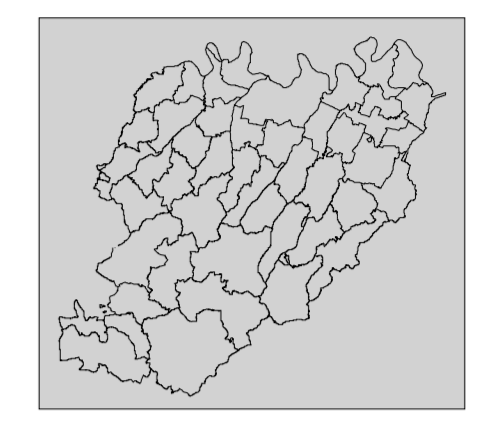
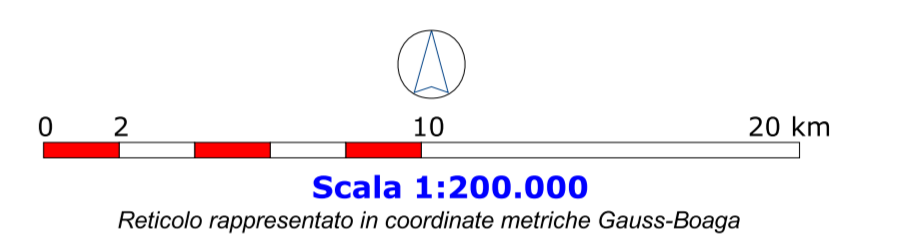


Tav. C1.e
Morfologia ed impianto urbano



Gruppo di progetto		Consulenti e progettisti esterni:	
Dott. Vittorio Silva Dott. Adalgisa Tasselli Dott. Antonio Conighi Dott. Giovanni Bergare Dott. Paolo Lega Arch. Elena Farini Ing. Gianni Scatola Arch. Giuseppina Vaghi Arch. Simona Devoti Dott. Giuseppe Rancagni Dott. Cesaria Rancagni	Coordinatore progetto Responsabile progetto e Sistema naturale Comitato socio-economico Acqua - Suolo Energia - Aria Sistema mediatico e del territorio rurale Aree produttive, Poli Funzionali, Infrastrutture e viabilità Modelli sostenibili Sistema della pianificazione Norme	Prof. Federico Oliva - Paolo Galuzzi Dott. Giorgio Ieri Dott. Luca Biagini Dott. Giovanni Fontana Dott. Ing. Ivo Fresca	Politecnico di Milano Ambler



LEGENDA

IMPIANTO ROMANO

- IMPIANTI DI CASTRUM ROMANO**
- AMBITI CON PRESENZA DI ELEMENTI DIFFUSI DELLA STRUTTURA CENTURIATA ¹**
- ELEMENTI LOCALIZZATI DELLA STRUTTURA CENTURIATA ¹**
- PROFILO CITTA' MEDIOEVALE ¹**
- VIA AEMILIA**
- VIABILITA' PRINCIPALE ROMANA**
Direttrici dei tracciati viari di collegamento che dal Castrum si staccano per collegarsi ai percorsi vallivi lungo i crinali spartiacque, secondo la regola della minor distanza.
- VIABILITA' PRINCIPALE DI COLLEGAMENTO LOCALE**
- RETE VIARIA VALLIVA - CRINALI SPARTIACQUE**
Sono i tracciati viari vallivi, di collegamento tra il territorio piacentino e le quello genovese. I percorsi erano individuati sui crinali spartiacque perchè in quota, quindi più sicuri.
- VIABILITA' SECONDARIA DI COLLEGAMENTO LOCALE**
Direttrici dei tracciati viari di collegamento che dal Castrum si staccano per collegarsi ai percorsi vallivi lungo i bacini idrografici, secondo la regola della minor distanza.
- RETE VIARIA VALLIVA - BACINI IDROGRAFICI**
Sono i tracciati viari vallivi di collegamento locale individuati lungo i bacini idrografici.

