

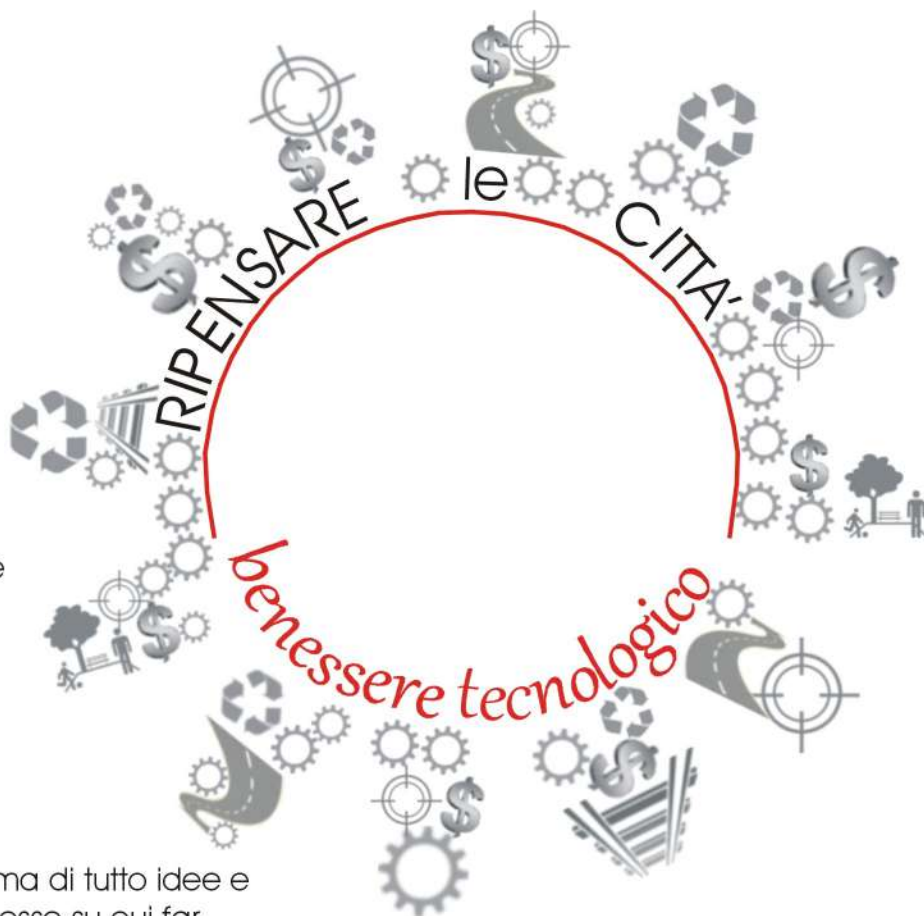


RIPENSARE LE CITTÀ'

Ripartire dalla città pubblica e dalle infrastrutture dando la mano all'innovazione tecnologica

Forse non è esagerato riassumere i primi due decenni del nuovo millennio sotto l'etichetta della Crisi: crisi economica, crisi di identità dell'Occidente. Gli studi che interpretano i cambiamenti della società italiana hanno più volte ripreso questo concetto. In questa chiave di lettura c'è da rilevare anche una crisi di identità dell'Urbanistica e dello strumento del Piano. Assediata tra le opposte pressioni del mercato e dell'ambiente, l'urbanistica ha talvolta ricercato il proprio spazio ed il proprio ruolo nella dimensione normativa, delle regole, della messa a punto di procedimenti mirati a contemperare le diverse istanze, a garantire la legittimità dei procedimenti. In questa dimensione il PTR cerca invece di mettere progressivamente a fuoco un nuovo ruolo della pianificazione, centrato sulla capacità di proporre prima di tutto idee e immagini di un futuro possibile, scommesse su cui far convergere progressivamente le azioni dei diversi soggetti.

Nel registro delle idee queste scommesse riguardano la possibile (necessaria) alleanza tra innovazione tecnologica, competitività e qualità della vita. Nel registro delle immagini si declinano in un riposizionamento delle azioni del Piano che si articola in priorità della città pubblica, innovazione delle infrastrutture, impulso alle nuove tecnologie.



I temi del PTR e il metodo di lavoro

Adottato con DCR 2/2022

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è uno strumento previsto dalla Legge Urbanistica Regionale n. 36/1997 che deve fornire il quadro generale di riferimento per le scelte pianificatorie ai diversi livelli. Facendo seguito allo schema generale, il lavoro si compone di altri tre dossier, nella medesima forma comunicativa "agile" che approfondiscono i temi strategici del Piano, legati all'entroterra, alla città e alla costa ancora identificando quadro descrittivo, obiettivi e azioni del quadro strategico.



L'obiettivo per la città è ritrovare se stessa l'emergenza

ci ha insegnato che la priorità del pianificatore è la Città Pubblica.

"IL DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI indica l'insieme degli obiettivi da perseguire (...) comprensivi degli obiettivi di sostenibilità ambientale esplicitandone le priorità ed i livelli di interazione" (Legge Urbanistica Regionale 36/1997 art. 10)



Adottato con DCR 2/2022

Cambia modo di pensare: dalla "determinazione" delle opportunità alla strategia per nuove opportunità

Fine anni 90 - anni 2005
Tema: la crisi del sistema industriale
Focus: la riconversione

Urbanistica decisionista e determinista

Quello che va fatto

Anni 2005 - 2015:
Tema: la crisi dell'autorevolezza
Focus: la pressione delle istanze

Urbanistica per varianti "a progetto"

Chi può, fa.

Anni 2015 - 20...?:
Tema: l'attesa del cambiamento
Focus: la competizione

Urbanistica strategica o "delle idee"

La visione su cui convergere

Tra gli anni 70 e 90 il modello produttivo delle città, storicamente sviluppato attorno a pochi settori prevalenti, portualità, siderurgia, industria chimica e del carbone, industria del petrolio, è entrato in crisi. La pianificazione territoriale regionale si è quindi focalizzata attorno al tema della riconversione delle grandi aree ex industriali, in particolare con il PTC IP ACL - Insediamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure (1992) e con il PTC dell'Ambito Savonese Bormide (1997). La politica sottesa, volitiva e determinista nel scegliere con forza la direzione da prendere, mirava allo sviluppo di nuove funzioni connesse a nuove aree pubbliche e ad interventi infrastrutturali.

