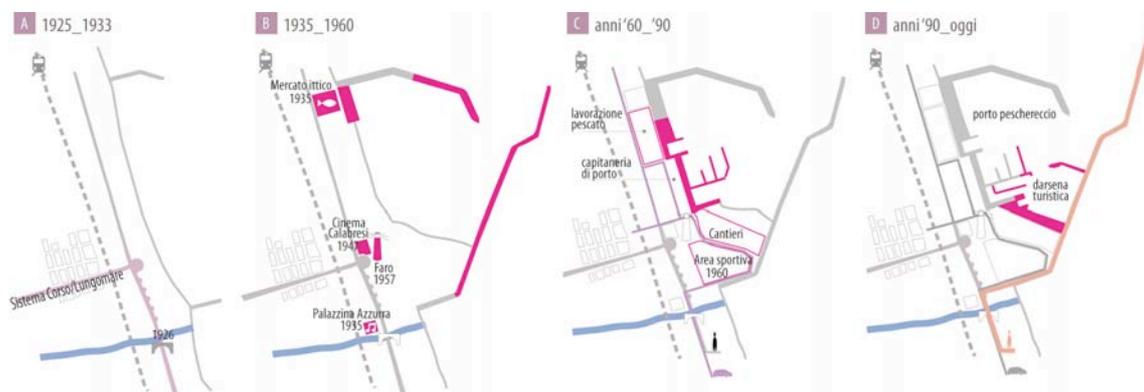
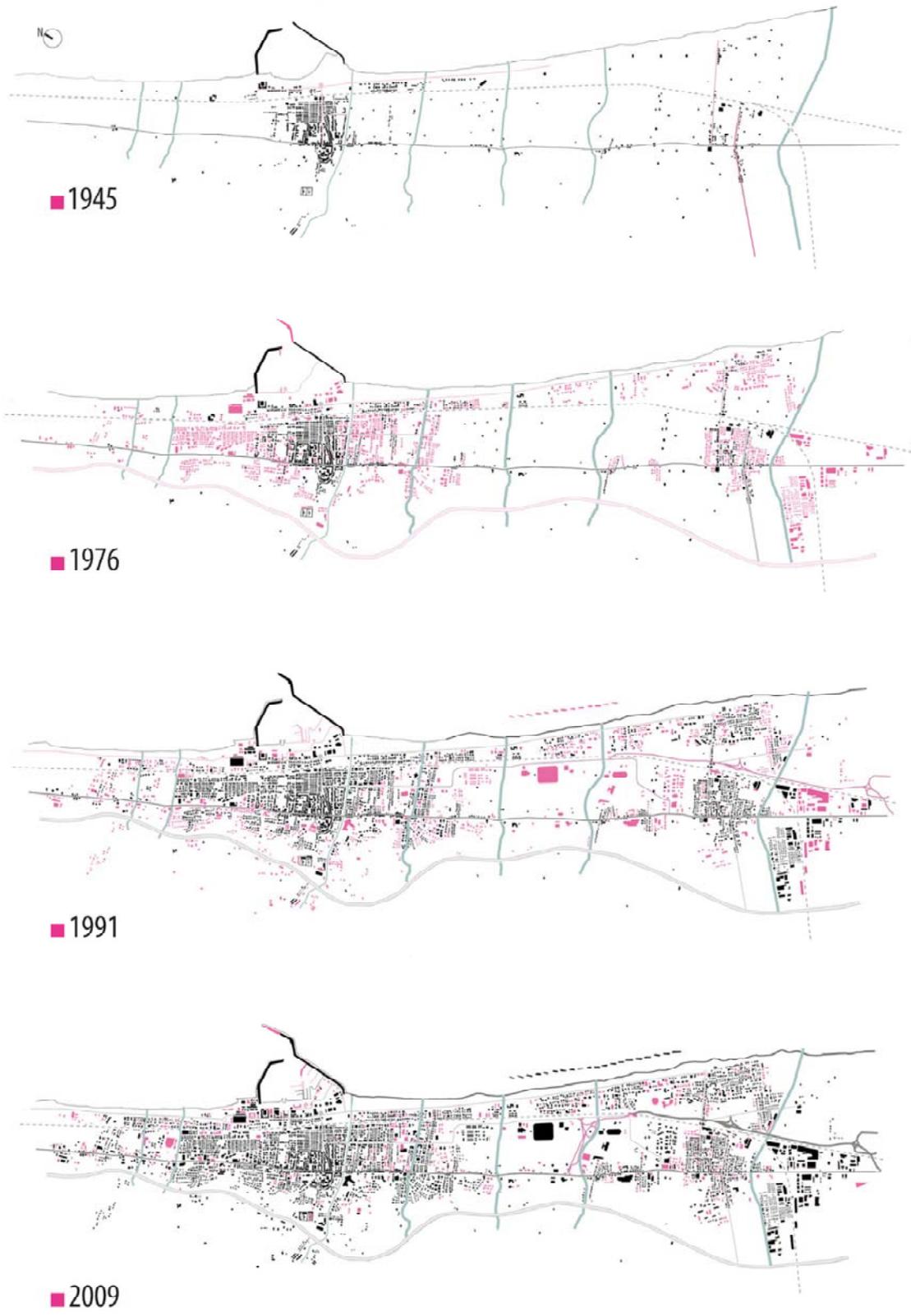