IMPIANTO MEDIOEVALE

- IMPIANTO STORICO MEDIOEVALE ¹**
Sistema insediativo storico, costituito dai seguenti elementi: tessuti agglomerati principali, tessuti agglomerati, tessuti non agglomerati, nuclei principali, nuclei secondari.
- VIABILITA' MEDIOEVALE**
Il sistema viabilistico muta in funzione delle condizioni socio-economiche. Si infittisce il sistema delle reti locali in quanto il territorio viene presidiato in modo diffuso.
- AMBITI CON PRESENZA DI ELEMENTI DIFFUSI DELLA STRUTTURA CENTURIATA ¹**
- ELEMENTI LOCALIZZATI DELLA STRUTTURA CENTURIATA ¹**
- VIA AEMILIA**
Rimane la rotta viaria, di comunicazione e commerciale più importante.
- TRACCE VIABILITA' PRINCIPALE ROMANA**
Il sistema viabilistico romano delle radiali viene parzialmente abbandonato perchè cambiano sia le modalità di trasporto che l'apparato socio economico

LA CITTA' CONTEMPORANEA

- CITTA' CONTEMPORANEA ²**
E' stato considerato come significativa la soglia della ricostruzione successiva alla seconda guerra mondiale. la base cartografica di riferimento è la CTR 73/79.
- IMPIANTO STORICO ¹**
Sistema insediativo storico, costituito dai seguenti elementi: tessuti agglomerati principali, tessuti agglomerati, tessuti non agglomerati, nuclei principali, nuclei secondari.
- AMBITI CON PRESENZA DI ELEMENTI DIFFUSI DELLA STRUTTURA CENTURIATA ¹**
- ELEMENTI LOCALIZZATI DELLA STRUTTURA CENTURIATA ¹**
- CITTA' LINEARE**
E' la tipologia d'impianto caratteristica degli insediamenti dell'Emilia Romagna che insistono su tratti viari di primaria importanza. Le attività commerciali sono dislocate lungo i fronti del tracciato stardale. E' assente la piazza.

INFRASTRUTTURAZIONE DEL TERRITORIO

- RETE FERROVIARIA**
Il trasporto su ferro si rinforza, rispetto allo scenario nazionale, ed il treno si conferma come il mezzo di trasporto per le lunghe distanze. Il primo mezzo che unisce il sud Italia col nord.
- RETE AUTOSTRADALE**
Il sistema della rete autostradale si sviluppa velocemente anche in seguito ad una politica del trasporto su gomma. Negli anni dello sviluppo meccanico l'industria automobilistica ha avuto un ruolo decisivo per la definizione delle strategie nazionali.
- VIABILITA' DI RANGO SUPERIORE - STRADE STATALI**
Con lo sviluppo e la diffusione dell'automobile il sistema viabilistico si rinforza. Le vie di collegamento storiche tra Piacenza e Genova vengono ufficializzate con l'attribuzione amministrativa delle stesse in Strade Statali.
- VIABILITA' DI RANGO INFERIORE - STRADE PROVINCIALI (EX MEDIOEVALE)**
Cambiando il sistema dei trasporti, la rete viaria viene adeguata ai nuovi mezzi di transito.

SISTEMA GERARCHICO

- NUCLEO PRINCIPALE**
Insediamento che dispone di una dotazione di servizi a carattere regionale
- NUCLEO DI SECONDO ORDINE**
Insediamento che dispone di una dotazione di servizi a carattere provinciale
- NUCLEO DI TERZO ORDINE**
Insediamenti disposti a corona rispetto al nucleo principale. Per gli insediamenti al piede delle valli, la loro quota altimetrica è essenzialmente la stessa.
- NUCLEO DI TERZO QUARTO ORDINE**
Insediamenti situati in collina/montagna con dotazione di servizi di base per le frazioni limitrofe.

LA CITTA' REGIONALE

- TERRITORIO EDIFICATO 2006 ³**
- IMPIANTO STORICO ¹**
Sistema insediativo storico, costituito dai seguenti elementi: tessuti agglomerati principali, tessuti agglomerati, tessuti non agglomerati, nuclei principali, nuclei secondari.
- AMBITI CON PRESENZA DI ELEMENTI DIFFUSI DELLA STRUTTURA CENTURIATA ¹**
- ELEMENTI LOCALIZZATI DELLA STRUTTURA CENTURIATA ¹**

INFRASTRUTTURAZIONE DEL TERRITORIO ⁴

- RETE FERROVIARIA - ALTA VELOCITA'**
- RETE FERROVIARIA**
- RETE AUTOSTRADALE**
- VIABILITA' PRIMARIA**
- VIABILITA' SECONDARIA**

