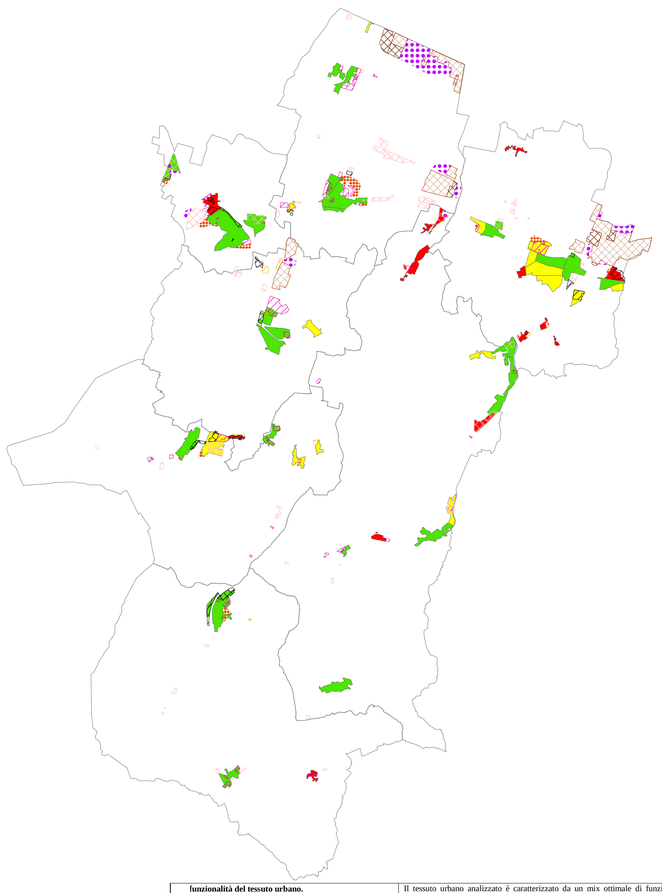
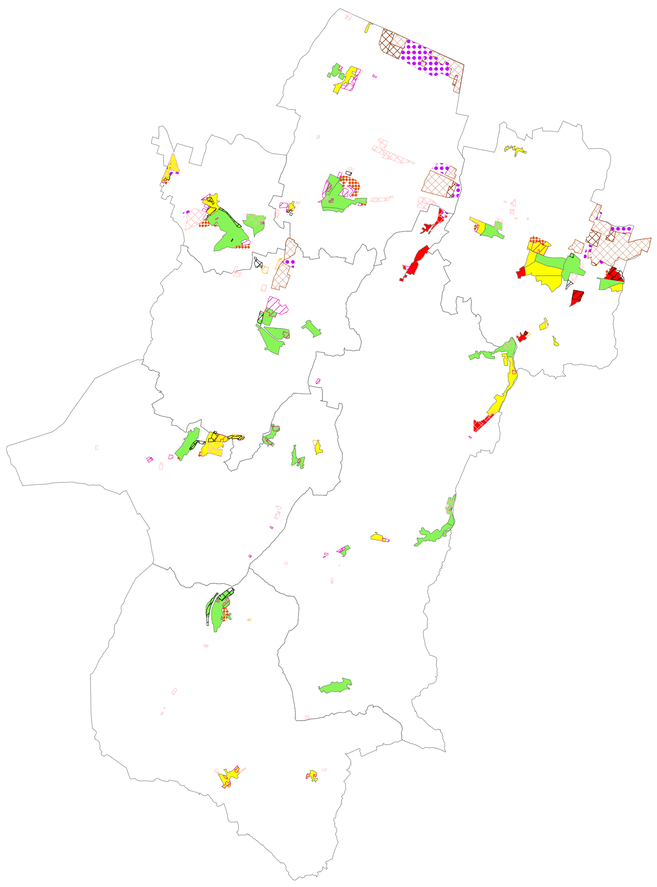
ACCESSIBILITA' E PRATICA DELL'ESERCIZIO FISICO

