



PIANO URBANISTICO GENERALE

COMUNE DI ROTTOFRENO
PROVINCIA DI PIACENZA

committente

Amministrazione Comunale di Rottofreno

sindaco e assessore all'urbanistica

dott. arch. Paola Galvani

responsabile settore urbanistica

arch. Andrea Paltrinieri

consulente

geom. Enrica Sogni

progettista

dott. arch. Filippo Albonetti

collaboratori

dott. arch. Laura Gazzola

dott. arch. Matteo Tagliaferri

dott. Martina Merendino

analisi geologiche, sistema naturale e Valsat

dott. geol. Filippo Lusignani

collaboratori

dott. arch. Giorgia Spallazzi

geom. Andrea Leccacorvi



Assunto con

D.G.C. n° 108 del 05/08/2021

Adottato con

D.C.C. n° 60 del 19/11/2022

Approvato con

D.C.C. n° 33 del 31/07/2025

QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO

**ALLEGATO AL QUADRO CONOSCITIVO
I LUOGHI DELLA STRATEGIA**

luglio 2025

AII_2

INDICE

1	PREMESSA E METODOLOGIA	2
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	3
3	SAN NICOLÒ – ABITATO PRINCIPALE	4
3.1	QUARTIERE “RIVA TREBBIA”	6
3.2	FRONTE FIUME TREBBIA	6
3.3	POLO FUNZIONALE AD ALTA CONCENTRAZIONE DI SERVIZI DI LIVELLO COMUNALE	6
3.4	QUARTIERE BRUGNATA	7
3.5	STRADA VIGNAZZA/LAMPUGNANA	8
3.6	AREE DI RIGENERAZIONE	8
3.7	PIAZZA PACE.....	10
3.8	ASSE VIA EMILIA.....	10
4	ROTOFRENO – ABITATO PRINCIPALE	11
4.1	AREE DI RIGENERAZIONE	12
4.2	VIA ROMA – VIALE DELLA STAZIONE	14
4.3	TESSUTI RECENTI NELLA PORZIONE SUD DELL’ABITATO	14
5	POLI PRODUTTIVI – CATTAGNINA E PONTE TREBBIA.....	15
6	SANTIMENTO	16
7	CENTORA	17
8	TERRITORIO RURALE.....	18
9	TERRITORIO URBANIZZATO - TESSUTI OMOGENEI	19

1 PREMESSA E METODOLOGIA

Oltre ad un approccio per sistemi funzionali, illustrato negli allegati QCR, QC All. 1a e All. 1b, la diagnosi del quadro conoscitivo viene declinata anche secondo un approccio integrato per *luoghi*, individuati sulla base delle specificità locali e delle condizioni del territorio.

Secondo la LR 24/17, il quadro conoscitivo ha valore “diagnostico” e deve quindi individuare le criticità e i fabbisogni a cui il piano deve dare risposte strategiche, arrivando a definire gli obiettivi e le prestazioni richieste alle diverse parti della città.

L’approccio per luoghi riconosce parti di territorio caratterizzate da aspetti peculiari quali ad esempio attrattività, criticità ambientale, carenza di servizi, criticità viabilistiche, esigenze di rigenerazione, polo di aggregazione, da trattare e interpretare nella loro logica unitaria al fine di giungere alla definizione di una strategia coordinata.

I luoghi si definiscono come parti di territorio ben riconoscibili e significative sui quali verranno prioritariamente concentrate le linee strategiche sulla base di aspetti di resilienza e vulnerabilità emersi dal quadro diagnostico.

L’analisi declinata per luoghi vuole essere una sintesi interpretativa dello stato di fatto del territorio, individuando parti/comparti/ambiti con caratteristiche assonanti e omogenee che pertanto richiedono strategie unitarie di intervento, al fine di elevarne la qualità insediativa ed ambientale.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Rottofreno si colloca nel contesto della Pianura Padana, in continuità con il sistema urbano della città di Piacenza, e confina rispettivamente a nord-est con il comune di Calendasco, ad est con il capoluogo Piacenza, a sud con il comune di Gragnano, a sud-ovest con il comune di Borgonovo ed a ovest con quello di Sarmato.

Significativa è la presenza del fiume Po che bagna il territorio comunale in direzione nord ovest, del fiume Trebbia a est e del torrente Tidone ad ovest, che costituiscono altresì i confini comunali del territorio.

Rottofreno e San Nicolò vengono riconosciuti all'interno del territorio comunale come i due agglomerati urbani più popolosi, nonché abitati principali, e si collocano sull'asse della Strada Statale 10 "Via Emilia" che collega Piacenza con Castel San Giovanni e con il territorio lombardo-pavese.

Il territorio comunale è inoltre caratterizzato dalla presenza di due importanti infrastrutture, la linea ferroviaria Piacenza-Torino e l'autostrada A21, ambedue con percorrenza est-ovest che costituiscono altresì una barriera fisica che divide il territorio in due grandi aree. La parte a nord ha un'estensione pari a circa la metà del territorio comunale ed è caratterizzato da una realtà agricola e naturalistica; risulta raggiungibile ad est dei sottovia dei due ponti (ferroviario e stradale) o attraverso la rete stradale provinciale di collegamento con l'abitato di Santimento e strade comunali minori.

All'interno del territorio comunale il nucleo abitato di **Rottofreno** svolge la funzione di capoluogo, mentre il principale nucleo è **San Nicolò, entrambi riconosciuti come Territorio Urbanizzato**; sono altresì presenti due centri minori quali **Santimento**, ricompreso nel T.U., e **Centora** che costituiscono le **principali frazioni abitate**. Centora è classificato come nucleo abitato in territorio rurale.

Il governo complessivo del territorio, storicamente organizzato in modo capillare dai numerosi nuclei agricoli di carattere principalmente rurale, oggi avviene in modo sostanzialmente differente. La popolazione residente si è infatti concentrata principalmente nel capoluogo Rottofreno e nel popoloso nucleo abitato di San Nicolò sorti lungo la SS10 su cui si concentrano tutte le principali attività economiche-industriali, di servizio e commerciali mentre i nuclei storici sparsi di origine agricola, hanno subito in parte un progressivo costante abbandono od accorpamento in aziende agricole di grandi dimensioni. Tra i nuclei storici di origine agricola che ha in parte mantenuto il proprio impianto originario e la propria caratterizzazione rurale vi è Santimento. Gli abitati principali, San Nicolò e capoluogo, presentano un buon quantitativo di dotazioni e servizi, capaci di soddisfare le esigenze della popolazione; negli agglomerati secondari, risultano invece più carenti, con particolare riferimento a parcheggi e aree verdi attrezzate.