Figura 4. Diagrammi di formazione e sviluppo urbano dei nuclei urbani di San Benedetto e Porto d'Ascoli (a sud) ricavati dalle immagini aeree dell'IGMI (Istituto Geografico Militare Italiano). In essi si la progressiva saturazione di tutto il territorio lungo la fascia costiera (nuova edificazione indicata in rosa)



San Benedetto oggi: un quadro conoscitivo

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 sambenedettese continua ad essere uno dei più importanti a livello nazionale; perciò, un ripensamento dell'ambito portuale dovrebbe individuare spazi specifici per la lavorazione 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 *vivacità 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 anche ad un pubblico giovane e con minore reddito.

Tabella 1. Analisi SWOT intersettoriale (Fonte: Rielaborazione dello studio condotto nell'ambito del Progetto S.B.T.: Salute e Benessere del Territorio, 2009, Comune di San Benedetto del Tronto)

TEMATICHE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	RISCHI	OPPORTUNITA'
Sviluppo del territorio ed economia locale	buoni livelli di vita socio-economica Consumo del suolo concentrato	progressivo invecchiamento della popolazione e fuga dei giovani Aree non antropizzate spesso abbandonate (Riserva Sentina, torrente Albula) Mancanza di interventi programmati per riconnettere il territorio in direzione est-ovest (costa-entroterra)	Sovrabbondante richiesta di servizi assistenziali Immobiliarismo porta i prezzi alle stelle rendendo l'acquisto inaccessibile ai giovani Mancata riqualificazione del settore turistico e conseguente perdita di competitività dell'offerta locale	Riqualificazione del settore terziario e della pesca puntando sulla qualità, differenziazione
Tutela ambientale	Ambiente naturale variegato Presenza di una pista ciclabile di raccordo tra i comuni costieri	Uso diffuso e persistente dell'autovettura Ciclabilità' del centro urbano scarsa e limitata alla direzione nord/sud	La scarsa ciclabilità' 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 piu' idonee al traffico dei cicli
Servizi alla persona	Sistema di servizi già strutturato	Crescente richiesta di servizi per anziani e disabili	Numero dei servizi insufficiente a coprire le richieste	La disponibilità di anziani autosufficienti può essere sfruttata per produrre nuovi servizi per la comunità a costo contenuti.

Modelli di porto turistico

Poiché la darsena turistica, sviluppandosi alla base del braccio sud del porto, è parte integrante del sistema che dal centro porta al mare, è essenziale considerarne lo sviluppo in rapporto alla città e alla riorganizzazione dell'area portuale. Per questa riflessione è

particolarmente interessante la classificazione delle darsene turistiche affrontata nel testo "Turismo nautico e porti turistici: quali prospettive nelle Marche?"¹.

La darsena di San Benedetto del Tronto è un *porto di residenza*², ovvero un luogo in cui i diportisti tengono ormeggiata la propria imbarcazione e da cui si muovono per fare escursioni. Essa, per il momento, può anche essere classificata come *parcheggio di barche*³, ovvero come luogo in cui mancano forti elementi di attrattività per diportisti e turisti e come attività economica incapace di generare forti flussi economici per la città.

Visto lo stretto rapporto con il centro e il contesto economico e geografico in cui si colloca, la darsena di San Benedetto del Tronto può, però, aspirare al modello di *piazza sul mare*⁴. Questa definizione indica un luogo di incontro con grande vitalità sociale e forte collegamento con il territorio, una sorta di duplicato della piazza cittadina in prossimità dell'acqua, e un'attività economica in grado di generare ricchezza ed essere attrattiva per turisti, diportisti e cittadini. Questo modello di darsena turistica può essere interessante anche per investimenti privati qualora la redditività generata dalle attività di terra connesse (ristorazione, accoglienza, sport, tempo libero) sia significativa.

Tabella 2. Schematizzazione dei modelli di porto turistico secondo la classificazione di Forlani F. e Pencarelli T.