Il polo dell'area di Fiumara a Genova (2002)

Centro area ex Metalmetron a Savona (2009)

Progetto nuovo waterfront di La Spezia

Negli ultimi anni la crisi economica lascia ancora i suoi segni anche se si colgono segnali positivi per scenari di sviluppo delle città. Nel frattempo è radicalmente mutato il contesto sociale, l'individualismo si è acuitizzato in parallelo alla "connessione" globale, dove ognuno, singolo individuo, società, istituzione, collettività territoriale, cerca di trovare il proprio spazio per essere visibile, fuori dagli schemi consolidati, "un ecosistema di attori individuali e processi" (52° rapporto annuale Censis 2018). In questo contesto la nuova urbanistica ritrova il ruolo di guida, analizzando i processi in corso e le istanze del territorio, impostando la strategia su cui far convergere l'energia dei singoli per città che siano "vivibili" e quindi "visibili". In quest'ottica l'attenzione del pianificatore si sposta sulla città pubblica e sul sistema infrastrutturale, il biglietto da visita delle nostre città, come punto fermo attorno al quale lasciare spazio all'iniziativa dei singoli per lo sviluppo del tessuto economico.

Cambia modo di agire: sono competitive le città in cui vorresti vivere

il problema da risolvere

Abbiamo bisogno di città competitive nella società dei rating, delle analisi parametriche, delle recensioni e dei like che orientano i flussi di residenzialità, turismo e business. Le città competitive sono innanzitutto città che funzionano, che permettono ai propri cittadini di vivere agevolmente.

LA CITTÀ BELLA

ARIA E ACQUA PULITA

IN SALVO

ESSERE CURATO

SPOSTARMI CON FACILITÀ

CONCILIARE IL LAVORO CON LA FAMIGLIA

ARRIVARE A SCUOLA ANDARE AL PARCO

Ciò che è vitale per la città

Il sistema infrastrutturale è basilare per la città; influisce pesantemente sulla qualità della vita dei cittadini, sull'accessibilità al lavoro e ai servizi essenziali, determina la funzionalità del porto, la permanenza degli operatori economici, lo sviluppo del commercio e in generale del sistema economico.

L'obiettivo strategico

Ripartire dall'hardware della città: città pubblica e infrastrutture Tecnologia avanzata per il Benessere e per l'ambiente.

Per creare le condizioni perché la città sia vivibile e appetibile focalizziamo l'attenzione sul rinnovo della città pubblica e delle infrastrutture, l'hardware, in chiave tecnologica. La pianificazione territoriale, quindi, cambia approccio e focalizza l'attenzione sullo spazio pubblico, che deve essere il punto di riferimento per rigenerare il tessuto urbano secondo criteri di sostenibilità ambientale e sociale accompagnati da un uso intelligente delle nuove tecnologie e fondati sulla partecipazione attiva dei cittadini. Pienamente coerenti con la main road regionale "Liguria dal mare alla vita" gli obiettivi del Piano si rivolgono alla specializzazione della città pubblica valorizzando le opportunità e trasformando in occasioni i punti deboli, con intelligenza e creatività.

ci aspettiamo, con un sistema pubblico ottimizzato, che migliori la sicurezza, la qualità della vita e di conseguenza l'attrattività e l'appetibilità delle città.

Obiettivi di cambiamento	Obiettivi operativi	Azioni di Piano	Azioni locali	Risultati attesi	Effetti attesi
B - RIPENSARE LE CITTÀ Incentrare la pianificazione urbanistica sulla qualità delle dotazioni territoriali e locali e sulla funzionalità del sistema delle infrastrutture quale presupposto essenziale.	B1. Attuare la Legge Urbanistica in tema di «città, conurbazioni costiere e valli urbane»; B2. Rispondere alla domanda di qualità e funzionalità del sistema infrastrutturale e dei servizi territoriali; B3. Individuare i requisiti della pianificazione portuale in rapporto con le città; B4. Innalzare la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici; B5. Introdurre indicazioni propositive per innalzare la qualità urbana e l'identità territoriale; B6. Contribuire ad innalzare la capacità di attrarre nuove imprese e residenzialità stabile. B7. Proteggere il territorio e i suoi abitanti riducendo il rischio idrogeologico.	- Individuazione delle Città, Conurbazioni costiere e Valli urbane e rispettiva localizzazione e specificazione delle disposizioni della Legge Urbanistica per la rigenerazione urbana, la messa in sicurezza e il rafforzamento del loro ruolo di centro di servizi a scala sovralocale; - Individuazione delle aree strategiche per la riorganizzazione del sistema dei servizi pubblici; - Individuazione delle esigenze prioritarie di collegamento infrastrutturale; - Definizione delle prestazioni ambientali dei porti commerciali in rapporto con le città; - Definizione di criteri per la pianificazione urbanistica delle aree perifericali; - Applicazione di forme di sperimentazione del Piano dei servizi nell'ambito del monitoraggio del PTR; - Promozione dei progetti collettivi ("Aurelia - fil rouge" e "Autostrada tecnologica, solare ed eolica").	- Redazione del piano dei servizi e delle infrastrutture (PSI) secondo le indicazioni fornite dal PTR; - Redazione del piano di assetto urbanistico locale da parte dei Comuni che si sono dotati di PSI; - Adesione degli enti locali ai progetti collettivi proposti dal PTR.	Del Piano - Cartografia che individua Città, Conurbazioni costiere, Valli urbane e normativa che indica i contenuti del PSI per ogni tipo di città; - Cartografia di individuazione delle aree strategiche per la riorganizzazione del sistema dei servizi pubblici; - Cartografia di individuazione delle esigenze prioritarie di dotazioni infrastrutturali e servizi di livello regionale; - Normativa dedicata alle prestazioni ambientali dei porti in rapporto con le città; - Dispositivo normativo per la disciplina urbanistica delle aree perifericali; - Sottoscrizione convenzione con Comuni per la redazione sperimentale del PSI; - Indicazioni propositive per i progetti collettivi "Aurelia" e "Autostrada"; Della pianificazione subordinata - Approvazione del PSI di Città, Conurbazioni costiere, Valli urbane"; - Recepimento del PTR nei P.R.S.R.; - Sviluppo dei progetti collettivi.	- Riduzione della popolazione esposta a rischi di varia natura; - Miglioramento della qualità della vita delle comunità urbane; - Incremento dell'accessibilità al sistema dei servizi e delle infrastrutture pubbliche; - Rallentamento/inversione del decremento demografico; - Sperimentazione di nuovi modelli di regolazione territoriale perseguendo la semplificazione amministrativa, la costruzione di partenariati locali e la valorizzazione della progettualità locale.