Al fine di esaminare nello specifico la tematica relativa all'analisi degli spazi e delle attrezzature pubbliche comunali, attraverso la verifica di parametri specifici quali funzionalità e accessibilità delle aree, è stato elaborato uno specifico studio volto a valutare la qualità dei "Servizi ecosistemici" garantiti dagli spazi verdi urbani valutando la presenza di elementi importanti in chiave ecologica e fruitiva. Questo approfondimento ha permesso di orientare la strategia del PUG alla potenziamento e miglioramento di detti spazi pubblici con incremento dell'equipaggiamento vegetazionale e dell'arredo urbano al loro collegamento attraverso reti pedonali e ciclabili. L'allegato, denominato QC SE, permette una lettura di dettaglio delle aree che ha consentito di programmare specifici interventi.

3 SAN NICOLÒ – ABITATO PRINCIPALE

Il centro abitato di **San Nicolò** rappresenta l'agglomerato edilizio più esteso e popoloso del territorio comunale e viene riconosciuto, insieme al capoluogo, quale abitato principale ove si concentrano i maggiori servizi per la popolazione e i tessuti produttivi di rilievo sovralocale. Come evidenziano gli indicatori demografici, infatti, i residenti ammontano a 9.388 a fronte dei 12.226 dell'intero comune. Il sistema insediativo, nel corso degli anni, si è sviluppato seguendo le due direttrici viarie principali, la SS10-Via Emilia in direzione est-ovest e la SP7 Strada Agazzana in direzione nord-sud.

La buona presenza di servizi destinati alla popolazione e le numerose attività produttive/artigianali e commerciali presenti contribuiscono a promuovere San Nicolò quale polo attrattivo d'interesse sovracomunale.

La maggior parte di attività commerciali si concentra lungo il tratto della via Emilia interna all'abitato, lungo via Curiel, via Agazzana e via XXV Aprile; gli insediamenti dedicati a servizi per la popolazione (quali per es. biblioteche, scuole, strutture ricreative-sportive, verde attrezzato) sono localizzate al centro dell'abitato nei pressi di via Dante/via Curiel. Di rilievo è la recente costituzione di un nuovo polo destinato a servizi (scuole, centro riabilitativo e impianti sportivi) ubicato lungo l'asse viario di via Lampugnana, che costituisce un vero e proprio polo funzionale ad alta concentrazione di servizi. Per quanto riguarda le attrezzature sportive di interesse collettivo, degni di nota sono gli impianti sportivi, di proprietà pubblica e privata, presso il quartiere Rivatrebbia.

Per quanto concerne le aree produttive di San Nicolò, si distinguono tre poli principali:

- il polo a nord-est dell'abitato in confine con il comune di Calendasco denominato Ponte Trebbia,
- due poli a ovest dell'abitato rispettivamente a nord e a sud della via Emilia denominati Cattagnina e Palazzina,

che in generale non presentano particolare qualità urbana, in quanto le infrastrutture viarie e a rete sono spesso carenti, mancano percorsi pedonali e ciclabili pedonali, aree di fruizione pubblica e/o a verde a servizio dei lavoratori impiegati. Si rilevano inoltre criticità viabilistiche legate alle intersezioni stradali con via Emilia per l'accesso alle varie attività.

Da rilevare è inoltre la presenza strategica della stazione ferroviaria localizzata lungo la direttrice ferroviaria che da Piacenza porta a Torino; si trova nella zona nord dell'abitato, all'interno del tessuto consolidato, ed è collegata alla Via Emilia attraverso Viale della Stazione (perpendicolare alla via Emilia), che costituisce un viale urbano di rilevanza storica per il quale si auspicano strategie per riqualificazione e potenziamento dell'accessibilità all'infrastruttura ferroviaria. Si rileva che al momento la stazione risulta poco frequentata e probabilmente sotto-utilizzata, anche a causa della carenza di aree di sosta adeguate e di percorsi per mobilità dolce.

Con riferimento ai tessuti edilizi, meglio approfonditi nell'allegato QC All.3, si rileva che lo sviluppo dei tessuti residenziali si è concentrato lungo le direttrici della SS10-via Emilia e della SP7-Via Agazzana addossandosi fino alle sponde del fiume Trebbia. I quartieri sorti nell'immediato dopoguerra presentano caratteristiche di scarsa qualità urbana intesa come carenza di infrastrutture stradali adeguate (strade di limitata larghezza, assenza di marciapiedi, assenza di aree di sosta), scarse dotazioni di aree di fruizione pubblica oltre a problemi legati alle infrastrutture a rete solo recentemente in parte risolti. Le tipologie edilizie di tali tessuti sono costituite da abitazioni isolate tipo villino con limitate aree verdi e limitate distanze dai confini.

I tessuti via via più recenti presentano una migliore qualità urbana e tipologie maggiormente diversificate; permangono problemi legati alla funzionalità della rete stradale con evidenti lacune specialmente nel quartiere di Mamago.

I quartieri realizzati più recentemente presentano una buona qualità urbana e un'adeguata dotazione di spazi pubblici e per la mobilità dolce.

A livello generale, dall'analisi dei tessuti e dei quartieri, è emerso che le aree di parcheggio sono carenti nei quartieri costruiti nel dopoguerra come ad esempio Rivatrebbe, mentre risultano adeguati delle aree di recente urbanizzazione.

Per quanto riguarda gli aspetti quali-quantitativi dei servizi e dotazioni, si rileva che gli standard urbanistici risultano quantitativamente adeguati, anche grazie al contributo delle dotazioni di carattere privato. Si riscontra un significativo incremento delle dotazioni presso il quartiere Lampugnana a seguito del potenziamento del nuovo polo scolastico di via Serena, con realizzazione di nuovi parcheggi pubblici, realizzazione di palazzetto dello sport e piscina scoperta. Tale aggregazione di funzioni risulta particolarmente attrattiva per la popolazione residente e costituisce una nuova polarità di concentrazione dei servizi per la collettività, con ulteriori previsioni espansione a seguito dell'approvazione dell'Accordo Operativo AN2 parte ovest AN4 parte est "Prato Verde".

Pertanto, in rapporto alla popolazione residente nel capoluogo (e più in generale in tutto il comune) la dotazione di servizi rivolti alla persona è da considerarsi di livello più che sufficiente.

L'asse infrastrutturale della Via Emilia costituisce la direttrice di sviluppo principale per il territorio di Rottofreno, sul quale si attestano i tessuti produttivi, i principali servizi per la popolazione e le attività commerciali. Dal punto di vista viabilistico, la via Emilia è caratterizzata da elevati flussi di traffico veicolare che interessano anche l'abitato di San Nicolò, con conseguenti criticità legate all'inquinamento, al rumore e alla sicurezza per gli utenti della strada, in particolare quelli deboli.

Inoltre, il ponte sul Trebbia costituiva un ostacolo al passaggio di ingenti quantità di veicoli con la conseguente formazione di code e traffico intenso negli orari di punta. La realizzazione del secondo ponte sul Trebbia (Ponte Paladini) con il parziale prolungamento della tangenziale di Piacenza ha fatto riscontrare significativi miglioramenti nei flussi di traffico nei centri abitati.