MODELLO	CLIENTELA	REDDITIVITÀ	INVESTITORI
PARCHEGGIO DI BARCHE	DIPORTISTI STANZIALI	BASSA O NULLA	PUBBLICO (sistemi territoriali)
PIAZZA SUL MARE	DIPORTISTI TURISTI RESIDENTI	BASSA (specchio d'acqua) BUONA (attività a terra)	PUBBLICO e PRIVATI
VILLAGGIO DELLA NAUTICA	DIPORTISTI livello medio-alto	BUONA	PRIVATI

L'affaccio sul mare: ieri, oggi, domani

Il porto oggi è un forte elemento identitario e un rilevante motore economico, ma il suo sviluppo, in passato, ha comportato una perdita non trascurabile; quella del rapporto diretto città-acqua.

Fino agli anni '30 del 1900, infatti, il corso centrale della città (Corso Moretti) terminava con una rotonda affacciata direttamente sulla spiaggia, dalla quale partiva un asse trasversale scandito da suggestive terrazze semicircolari rivolte verso il mare (Figure 5,6).

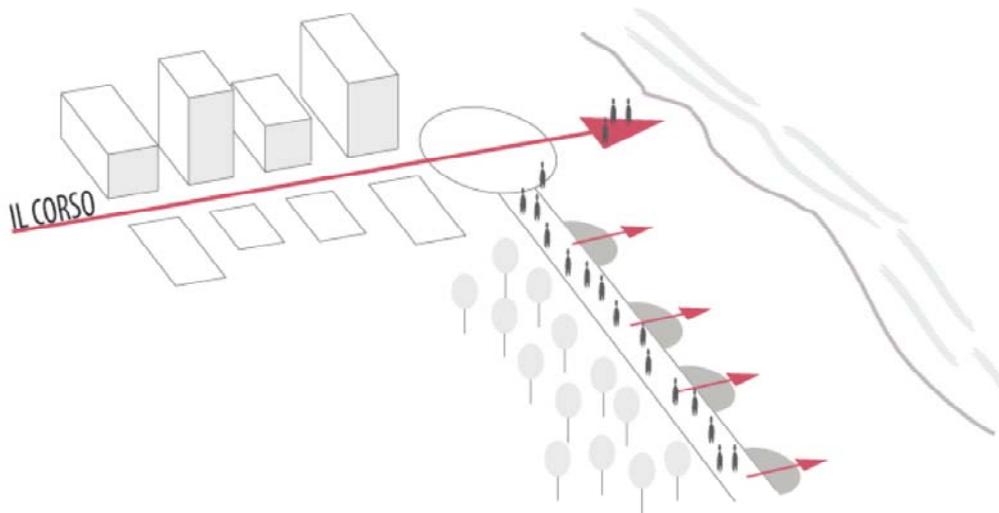
¹ Forlani, F. , Pencarelli, T. (a cura di) Turismo nautico e porti turistici: quali prospettive nelle Marche?. Quattroventi, Urbino 2007.

^{2,3,4} Ibidem.

Figura 5. Vista del Lungomare negli anni '30 (Fonte: *San Benedetto del Tronto. Storia, arte, folklore*, (a cura di) Nepi G., Ascoli Piceno, 1989)