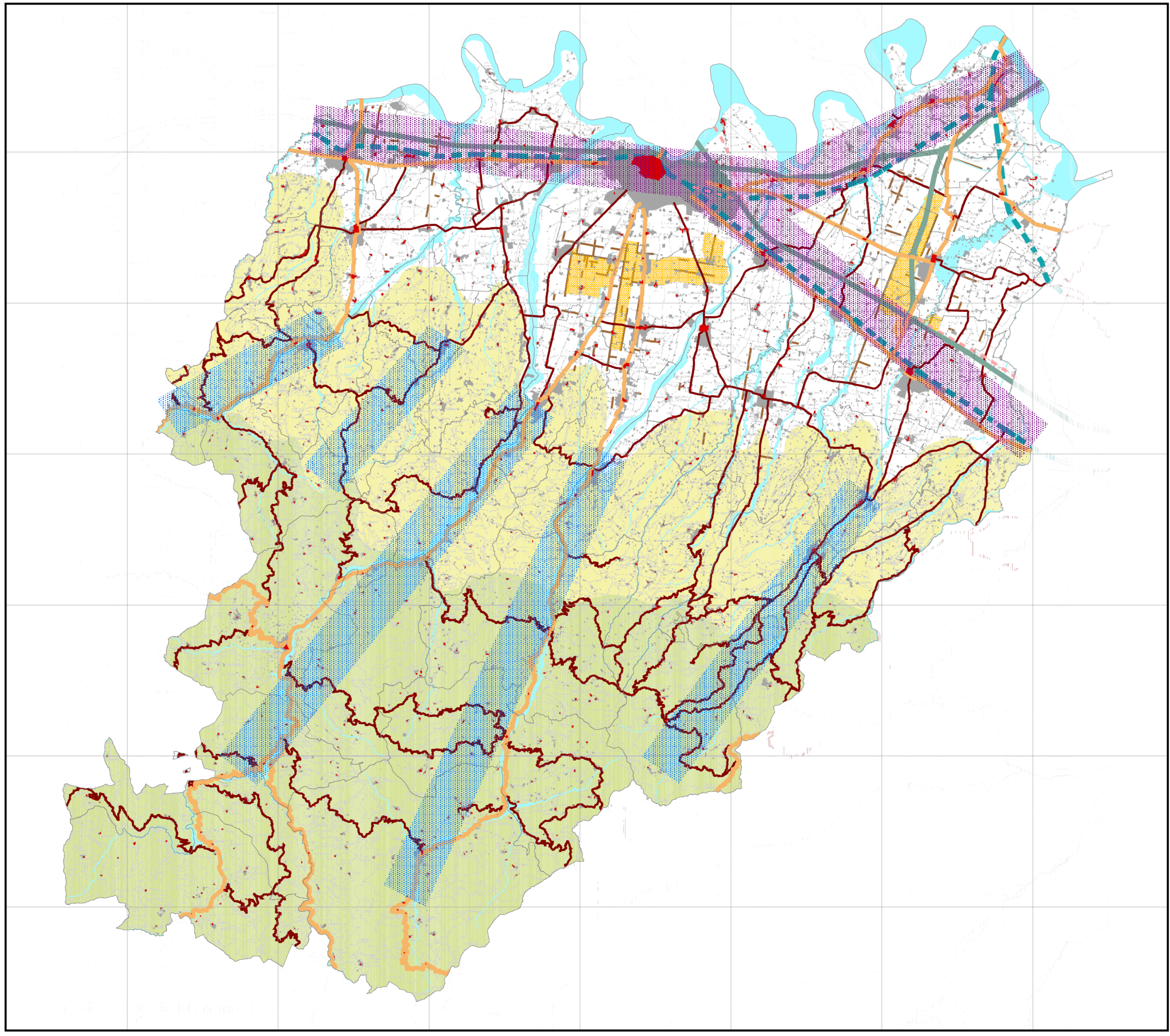
