

# PIANO URBANISTICO GENERALE

COMUNE DI ALTA VAL TIDONE

Comitato Amministrativo Comunale di Alta Val Tidone  
 direttore e assessore urbanistico: dott. Franco Albertini

Ufficio di piano: geom. Gabriele Valerosi arch. Lara Braga

progettisti: dott. arch. Filippo Albonetti collaboratori: dott. arch. Laura Gazzola dott. ing. Fabio Grigoli dott. arch. Matteo Tagliatiari

ART - Ambiente Risorse Territorio art. dott. geom. Emilia Misidieri dott. ing. Adelaide Pereira

**QUADRO CONOSCITIVO**

Rev. 01 -  
 Rev. 02 -  
 Rev. 03 -

10 ottobre 2019

**SISTEMA DELLA ACCESSIBILITA'**

**QC 1N**

scala 1:10700

**Legenda**

**Rete viaria**

- Viabilità principale - Strada Provinciale / Cat. C - Extraurbana secondaria
- Viabilità secondaria - Strada Provinciale / Cat. F - Locale
- Viabilità secondaria - Strada Comunale / Cat. F - Locale

**Percorsi escursionistici**

- Sentiero CAI
- Sentiero Trekking
- Sentiero del Tidone
- Via degli Abati
- Ipovie

**Trasporto pubblico**

Linee Trasporto Pubblico

- Ragolare

Fermate BUS

- Fermata BUS

**Isocrone - Aree raggiungibili da**

**Nibbiano**

- Tempo di percorrenza 5 mins
- Tempo di percorrenza 10 mins

**Pecorara**

- Tempo di percorrenza 5 mins
- Tempo di percorrenza 10 mins

**Treviso**

- Tempo di percorrenza 5 mins
- Tempo di percorrenza 10 mins

**Insedimenti**

- Tessuti prevalentemente residenziali
- Attrazzatura e spazio collettivo e di interesse generale
- Distazioni ecologiche ed ambientali
- Insedimenti produttivi

**Elementi di Vulnerabilità**

- Incroci pericolosi
- Strette
- Discontinuità percorso del Tidone

**Elementi Cartografici**

- Confine Comunale
- Base Cartografica DBTR Geoportale Emilia Romagna
- Territorio Urbanizzato
- Reticolo idrografico minore
- Specchio d'acqua

**Resilienza:**

- accessibilità garantita da reti viarie ad alto scorrimento (strade provinciali) con capoluogo provinciale Piacenza e principali insediamenti limitrofi situati in pianura (Borgonovo, Castel San Giovanni ecc...)
- buona accessibilità con brevi tempi di percorrenza da altre città extra-provinciali e di interesse metropolitano (Milano, Pavia ecc...)
- buona dotazione di reti viarie primarie e secondarie che garantiscono collegamento del territorio comunale con i vicini comuni contermini
- vicinanza con centri maggiori, sede dei principali servizi, con tempi di percorrenza limitati

**Vulnerabilità:**

- limitato uso mezzi pubblici difficilmente potenziabile in considerazione della bassa densità abitativa
- fermate bus situate su viabilità principale sprovviste di percorsi pedonali protetti per accesso a località minori e/o attività produttive
- utilizzo automobile per tutti gli spostamenti con conseguente necessità di continua manutenzione rete viaria secondaria
- impossibilità utilizzo rete viaria secondaria per mobilità dolce a causa delle limitate dimensioni (non garanzia sicurezza per utenti)
- carenza di spazi per sosta pubblica soprattutto negli abitati minori
- carenza di spazi per la sosta pubblica in occasione di eventi/manifestazioni
- interferenza tra accessibilità insediamenti industriali e viabilità principale (SP 412 R)
- interferenza tra flussi di traffico da e verso aree produttive con abitati principali (es. Treviso)
- accessibilità difficoltosa per carenza strutturale strade di accesso a servizi strategici principali (es. scuole) specialmente per la viabilità pedonale
- problemi percorrenza strade secondarie con alti flussi di traffico in occasione di eventi/manifestazioni
- carenza di infrastrutture per la mobilità dolce in sede propria
- carenza infrastrutture per la mobilità pedonale (marciapiedi e spazi protetti)
- alta pericolosità attraversamenti pedonali e carrai nei centri abitati attraversati da strada provinciale (es. Treviso)