Figura 6. Schematizzazione della situazione precedente la nascita del porto

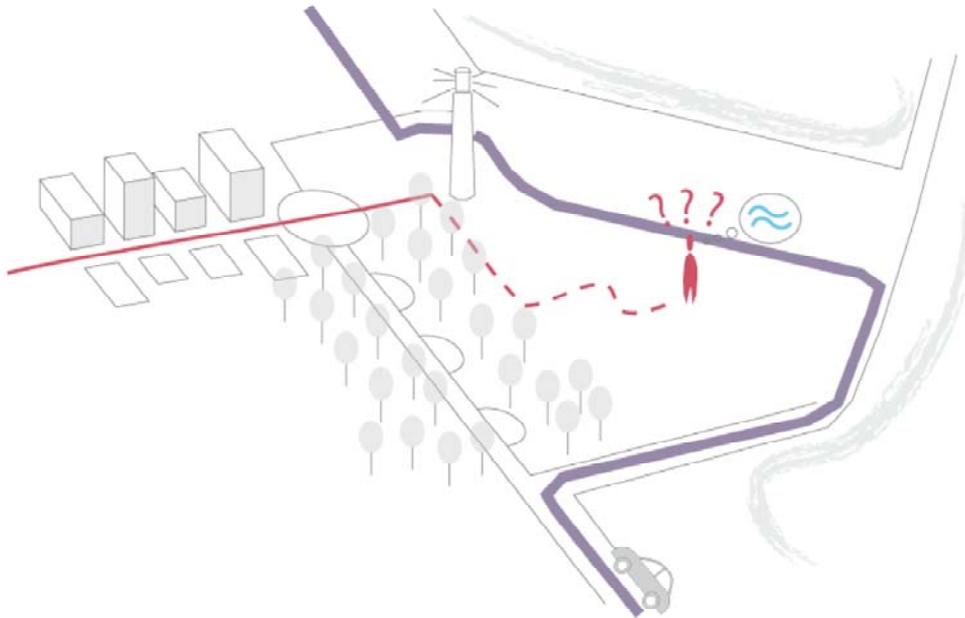


L'impianto descritto è rimasto pressoché intatto all'interno di un ambiente completamente modificato. A partire dagli anni '40, infatti, lo sviluppo del braccio sud del porto comporta l'avanzamento della linea di costa e la collocazione, di fronte al vecchio Lungomare, della pineta, delle aree sportive e degli spazi tecnici portuali (cantieri, aree di rimessaggio, ecc.). A evidenziare ulteriormente questa frattura interviene, in tempi recenti, lo sviluppo della viabilità carrabile del Lungomare moderno che va a costituire una barriera lineare continua tra centro e porto (Figure 7,8).

Figura 7. Il Lungomare oggi (Fonte: Foto personale Laura Murri)



Figura 8. Schematizzazione della situazione attuale



Gli attuali sforzi pianificatori dell'amministrazione si sono concentrati proprio sul recupero del rapporto città-acqua. L'agenda comunale prevede, infatti, lungo l'asse corso-rotonda la realizzazione di una *stecca* di servizi fino al mare che con un percorso in quota scavalchi il Lungomare carrabile (Figura 9). Si tratta, però, una soluzione un po' debole per poter parlare di un' effettiva ricucitura del rapporto centro-acqua. Per ottenere questo risultato sarebbe, invece, necessario un ripensamento più generale di tutta l'area compresa tra la darsena turistica e il corso dell'Albula.

Figura 9. La stecca di servizi del progetto comunale (Fonte: B.U.M., marzo 2010)



Una proposta alternativa: due strategie di intervento

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 la città e il mare.

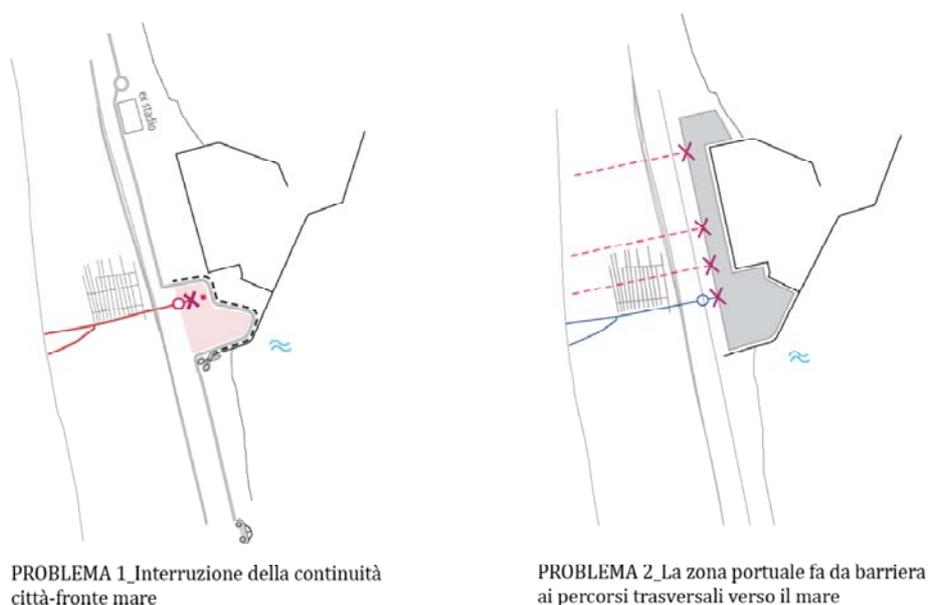
Il recupero dell'affaccio sul mare e la creazione di uno spazio urbano attrattivo, in grado di frenare lo scivolamento di attività, persone e interessi verso Porto d'Ascoli non può prescindere dalla riflessione su alcuni problemi.

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 (Figura 10).

Figura 10. Schematizzazione delle problematiche individuate



Il problema dell'interruzione della continuità città-fronte mare

La viabilità

Il primo ostacolo consiste nella necessità di superare la frattura creata tra centro e porto dal sistema del Lungomare carrabile, trovando una soluzione in grado di smaltire il traffico che si concentra su questa arteria. Un'azione in questo senso porterebbe a un miglioramento della vivibilità e a un aumento di competitività in vista dell'espansione del porto.

