

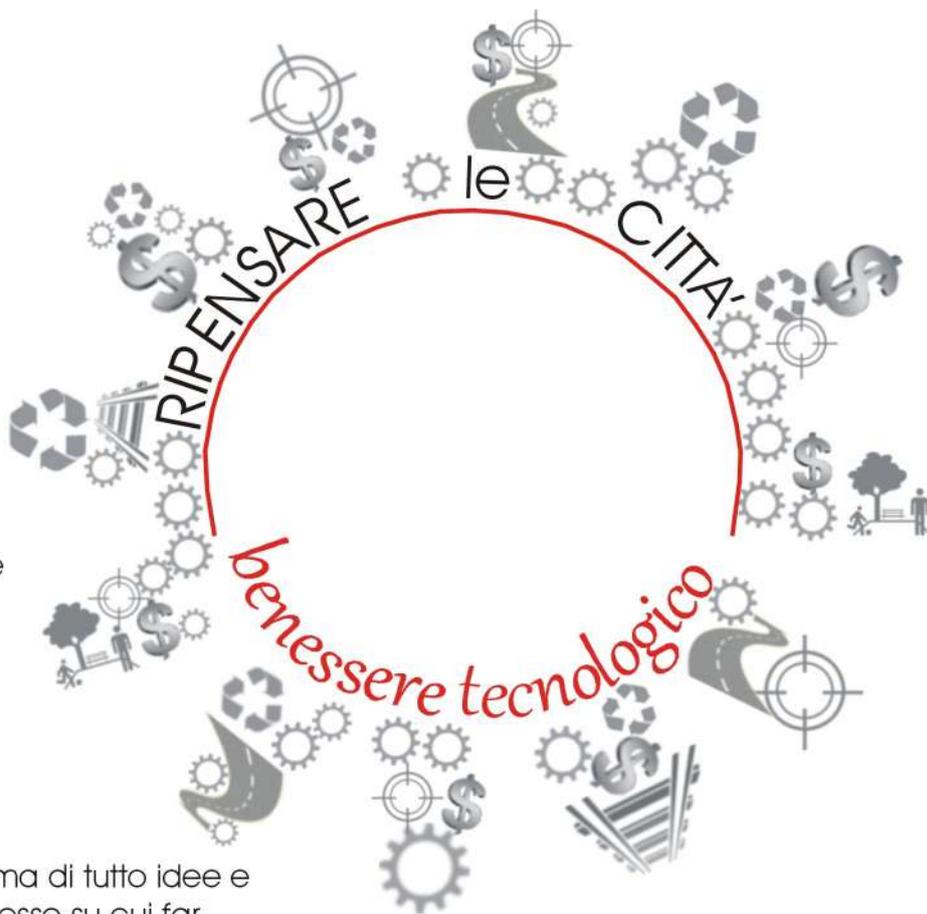


RIPENSARE LE CITTÀ'

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

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

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

Urbanistica decisionista e determinista

Quello che va fatto

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

Centro area ex Metalmetron a Savona (2009)

Urbanistica per varianti "a progetto"

Chi può, fa.

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

Progetto nuovo waterfront di La Spezia

Urbanistica strategica o "delle idee"

La visione su cui convergere

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 periferiali; - 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 periferiali; - 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 periferiali</p> <p>Sicurezza e qualità delle città: la qualificazione delle aree periferiali</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	2019 (migliaia TEU)	Posizione 2019	Porto	2019 (migliaia tonnellate)	Posizione 2019	Porto	2019 (passeggeri)				
1	1	1	Rotterdam	14.811	1	Trieste	61.997	1	Messina-Milazzo	12.487.727				
2	2	3	Anversa	11.860	2	Genova	52.759	2	Napoli	8.207.768				
3	3	2	Amburgo	9.259	3	Livorno	36.715	3	Civitavecchia	4.456.604				
4	6	17	Pireo	5.650	4	Cagliari-Sarsoch	34.702	4	Livorno	3.566.271				
5	5	8	Valencia	5.441	5	Gioia Tauro	29.123	5	Genova	3.518.091				
6	7	6	Algeciras	5.120	6	Ravenna	26.256	6	Piombino	3.199.694				
7	4	4	Bremerhaven	4.871	7	Venezia	24.918	7	Olbia	3.121.294				
8	8	7	Falstadøen	3.778	8	Messina-Milazzo	24.295	8	Pantelleria-Rio Marina-Cavo	3.020.683				
9	9	10	Barcellona	3.324	9	Augusta	21.423	9	Palermo	1.954.601				
10	11	9	Le Havre	2.786	10	Napoli	18.550	10	Bari	1.871.774				
11	10	12	Marsalvikk	2.720	11	Taranto	18.125	11	Venezia	1.814.485				
12	12	14	Genova	2.635	12	La Spezia	15.882	12	Ancona-Falconara	1.189.441				
13	13	5	Gioia Tauro	2.523	13	Savona - Vado	14.393	13	Porto Torres	1.116.242				
14	14	15	St Petersburg	2.222	14	Salerno	14.327	14	Savona - Vado	1.029.170				
15	16	63	Gdansk	2.073	15	Ancona-Falconara	10.767	15	Salerno	962.286				



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 spa-zi 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.

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.