La coerenza con le politiche nazionali

promuovere la salute e il benessere

decarbonizzare l'economia

creare comunità e territori resilienti

<p>bassa popolazione under 40; collegamenti critici</p> <p>rischio isolamento</p> <p>funzionalità</p> <p>carenze, bisogni, e prestazioni del sistema dei servizi pubblici e delle infrastrutture</p> <p>il Piano dei Servizi dei Comuni, il rischio in opportunità: silver economy e servizi alle famiglie</p>	<p>caratteristiche climatiche favorevoli e bellezza del paesaggio</p> <p>valore vivibilità</p> <p>qualità</p> <p>sviluppiamo i progetti di nuovi poli di servizi innovativi e attrattivi</p> <p>Individuiamo i nuovi poli di servizi "strategici" innovativi, di qualità e connotanti.</p>	<p>parte della popolazione a rischio incolumità</p> <p>rischio incolumità</p> <p>sicurezza</p> <p>Indichiamo criteri di sostenibilità per la pianificazione urbanistica delle aree perifericali</p> <p>Sicurezza e qualità delle città: la qualificazione delle aree perifericali</p>	<p>livelli contenuti di inquinamento delle città</p> <p>valore ambientale</p> <p>sostenibilità</p> <p>Definiamo i requisiti e le prestazioni ambientali dei porti nei rapporti con le città</p> <p>definiamo un modello di porto sostenibile e in equilibrio con la città</p>
--	--	---	---

Diversi modi di essere città diversi i livelli e le modalità di sviluppo, senza dimenticarci chi siamo.

"IL QUADRO DESCRITTIVO del PTR contiene la rappresentazione del territorio ligure, delle dinamiche in atto, per cogliere l'identità e il ruolo della Liguria nel contesto nazionale ed europeo"
(Legge Urbanistica Regionale 36/1997 art. 9)

Adottato con DCR 2/2022



CITTÀ

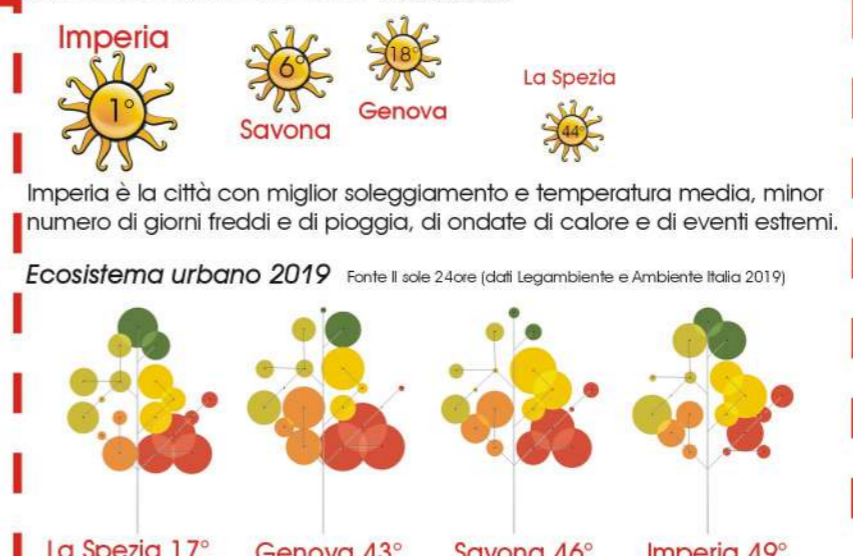
Top 15 Porti container in Europa 2019				Top 15 Porti commerciali in Italia 2019				Top 15 Porti passeggeri in Italia 2019			
Posizione 2019	Posizione 2018	Posizione 2017	Porto	Posizione 2019	Porto	Posizione 2019	Porto	Posizione 2019	Porto	Posizione 2019	Porto
1	1	1	Rotterdam	1	Trieste	1	Messina-Milazzo	1	Messina-Milazzo	1	Messina-Milazzo
2	2	3	Anversa	2	Genova	2	Genova	2	Napoli	2	Napoli
3	3	2	Amburgo	3	Livorno	3	Livorno	3	Civitavecchia	3	Civitavecchia
4	6	17	Pireo	4	Cagliari-Saroth	4	Cagliari-Saroth	4	Livorno	4	Livorno
5	5	8	Valencia	5	Gioia Tauro	5	Genova	5	Genova	5	Genova
6	7	6	Algeciras	6	Ravenna	6	Piombino	6	Piombino	6	Piombino
7	4	4	Bremerhaven	7	Venezia	7	Olbia	7	Olbia	7	Olbia
8	8	7	Falstadøen	8	Messina-Milazzo	8	Panfero-rio Marina-Cavo	8	Panfero-rio Marina-Cavo	8	Panfero-rio Marina-Cavo
9	9	10	Barcelona	9	Augusta	9	Palermo	9	Palermo	9	Palermo
10	11	9	Le Havre	10	Napoli	10	Bari	10	Bari	10	Bari
11	10	12	Marsalokk	11	Taranto	11	Venezia	11	Venezia	11	Venezia
12	12	14	Genova	12	La Spezia	12	Ancona-Falconara	12	Ancona-Falconara	12	Ancona-Falconara
13	13	5	Gioia Tauro	13	Savona - Vado	13	Porto Torres	13	Porto Torres	13	Porto Torres
14	14	15	St Petersburg	14	Salerno	14	Savona - Vado	14	Savona - Vado	14	Savona - Vado
15	16	63	Gdansk	15	Ancona-Falconara	15	Salerno	15	Salerno	15	Salerno



Aeroporti passeggeri in Italia 2019

Fonte Assaeroporti

Posizione 2019	Aeroporto	2019 (passeggeri)
1	Roma Fiumicino	43.532.573
2	Milano Malpensa	28.846.299
3	Bergamo	13.857.257
4	Venezia	11.561.594
5	Napoli	10.860.068
6	Catania	10.223.113
7	Bologna	9.405.920
8	Palermo	7.018.087
9	Milano Linate	6.570.984
10	Roma Ciampino	5.879.496
11	Bari	5.545.588
12	Pisa	5.387.558
13	Cagliari	4.747.806
14	Torino	3.952.158
15	Verona	3.638.088
16	Treviso	3.264.731
17	Olbia	2.978.769
18	Lamezia Terme	2.978.110
21	Genova	1.536.136



La città e l'emergenza covid

La città è il sistema per sua natura più dinamico e con più risorse per affrontare e trovare soluzioni innovative di fronte ad una crisi. L'esperienza Covid ha messo in luce i punti deboli della città ma anche buone pratiche e nuove soluzioni per il domani.

Durante il lockdown molte persone hanno notato quanto siano ridotti gli spazi verdi disponibili nelle Città, e molte persone sono rimaste chiuse in ambienti ristretti senza accesso a spazi esterni. La disponibilità di spazi verdi attrezzati e accessibili da casa a piedi o in bicicletta è alla base del benessere emotivo e psicologico dei cittadini, oltre ad avere effetti positivi sulla qualità dell'aria e la protezione della biodiversità.