Le infrastrutture principali (Lungomare carrabile, SS16 e autostrada A14) si muovono tutte parallele alla costa in direzione nord-sud e raccolgono il traffico veicolare sia dei residenti di San Benedetto del Tronto, che di attraversamento verso gli altri Comuni della costa. Durante i mesi estivi, la situazione è aggravata dai turisti che si muovono per raggiungere la zona della vita notturna e dell'intrattenimento a sud (Porto d'Ascoli). A completare il quadro di congestione si inserisce anche il trasporto di merci, spesso su tir, che si origina nella zona industriale di Acquachiaro. Non è, quindi, pensabile riversare il flusso di auto dal Lungomare, sulle altre arterie esistenti, perché questo andrebbe ad aggravare ulteriormente la situazione di congestione e a paralizzare completamente la città nei mesi estivi.

Per risolvere questo problema è necessario guardare la situazione della viabilità nel suo complesso, a livello comunale e territoriale, e porsi in un orizzonte temporale di lungo termine.

Una bretella della SS16 per *bypassare* il centro urbano

Tra proposte avanzate negli ultimi anni per risolvere il problema del traffico sambenedettese, si scopre una soluzione in parte già avviata e poi lasciata decadere per varie vicende politiche, ovvero la costruzione di una "bretella" che, distaccandosi e reinserendosi successivamente nella SS16, permetta di *bypassare* i centri abitati di Grottammare e San Benedetto del Tronto seguendo, a poca distanza, il sedime della A14.

Una proposta simile si ritrova in uno studio di fattibilità commissionato all'ANAS dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su indicazione delle Regioni, per l'adeguamento in sede e in variante della SS16 "Adriatica" nei territori di Marche, Abruzzo, Molise e Puglia (fino a Foggia), avviato nel 2007.

Lo studio suddivide l'infrastruttura in 30 tratte omogenee per tipo e quantità di traffici e, per ognuna, individua la soluzione più efficace in termini di costi e di smaltimento del traffico. Nel tratto che interessa San Benedetto del Tronto, si prevede il completamento del tracciato esistente della così detta "bretella Santa Lucia", strada che attualmente si dirama dalla SS16 per esaurirsi nel territorio rurale sambenedettese, con un secondo tratto che corre quasi in complanarità con quello della A14.

Questa soluzione, associata eventualmente anche a un nuovo casello autostradale, permetterebbe di concentrare i flussi di traffico più pesante all'esterno dei nuclei abitati, di declassare il segmento *bypassato* della SS16 a semplice strada urbana e di alleggerire notevolmente la congestione del Lungomare.

Un nuovo mezzo pubblico ad alta frequenza

Quanto ipotizzato finora non avrebbe piena efficacia se, alla soluzione per la viabilità carrabile, non si associassero sistemi pubblici di raggiungimento e percorrenza delle strade centrali e del Lungomare e, più in generale, il potenziamento di tutti i sistemi di viabilità alternativa.

La viabilità cittadina potrebbe, quindi, funzionare con un'arteria di scorrimento veloce all'esterno del centro urbano (bretella completata) cui vengano associati una serie di

parcheggi scambiatori, sul limite dell'abitato, in corrispondenza di collegamenti trasversali importanti che, serviti da mezzi pubblici, permettano un raggiungimento rapido delle varie aree del centro e della costa.

In particolare, si potrebbero utilizzare due delle quattro corsie del Lungomare non più congestionato, per l'introduzione di un mezzo pubblico ad alta frequenza che colleghi il centro di San Benedetto del Tronto, con Porto d'Ascoli, permettendo così, un minor utilizzo del mezzo privato e una restituzione di centralità all'area portuale che verrebbe direttamente servita. Nell'area compresa tra il torrente Albula e la darsena turistica l'introduzione del mezzo pubblico permetterebbe di deviare il traffico veicolare, eliminando così la frattura da esso causata e ricostruendo la continuità città-fronte mare proprio nel punto in cui il corso, storicamente, si congiungeva con la spiaggia (Figure 11, 12).

Per il porto peschereccio e per i cantieri rimarrebbe comunque la possibilità di essere raggiunti dai mezzi di trasporto delle merci più a nord.

