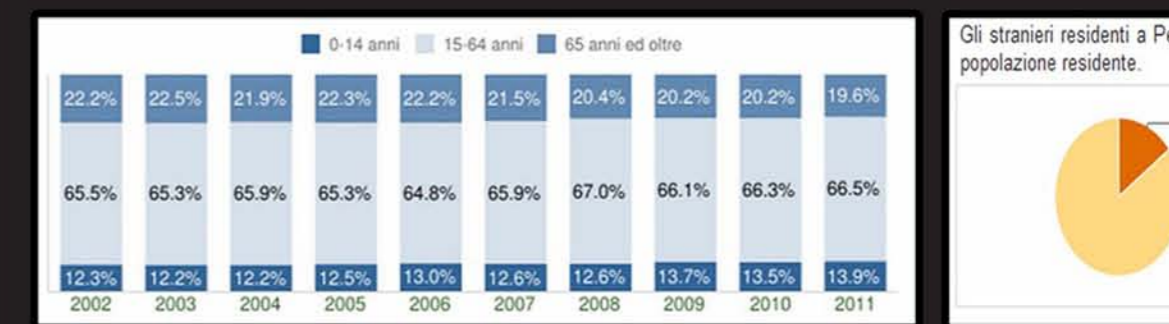


### ANALISI DEMOGRAFICA

QUESTI GRAFICI RAPPRESENTANO I DATI DELLA POPOLAZIONE GENERALE E L'AUMENTO DELLA POPOLAZIONE STRANIERA

Anno	Residenti Stranieri	Residenti Totale	% Stranieri	Minorenni	Famiglie con almeno uno straniero	Famiglie con capofamiglia straniero	Nati in Italia	% Maschi
2005	160	2.154	7,4%	38	38	38	21	51,3%
2006	191	2.242	8,5%	50	50	50	21	52,9%
2007	246	2.409	10,2%	53	100	100	23	50,8%
2008	319	2.539	12,6%	76	121	121	20	51,1%
2009	362	2.643	13,7%	87	132	132	29	47,3%
2010	401	2.716	14,8%					48,9%

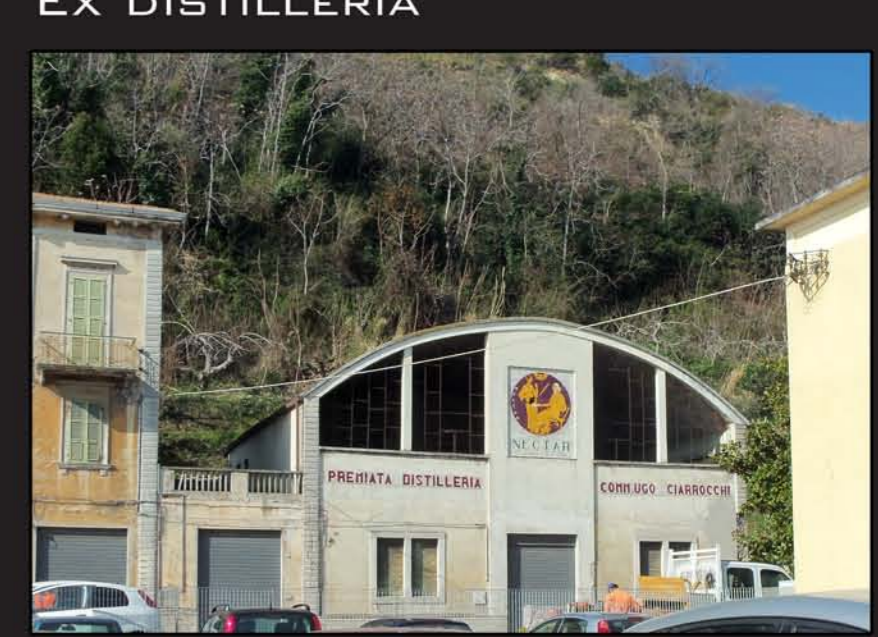
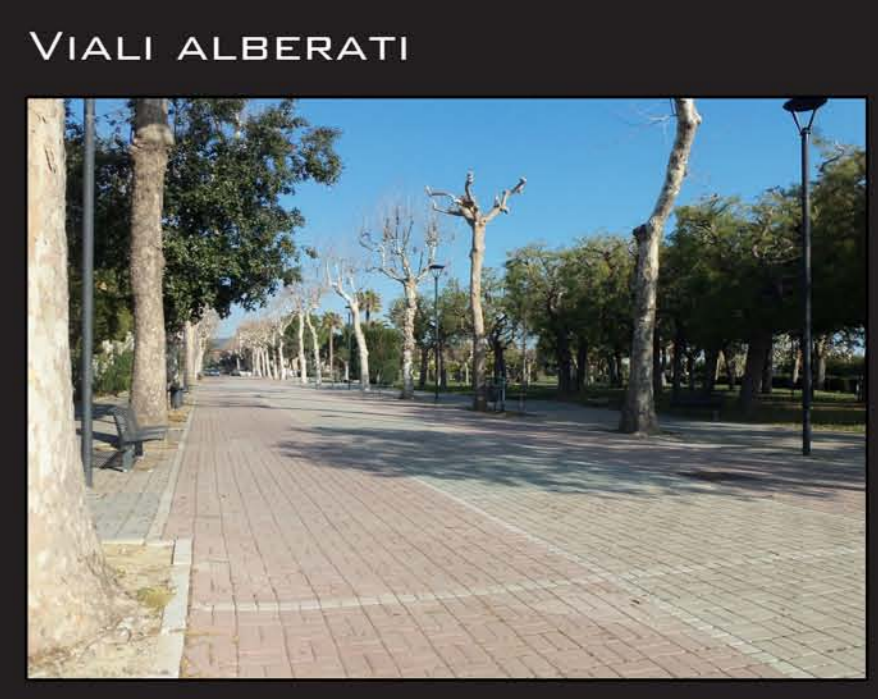
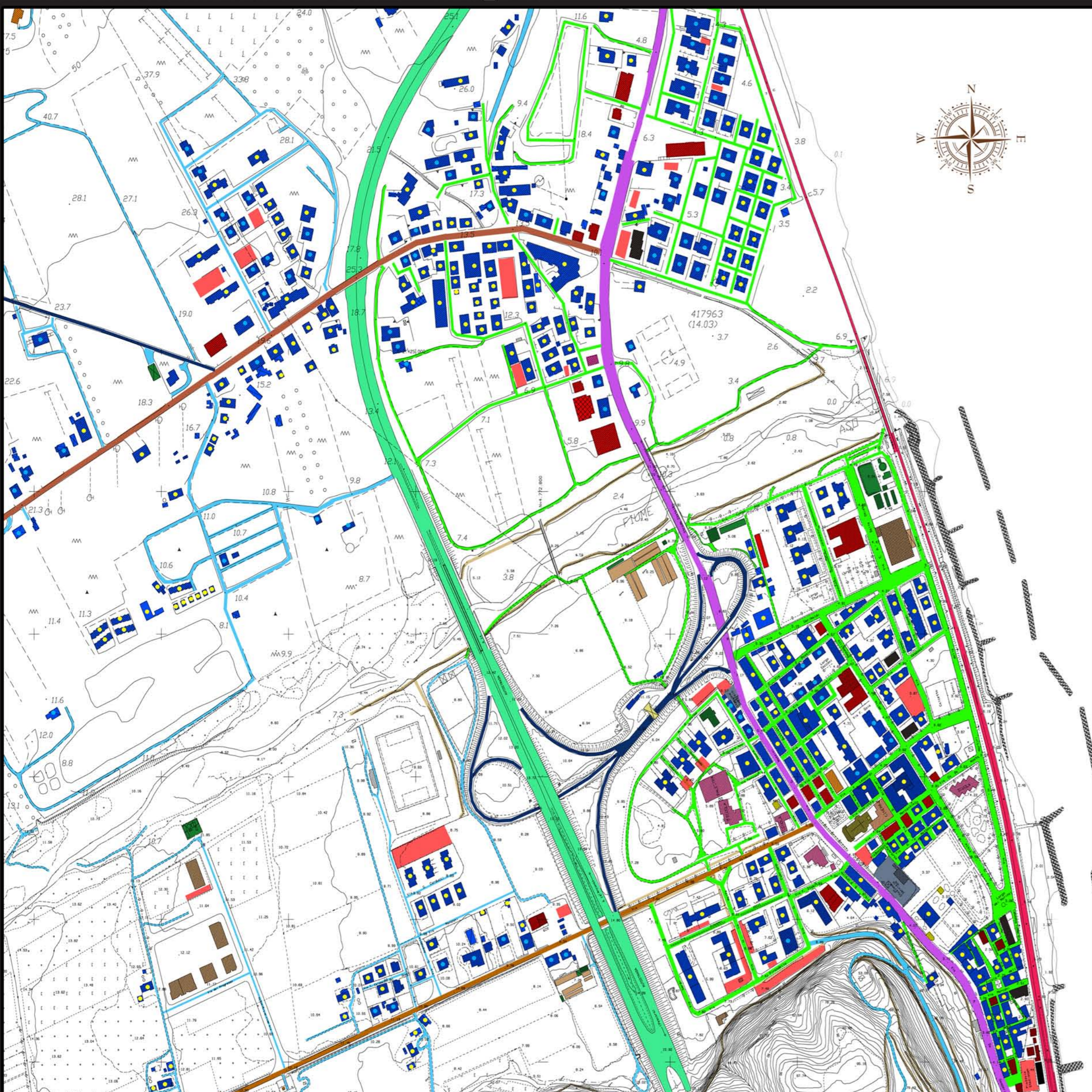
Tra gli stranieri maggiormente presenti nel comune di Pedaso ci sono: albanesi, romeni, macedoni, marocchini, ucraini, cinesi, peruviani, polacchi, bielorussi, moldavi, tedeschi, brasiliani, bulgari, kazaki, iraniani, indiani, pachistani, cechi, russi, dominicani



ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE scala 1:5000



ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO scala 1:5000





PEDASO - TAVOLA TRASFORMABILITA'

TRASFORMABILITA'

- TRASFORMABILITÀ NULLA
- BASSA TRASFORMABILITÀ
- MEDIA TRASFORMABILITÀ
- ALTA TRASFORMABILITÀ



ANALISI SWOT - PUNTI DI FORZA E PUNTI DI DEBOLEZZA \_ scala 1:5000



PUNTI DI FORZA

- SISTEMA AMBIENTALE**
  - SPAZI VERDI ATTEZZATI IN BUONO STATO
  - VERDE RIPARIALE RIGOGLIOSO LUNGO IL FIUME
  - LAGO AZZURRO BEN ATTEZZATO
- SISTEMA INSEDIATIVO**
  - BENI STORICO ARCHITETTONICI IMPORTANTI (CHIESA DI SANTA MARIA E SAN PIETRO APOSTOLO)
  - STRUTTURE TURISTICO/RICETTIVE
- SISTEMA VIABILITA'**
  - FERROVIA
  - STAZIONE FERROVIARIA
  - AUTOSTRADA A / 14
  - CASELLO
  - STRADA ADRIATICA
  - STRADA PROVINCIALE N°085
  - STATALE 433
  - SOTTOPASSAGGI A PEDASO
- SISTEMA PRODUTTIVO**
  - MERCATO ITTICO
  - INDUSTRIE LOCALI
- SISTEMA TURISTICO**
  - RISORSE TURISTICO E ARCHITETTONICHE " LA CHIESOLINA "
  - STRUTTURE ALBERGHIERE

PUNTI DI DEBOLEZZA

- SISTEMA AMBIENTALE**
  - DEPURATORE NELLE VICINANZE DEL CAMPO SPORTIVO
  - DATI BATTERIOLOGICI DEL FIUME ASSO ELEVATI
  - EROSIONE SPIAGGIA
- SISTEMA INSEDIATIVO**
  - PARCHEGGIO PUBBLICO IN STATO DI DEGRADO
  - MANCANZA COMPLESSO SPORTIVO CON PARCHEGGI
- SISTEMA VIABILITA'**
  - MANCANZA DI AREA PEDONALE E CICLABILE SULLA COSTA
  - MANCANZA DI SOTTOPASSAGGI A MARINA DI ALTIDONA
  - INCROCI PERICOLOSI
- SISTEMA PRODUTTIVO**
  - ORGANIZZAZIONE DELLE INDUSTRIE FRAMMENTATA SU TUTTO IL TERRITORIO
  - MANCANZA DI UN AREA INDUSTRIALE BEN DEFINITA
- SISTEMA TURISTICO**
  - SPIAGGIA POCO ATTEZZATA E STRUTTURE DI INTRATTENIMENTO ASSENTI
  - MANCANZA PUNTO INFORMAZIONI SIA PER IL TURISMO CHE PER LA COMUNITÀ LOCALE

OBIETTIVI

SISTEMA AMBIENTALE

- FILARI ALBERATI LUNGO LA FERROVIA IN MODO TALE DA MITIGARE L'IMPATTO ACUSTICO E AMBIENTALE
- RIPASCIMENTO SPIAGGIA

SISTEMA INSEDIATIVO

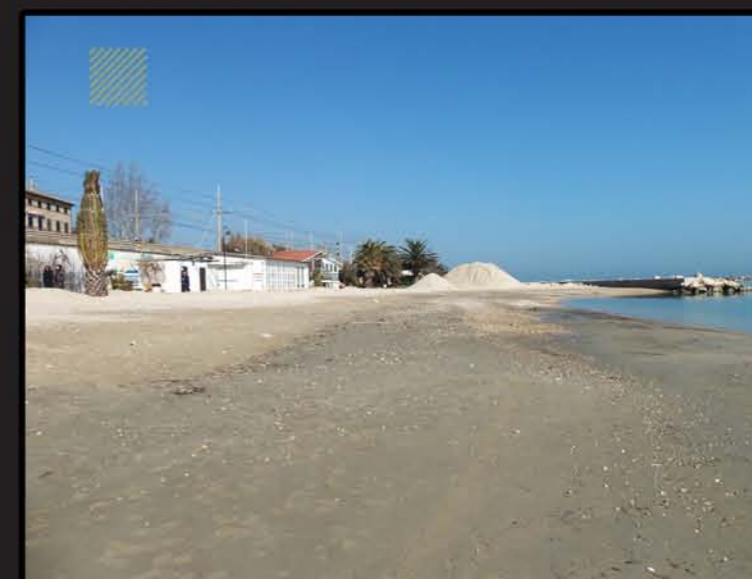
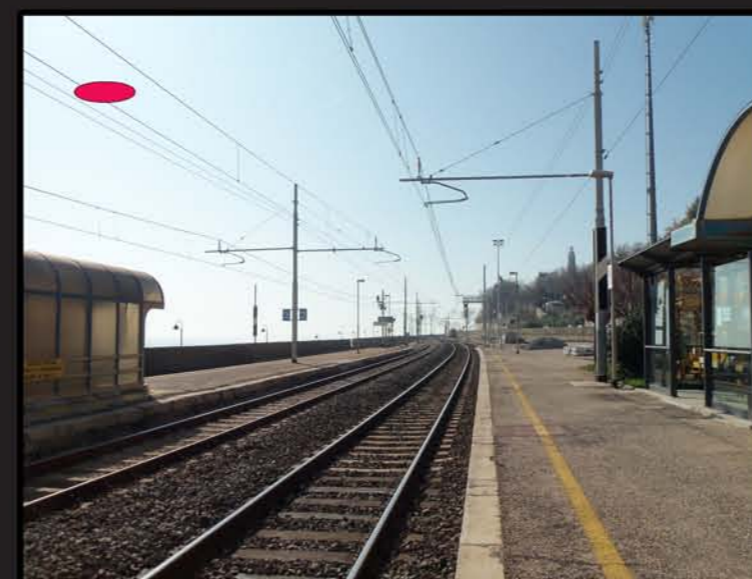
- RIQUALIFICAZIONE PARCHEGGIO PUBBLICO IN PESSIMO STATO, SITUATO LUNGO LA COSTA E NEI PRESSI DI AREE SPORTIVE ATTEZZATE
- RIQUALIFICAZIONE MANUFATTO DISMESSO NEL CENTRO STORICO DI PEDASO, ATTRAVERSO LA TRASFORMAZIONE IN UN CENTRO INFO. SIA PER IL TURISMO CHE PER LA COMUNITÀ

SISTEMA VIABILITA'

- CREAZIONE DI UNA PISTA CICLABILE LUNGO LE SPONDE DEL FIUME ASSO FINO ALLA COSTA
- CREAZIONE SOTTOPASSAGGI MARINA DI ALTIDONA
- CREAZIONE DI ROTONDE NEI PRESSI DI INCROCI RITENUTI PERICOLOSI PER LA VIABILITÀ