Polifunzionalità del tessuto urbano



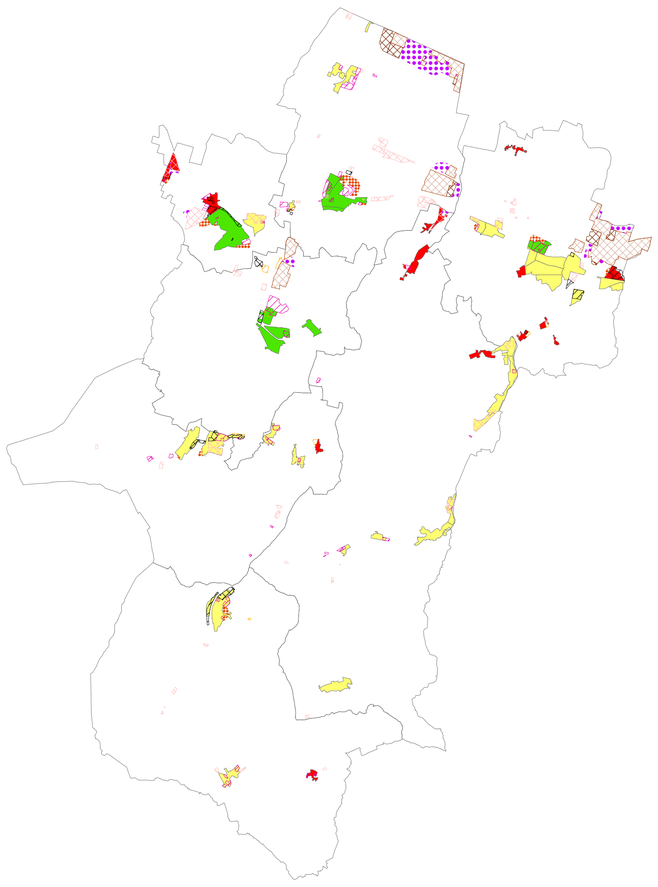
funzionalità del tessuto urbano.	Il tessuto urbano analizzato è caratterizzato da un mix ottimale di funzioni legato alla presenza, nel raggio di accessibilità ottimale dei servizi essenziali, di altri spazi di relazione, nonchè attività terziarie e altre compatibili, quali almeno un' area verde, un negozio di vicinato di tipo alimentare, uno sportello postale e bancario, una farmacia, un'edicola, un circolo/bar ed un servizio socio- assistenziale ed educativo. Per i centri minori devono risultare connessi almeno un negozio di vicinato di tipo alimentare, un circolo/bar, una buchetta per le lettere ed una rivendita di giornali.	
	Il tessuto analizzato, pur presentando una prevalenza di uso residenziale, ricade all'interno del raggio di accessibilità ottimale di almeno un servizio essenziale o di un negozio di vicinato di tipo alimentare o di un giardino pubblico.	
	Il tessuto urbano analizzato è mofunzionale riusultando esterno a raggio di accessibilità di servizi e di attività terziarie.	

Disponibilità di aree verdi e di spazi attrezzati, con particolare riferimento al soddisfacimento delle esigenze di bimbi ed anziani



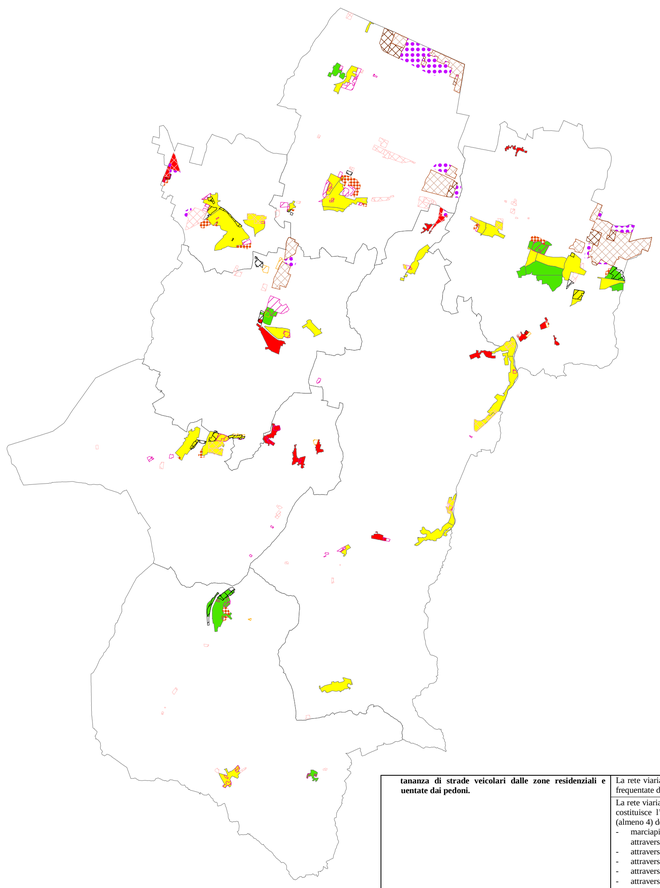
onibilità di aree verdi e di spazi attrezzati, con icolare riferimento al soddisfacimento delle esigenze di bi e anziani.	Il tessuto analizzato ricade nel raggio di accessibilità ottimale almeno di uno spazio verde con presenza d'acqua attrezzato per il gioco dei bimbi delle diverse fasce d'età, dotato di panchine ed dispositivi per la sosta di adulti e anziani, cestini in prossimità dei giochi, raggiungibile ed accessibile in ogni parte senza incontrare barriere architettoniche.	
	Il tessuto analizzato ricade nel raggio di accessibilità ottimale almeno uno spazio verde anche privo di attrezzature per il gioco dei bimbi ma dotato di panchine e cestini, può rilevarsi la presenza di barriere architettoniche che ne precludono l'accessibilità ad alcune parti.	
	Il tessuto è esterno al raggio di azioni ottimale di qualsiasi area verde.	