Figura 11. Schematizzazione del possibile funzionamento della nuova viabilità, dopo la realizzazione della "bretella" e del trasporto pubblico sul Lungomare

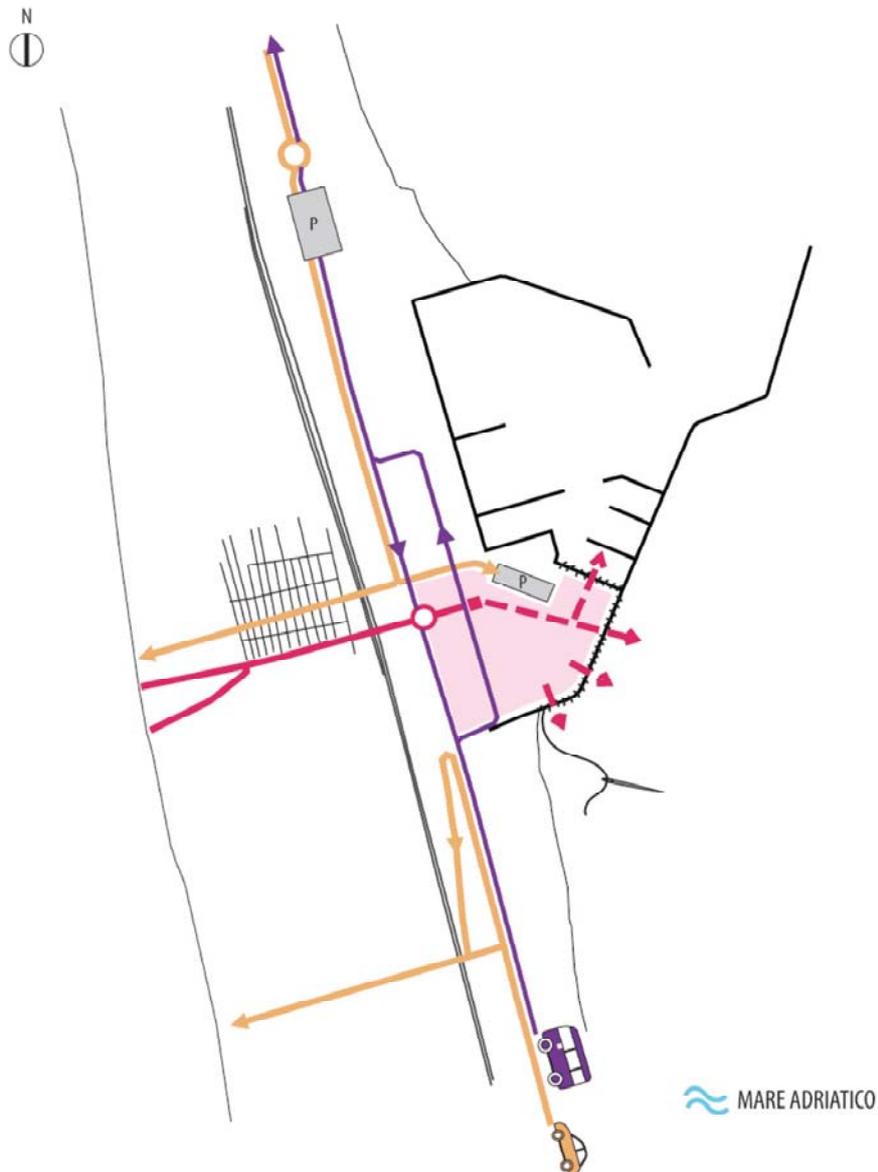
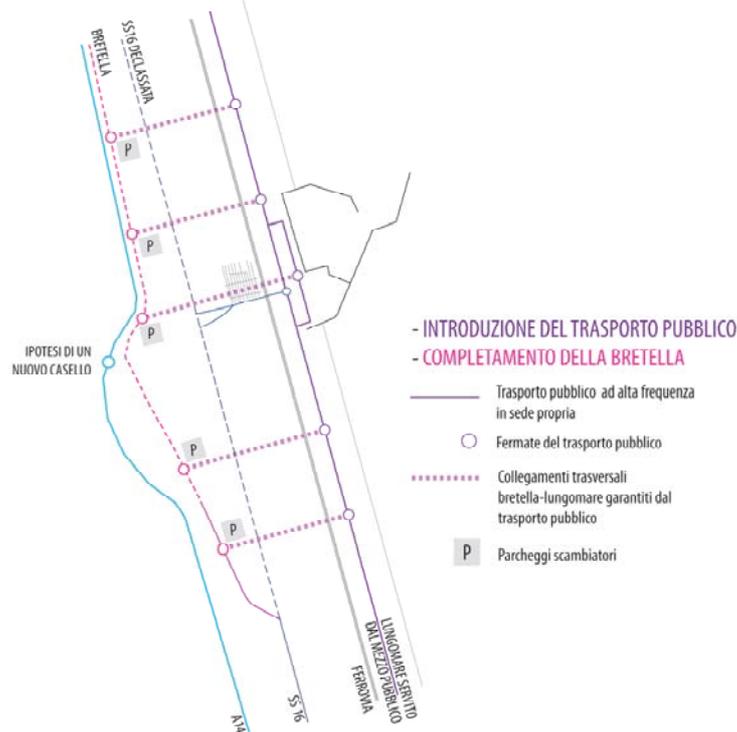