Allo stesso modo milioni di persone in tutto il mondo si sono ritrovate in contesti urbani molto più silenziosi rispetto al passato. Alcune amministrazioni cittadine, tra cui ad esempio Milano e Genova, stanno sostenendo anche post lock down la mobilità dolce, trasformando strade carrabili in aree ciclabili e pedonali. La diminuzione del traffico automobilistico ha mostrato ai cittadini come sarebbe la vita in quartieri più vivibili e pedonalizzati. Dopo la fine delle misure restrittive torniamo a misurarci con la necessità di ridurre le emissioni dovute ai trasporti e migliorare la qualità dell'aria.

Il lock down ha dimostrato le potenzialità del cambiamento nel mondo del lavoro. Si pensi al rapido sviluppo delle modalità di smart work e al correlato balzo in avanti della digitalizzazione. Inoltre molte aziende hanno saputo reinventarsi virando temporaneamente la produzione per disinfettanti, respiratori e attrezzature mediche. Queste esperienze dimostrano che è possibile innovare il sistema economico delle città.

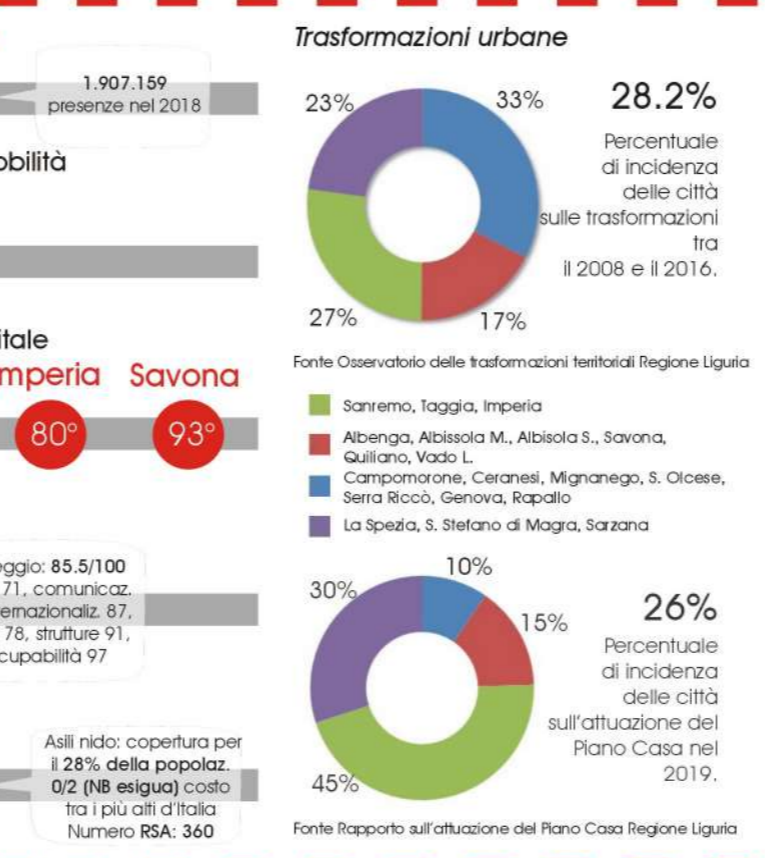
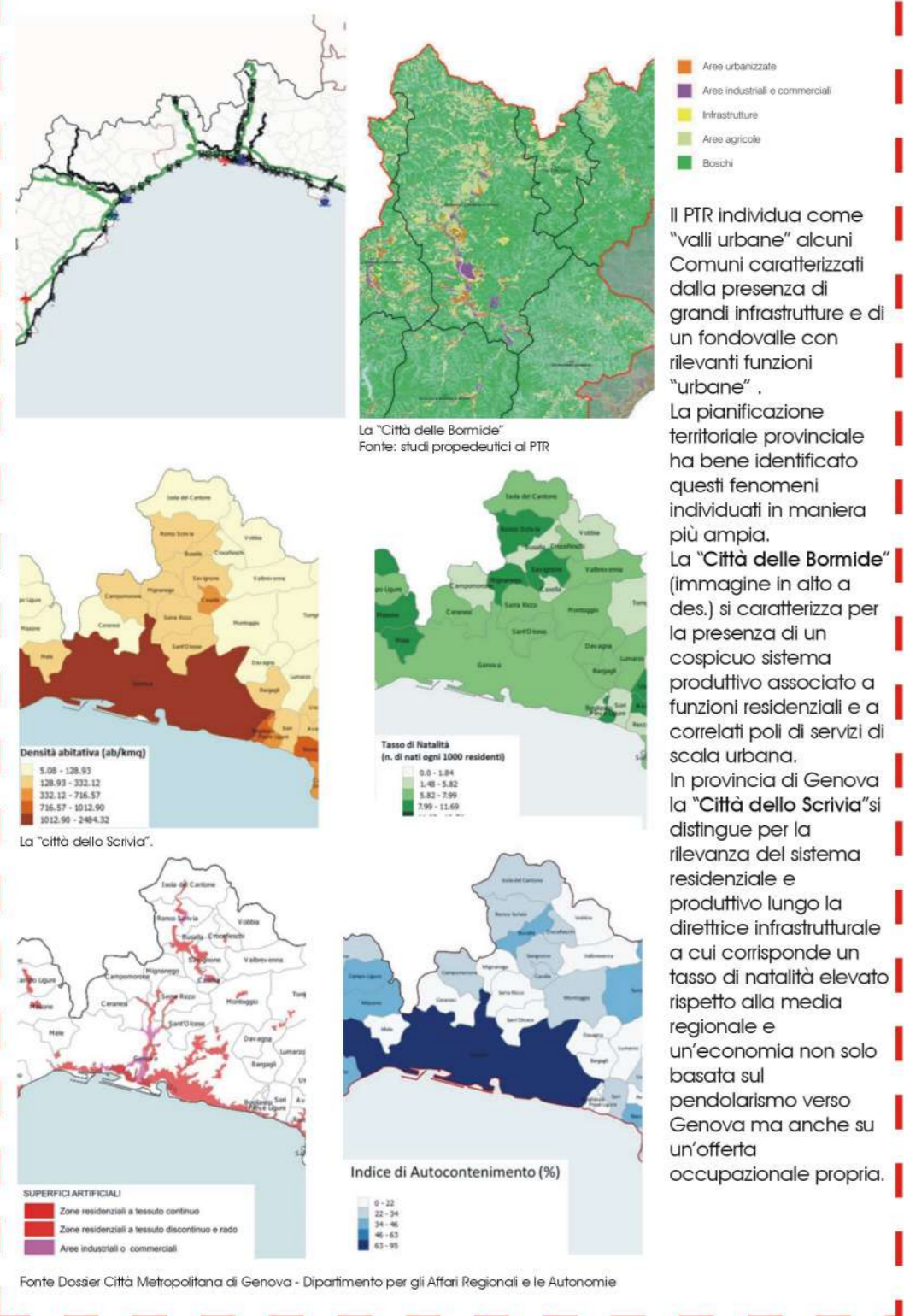
Le aree urbane della Liguria

La Liguria esprime almeno tre tipi di territorio urbano, ognuno con diverse caratteristiche e diversi gradi di sviluppo a cui corrispondono potenzialità di trasformazione e livelli di attenzione altrettanto diversi.