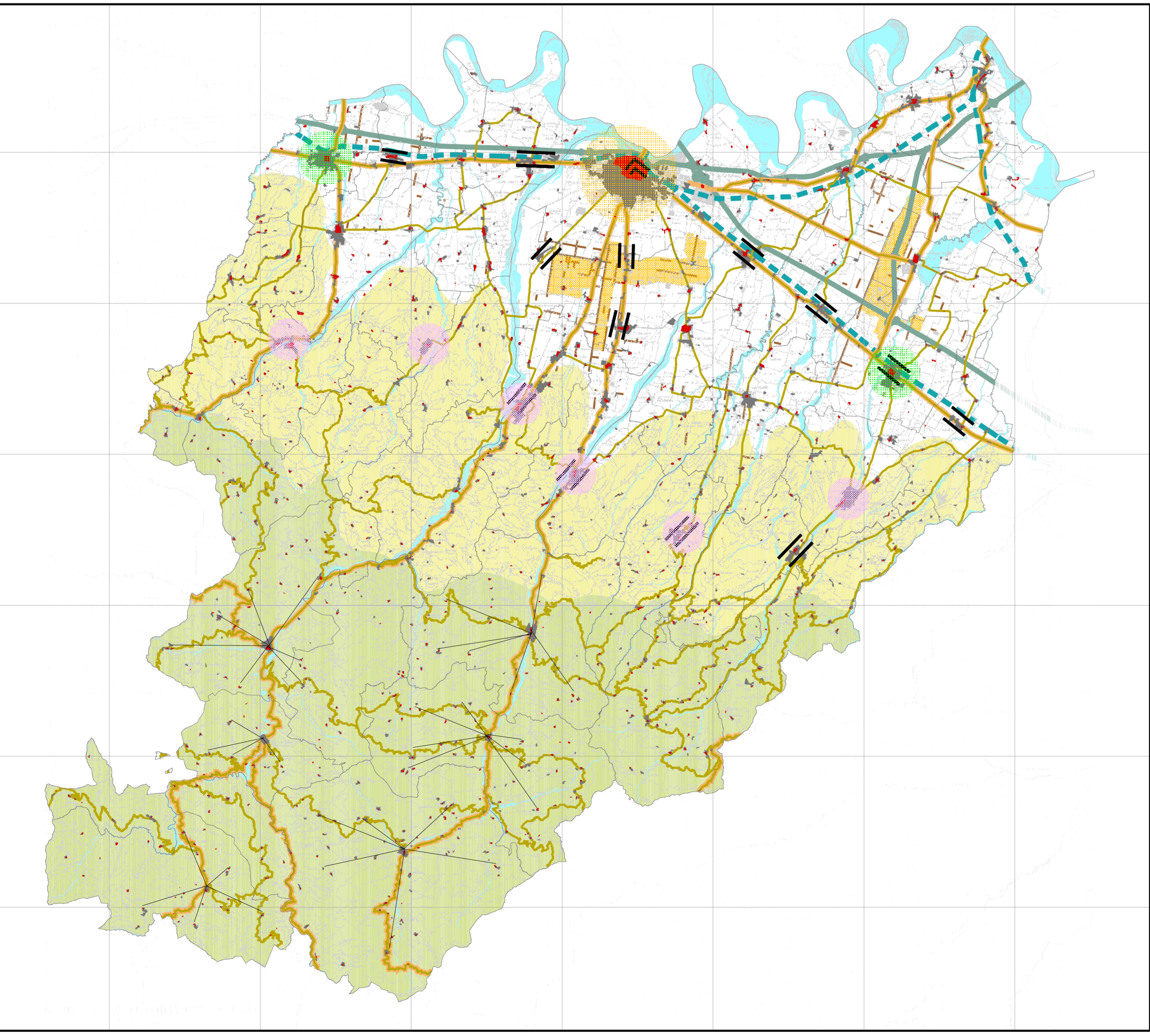
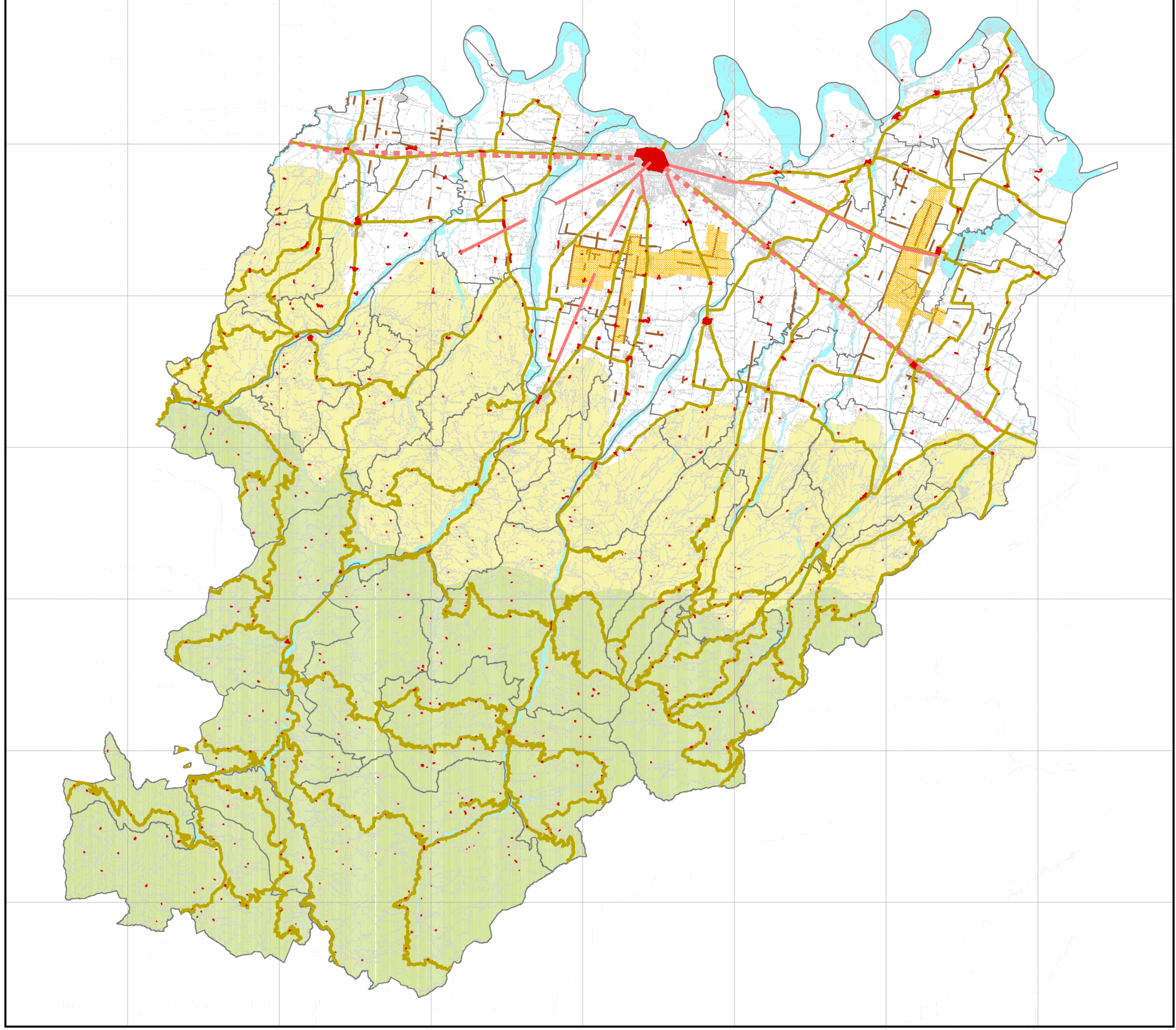