Figura 12. Schematizzazione della possibile ricucitura centro urbano-acqua

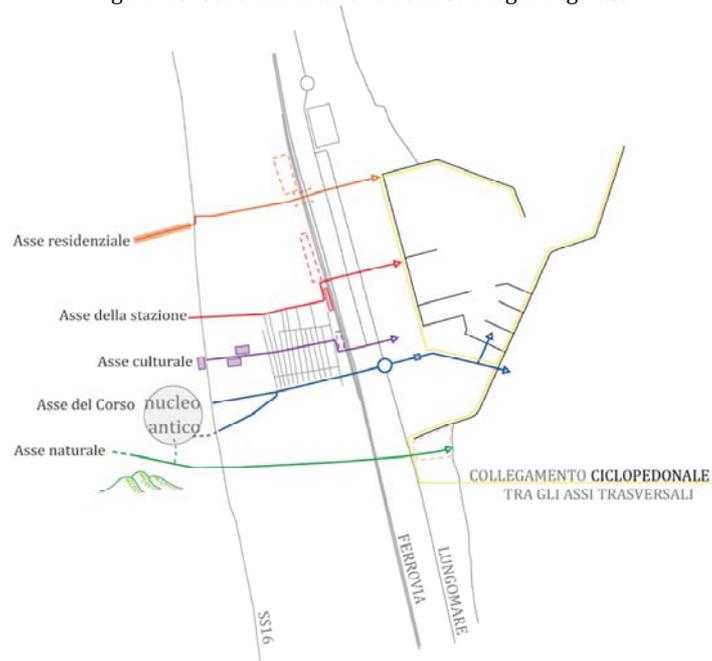


Il problema della permeabilità dell'area portuale: la strategia degli assi trasversali città-acqua

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'individuazione di alcuni assi trasversali città-acqua rilevanti o potenzialmente tali da diversi punti di vista (Figura 13).

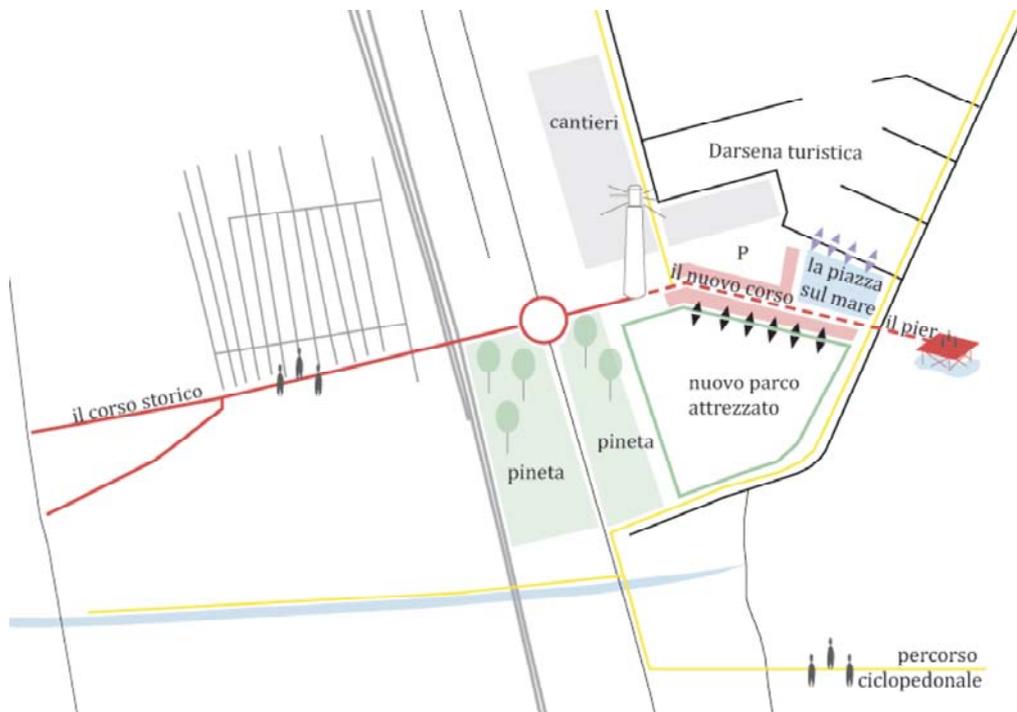
Figura 13 .Schematizzazione della strategia degli assi



Cinque assi sono direttamente individuabili:

- 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 Gioacchino 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 (Figura 14).