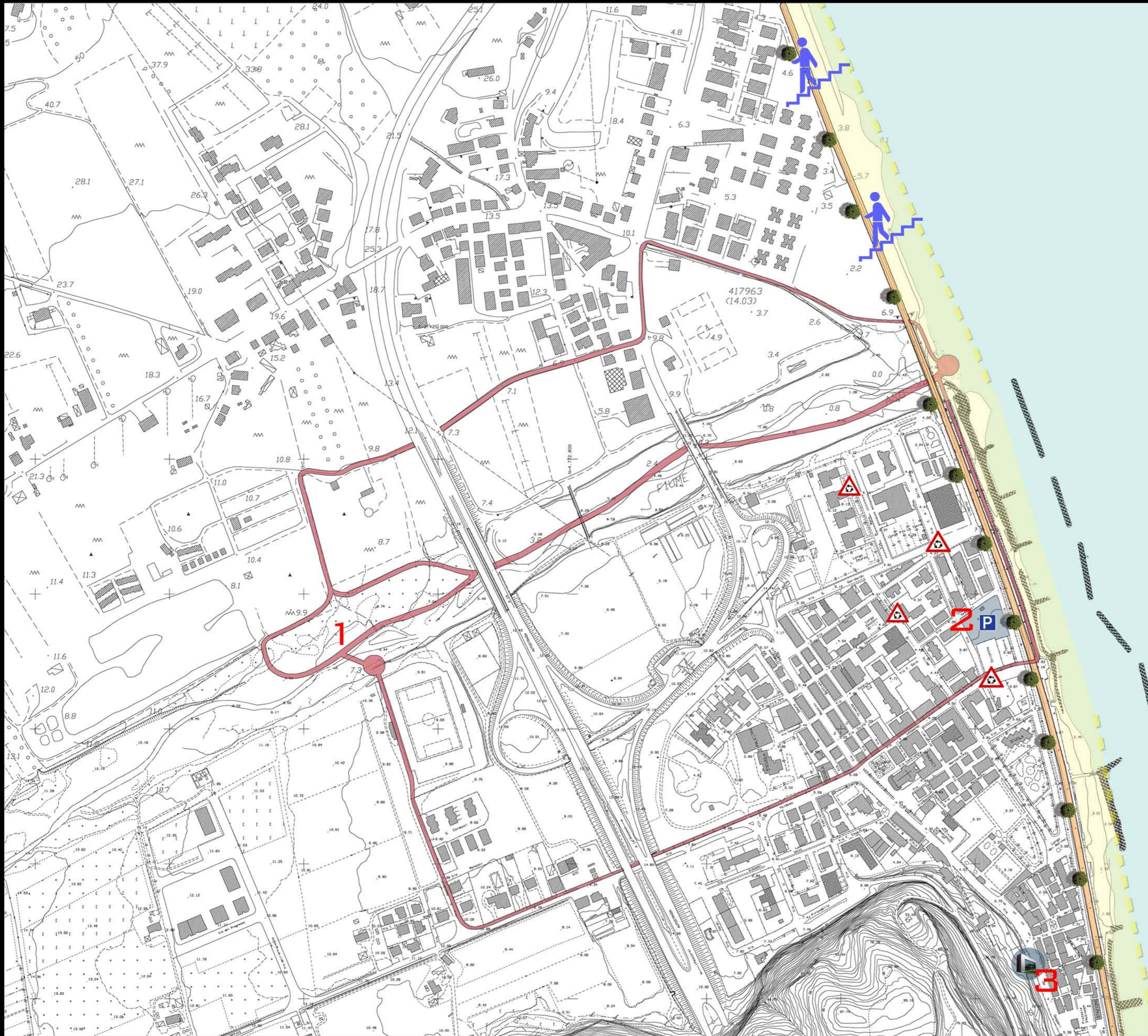
SISTEMA PRODUTTIVO

- TRASFERIMENTO INDUSTRIE DIFFUSE NEL TERRITORIO IN UNA ZONA INDUSTRIALE AD ELEVATA ACCESSIBILITÀ





MASTERPLAN \_ scala 1:5000



### INTERVENTI

- CREAZIONE DI DUE ROTONDE NEI PRESSI DI INCROCI PERICOLOSI
- CREAZIONE DI SOTTOPASSAGGI NEI PRESSI DI MARINA DI ALTIDONA
- RIQUALIFICAZIONE DI UN PARCHEGGIO PUBBLICO IN CATTIVO STATO
- RIQUALIFICAZIONE E TRASFORMAZIONE DI UN EX DISTILLERIA IN UN CENTRO INFORMAZIONI
- RIPASCIMENTO SPIAGGIA
- CREAZIONE LUNGO LE SPONDE DEL FIUME ASD DI UN PERCORSO CICLABILE COLLEGATO CON LA COSTA
- FILARI ALBERATI LUNGO LA FERROVIA IN MODO TALE DA MITIGARE IMPATTI ACUSTICI ED AMBIENTALI

FOTOMONTAGGIO  
SOSTA PISTA CICLABILE

CREAZIONE DI UN PERCORSO CICLABILE CHE SI ESTENDE DALLA COSTA FINO AL LAGO AZZURRO LUNGO LE SPONDE DEL FIUME ASD. INOLTRE È INTEGRATO CON DELLE PIAZZOLE DI SOSTA E FUNGE ANCHE DA COLLEGAMENTO TRA MARINA DI ALTIDONA E PEDASO.



RENDER PARCHEGGIO PUBBLICO

RIQUALIFICAZIONE DI UN PARCHEGGIO PUBBLICO IN PESSIMO STATO, IL QUALE PUÒ ESSERE UTILIZZATO SIA DA COLORO CHE VOGLIONO USUFRUIRE DELLE ATTREZZATURE SPORTIVE LIMITROFE E SIA DAI BAGNANTI DATA LA SUA OTTIMA UBICAZIONE.



FOTOMONTAGGIO CENTRO INFO.

RIQUALIFICAZIONE DI UN MANUFATTO DISMESSO (EX DISTILLERIA) NEL CENTRO STORICO DI PEDASO, ATTRAVERSO LA TRASFORMAZIONE IN UN CENTRO INFORMAZIONI CHE AGISCA DA PUNTO DI RIFERIMENTO SIA PER IL TURISMO CHE PER LA POPOLAZIONE LOCALE.