La previsione di completamento della tangenziale di Piacenza fino all'intersezione con via Emilia e A21, potrebbe essere occasione per perseguire strategie di decongestionamento dei centri abitati e conseguente valorizzazione dell'asse storico della Via Emilia in ambito urbano, con notevoli vantaggi legati alla sicurezza e alla mobilità dolce.

All'interno degli abitati principali vengono individuati ulteriori luoghi, sulla base delle caratteristiche dell'abitato e dei tessuti, che presentano elementi di criticità e che pertanto saranno oggetto di approfondimento nella strategia al fine di individuare obiettivi e politiche trasversali di miglioramento e qualificazione.

All'interno dell'abitato di San Nicolò, i luoghi sono così identificati:

3.1 Quartiere “Riva Trebbia”

Quartiere residenziale collocato nella porzione sud-est in prossimità delle rive del Trebbia, caratterizzato da grandi aree lungofiume contraddistinte dalla presenza di aree alberate e boschive ripariali. La presenza di una porzione residuale di un manufatto arginale di difesa idraulica, tutt'oggi accessibile, apre alla possibilità di realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo-fiume ed è occasione per ridefinire i margini urbani e il rapporto tra il quartiere e il fiume. Tra le criticità, è stata rilevata la carenza di dotazioni pubbliche; tuttavia si tratta di un quartiere già altamente urbanizzato con assenza di spazi disponibili per incrementare le attrezzature.

In prima analisi, si individuano alcuni obiettivi prestazionali che saranno meglio sviluppati nella strategia, a cui si rimanda per approfondimenti:

- imporre nessuna possibilità di ampliamento.

3.2 Fronte Fiume Trebbia

Il fronte del Fiume Trebbia è definito dalle aree perfluviali di pregio naturalistico e paesaggistico caratterizzate dalla presenza di aree alberate e boschi ripariali. Il rapporto diretto tra l'abitato e il fiume è attualmente interrotto a causa della presenza di due impianti fissi di lavorazione inerti presenti da anni sul territorio ed ormai storicizzati con lo stesso. Sono inoltre presenti aree di rinaturazione spontanea che svolgono un'importante funzione ecologico-ambientale. Si rileva comunque che gli aspetti socio-ricreativi che il fiume potenzialmente può offrire risultano al momento poco sfruttati, anche a causa delle modeste dimensioni dell'alveo e della scarsa valorizzazione degli accessi alle aree lungofiume. In ottica strategica, è previsto un progetto intercomunale nell'ambito del Parco Fluviale del Trebbia con potenziamento dei percorsi ciclabili sull'argine e posa di cartellonistica e di arredi funzionali alla fruizione di tali aree.

3.3 Polo funzionale ad alta concentrazione di servizi di livello comunale

Il nuovo Polo dei Servizi è situato presso il quartiere Lampugnana a sud dell'omonima via e si configura come nuova polarità sociale e centro di aggregazione per la comunità che raccoglie importanti funzioni quali la scuola primaria, il centro socio-assistenziale, la piscina comunale e impianti sportivi. L'ampliamento dei tessuti edilizi ha portato alla realizzazione di nuove aree di sosta, marciapiedi e aree verdi funzionali alle nuove urbanizzazioni. Tale aggregazione di funzioni rappresenta un importante incremento quantitativo e qualitativo delle dotazioni, confermando l'attrattività dell'abitato di San Nicolò e in particolar modo del quartiere Lampugnana. Nella medesima area sono previste ulteriori espansioni, sia residenziali sia dei servizi, in vista delle previsioni contenute nei nuovi Accordi Operativi recentemente approvati, per i quali è prevista la cessione di aree per verde pubblico attrezzato, vasca di laminazione e parcheggi pubblici. È inoltre prevista la realizzazione di nuovo parco agrivoltaico, che conferma la dinamicità del territorio nel soddisfacimento dei nuovi bisogni energetici mediante fonti rinnovabili.

È da rilevare che la presenza dei servizi scolastici genera importanti flussi di traffico soprattutto negli orari di ingresso/uscita, anche a causa della carenza di tracciati viari che garantiscano un adeguato collegamento con la SS10-Via Emilia. La mancata attuazione delle previsioni del PSC, in merito alla realizzazione di una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la SS 10 che evitasse

l'attraversamento dei tessuti residenziali, ha portato alla luce problemi viabilistici che interessano soprattutto il quartiere Brugnata.

3.4 Quartiere Brugnata

Il quartiere Brugnata, di carattere residenziale, è collocato nella porzione ovest dell'abitato a sud della via Emilia. Tra gli aspetti su cui porre attenzione, il quartiere è interessato da criticità legate da un lato ai flussi di traffico e, dall'altro, al deflusso delle acque meteoriche, come meglio descritto di seguito.

La costruzione del quartiere Brugnata prese avvio nei primi anni 60' e si sviluppò a partire dalla SS10-via Emilia in direzione sud (verso monte) e cioè verso l'attuale strada comunale Lampugnana. Alla fine degli anni 70' il quartiere raggiunse un'estensione di circa 2,5ha.

Trattandosi di un tessuto costruito nell'ambito dell'espansione edilizia del dopoguerra, è caratterizzato da scarsa qualità urbana in termini di infrastrutture stradali (strade di limitata larghezza, assenza di marciapiedi, assenza di aree di sosta), di dotazione di aree di fruizione pubblica e delle infrastrutture a rete.

L'espansione dei tessuti edilizi del quartiere Lampugnana e il potenziamento dei servizi generano importanti flussi di traffico, soprattutto negli orari scolastici, che si riversano nel quartiere Brugnata anche a causa della mancanza di un'infrastruttura di collegamento diretto con la Via Emilia.

Con riferimento agli aspetti di criticità legati al deflusso delle acque meteoriche, si rileva che la direzione della rete di scolo, di natura mista per acque meteoriche e luride, era rivolta verso un canale di gronda (ancora esistente) parallelo alla SS10 che a sua volta recapitava le acque oltre detta arteria in un canale a cielo aperto che, bypassando la linea ferroviaria To-Pc faceva confluire gli afflussi in comune di Calendasco lungo un colatore posto in fregio alla strada comunale della Bonina.

La continua espansione che ha caratterizzato il quartiere negli anni successivi ha portato, alla fine degli anni 80', al raddoppio della sua superficie impermeabilizzata (circa 5 Ha).

La rete di smaltimento realizzata oltre un ventennio prima, riuscì fino ad allora a garantire un sufficiente grado di officiosità alla rete; negli anni '90 venne inoltre realizzato lungo la ferrovia To-Pc il colatore fognario principale, all'interno del quale vennero convogliate le portate di magra (acque luride) e di prima pioggia per l'avvio a depurazione, con scolmo delle acque eccedenti verso la preesistente rete di scolo superficiale.