Le "Città" rappresentano le aree urbane caratterizzate da dinamiche socio economiche e ambientali, seppur differenziate, di elevata complessità e con maggiore "margine" di cambiamento.

Le "Conurbazioni costiere" sono contraddistinte non solo dai numeri "urbani" ma soprattutto dalle condizioni di contesto (territoriali, di dinamicità del sistema socio economico) per cui è auspicabile una nuova vivibilità, con le dovute cautele legate al contesto ambientale. Infine le "Valli urbane", sviluppatasi lungo le grandi infrastrutture, ancora in crescita e in mutua simbiosi con le "Città" e le "Conurbazioni costiere", con le quali necessitano di stabilire il giusto equilibrio, integrandone la "Città Pubblica".

VALLI URBANE



CONURBAZIONI COSTIERE

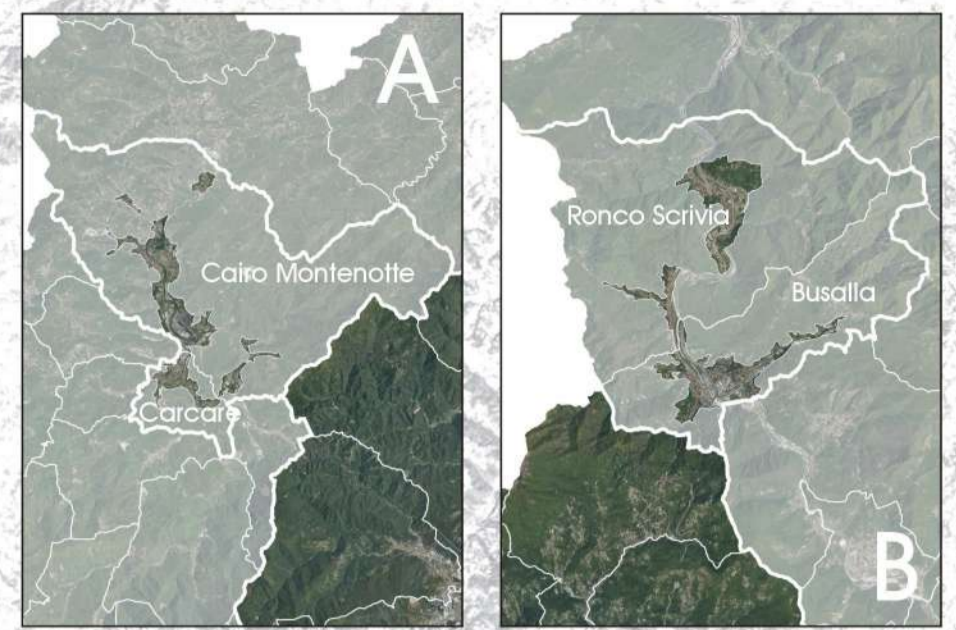


La strategia per la città pubblica e le infrastrutture: focus su tecnologia e sostenibilità ambientale

Cosa fa questo PTR:

- Individua Città, Conurbazioni costiere e Valli urbane
- Localizza le aree strategiche
- Definisce i requisiti per rinnovare l'hardware urbano: città pubblica e infrastrutture

- Azioni strutturali del PTR**
- Individuazione delle Città, Conurbazioni costiere e Valli urbane
 - Individuazione delle Valli urbane in cui parti di territorio sono qualificate come entoterre (vedi staffa a lato)
 - Individuazione aree adatte per trasformazioni di rigenerazione e riorganizzazione del sistema dei servizi pubblici
 - Priorità di finanziamento regionale di cui alla LR 29/2017 art.2
- Livelli di attenzione**
- Aree a pericolosità di frana elevata e molto elevata
 - Aree inondabili individuate dai Piani di Bacino



I Comuni di Cairo Montenotte e Carcare e i Comuni di Busalla e Ronco Scrivia sono qualificati dal PTR come "Città - valli urbane di fini dell'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 11, c.3, l. e bis) della Legge Urbanistica"; al loro interno il PTR riconosce la presenza di un'ampia parte di territorio che ha nel complesso i caratteri dei territori interni e a cui viene attribuita la qualificazione di entoterre e la corrispondente disciplina.

AREE ADATTE PER TRASFORMAZIONI DI RIGENERAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI
Albenga, Loano-Borghetto S.S.-Pietra L., Bormide, Savonese

L'area 8 e l'area 9 sono legate all'attuazione del raddoppio ferroviario Andora - Finale e riguardano la riconversione della vecchia stazione e la realizzazione della nuova a monte. L'area 10 non ha una localizzazione specifica ma riguarda in generale la piana agricola produttiva.

7. area Caserma Flavia di Albenga
8. area della stazione ferroviaria da dismettere di Albenga
9. area della nuova stazione ferroviaria di Albenga prevista dal progetto di raddoppio Andora - Finale
10. giardino del sistema produttivo agricolo della Piana di Albenga

Anche queste aree sono legate all'attuazione del raddoppio ferroviario Andora - Finale e riguardano non solo la realizzazione delle nuove stazioni (a lato in alto Pietra Ligure e in basso Borghetto), ma anche il uso pedonale e ciclabile del sedime ferroviario dismessa correlato alla rigenerazione dei waterfront e degli affacci urbani.

11. riorganizzazione del territorio limitato al sedime ferroviario dismessa in attuazione del raddoppio Andora - Finale

Le aree produttive dismesse di Roncole offrono nuove opportunità di insediamento di attività e di poli di servizi che sfruttano la favorevole collocazione intermedia tra il savonese e le aree della pianura piemontese.

12. giardino del sistema produttivo dismesso delle Bormide

L'area 14 riguarda il waterfront di Savona di levante e comprende il recupero della zona di Miramare, in seguito alla dismissione dell'impianto di sbarco dell'impianto funiviario e l'area della Margonara; sono previsti interventi di rigenerazione anche per i waterfront di ponente verso Vado L.