PERCORSO CICLABILE



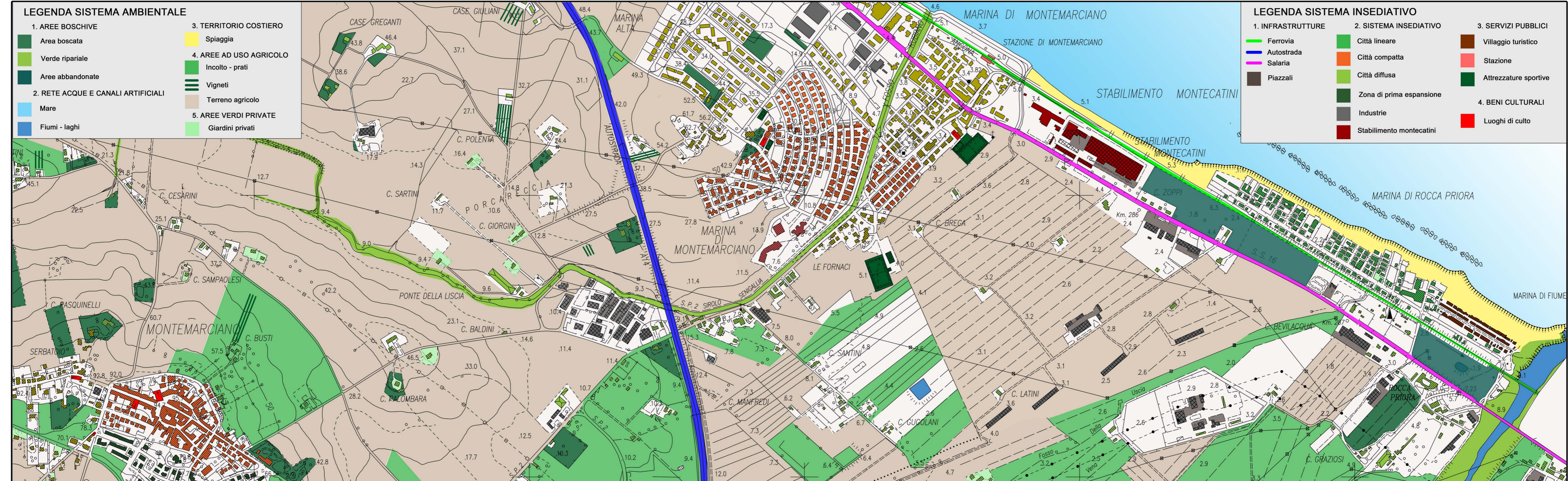
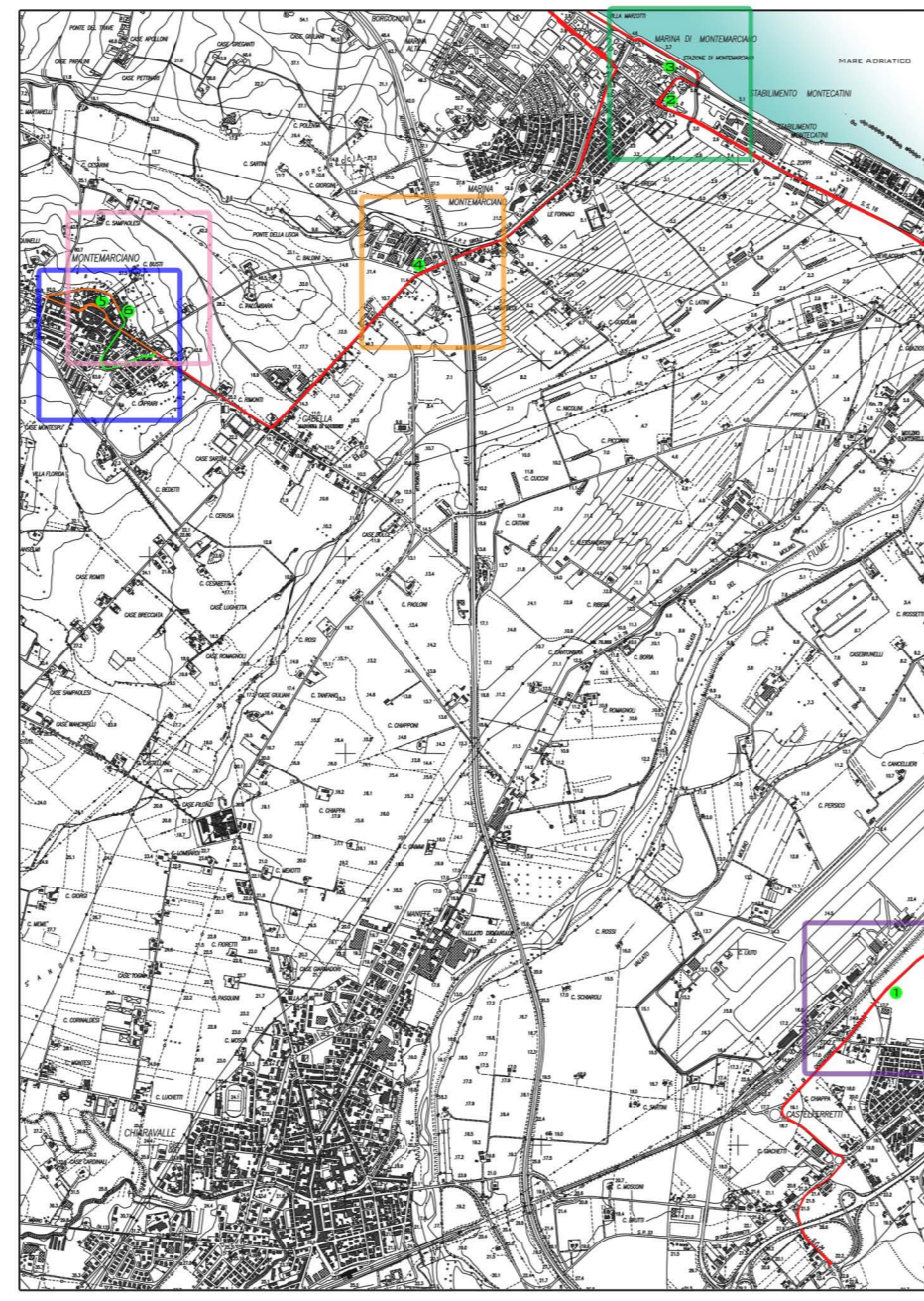
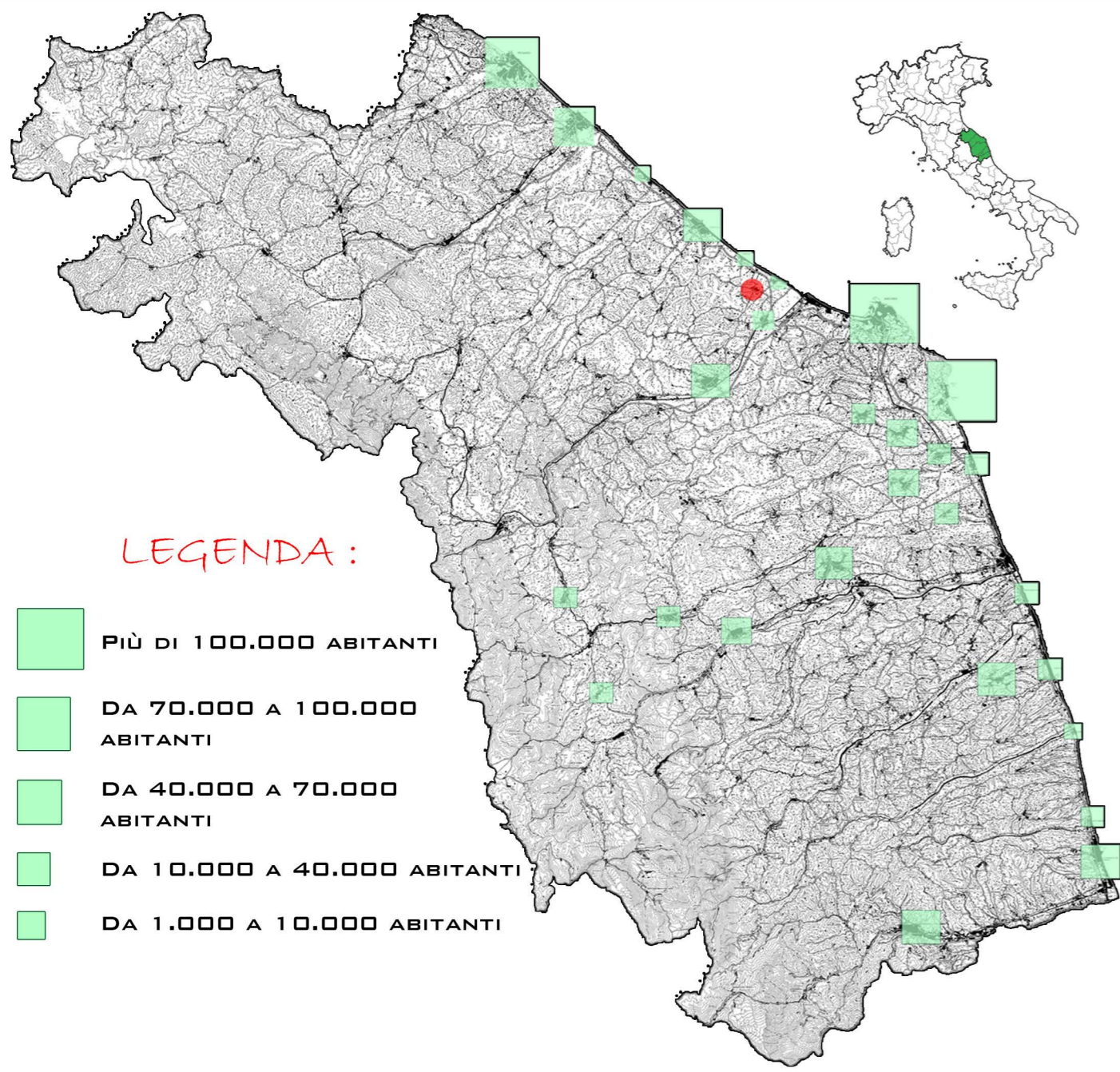
PARCHEGGIO PUBBLICO