Alla fine degli anni 2000 il quartiere raggiunse la sua massima espansione¹ con una superficie impermeabilizzata pari a oltre 9 ha e con ulteriore carico di acque luride e solo parzialmente di ulteriori acque meteoriche, che pure in parte vennero indirizzate nelle nuove urbanizzazioni verso monte e quindi verso il reticolo del Rio Gragnano. La situazione idraulica divenne via via sempre più critica in quanto i collettori settentrionali (di valle), e il canale di gronda² posto in fregio alla SS10, realizzati negli anni 60' divennero insufficienti a smaltire gli apporti dei sempre più frequenti eventi di pioggia di breve durata ed elevata intensità dell'intero quartiere; in termini idraulici trattasi di rete sviluppatasi per prolungamenti successivi che ha generato un evidente sottodimensionamento del suo tratto terminale che non è più in grado di smaltire i volumi d'acqua scolante (reflua e meteorica).

In prima analisi, si individuano alcuni obiettivi prestazionali che saranno meglio sviluppati nella strategia, a cui si rimanda per approfondimenti:

- miglioramento idraulico con parziale regimazione delle acque meteoriche, con rimozione del confluente nella rete fognaria tramite vasche di laminazione o a dispersione per poter attuare ampliamenti

¹ che è anche quella attuale

² dorsale atta a ricevere le portate derivanti dal drenaggio dell'intero quartiere

3.5 Strada Vignazza/Lampugnana

L'asse Lampugnana-Vignazza costituisce un asse ciclopedonale principale da San Nicolò a Centora identificato come luogo della fruizione spontanea da parte della popolazione. Lungo il percorso, di carattere locale per attività legate al benessere e al tempo libero, si attestano anche alcuni edifici di interesse storico-architettonico quali case-torri e cascine. Risulta collegato al percorso anche il complesso La Borghesa, vincolato ai sensi del D.Lgs. 42/2004 tramite uno stradello sterrato privato. Considerata la valenza sociale del luogo, è auspicabile il potenziamento della vocazione legata alla mobilità dolce e alla fruizione dei contesti rurali in un territorio caratterizzato da elevata antropizzazione.

In prima analisi, si individuano alcuni obiettivi prestazionali che saranno meglio sviluppati nella strategia, a cui si rimanda per approfondimenti:

- miglioramento della sicurezza e realizzazione di spazi per il comfort e la fruibilità.

3.6 Aree di rigenerazione

Le aree/edifici dismessi in ambito urbano costituiscono importanti opportunità ove concentrare le strategie di potenziamento della città pubblica al fine di migliorare la qualità degli spazi urbani e dei servizi per la popolazione. A livello insediativo rappresentano dei "vuoti urbani" in stato di abbandono, dismissione e/o degrado che hanno perso la loro funzionalità originaria e sono riconducibili a luoghi dove confluire le strategie di riuso e riqualificazione al fine di perseguire obiettivi legati alla sostenibilità e al contenimento del consumo di suolo.

Nel territorio di Rottofreno si individuano 2 ambiti di rigenerazione in territorio urbanizzato, di cui una a San Nicolò, di cui si allegano le schede di riferimento contenute nell'allegato QC All.7.

Le aree sono:

- Distributore e depositi presso Via Agazzano – San Nicolò

e si configurano come aree, interne al T.U., per cui sono attivabili procedimenti di rigenerazione urbana ai sensi dell'art. 7 della LR 24/17, quali qualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica, interventi di addensamento e sostituzione urbana.

In coerenza con il PTAV *Allegato D Disciplina "Linee guida per la rigenerazione del dismesso"*, tali aree sono state analizzate secondo criteri di attrattività e di coerenza per meglio valutarne le potenzialità di recupero e sviluppo in funzione delle loro caratteristiche e dell'ubicazione nel territorio comunale. L'approfondimento è contenuto nell'allegato QC All.7.

2 – DISTRIBUTORE E DEPOSITI VIA AGAZZANO
 CENSIMENTO DELLE AREE DISMESSE



LOCALIZZAZIONE	SUPERFICIE	TIPOLOGIA/ DESTINAZIONE STRUMENTI VIGENTI	USO ATTUALE	PROPRIETA'
LOC. SAN NICOLO' – VIA AGAZZANO	MQ 4.300	AMBITI URBANI CONSOLIDATI PREVALENTMENTE RESIDENZIALI	DISTRIBUTORE CARBURANTE/ DEPOSITI NON UTILIZZATI	PRIVATA

ACCESSIBILITA' DA	STRADA PROVINCIALE/COMUNALE	X
	STRADA PRIVATA	
	STRADA PRIVATA NON ASFALTATA	
	PISTA CICLABILE	
	PERCORSO PEDONALE	
	TRASPORTO PUBBLICO	X

POSSIBILI ELEMENTI DI CRITICITA' / LIMITAZIONI PER IL RECUPERO:	
area possibile inquinamento suolo in prossimità di distributore carburanti	
contesto Mancanza di percorsi pedonali e ciclabili Quartiere con carenza di dotazioni (parcheggi)	
ELEMENTI DI VALENZA STRATEGICA Possibilità incremento dotazioni e servizi in abitato consolidato Presenza di ampia area verde (attualmente incolto urbano)	
STATO DI CONSERVAZIONE: Mediocre	
VICINANZA EDIFICI SENSIBILI	/

UBICAZIONE	TERRITORIO URBANIZZATO
ORIGINE DATO:	PUG



3.7 Piazza Pace

Nata come polarità sociale di recente formazione, sul quale si attesta un comparto commerciale/terziario di recente realizzazione, è caratterizzata dalla presenza di dotazioni quali aree di sosta, parco giochi, area per attività sportive all'aperto e percorsi pedonali che risultano frequentate da famiglie e ragazzi. Tuttavia, attualmente il comparto versa in una situazione di criticità in quanto molti negozi risultano sfitti con conseguente perdita di attrattività a livello locale. In ottica strategica, è auspicabile un potenziamento degli aspetti sociali con creazioni di spazi capaci di accogliere molteplici funzioni e attività.

3.8 Asse Via Emilia

L'asse infrastrutturale della via Emilia viene individuato come luogo in quanto spina dorsale del sistema insediativo del territorio di Rottofreno sul quale si affacciano i principali insediamenti produttivi, commerciali e dei servizi per la popolazione.

La diminuzione dei flussi di traffico veicolare interno all'abitato di San Nicolò, conseguentemente alla previsione di realizzazione della tangenziale, apre a nuove possibilità di valorizzazione urbana dell'asse viario storico della via Emilia, nell'ottica di decongestionamento del centro abitato e di potenziamento della mobilità sostenibile. Attualmente, infatti, i flussi veicolari di traffico (anche pesante) non consentono una piena fruizione della via Emilia in ambito urbano, nonostante la presenza di numerose attività commerciali e di servizio, a causa di inquinamento dell'aria, rumore, scarsa percezione della sicurezza, assenza di spazi e attraversamenti adeguati per pedoni/ciclisti.