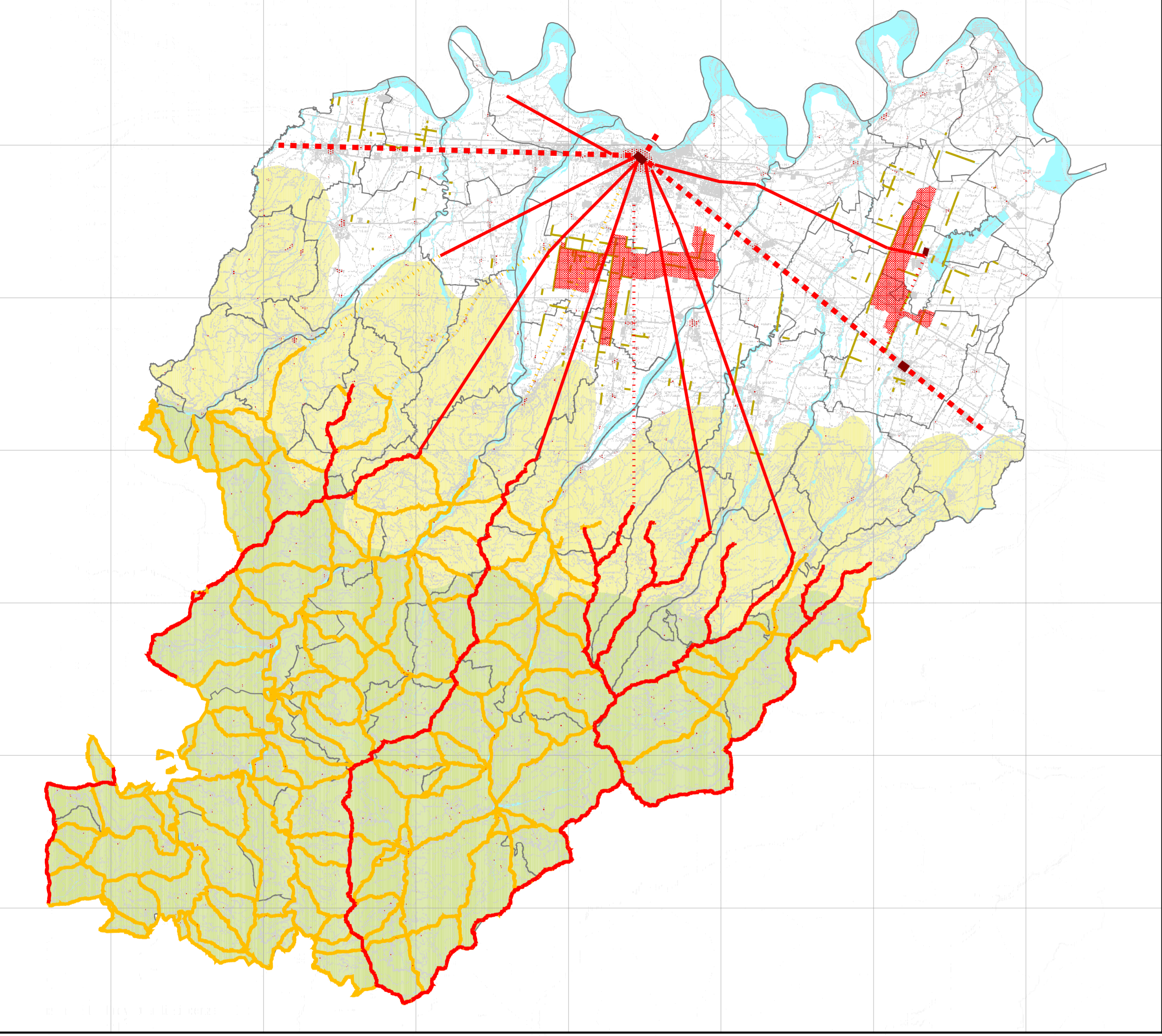
SISTEMA GERARCHICO