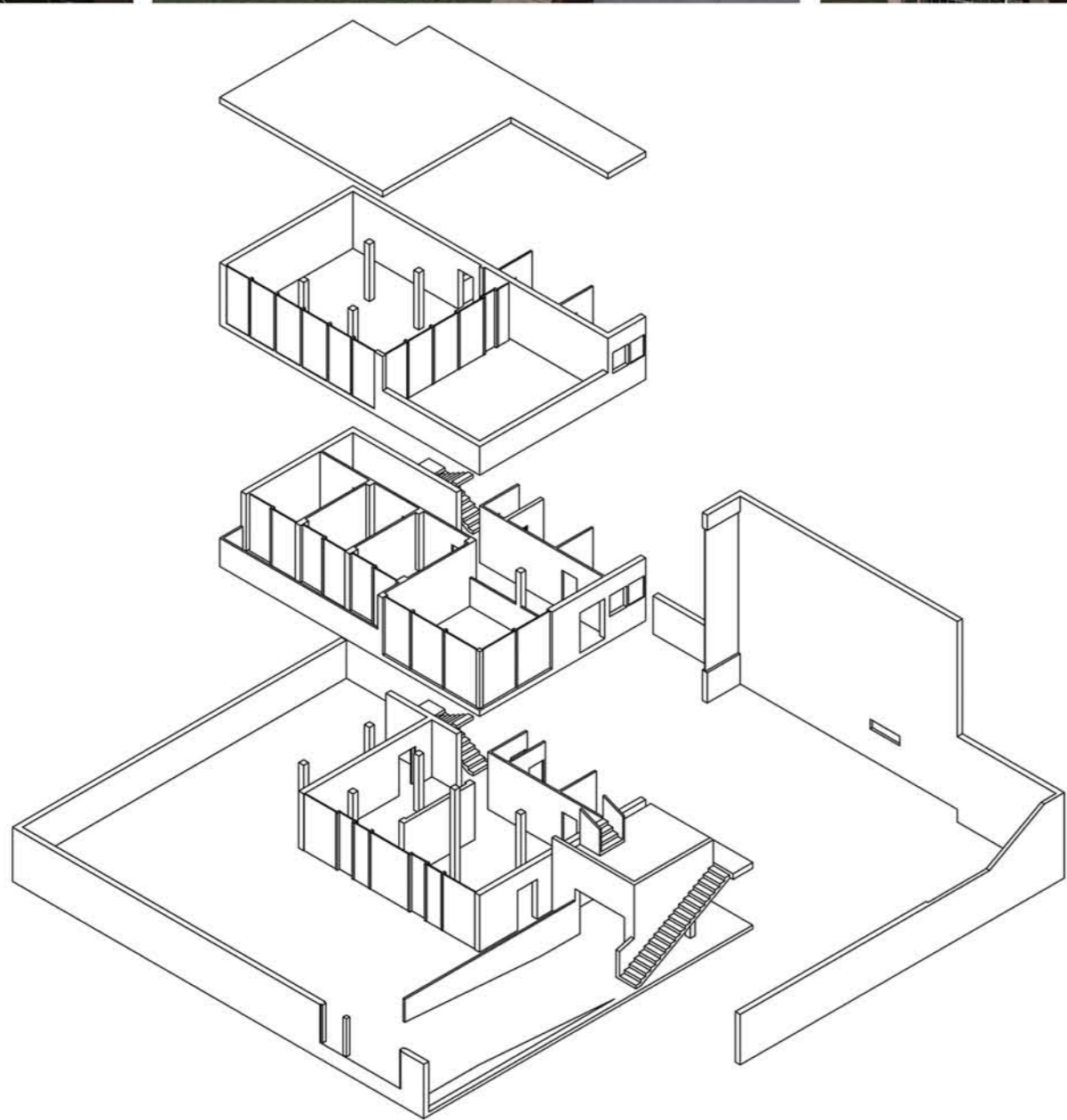
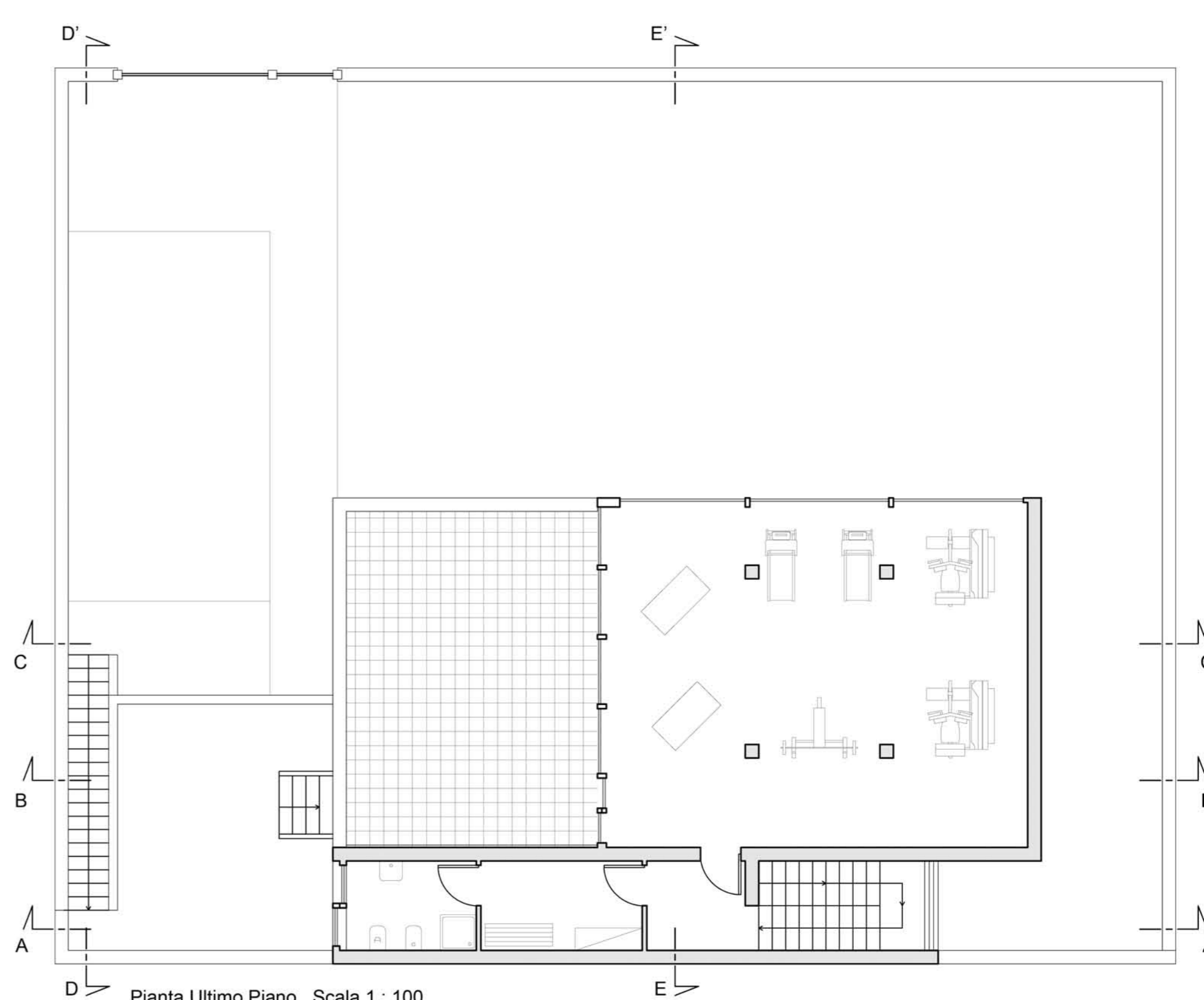
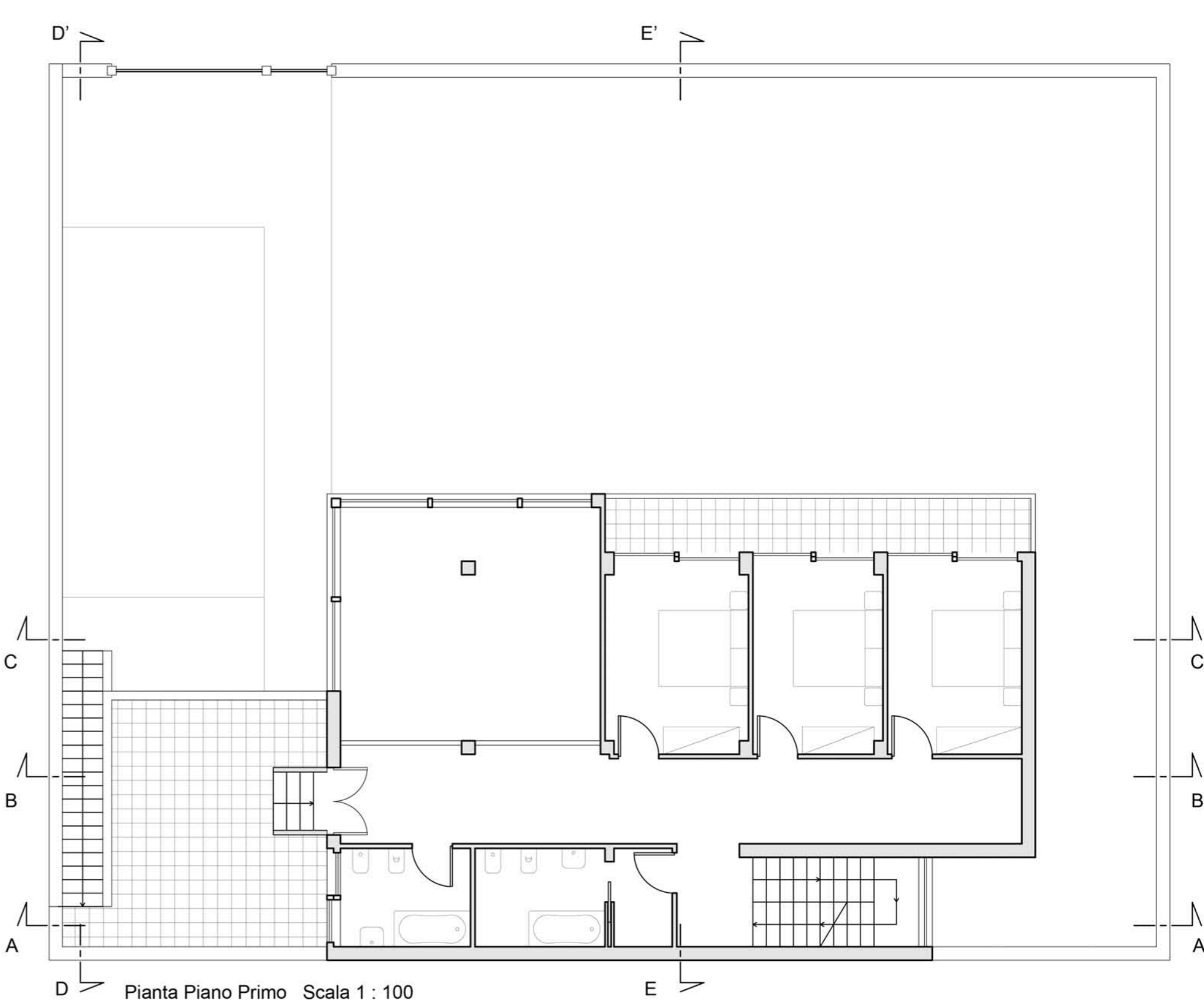