4 ROTTOFRENO – ABITATO PRINCIPALE

Il centro abitato di **Rottofreno** è attraversato in senso longitudinale dal tracciato della SS10-via Emilia, arteria veicolare di grande importanza che insieme alla linea ferroviaria Piacenza – Torino e l'autostrada A21 Torino–Brescia attraversa da est a ovest tutto il territorio comunale, ed in senso longitudinale dalla strada provinciale SP48 che lo collega alla frazione abitata di Centora. Si configura, insieme a San Nicolò, come abitato principale in quanto capoluogo amministrativo nonché secondo abitato più esteso e popoloso del territorio. Presso il capoluogo risiede una buona quantità di popolazione 2484 abitanti su 12226 abitanti complessivi del comune (dati anagrafe comunale 2024) ed è presente una consistente quantità di servizi alla popolazione.

L'abitato è caratterizzato da una buona estensione dei tessuti residenziali che, insieme a quelli destinati ai servizi per la popolazione, si concentrano a sud del nucleo centrale situato lungo la strada SS10; i tessuti edilizi produttivi e commerciali, contermini al centro abitato, si estendono nel territorio compreso tra la via Emilia e la linea ferroviaria.

Da rilevare, anche presso il capoluogo, è la presenza strategica della stazione ferroviaria localizzata lungo la direttrice ferroviaria che da Piacenza porta a Torino; si trova nella zona nord dell'abitato, all'interno del tessuto consolidato dell'agglomerato urbano ed è collegata alla Via Emilia mediante Viale Stazione, asse urbano di valore testimoniale. Anche in questo caso, la stazione risulta poco frequentata e sotto-utilizzata a causa della mancanza di veri e propri "parcheggi scambiatori" e di percorsi ciclopeditoni.

Per quanto concerne i tessuti residenziali, emerge un ampliamento concentrato nella zona sud dell'abitato; accanto ai tessuti consolidati e di recente formazione, sono presenti nuove urbanizzazioni residenziali in parte realizzati e in parte in corso di completamento.

I tessuti prevalentemente produttivi, che consistono in insediamenti artigianali e industriali, sono collocati a nord dell'abitato nell'area compresa tra SS 10 e la linea ferroviaria, talvolta frammisti ai tessuti residenziali. È presente un comparto produttivo specializzato nella zona a ovest dell'abitato.

Le aree destinate ad accogliere le dotazioni territoriali di standard sono principalmente concentrate lungo la SS10 o nella porzione sud dell'abitato, ove sono presenti le strutture scolastiche e le aree per attività sportive attrezzate in fregio al rio Lurone. Sempre in tale ambito dell'abitato sono presenti recenti e consistenti aree di parcheggio pubblico realizzate in occasione dell'urbanizzazione degli ambiti residenziali.

All'interno degli abitati principali vengono individuati ulteriori luoghi, sulla base delle caratteristiche dell'abitato e dei tessuti, che presentano elementi di criticità e che pertanto saranno oggetto di approfondimento nella strategia al fine di individuare obiettivi e politiche trasversali di miglioramento e qualificazione.

All'interno dell'abitato di Rottofreno capoluogo, i luoghi sono così identificati:

4.1 Aree di rigenerazione

Le aree/edifici dismessi in ambito urbano costituiscono importanti opportunità ove concentrare le strategie di potenziamento della città pubblica al fine di migliorare la qualità degli spazi urbani e dei servizi per la popolazione. A livello insediativo rappresentano dei "vuoti urbani" in stato di abbandono, dismissione e/o degrado che hanno perso la loro funzionalità originaria e sono riconducibili a luoghi dove confluire le strategie di riuso e riqualificazione al fine di perseguire obiettivi legati alla sostenibilità e al contenimento del consumo di suolo.

Nel territorio di Rottofreno si individuano 2 ambiti di rigenerazione in territorio urbanizzato, di cui una nel capoluogo, di cui si allegano le schede di riferimento contenute nell'allegato QC All.7.

Le aree sono:

- Caseificio Ludovico – Rottofreno capoluogo

e si configurano come aree, interne al T.U., per cui sono attivabili procedimenti di rigenerazione urbana ai sensi dell'art. 7 della LR 24/17, quali qualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica, interventi di addensamento e sostituzione urbana.

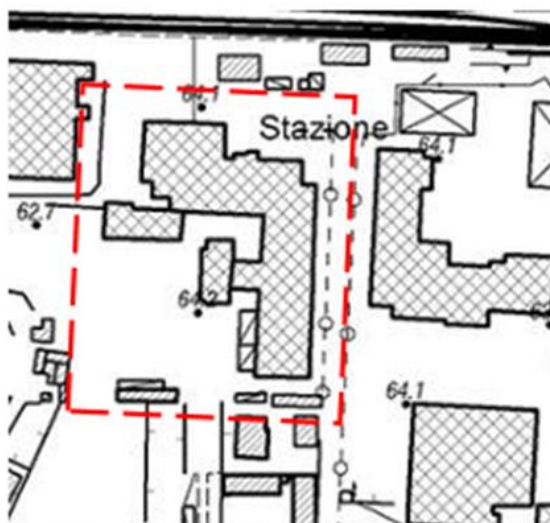
In coerenza con il PTAV *Allegato D Disciplina "Linee guida per la rigenerazione del dismesso"*, tali aree sono state analizzate secondo criteri di attrattività e di coerenza per meglio valutarne le potenzialità di recupero e sviluppo in funzione delle loro caratteristiche e dell'ubicazione nel territorio comunale. L'approfondimento è contenuto nell'allegato QC All.7.

1 – CASEIFICIO LUDOVICO

CENSIMENTO DELLE AREE DISMESSE



Ortofoto – Google Earth – Anno ripresa 2024



Inquadrimento CTR

LOCALIZZAZIONE	SUPERFICIE	TIPOLOGIA/ DESTINAZIONE STRUMENTI VIGENTI	USO ATTUALE	PROPRIETA'
CAPOLUOGO - VIALE STAZIONE 19	MQ 12.500	AMBITI URBANI DA RIQUALIFICARE - EX PRODUTTIVO	NON UTILIZZATO	PRIVATA – unico proprietario

ACCESSIBILITA' DA	STRADA PROVINCIALE/COMUNALE	X
	STRADA PRIVATA	
	STRADA PRIVATA NON ASFALTATA	
	PISTA CICLABILE	
	PERCORSO PEDONALE	
	TRASPORTO PUBBLICO	X



POSSIBILI ELEMENTI DI CRITICITA' / LIMITAZIONI PER IL RECUPERO:

area

Possibile inquinamento sottosuolo legato ai processi produttivi

contesto

- Criticità nell' accessibilità all' area e nella viabilità di ingresso allo stabilimento
- Mancanza di percorsi pedonali e ciclabili

ELEMENTI DI VALENZA STRATEGICA

- Vicinanza a stazione ferroviaria
- Possibilità riorganizzazione accessi a strutture produttive esistenti limitrofe
- Possibilità incremento dotazioni e servizi in ambito consolidato
- Presenza di viale alberato di valenza storica