13. distretti fascia costiera urbana portuale e completamento urbano di ponente di Vado L.
14. giardino waterfront savonese verso Albasola (Torello), zona di Miramare (Margonara) e verso Vado Ligure

L'area 13 contiene i distretti di trasformazione del PUC di Vado Ligure posizionati sulla fascia costiera urbana portuale complessa l'area urbana retrostante dove sono previsti importanti interventi correlati a nuovi e ampi spazi pubblici.

AREE ADATTE PER TRASFORMAZIONI DI RIGENERAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI
Ventimiglia, Vallecrosia, Camporosso

1 ex parco ferroviario del Roja (priorità di finanziamento regionale LR 29/2017 art.2)
2 riqualificazione dell'area di Peglia - Logo
3 ex parco ferroviario del Nervia
4 area verde abbandonata di Camporosso
5 ambito di rigenerazione urbana di Vallecrosia

Le aree 1 e 2 sono localizzate in sponda destra del F. Roja e sono finalizzate la prima a costituire un polo qualificato di funzioni urbane sull'ex parco ferroviario, la seconda a riqualificare il tessuto urbano della zona di Peglia e di quello di Logo. Le aree 3, 4 e 5 costituiscono le occasioni per qualificare la costituenda "città" costiera da Ventimiglia a Bordighera con una successione di potenziali nuovi poli urbani.

AREE ADATTE PER TRASFORMAZIONI DI RIGENERAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI
Imperia

6. cicloabile Imperia - Andora (priorità di finanziamento regionale LR 29/2017 art.2)

Il progetto di preferibilità prevede l'allungamento della pista ciclabile e pedonale del Parco Costiero della Riviera dei Fiori, utilizzando il sedime della ferrovia litoranea dismessa dopo il raddoppio e spostamento a monte della ferrovia tra San Lorenzo e Andora.

Il percorso ciclopedonale, ora limitato al tratto tra Cipadedolotti e San Lorenzo a Mare, si allungerebbe così sino alla provincia di Savona attraversando il Territorio comunale di Imperia, Diano Marina, San Bartolomeo al Mare e Cerreto, per un totale di 18,5 chilometri in aggiunta ai 24 km della pista già utilizzata.

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Arquata Scrivia

Terzo valico ferroviario dei Giovi

Gronda autostradale di ponente

Gronda autostradale di levante

Tunnel autostradale Rapallo-Fontanabuona

Nuovo assetto viabilità valle dell'Entella

Nuovo svincolo di Beverino

Interventi Viabilità sponda ex Magra

Aurelia bis di Arcola

SS1 variante all'abitato di La Spezia lotto 4

III lotto Aurelia bis della Spezia (Felettino/raccordo autostradale)

Aurelia bis variante abitato di Imperia

Aurelia bis variante abitato Ventimiglia - Bordighera

Raddoppio ferroviario Andora - Finale

Variante Finale L.-Carcare

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Gronda autostradale di ponente

Gronda autostradale di levante

Tunnel autostradale Rapallo-Fontanabuona

Nuovo assetto viabilità valle dell'Entella

Nuovo svincolo di Beverino

Interventi Viabilità sponda ex Magra

Aurelia bis di Arcola

SS1 variante all'abitato di La Spezia lotto 4

III lotto Aurelia bis della Spezia (Felettino/raccordo autostradale)

Aurelia bis variante abitato di Imperia

Aurelia bis variante abitato Ventimiglia - Bordighera

Raddoppio ferroviario Andora - Finale

Variante Finale L.-Carcare

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto S.S.-Carcare-Predosa

LE NUOVE REGOLE DEL PTR

- Il PTR individua i Comuni qualificati come "città, conurbazioni costiere e valli urbane" a cui è attribuito il nuovo modello di pianificazione definito dalla Legge Urbanistica. A questo fine i Comuni si dotano del Piano dei Servizi e delle Infrastrutture con i contenuti indicati nella L.R. 36/1997 approfondendo le linee di indirizzo indicate dal PTR. Sulla base delle scelte e del programma di interventi previsto dal Piano dei Servizi e delle Infrastrutture le Amministrazioni Comunali disciplinano autonomamente il correlativo assetto del territorio.
- Il PTR definisce i requisiti prestazionali per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale nei rapporti con le città.
- Il PTR definisce e promuove il Progetto Regionale "Autostrada tecnologica, solare ed eolica".

GLI INDIRIZZI PER LE INFRASTRUTTURE: porto e "strade" energetiche

Il porto è una componente fondamentale per le città liguri, ragion d'essere e fonte primaria di sviluppo socio-economico. La coesistenza con le altre funzioni urbane necessita tuttavia di una particolare attenzione, per garantire un buon livello di qualità ambientale e di funzionalità per la vita cittadina: qualità dell'aria, isolamento acustico, separazione dei flussi di traffico ed efficientamento energetico sono i temi chiave che la pianificazione portuale è tenuta a sviluppare.

Il PTR definisce quindi i requisiti basilari della pianificazione portuale nel rapporto con le città: **funzioni portuali**: particolare attenzione deve essere rivolta alla localizzazione di impianti a rischio di incidente rilevante o di funzioni ad elevato impatto ambientale, che deve garantire un'adeguata distanza dai confini portuali e quindi dalle aree urbane; **traffico**: il sistema delle vie di comunicazione del porto, di accesso, di movimentazione merci, di smistamento dei diversi flussi correlati alle diverse specializzazioni portuali, deve garantire quanto più possibile la separazione dai flussi di traffico urbani, risolvendo progressivamente i nodi critici di congestione del sistema viabilistico urbano; **confine**: una cura particolare va rivolta ai punti di contatto tra la città e il porto, migliorando il rapporto visivo con le funzioni urbane confinanti e minimizzando l'impatto, ad esempio studiando un sistema di cortina verde o di barriera antinfortuno, focalizzando l'attenzione su soluzioni tecnologiche innovative e connotati positivamente il contesto urbano; **efficientamento energetico del porto**: è una priorità che oggi deve trovare concreta attuazione, per ridurre "l'impronta di CO2" che oggi danneggia in modo rilevante la qualità dell'aria urbana; impianti di produzione di energia rinnovabile, elettrificazione delle banchine, impianti per abbattere le emissioni di CO2 prodotte dalle navi sono alcuni strumenti in uso per raggiungere l'obiettivo, dove l'innovazione tecnologica gioca un ruolo fondamentale.