- SISTEMA COMPLESSO DELLA V ROVESCIAITA'**
Si tratta della parte di territorio che rappresenta il nucleo centrale del sistema produttivo e della residenza. In tale ambito sono dislocati i poli produttivi, logistici e funzionali di maggiore rilevanza e i principali centri urbani. E' costituito da tre ambiti, che assieme definiscono una sorta di disegno a Y coricata.
- RETE LOCALE DEI SISTEMI VALLIVI**
Territori ininserti nei: sistema dei principali corridoi fluviali; sistema collina del turismo rurale, culturale e termalismo; sistema del crinale appenninico, per i quali sviluppare politiche di valorizzazione ambientale e riqualificazione socio-economica.

RIFERIMENTI DI BASE

- CORSI D'ACQUA E FASCE DI RISPETTO FLUVIALE ⁵**
- UNITA' DI PAESAGGIO: SISTEMA DELLA PIANURA ⁶**
- UNITA' DI PAESAGGIO: SISTEMA DELLA COLLINA ⁶**
- UNITA' DEL PAESAGGIO: SISTEMA DELLA MONTAGNA ⁶**

¹ Fonte: Tavole C1.f - Sistema insediativo storico, scala 1:50.000.
² Fonte: banca dati provinciale - elaborazione effettuata sulla base della CTR 1973/79
³ Fonte: banca dati provinciale - elaborazione effettuata sulla base delle ortofoto giugno 2006
⁴ Fonte: Tavole C2.b - Collegamenti e mobilità territoriali: realizzazioni e previsioni urbanistiche, scala 1:50.000.
⁵ Fonte: Tav.B1.f Carta delle aree di pertinenza fluviale scala 1:100.000.
⁶ Fonte: P.T.C.P. 2000 - Tavole T1 - Ambiti di riferimento delle unità di paesaggio infra-regionale, scala 1:100.000.



Elaborazione e realizzazione grafica a cura dell'arch. Gregory Kocle