STATO DI CONSERVAZIONE: mediocre

VICINANZA EDIFICI SENSIBILI

/



UBICAZIONE	TERRITORIO URBANIZZATO
ORIGINE DATO:	PUG – PTAV ID 796

4.2 Via Roma – Viale della Stazione

Via Roma e Viale della Stazione costituiscono un unico viale urbano che si sviluppa perpendicolare alla Via Emilia in direzione nord-sud. Il Viale della Stazione, che dalla via Emilia culmina nella stazione ferroviaria, costituisce un viale urbano di valenza storico-testimoniale attualmente sprovvisto di percorsi per mobilità dolce. La presenza di elementi arborei risulta essere un elemento identitario e di qualificazione, seppur sia da rilevare la condizione sanitaria a fine ciclo vegetativo. Via Roma costituisce l'asse storico principale che, dall'incrocio con la via Emilia, si sviluppa in territorio extraurbano fino a Centora. In ottica di miglioramento dell'accessibilità e di qualificazione degli assi urbani, la strategia potrà prevedere un percorso ciclopedonale di collegamento con la stazione e con la ciclabile che conduce alla Lampugnana, con l'obiettivo di creare una rete di mobilità dolce organica e adeguata.

In prima analisi, si individuano alcuni obiettivi prestazionali che saranno meglio sviluppati nella strategia, a cui si rimanda per approfondimenti:

- potenziamento della mobilità dolce in sede propria

4.3 Tessuti recenti nella porzione sud dell'abitato

I tessuti edilizi situati nella porzione sud dell'abitato costituiscono le urbanizzazioni di recente espansione a carattere residenziale e dei servizi. Trattasi di tessuti recenti, in parte completati e in parte in corso di completamento, con presenza di marciapiedi, aree di sosta e dotazioni a verde adeguate in quanto costruiti in epoca recente seguendo logiche di elevata qualità urbana. I tessuti recenti costituiscono un luogo in quanto caratterizzati da assetto insediativo ben riconoscibile all'interno del disegno dell'abitato e in quanto oggetto di possibile potenziamento per quanto riguarda le aree verdi, le dotazioni arboree e il rapporto tra abitato e territorio rurale. L'analisi dei tessuti recenti è contenuta nell'allegato *QC All.8 "Analisi dei tessuti recenti"* a cui si rimanda per approfondimenti.

In prima analisi, si individuano alcuni obiettivi prestazionali che saranno meglio sviluppati nella strategia, a cui si rimanda per approfondimenti:

- incremento dotazioni vegetative arboree lineari limitrofe alla viabilità nelle aree pubbliche

5 POLI PRODUTTIVI – CATTAGNINA E PONTE TREBBIA

I poli produttivi Cattagnina-Palazzina e Ponte Trebbia costituiscono ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale, e sono classificati dalla pianificazione sovraordinata come Poli Produttivi Consolidati-PPC.

Il Polo Cattagnina si attesta lungo la SS10-Via Emilia a ovest dell'abitato di San Nicolò ed è caratterizzato da scarsa qualità urbana causa della mancanza di percorsi pedonali e ciclabili, di aree di fruizione pubblica e/o a verde dedicate ai lavoratori, della carenza di aree di sosta. Anche il rapporto con la Via Emilia risulta piuttosto critico in quanto le intersezioni stradali per l'accesso alle varie attività non sono sempre adeguate e sono comunque migliorabili; pertanto in ottica strategica è auspicabile il miglioramento delle intersezioni carenti sia dal punto di vista progettuale sia esecutivo mediante, ad esempio, realizzazione di rotonde e/o controviai. Il rapporto con la Via Emilia presenta criticità anche per quanto concerne gli aspetti ambientali a causa della scarsa qualità delle mitigazioni arboree esistenti e del verde di ambientazione. Un altro aspetto di significativa importanza è la carenza di collegamento pedonale e ciclabile con l'abitato di San Nicolò.

Il Polo Ponte Trebbia, che ricade solo in parte nel territorio di Rottofreno, è ubicato nella porzione al confine con la città di Piacenza e il comune di Calendasco ed è anch'esso caratterizzato da una diffusa carenza di qualità urbana.

A livello generale emerge una certa frammentarietà dei titoli attuativi edilizi che ha reso difficoltosa l'attuazione organica e unitaria del disegno delle urbanizzazioni previsto dagli strumenti pianificatori, con una conseguente carenza quali-quantitativa delle dotazioni pubbliche e delle infrastrutture per l'insediamento.

In prima analisi, si individuano alcuni obiettivi prestazionali che saranno meglio sviluppati nella strategia, a cui si rimanda per approfondimenti:

- qualificazione edilizia strutture produttive
- qualificazione spazio pubblico e incremento aree sosta
- miglioramento gestione acque meteoriche

6 SANTIMENTO

Santimento è un nucleo storico urbano ubicato a nord-est rispetto al capoluogo Rottofreno, situato in confine con il territorio del comune di Calendasco, e ricade per la parte rivolta ad ovest del suo edificato nella giurisdizione del comune di Rottofreno.

In questo nucleo risiedono 465 abitanti sul totale di 12226 abitanti nel comune (dati anagrafe comunale 2024). Santimento è collegato all'arteria viaria della SS10 attraverso la strada provinciale SP13 che conduce poi a Calendasco e che costituisce il principale asse viario intorno al quale si è sviluppato l'agglomerato edilizio di carattere prevalentemente rurale. Dall'analisi della documentazione a corredo del PUG si evince l'origine prettamente storica del tessuto edilizio presente nel nucleo caratterizzato dal complesso della Chiesa Parrocchiale di San Giovanni che si attesta sulla piazza dell'abitato che raccoglie qualche piccolo esercizio commerciale.

L'abitato è altresì caratterizzato dalla recente dismissione di alcuni servizi di carattere pubblici quali scuola dell'infanzia e ufficio postale, e dalla recente riqualificazione strutturale del centro anziani.

Santimento si colloca nella porzione nord del territorio comunale, a nord delle infrastrutture ferrovia e autostrada e in prossimità dell'ambito fluviale del Po e, nel corso degli anni, ha mantenuto il proprio impianto originario e conservato la sua caratterizzazione tipicamente rurale.

Considerata la sua ubicazione e la presenza di nucleo storico riconoscibile che ha mantenuto la strutturazione originaria, tra gli obiettivi da perseguire si possono individuare:

- Tutela e salvaguardia dell'edificato di valenza testimoniale mediante disciplina particolareggiata (edifici individuati e analizzati nel QC nell'allegato QC All.5)
- Incremento dei servizi
- Potenziamento dei percorsi tematici negli ambiti fluviali e rurali mediante implementazione cartellonistica e servizi per utenti

7 CENTORA

Centora è la frazione più piccola del comune di Rottofreno, sorge a sud di Rottofreno in confine con il territorio del comune di Gragnano ed è abitata da 89 residenti.