La tecnologia ambientale per le grandi infrastrutture che attraversano e segnano profondamente la Liguria non è solo un modo intelligente per recuperare energia dalle fonti rinnovabili del sole e del vento ma anche il concept per connotare in modo nuovo la Liguria. L'autostrada e la ferrovia ma anche la via Aurelia costituiscono il mezzo non solo per spostarsi all'interno della regione ma anche per accedervi; l'uso di nuovi sistemi tecnologici energetici sui viadotti, sulle aree laterali e sulle aree di sosta e servizio cambia la percezione di chi arriva e/o attraversa la regione, comunicando l'innovazione, la propensione alla sostenibilità ambientale, e la specializzazione tecnologica della comunità ligure, in linea con le politiche regionali in tema di sviluppo economico e ricerca scientifica.

GLI INDIRIZZI PER LA CITTÀ PUBBLICA: il Piano dei Servizi e delle Infrastrutture

Il Piano dei Servizi e delle Infrastrutture definisce l'ossatura basilare della città, ribatendo l'attuale approccio alla pianificazione urbanistica, dove la valutazione delle dotazioni pubbliche si limita ad una contabilizzazione per lo più teorica e gli interventi sono in genere demandati alle trasformazioni private. Nella nuova ottica la strategia su infrastrutture e servizi pubblici è fondante, su di essa si incentra l'azione dell'Amministrazione, ragionando su spazi e impianti "reali", funzionali, qualitativamente rilevanti, ed equamente distribuiti.

Per le "Città" dove avviene la concentrazione e l'interscambio dei principali flussi socio economici e dove quindi è maggiore la capacità di rigenerazione, la città pubblica si connota per la sperimentazione tecnologica a favore del benessere del cittadino e della sostenibilità ambientale. Le nuove dotazioni pubbliche portano il verde alberato in città, anche quello verticale e sulle coperture degli edifici, la micro produzione di energia rinnovabile, il recupero delle acque meteoriche, la salvaguardia dalle inondazioni e dalle ondate di calore.

Un'attenzione particolare è rivolta al benessere delle giovani famiglie per il recupero demografico, potenziando le tipologie di dotazioni pubbliche che conciliano i tempi di vita e di lavoro.

Le "Città" sviluppano il tema delle reti, innanzi tutto per migliorare il sistema infrastrutturale per la mobilità, ma anche per incrementare e regolare le reti per la mobilità leggera, consolidando l'utilizzo di percorsi pedonali e ciclabili incrementandosi nel periodo di lockdown per l'emergenza Covid19. Il Piano dei Servizi, inoltre, assume nella visione complessiva anche il sistema delle reti di approvvigionamento e depurazione e ottimizza le strategie sul verde urbano valorizzando le aree periurbane, soprattutto dove è possibile costituire parchi fluviali.

Per le "Conurbazioni costiere", dove maggiore è la confusione creata dalla forte crescita degli anni 70/80 che non si è associata a una completa definizione dell'insediamento urbano, la città pubblica deve diventare "punto di riferimento" per dare senso e identità alla città: a partire dalla via Aurelia, attraverso progetti innovativi e connotati per la strada stessa e il suo arredo che diventano il filo conduttore per il riordino degli altri spazi pubblici cittadini, parchi, giardini, passeggiate e piste ciclabili. La specializzazione in questo caso è su servizi innovativi di silver economy (silver leisure, silver mobility, silver switch, silver assisted living...) come nuova opportunità di business.

Per le "Valli urbane" dove il potenziale assetto urbano non è ancora stato raggiunto, il disegno ex novo della città pubblica è fondamentale per definire e localizzare infrastrutture e dotazioni basilari che abbiano una valenza sovracomunale. Infatti il Piano dei Servizi e delle Infrastrutture, singolo o intercomunale, conterrà un'analisi di area vasta su dotazioni attuali, bacini d'utenza e relativi baricentri a seconda della tipologia di servizio, fabbisogni e soluzioni. La priorità di intervento riguarda l'integrazione delle dotazioni principali sovracomunali e l'interscambio modale dei trasporti.



AREE ADATTE PER TRASFORMAZIONI DI RIGENERAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI
Genovesato e Valle Scrivia

15 distretto di Sestri Ponente
16 Parco del Polcevera e il Cerchio Rosso
17 Ponte Parodi e Hennebique
18 waterfront di levante (15, 17 e 18: priorità di finanziamento regionale LR 29/2017 art.2)

L'area 15 comprende non solo il parco tecnologico di Ezelli ma anche il litorale di Muffeto, i cantieri navali, la stazione e le grandi aree industriali dismesse. L'area 16 riguarda il Parco previsto sotto il Ponte Genova San Giorgio secondo il progetto vincitore dello studio Rossi Architeti. L'area 17 riguarda la riconversione di ponte Parodi (render studio Van Berke) e comprende la riqualificazione dell'edificio Hennebique e della area circostanti. L'area 18 secondo il progetto firmato da Renzo Piano prevede la realizzazione di un "canale urbano" navigabile, oltre alla ricostituzione della torre pioni e la riorganizzazione dello spazio fieristico.

19 parchi ferroviari di Busalla e Borgo Fornari

L'area 19 si riferisce alle aree da riconvertire ad usi diversificati a seguito della dismissione dei parchi ferroviari di Busalla (una parte collocata immediatamente a ridosso dell'area urbana del capoluogo e l'altra che si estende davanti alla stazione di Busalla) e Borgo Fornari (costituito da un'unica ampia area a sviluppo longitudinale), che possiedono un rilevante potenziale di sviluppo grazie alla loro collocazione in collegamento diretto con la ferrovia e la viabilità stradale (SS5 e autostrada A7).

"IL QUADRO STRATEGICO definisce gli indirizzi e le azioni finalizzate a conseguire gli obiettivi del Piano, per l'intero territorio e per ciascuno degli ambiti territoriali individuati"

Adottato con DCR 2/2022

AREE ADATTE PER TRASFORMAZIONI DI RIGENERAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI
Rapallo e Chiavari

20 riorganizzazione dell'area di Rapallo presso la viabilità autostradale di Rapallo

L'area del Pogliano è suscettibile di un importante progetto di riqualificazione che rivitalizza l'area quale vero e proprio polo sportivo che, data anche la posizione strategica (nelle immediate vicinanze del casello autostradale) potrebbe ospitare molteplici eventi di grande livello.