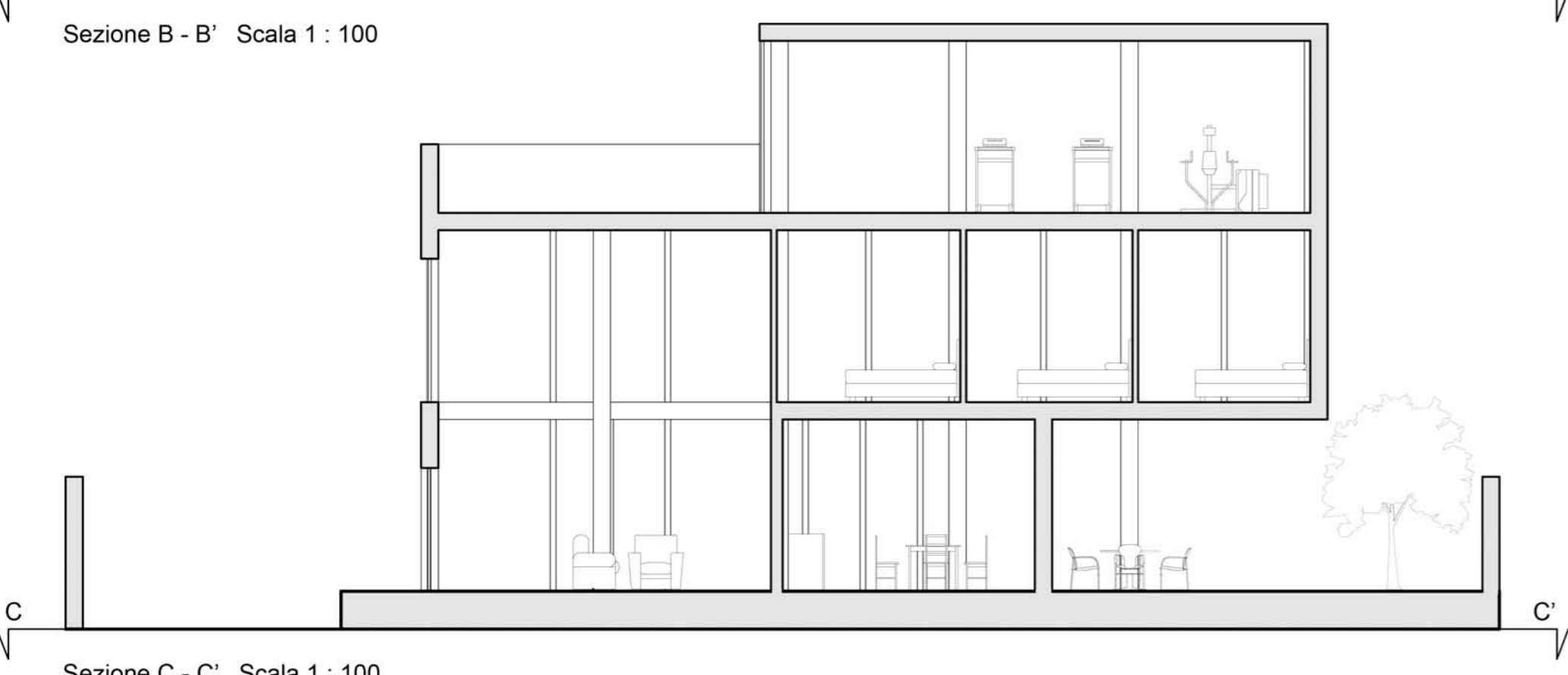
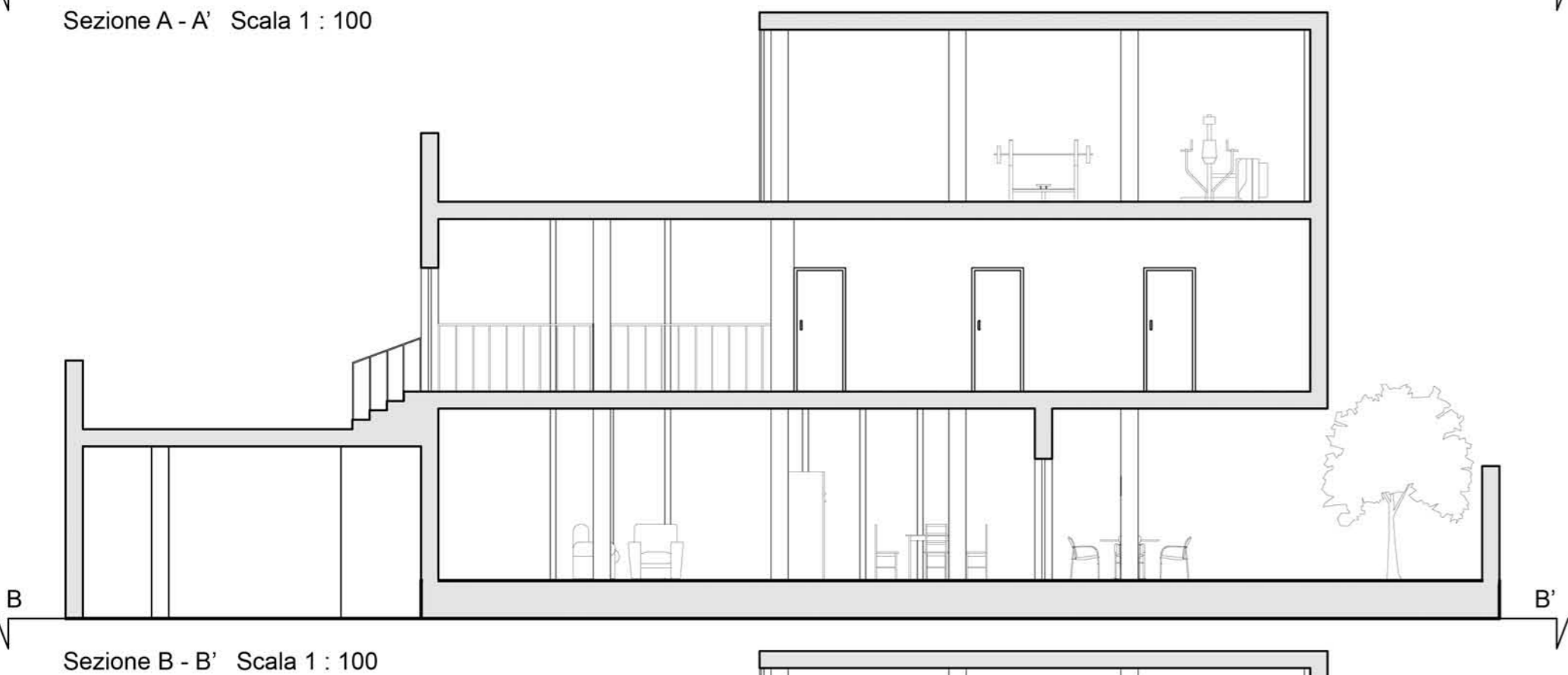
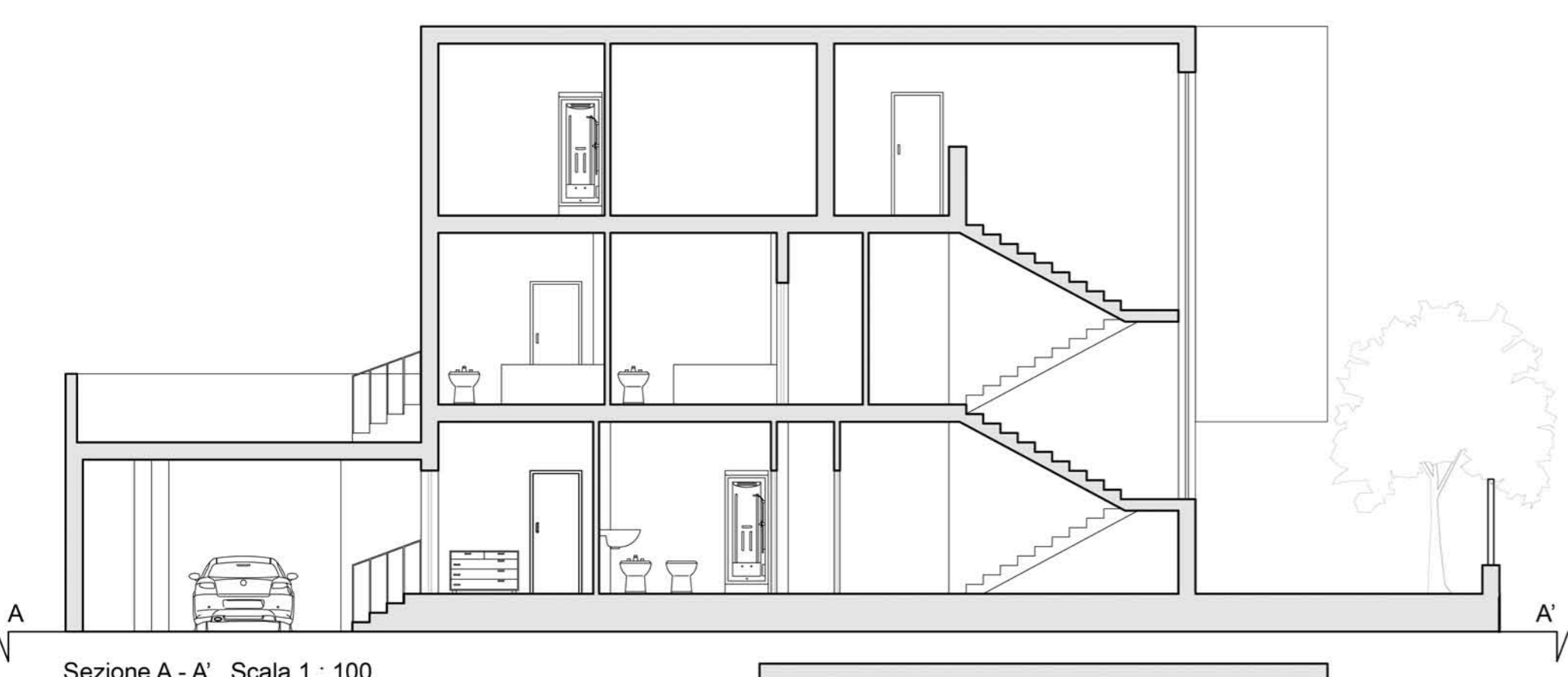