Presenza di una rete continua (senza interruzioni) di percorsi pedonali e ciclabili che
penetrando nei quartieri intersecano aree verdi, piazze ed altri spazi di relazione.
Scuole, sedi di lavoro, negozi di vicinato, giardini e parchi pubblici, servizi pubblici essenziali
facilmente raggiungibili a piedi o in bicicletta, attraverso itinerari piacevoli e sicuri,
per cui camminare o pedalare diventa una scelta anche comoda e comunque preferita



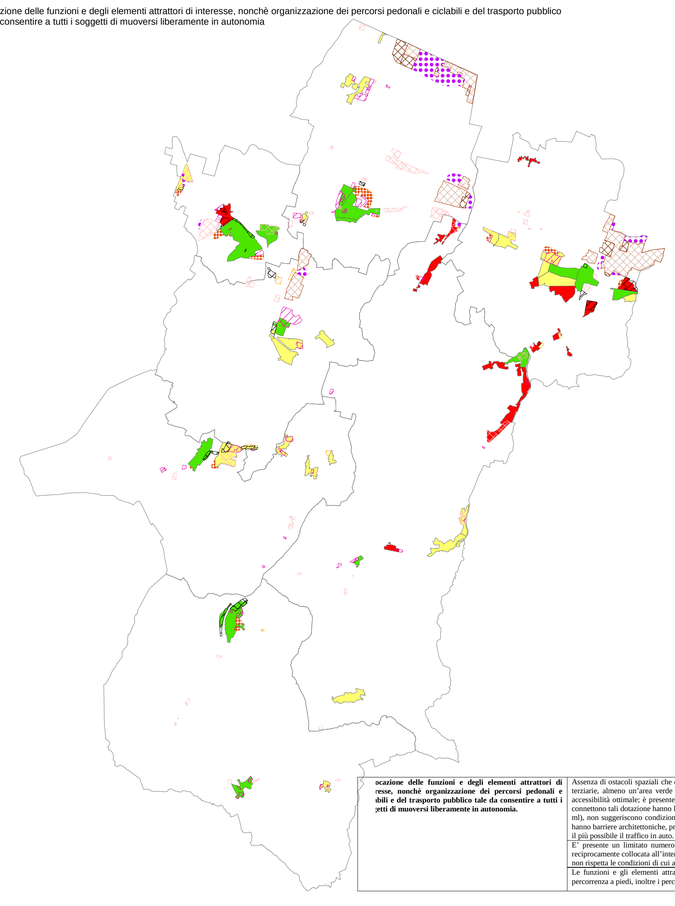
enza di una rete continua (senza interruzioni) di orsi pedonali e ciclabili che penetrando nei quartieri secano aree verdi, piazze ed altri spazi di relazione. le, sedi di lavoro, negozi di vicinato, giardini e parchi blici, servizi pubblici essenziali facilmente raggiungibili di o in bicicletta, attraverso itinerari piacevoli e sicuri, cui camminare o pedale diventa una scelta anche oda e, comunque, preferita.	Presenza di una rete continua (senza interruzioni) di idonei percorsi pedonali e ciclabili che intersecano aree verdi e servizi essenziali ed altri spazi di relazione.	
	Presenza di una rete discontinua di idonei percorsi pedonali e ciclabili che intersecano aree verdi e servizi essenziali ed altri spazi di relazione.	
	Assenza di idonei percorsi pedonali e ciclabili di connessione tra aree verdi e servizi essenziali ed altri spazi di relazione.	