21 area della comata a Chiavari
22 prolungamento di Viale Kasman di Chiavari

Il PUC di Chiavari prevede sull'area di comata la complessiva rigenerazione destinata con la realizzazione del dispartore di viale e del nuovo polo scolastico comunale, 600 mq di passeggiata, nuove strutture commerciali e parcheggi, e una nuova piazza pubblica di 4000 mq, oltre alla riorganizzazione del sistema ciclabile costiero. Il prolungamento di viale Kasman è da tempo programmato per sganciare il traffico urbano da via Parma e via Racenza, facilitando la relazione con i territori del primo

AREE ADATTE PER TRASFORMAZIONI DI RIGENERAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI
Spezzino

23 riconversione aree Arsenalare Spezzino
24 riqualificazione waterfront di La Spezia
25 riconversione aree Enel a La Spezia
26 area retroportuale e piana di Santo Stefano Magra
27 progetto Isola Palmara (24 e 27 priorità di finanziamento regionale LR 29/2017 art.2)

Il progetto dei waterfront prevede di realizzare un collegamento pedonale tra il centro della città e il porto turistico Mirabilino con il prolungamento della banchina Tanon De Revel e la realizzazione di un ponte pedonale mobile oltre al nuovo Molo Crociera.

L'area 23 è riferita alla potenziale riconversione dell'Arsenale e altre aree militari, in buona parte sottoutilizzate, con la riorganizzazione delle aree e degli spazi destinati alle FFA e l'introduzione sugli spazi liberati di usi urbani, produttivi e turistici, previa stipula di una specifica intesa tra gli Enti interessati.

L'area 25 riguarda l'ampia area Enel in cui l'obiettivo è quello della riorganizzazione e riconversione delle attività di produzione di energia di riconversione degli spazi non più utilizzati per nuovi usi produttivi e spazi pubblici per la città.

La piana di Santo Stefano Magra è strategica per la presenza del retroporto, vero e proprio punto di forza del sistema portuale e logistico che fa riferimento al porto della Spezia; l'obiettivo è quello della costituzione di un hub logistico integrato di La Spezia, Marina di Carrara e Santo Stefano Magra. L'area è correlata a importanti interventi infrastrutturali per collegare lo svincolo autostradale alla sponda destra del F. Magra. Il progetto Palmara ha come obiettivo primario il rilancio e lo sviluppo sostenibile dell'isola a fini turistico ricettivi, nel pieno rispetto di un ambiente di singolare bellezza, particolarmente delicato e fragile nelle sue peculiarità paesaggistiche.

AREE ADATTE PER TRASFORMAZIONI DI RIGENERAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI
Busalla, primocanalale

Progetto minieolico autostradale soc. Atea (La Spezia)

Progetto Horizontal Wind Turbine

CITTÀ, comprendente i Comuni di:

Provincia di Imperia:

Città: Imperia; Sanremo - Taggia

Conurbazione costiera: Ventimiglia - Camporosso - Vallecrosia - Bordighera

Provincia di Savona:

Città: Albenga; Vado Ligure - Quiliano - Savona - Albissola Marina - Albisola Superiore

Conurbazione costiera: Borghetto Santo Spirito - Loano - Pietra Ligure

Valle urbana: Cairo Montenotte - Carcare escluse le parti di territorio qualificate come entroterra cartograficamente individuate

Città Metropolitana di Genova:

Città: Campomorone - Ceranesi - Genova - Mignanego - Sant'Olcese - Serra Riccò; Rapallo

Conurbazione costiera: Recco - Camogli; Chiavari - Cogorno - Lavagna - Sestri Levante

Valle urbana: Busalla - Ronco Scrivia escluse le parti di territorio qualificate come entroterra cartograficamente individuate

Provincia della Spezia:

Città: La Spezia; Sarzana - Santo Stefano di Magra

NORME DEL PTR

INDICE

CAPO I - ELEMENTI GENERALI	4
Art. 1 Oggetto e campo di applicazione	4
Art. 2 La forma del Piano ed elenco degli elaborati	4
Art. 3 Gli obiettivi del Piano	6
Art. 4 Rapporto tra Piano Territoriale regionale (PTR) e Piano Paesaggistico regionale (PPR)	7
Art. 5 Rapporto tra PTR e Piani regionali di settore e Misure di conservazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e delle Zone di Protezione Speciale (ZPS)	7
Art. 6 Livelli di efficacia del PTR	7
Art. 7 Individuazione ambiti del PTR	7
A. Entroterra	7
B. Città, Conurbazioni costiere e Valli urbane	8
C. Costa	8
Art. 8 Principi di sostenibilità del Piano (efficacia di indirizzo).....	9
Art. 8bis Coordinamento di area vasta per l'attuazione del Piano.....	10
CAPO II - ENTROTERRA	11
Art. 9 Indicazioni strategiche per l'entroterra (efficacia di indirizzo).....	11
Art. 10 Interventi specifici previsti dal PTR per l'entroterra (efficacia prescrittiva)	12
a) Filiere del Lavoro e dei prodotti agro-alimentari tipici locali.....	12
b) Infrastrutture	13
c) Dotazioni pubbliche	14
Art. 11 Interventi relativi ad attività produttive a carattere innovativo (efficacia prescrittiva)	15
Art. 12 Poli attrattori dell'entroterra	16
CAPO III - CITTÀ, CONURBAZIONI COSTIERE, VALLI URBANE	18
Art. 13 Indicazioni strategiche (efficacia di indirizzo)	18
a) Città	18
b) Conurbazioni costiere	19
c) Valli urbane	19
Art. 14 Indirizzi per la pianificazione portuale (efficacia di indirizzo)	19
CAPO IV - COSTA	20
Art. 15 Indicazioni strategiche per la costa (efficacia di indirizzo)	20
Art. 16 Requisiti della pianificazione costiera (efficacia di indirizzo)	20
Art. 17 Indicazioni specifiche per la pianificazione costiera (efficacia di indirizzo)	20
a) Tratti di costa caratterizzati da molto alta sensibilità territoriale	20
b) Tratti di costa caratterizzati da alta sensibilità territoriale	21
c) Nautica da diporto e cantieristica navale.....	23
d) Aree a pericolosità da moto ondoso individuate dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)	23
e) Stabilimenti balneari	23
f) Passeggiate a mare, piste ciclabili e spazi di sosta	24
g) Turismo esperienziale e diversificazione del sistema socio economico costiero	24
CAPO V - ULTERIORI DISPOSIZIONI PER LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	24
Art. 18 Requisiti della pianificazione urbanistica lungo i corsi d'acqua (efficacia di indirizzo).....	24
Art. 19 Il sistema delle infrastrutture e della della logistica (efficacia di indirizzo).....	24
Art. 20 Interventi per il potenziamento e la diffusione delle reti telematiche (efficacia di indirizzo).....	25
CAPO VI - DISPOSIZIONI FINALI	25
Art. 21 Indicazioni di carattere propositivo (efficacia di indirizzo)	25
Art. 22 Monitoraggio del PTR	25
Art. 22bis Aggiornamento del PTR.....	38
ALLEGATO	39
Prospetto di relazione con gli strumenti di possibile attuazione del piano	39