Il nucleo storico abitato di Centora è diviso ad oggi in due parti dalla viabilità che la collega a San Nicolò (che ricalca il tracciato storico della strada Lampugnana che un tempo collegava Centora con il solo nucleo storico di Mamago) e risulta giuridicamente diviso in due comuni amministrativi Rottofreno per la parte nord e Gragnano per la parte sud dell'abitato. Tra gli edifici presenti di interesse storico architettonico vi è la Chiesa di S.Maria della Neve situata nelle vicinanze del tracciato storico.

L'abitato si classifica come nucleo abitato in territorio rurale e, pur non essendo ricompreso nel Territorio Urbanizzato, costituisce un importante punto di snodo per la mobilità dolce in quanto punto di arrivo del percorso Lampugnana-Vignazza e della ciclabile Centora-Rottofreno.

8 TERRITORIO RURALE

Il territorio rurale costituisce un ambito rilevante nel paesaggio pianeggiante del comune di Rottofreno, in quanto particolarmente vocato alle attività produttive e allo sfruttamento intensivo dei suoli per pratiche agrarie. All'interno del territorio rurale possono essere distinte:

- le zone con maggiore vocazione produttiva;
- le zone di valenza naturale ambientale, individuabili per quelle aree in prossimità degli ambiti perfluviali del fiume Po, fiume Trebbia e torrente Tidone caratterizzate dalla maggior presenza di vegetazione nonché del biotopo umido, ovvero quegli ambiti più ricchi di vegetazione e di biodiversità;
- le zone a stretto contatto degli abitati principali, ovvero aree agricole strettamente connesse ai territori urbanizzati edificati, con reciproco disturbo/interferenza, per cui favorire le attività agricole non invasive rispetto ai tessuti residenziali. Tali zone saranno inoltre quelle in cui potrebbero svilupparsi i tessuti lungo le direttrici di sviluppo.

All'interno del territorio rurale sono inoltre individuabili Aziende agricole d'eccellenza con produzione biologica.

In prima analisi, si individuano alcuni obiettivi prestazionali che saranno meglio sviluppati nella strategia, a cui si rimanda per approfondimenti:

- mantenimento aree naturali
- miglioramento compatibilità uso agricolo dei suoli
- realizzazione nuova viabilità periarginale
- valorizzazione paesaggi locali

9 TERRITORIO URBANIZZATO - TESSUTI OMOGENEI

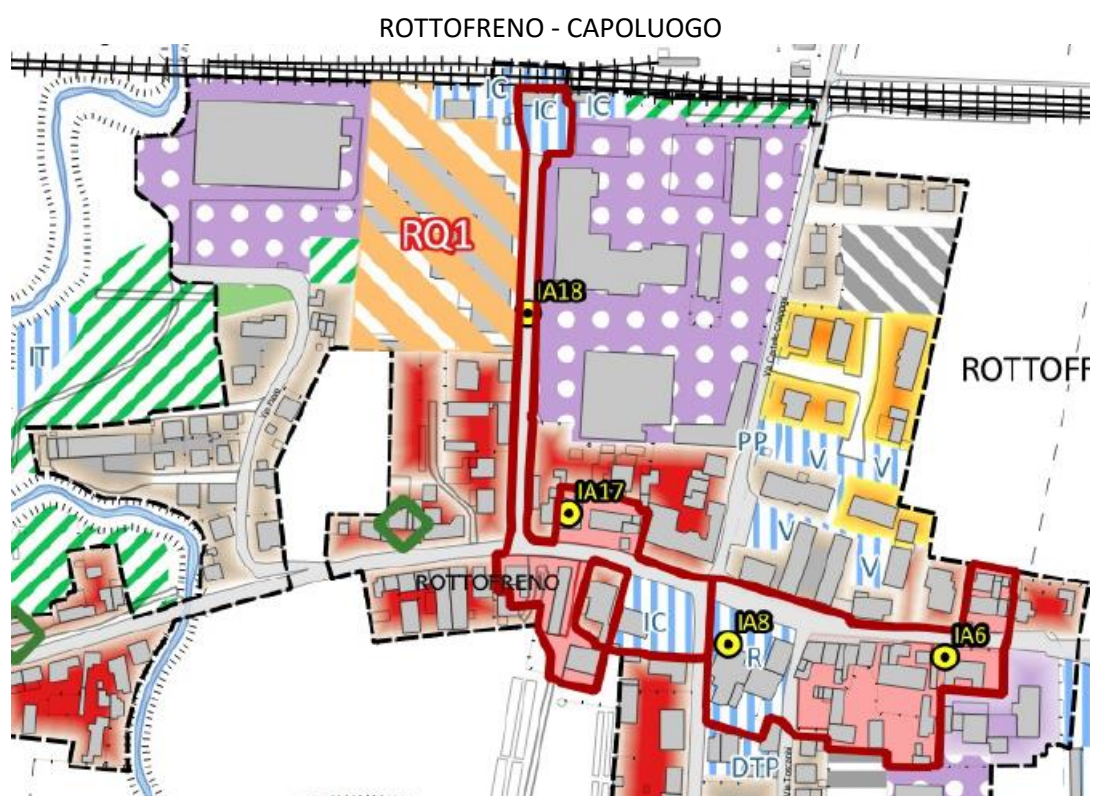
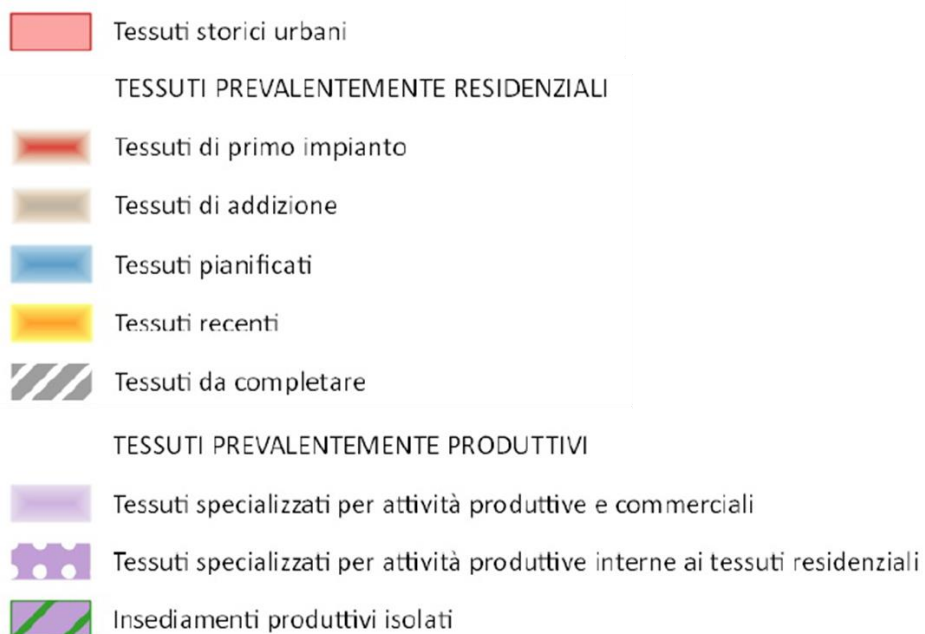
Sulla base dell'analisi dei quartieri (QC all.3) e dei luoghi individuati nel presente allegato, il territorio urbanizzato, al fine di una più efficace definizione delle strategie per la qualità urbana, è stato suddiviso per parti omogenee in base alle caratteristiche funzionali e alle logiche insediative degli abitati. Sono stati individuati i tessuti omogenei per gli abitati principali, e così identificati:

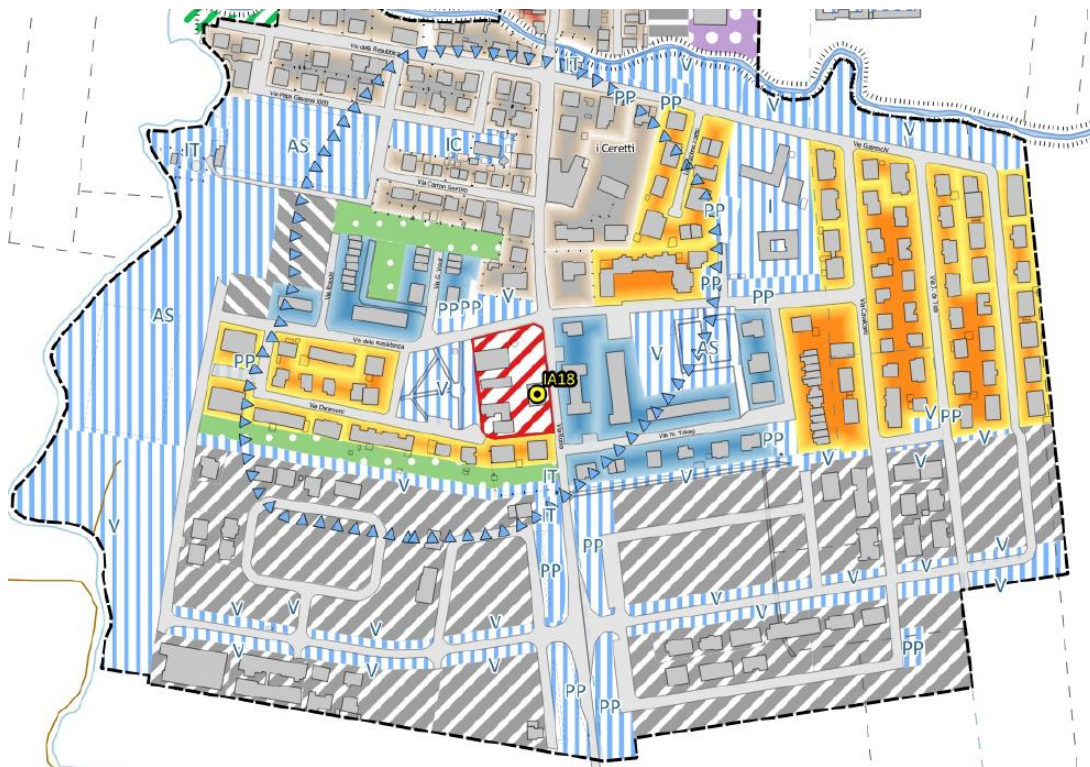
- Tessuti storici: tessuti compatti localizzati negli abitati principali e sviluppatisi a partire dall'aggregazione degli edifici religiosi lungo l'asse storico della Via Emilia a San Nicolò e nel capoluogo, intorno ai quali si sono successivamente espansi i centri abitati. A Santimento il tessuto storico costituisce la gran parte dell'abitato e si è sviluppato a partire dall'agglomerato della Chiesa e del Castello posti lungo la SP13.
- Tessuti di primo impianto: tessuto prevalentemente residenziale generato dai processi di prima espansione degli abitati con edificazioni a cortina lungo gli assi viari principali. Nel capoluogo tale tessuto si sviluppa attiguo al nucleo storico intorno all'asse della Via Emilia, mentre San Nicolò si sviluppa a piccoli comparti lungo gli assi di espansione principali definiti dalla Via Emilia e dalla SP7. Presentano carenze funzionali e scarsa qualità edilizia.
- Tessuti di addizione: tessuto residenziale di espansione spontanea sviluppatosi "a fascia" o a comparti lungo le direttrici viarie principali a San Nicolò e nel capoluogo, senza particolare attenzione alle logiche urbanistiche e senza particolari contributi per la città pubblica. La crescita di tali tessuti non ha generato infatti nuovi spazi pubblici a servizio della comunità, ed oggi sono caratterizzati da carenze di aree di sosta pubblica o aree verdi, oltre alla mancanza di spazi adeguati per la loro integrazione. Costituisce tessuto di addizione anche il quartiere di Riva Trebbia situato nella porzione sud-est dell'abitato di San Nicolò caratterizzato da carenze funzionali e viabilistiche e da carenza di parcheggi e dotazioni pubbliche.
- Tessuti pianificati: tessuto residenziale caratterizzato da urbanizzazioni pianificate con piani attuativi e sviluppati intorno ai tessuti di addizione, con sufficiente dotazione di servizi e qualità urbana ed edilizia.
- Tessuti recenti: tessuto residenziale sviluppatosi in tempi recenti con urbanizzazioni pianificate da piani urbanistici attuativi e buone caratteristiche in termini qualità urbana ed edilizia e buona presenza di dotazioni e servizi.
- Tessuti da completare: tessuti residenziali che al momento risultano in corso di completamento dalla pianificazione previgente. Sono ubicati nella porzione sud dell'abitato del capoluogo.
- Tessuti specializzati per attività produttive: aree e comparti a prevalente destinazione produttiva organizzate in comparti urbani consolidati e ben riconoscibili nella loro struttura insediativa. Sono costituiti dai poli produttivi consolidati situati a San Nicolò e dagli insediamenti ubicati a ovest del capoluogo.
- Tessuti specializzati per attività produttive interne ai tessuti residenziali: porzioni di tessuti a destinazione produttiva frammisti ai tessuti residenziali, che pertanto costituiscono realtà artigianali di minor estensione.
- Tessuti produttivi isolati: tessuti a destinazione produttiva collocati in territorio rurale

La strategia e la disciplina potranno definire differenti modalità di intervento per i tessuti individuando, laddove necessario, ulteriori declinazioni dei tessuti recenti in base al loro stato di attuazione.

Con riferimento al quartiere Riva Trebbia, individuato come luogo, è stato definito un tessuto specifico denominato "Tessuti di addizione Riva Trebbia" per meglio rispondere alle criticità emerse nelle analisi di QC riferite soprattutto alla carenza di parcheggi pubblici e dotazioni.

Di seguito si propongono stralci cartografici con individuazione dei tessuti omogenei negli abitati principali.





ABITATO DI SAN NICOLÒ'