Lontananza di strade veicolari dalle zone residenziali e frequentate dai pedoni



tananza di strade veicolari dalle zone residenziali e uentate dai pedoni.	La rete viaria veicolare di attraversamento è periferica rispetto agli insediamenti, lontana dalle zone residenziali e frequentate da pedoni e separata dalle strade interessate da traffico di accesso.	
	La rete viaria veicolare di attraversamento è interessata anche da traffico di accesso del tessuto residenziale, di fatto costituisce l'addensamento lineaqre delle attività terziarie e/o degli spazi pubblici. Detta rete presenta alcuni (almeno 4) dei seguenti interventi puntuali volti a migliorare la sicurezza: - marciapiedi su almeno un lato della strada, opportunamente raccordati alla sede stradale in corrispondenza degli attraversamenti; - attraversamenti pedonali posti a distanza compresa tra 50 e 100 ml; - attraversamenti pedonali di lunghezza < a 12 ml o nel caso di lunghezze maggiori dotati di "isola salvagente"; - attraversamenti pedonali ben visibili per collocazione ed illuminazione; - attraversamenti pedonali "protetti" dotati di segnalazione, realizzati in materiale antisdruccio; - presenza di sistemi di controllo della velocità (rallentatori ad effetto acustico-vibratorio o fisici o attraversamenti rialzati) in prossimità degli attraversamenti pedonali;	
	La rete viaria veicolare di attraversamento è interessata anche da traffico di accesso del tessuto residenziale, di fatto costituisce l'addensamento lineare delle attività terziarie e/o degli spazi pubblici ma non risulta dotata o è insufficientemente dotata di accorgimenti per la protezione del pedone (risultano realizzati meno di 4 degli interventi sopra indicati).	

Dislocazione delle funzioni e degli elementi attrattori di interesse, nonchè organizzazione dei percorsi pedonali e ciclabili e del trasporto pubblico
tale da consentire a tutti i soggetti di muoversi liberamente in autonomia



scazione delle funzioni e degli elementi attrattori di resse, nonchè organizzazione dei percorsi pedonali e dili e del trasporto pubblico tale da consentire a tutti i getti di muoversi liberamente in autonomia.	Assenza di ostacoli spaziali che dissuadano dall'affrontare il trasferimento. I principali servizi essenziali, le attività terziarie, almeno un'area verde e il luogo di aggregazione (piazza) risultano all'interno del reciproco raggio di accessibilità ottimale; è presente almeno una fermata del servizio di trasporto pubblico ed i percorsi pedonali che connettono tali dotazione hanno lunghezza idonea ad essere facilmente percorsi da bambini e anziani (intorno ai 400 ml), non suggeriscono condizioni di disagio o pericolo (ostacoli psicologici), sono adeguatamente illuminati, non hanno barriere architettoniche, presentano disponibilità di parcheggi in zone strategiche in modo da drenare e filtrare il più possibile il traffico in auto.	
	E' presente un limitato numero di ostacoli al trasferimento pedonale. La dotazione di servizi essenziali risulta reciprocamente collocata all'interno di un raggio di accessibilità > 400 ml e la connessione pedonale tra le dotazioni non rispetta le condizioni di cui al punto precedente.	
	Le funzioni e gli elementi attrattori sono collocati ad una reciproca distanza tra loro tale da disincentivare la percorrenza a piedi, inoltre i percorsi risultano non accessibili da portatori di handicap ed anziani.	

Legenda

Assetto territoriale

Color

- 104 - Riqualificazione
- 105 - Riqualificazione produttivo
- 57 - Ambiti di nuovo insediamento in corso di attuazione
- 77 - Ambiti di nuovo insediamento non attuati
- 111 - Trasferimento dei diritti edificatori
- 86 - Produttivo sovracomunale
- 176 - Produttivo sovracomunale in corso di attuazione
- 187 - Produttivo sovracomunale non attuato
- 23 - Produttivo comunale
- 162 - Produttivo comunale in corso di attuazione
- 185- Produttivo comunale non attuato
- 191 - produttivo minore

areali di Nuovo insediamento

Color

- 74
- 87 - produttivo sovracomunale di progetto
- 75 - produttivo comunale