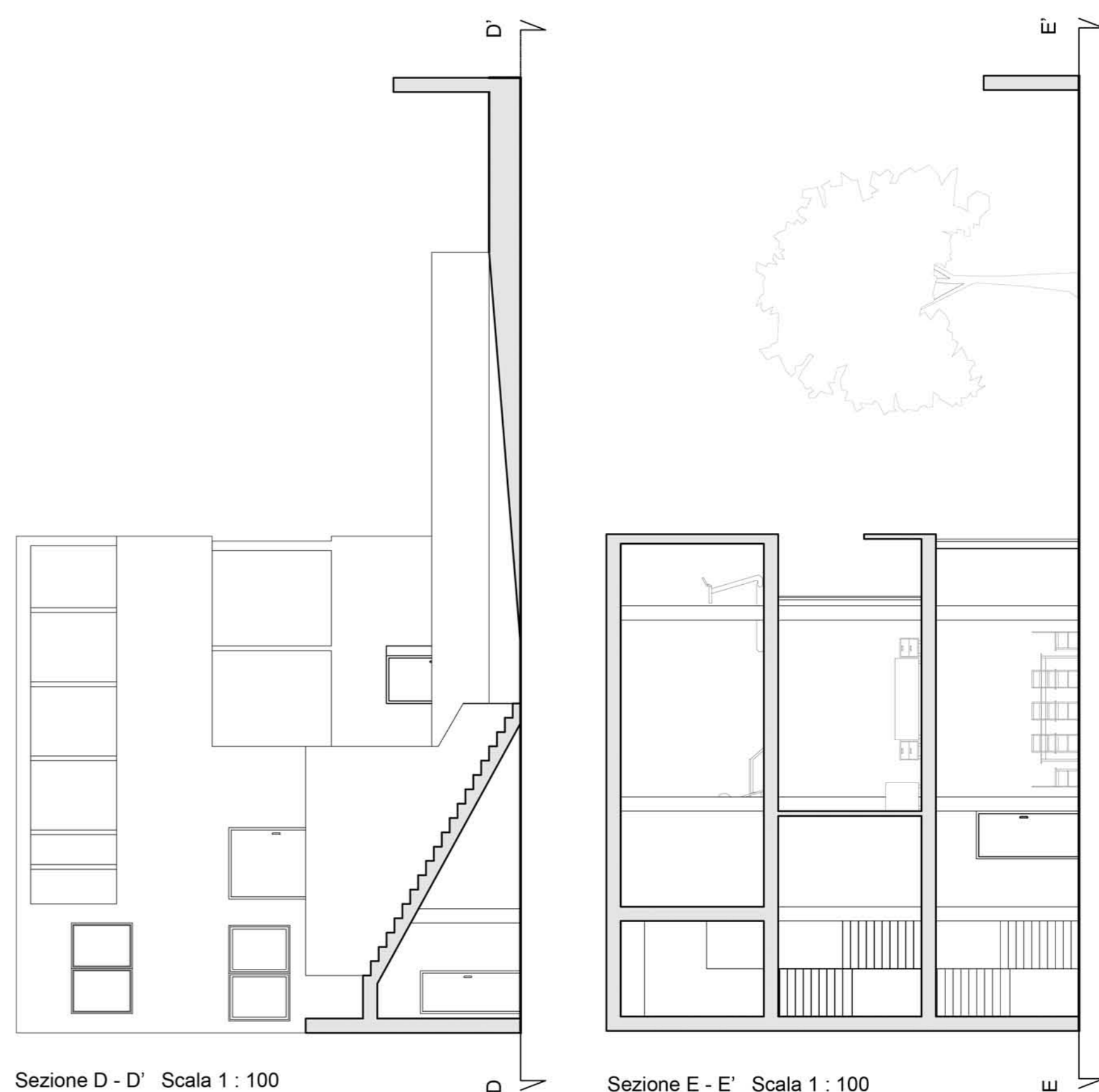
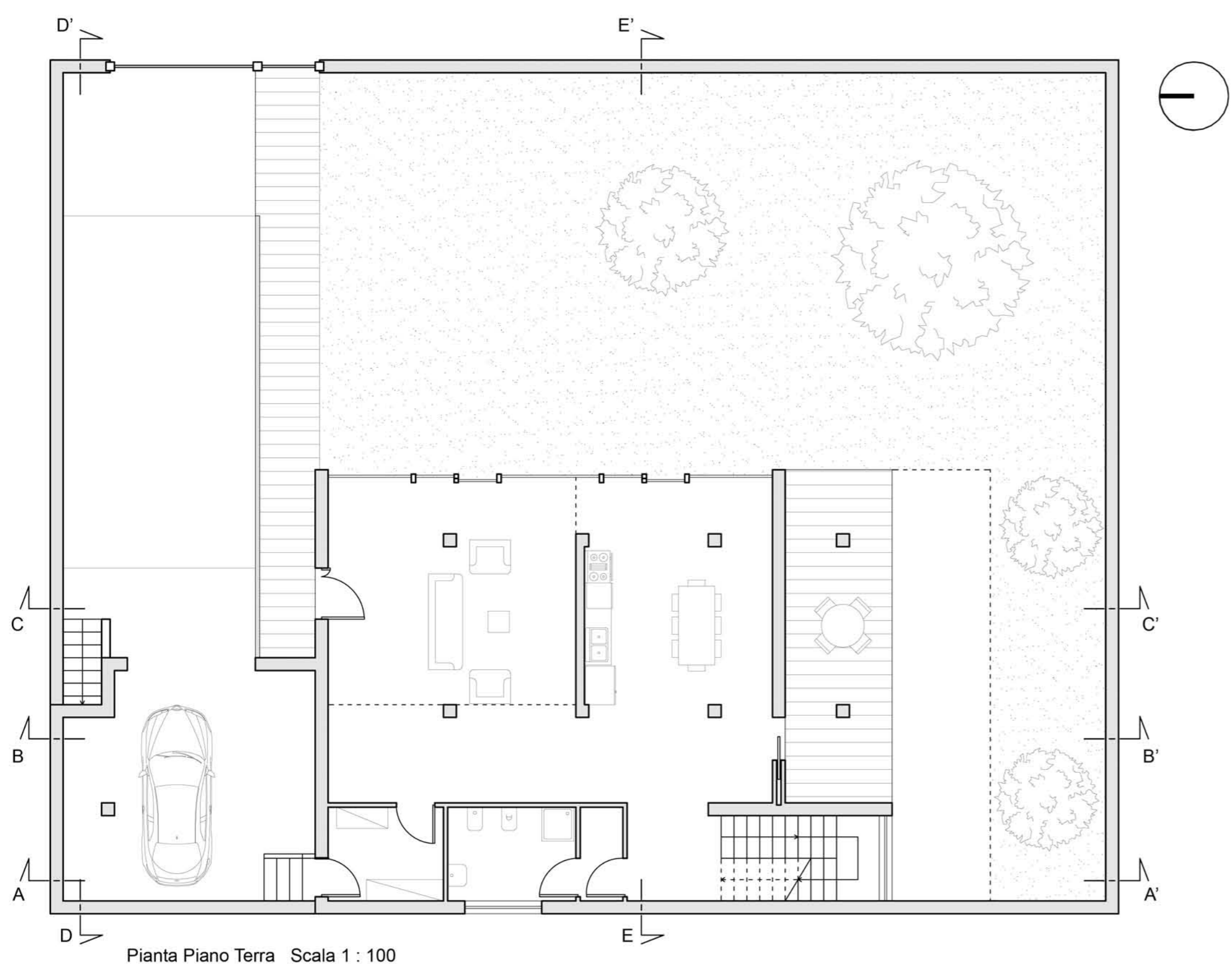
CENTRO INFORMAZIONI