Figura 14. Ideogramma della possibile riorganizzazione delle aree relative all'asse del Corso



Gli assi individuati devono vincere le resistenze opposte dalla disorganica sistemazione degli spazi tecnici del porto per permettere la connessione diretta con la banchina. A tale scopo, è necessaria una riconfigurazione funzionale dell'ambito portuale. In particolare si potrebbero concentrare e spostare a nord le attività di lavorazione del pescato; i cantieri e le aree di rimessaggio potrebbero, invece, essere razionalizzati e collocati tra un asse e l'altro. Questo permetterebbe di lasciare spazio alla già citata *piazza sul mare*. Un'ulteriore azione potrebbe essere l'integrazione e il rafforzamento del fronte commerciale discontinuo sul margine ovest dell'ambito portuale. Il recupero delle aree dismesse permetterebbe, inoltre, la creazione di un pettine di percorsi trasversali che incrementi la permeabilità dell'area (Figura 15).

Figura 15. Riorganizzazione delle funzioni portuali con gli assi



Conclusioni

Data la complessità e la rilevanza del programma descritto, è fondamentale che esso sia riconosciuto come priorità sia da parte dell'amministrazione pubblica che da parte dei cittadini, al fine di facilitare il reperimento delle risorse intellettuali ed economiche che ne permettano l'avvio e lo sviluppo. L'ambito portuale, infatti, oltre ad essere un motore economico locale, costituisce potenzialmente anche un catalizzatore di attività e interessi sul territorio regionale e un'azione su di esso comporterebbe un rinnovamento dell'immagine della città, rendendo effettiva l'identificazione di San Benedetto del Tronto con il suo porto.

Nei precedenti paragrafi si è cercato di definire obiettivi e principi della trasformazione che l'amministrazione dovrebbe stabilire come punti fermi prima di un coinvolgimento di soggetti privati, siano essi cittadini o investitori, in vista di un progetto fisico che, pur nella sua flessibilità, rispetti queste intenzioni.

Perché il progetto sia condiviso, inoltre, è necessario che le sue varie fasi siano precedute e accompagnate da iniziative di partecipazione e *marketing* urbano.

La partecipazione, nelle sue varie forme (assemblee presiedute dal sindaco, periodici locali, manifesti e volantini, cantieri evento, etc.), ha come scopo quello di evitare il rigetto di un progetto sentito come imposizione incapace di farsi carico dei reali bisogni e interessi della cittadini e dei *city users*.

Il *marketing* urbano dovrebbe essere diretto all'interno, accompagnando le iniziative di partecipazione, e all'esterno, rivolgendosi agli investitori e ai futuri fruitori non residenti nel Comune. Il *marketing*, allora, non può essere inteso come semplice pubblicità ma va alimentato nel tempo e associato a cambiamenti concreti.

Riferimenti Bibliografici

Capocasa, T. (1996) Ricordi di villeggiatura. Cento anni di bagni sulla Riviera Picena, 1860-1960, Fermo, AndreaLiviEditore

Forlani F., Pencarelli T. (a cura di) (2007) Turismo nautico e porti turistici. Quali prospettive nelle Marche?, Urbino, Quattroventi

Greco, N. (2009) La città e i suoi mari, il waterfront tra sostenibilità e governance, Milano, FrancoAngeli

Nepi, G. (a cura di) (1989) San Benedetto del Tronto. Storia, arte, folclore, Ascoli Piceno, Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno

Oddi, L. (2010) Nascita e declino di una "marina". Il caso di San Benedetto del Tronto dal dopoguerra agli anni'70 <http://sbt-diario.wordpress.com/2009/11/28/9/>

Redazionale (2010) "Studio di fattibilità. Adeguamento della SS16 Adriatica", Le Strade, n.10, pp. 78-83. <http://www.lestradedellinformazione.it/acm-on-line/Home/ServiziInformazione/Approfondimenti/articolo5758.html>

Tozzi, F. (2010) Come sei cambiata. Omaggio a San Benedetto, Offida, centro studi "Guglielmo Allevi"

Documentazione Tecnica

Comune di San Benedetto del Tronto, Settore Assetto del Territorio (1994) Variante Generale PRG

Comune di San Benedetto del Tronto (2002) Piano Idea - Indicazioni di struttura

Comune di San Benedetto del Tronto, Settore Assetto del Territorio (2007) Schema direttore per il piano strutturale, il piano operativo e per il regolamento urbanistico ed edilizio

Comune di San Benedetto del Tronto, Assessorato alle Politiche Ambientali (2010) Progetto S.B.T. : Salute e Benessere del Territorio. Analisi SWOT intersettoriale

Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio del genio Civile di Ancona (2009) Porto rifugio di San Benedetto del Tronto. Aggiornamento del Piano Regolatore ed ampliamento del Porto del 1968

Regione Marche, Provincia di Ascoli Piceno, Comune di San Benedetto del Tronto, Capitaneria di Porto (2009) Piano Regionale dei Porti

<http://www.igmi.org>

<http://www.stradeanas.it>