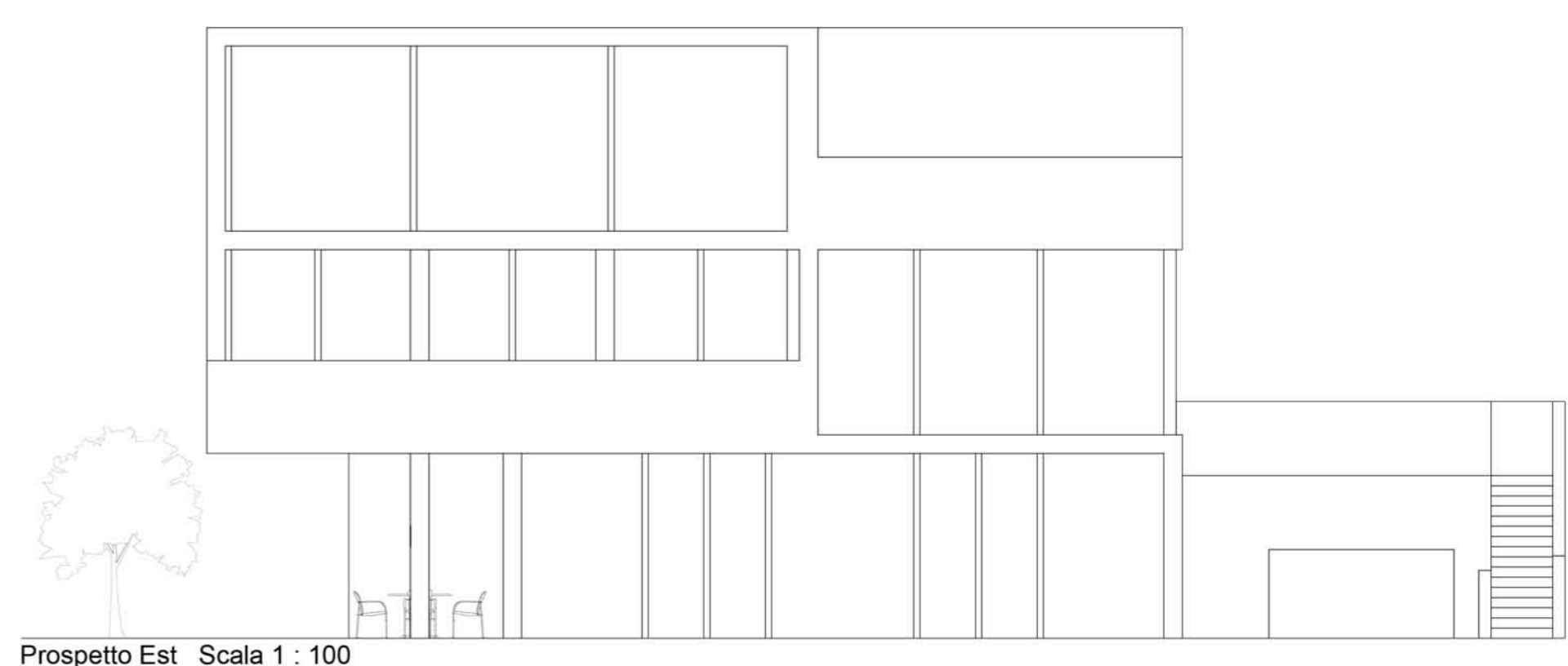








Fascia Naturale	
Fascia Mista	
Fascia Artificiale	
Blocco Cucina	Fascia Servizi
Blocco Soggiorno	Fascia Servizi
Blocco Camera	Fascia Servizi
Blocco Soggiorno (Doppia Altezza)	Fascia Servizi
Terrazzo	
Blocco Ludico-Creativo	Fascia Servizi
Terrazzo	





**Professore : Michele Talia**

**Laureando : Quintili Alessio**

**Matricola : 083248**

**Titolo di tesi : “ Il miglioramento del sistema della accessibilità a Pedaso “**

L'**accessibilità** è la caratteristica di un dispositivo, di un servizio o di una risorsa d'essere fruibile con facilità da una qualsiasi persona che ne sfrutti l'utilizzo.

Trasferire valori e cultura della sicurezza stradale e costruire condizioni di sicurezza e transitabilità delle arterie di competenza, sono i compiti a cui sono chiamate le istituzioni per contribuire a ridurre l'allarmante fenomeno delle stragi della strada.

Il percorso effettuato fino a qui, ha sottolineato che “ la domanda “ si genera e si evolve in continuazione con la società e segue in modo costante l'evoluzione dell'ambiente circostante, cercando di risolvere i problemi di connessione e armonia che si formano in ogni area adattandosi agli usi del suolo. Ciò che tempo fa poteva sembrare la giusta soluzione, potrebbe rilevarsi con il passare degli anni una cattiva scelta dettata dalla mancanza di esperienza di organizzazione urbanistica o semplicemente il giudizio negativo delle scelte passate è dovuto ad una evoluzione avvenuta con il passare del tempo. Per questo motivo non saremo mai soddisfatti completamente del metodo organizzativo utilizzato in precedenza poiché scopriremo sempre nuovi metodi ma soprattutto cambieranno le necessità ed i bisogni collettivi, essendo costretti a rivoluzionare la tecnica organizzativa e trovando sempre nuove metodologie lavorative adeguate.

Facendo sempre attenzione ovviamente alla “ Sottile differenza tra evoluzione e cambiamento “, in modo tale da apportare modifiche territoriale ed urbanistiche che migliorino la situazione collettiva e distributiva degli edifici; correndo però il rischio di non portare grossi miglioramenti ma solo dei cambiamenti inutili o addirittura deleteri per l'ambiente e per il sistema comunicativo con il passare del tempo.

L'urbanistica differenzia le opere di urbanizzazione in due specie, le opere di urbanizzazione primaria quali, strade, fognature, luci, acquedotti e le opere di urbanizzazione secondaria quali, scuole, uffici pubblici, negozi. Noi siamo andati ad intervenire su un territorio prettamente urbanizzato cercando quindi con interventi complementari di migliorare la viabilità, l'accessibilità e quindi soddisfare al meglio i bisogni della comunità.

Le città tendono ad espandersi molto rapidamente e quindi, ci sono problemi negativi legati a tutto ciò. Problemi come l'inquinamento, il caos sono incrementati da una cattiva impostazione della viabilità che va ad incidere non poco sulla facilità con la quale si possano raggiungere i luoghi di maggior interesse. Concentrarsi sull'ordinario di qualità, ovvero sul completamento delle incompiute e sulla messa in sicurezza dei tratti viari esistenti è l'indirizzo perentorio da seguire per creare sempre maggiori condizioni di sicurezza e contribuire a ridimensionare un fenomeno, quello dei morti sulle strade, che necessita comunque di azioni mirate da parte di tutti i soggetti coinvolti.



E' inoltre, un punto fondamentale, accingersi verso la realizzazione del catasto delle strade, strumento eccezionale per stabilire la mappa degli interventi da effettuare e che ci aiuta ad avere una visione più ampia in modo tale da affrontare meglio il problema creatosi grazie alle numerose soluzioni che si possono trovare con un raggio più ampio d'azione su cui possiamo elaborare sia singoli interventi, sia interventi più complessi che vadano a modificare in meglio maggiori zone collegate tra di loro, ottenendo così una migliore funzione complessiva.

L'impegno che stiamo affrontando per potenziare la manutenzione delle proprie arterie passa anche per il confronto sul tema delle manutenzioni idraulico- forestali, che ormai da anni sono fattori che vanno ad intaccare parte della rete viaria provinciale.

Con l'obiettivo di mettere l'innovazione tecnologica al servizio della sicurezza stradale, infine, è fondamentale considerare anche il rafforzamento del trasporto pubblico locale, fondamentale per la riduzione del traffico veicolare dei privati, avviando così un programma di razionalizzazione delle percorrenze e di pubblico servizio, per incrociare la nuova domanda proveniente dagli utenti. Dovremmo sottolineare inoltre l'importanza di una prevenzione oculata per contribuire a ridimensionare un fenomeno molto preoccupante che ogni giorno aumenta a causa dell'inevitabile cambiamento che ci viene posto davanti a causa delle esigenze che variano nella sicurezza viaria.

Affrontare il problema dell'organizzazione delle infrastrutture non è fine a se stesso e bisogna tener conto di diversi aspetti che riescano a trovare un equilibrio tra loro capace di trovare il miglior "punto d'incontro" che porti migliorie alla situazione iniziale.

Altrettanto da non sottovalutare è l'importanza della segnaletica stradale che permette una maggiore prevenzione e sicurezza lungo le strade, in sostanza il Piano di segnalamento per essere idoneo deve rispondere a ben determinati criteri progettuali e specifiche tecniche. I principi sui quali basare la pianificazione della segnaletica partono dal presupposto che essa non va intesa come elemento isolato, ma deve essere considerata parte attiva nella regolazione e fluidificazione della mobilità, integrandosi al meglio nell'organizzazione urbanistica effettuata in quel territorio. La scelta dei percorsi da segnalare e le indicazioni da fornire all'utente derivano dallo studio della mobilità della zona e quindi sono frutto di un progetto integrato ad una visione più ampia.

Oltre a quanto appena detto, è di fondamentale importanza anche dare spazio all'organizzazione ciclo-pedonale sfruttando sia la posizione geografica di collegamento e sia in questo caso riuscire ad entrare a completare la ciclopedonale consentirà la valorizzazione completa, per la mobilità alternativa (pedonale, ciclabile), ciò renderà praticabile questo itinerario a tutti, compresi anziani, famiglie con bambini, preservando l'incessabile aumento di inquinamento e garantirà allo stesso tempo il grandissimo potenziale di sviluppo cicloturistico.

Concludendo, l'urbanistica non ci permette di soffermarci su un singolo elemento attraverso una visione univoca, bensì dobbiamo cercare ad ogni nuova trasformazione di collegare un quadro generale del territorio circostante per ottimizzare l'armonia e la funzionalità per ottenere un'evoluzione per la pubblica utilità.