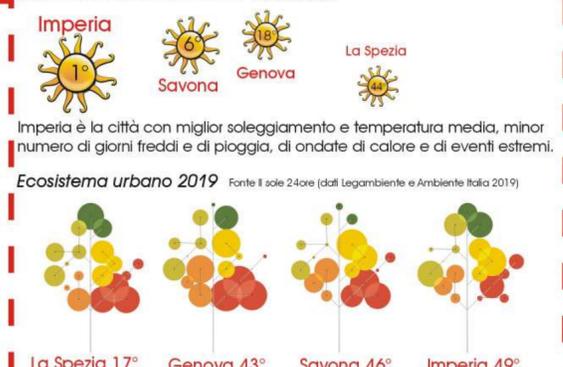
Le "Conurbazioni costiere" sono contraddistinte non solo dai numeri "urbani" ma soprattutto dalle condizioni di contesto (territoriali, di dinamicità del sistema socio economico) per cui è auspicabile una nuova vivibilità, con le dovute cautele legate al contesto ambientale. Infine le "Valli urbane", 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".

Aeroporti passeggeri in Italia 2019

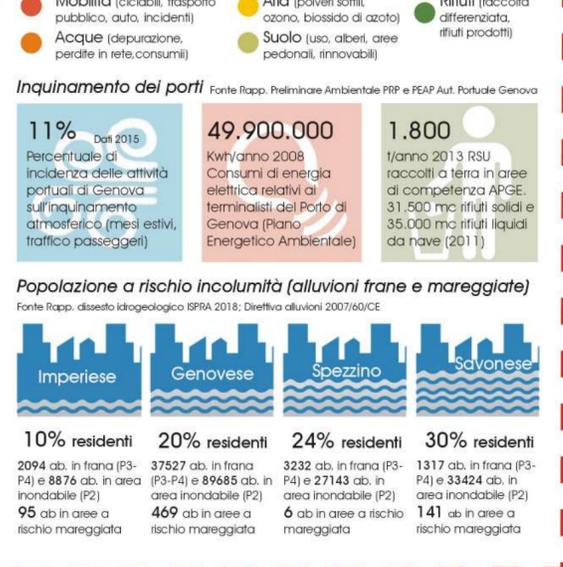
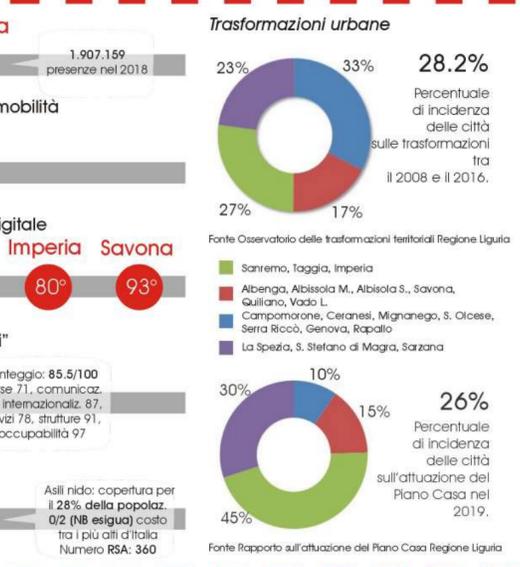
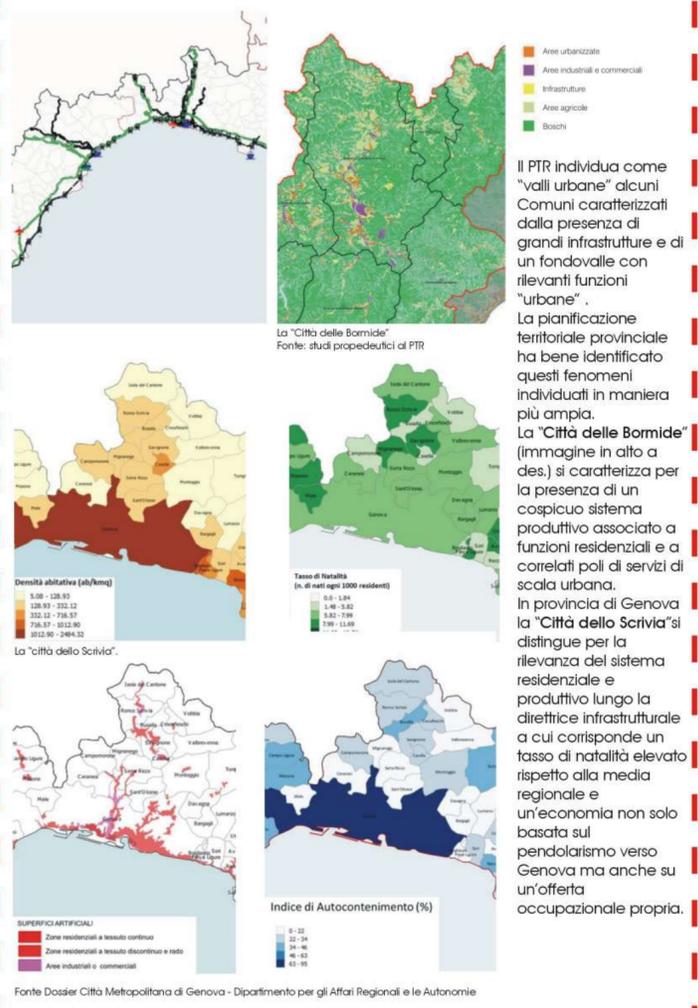
Fonte Assaeroporti

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

Con 1.536.136 passeggeri tra arrivi e partenze, il 2019 segna il record assoluto di passeggeri nella storia dell'Aeroporto di Genova. I viaggiatori sono aumentati del 5,5% rispetto al 2018. Il numero di passeggeri nel 2020 (emergenza covid) cala a 397.191 diminuendo del 74,1%.



VALLI URBANE



CONURBAZIONI COSTIERE



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

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

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 raso pedonale e ciclabile del sedime ferroviario dismessa correlato alla rigenerazione dei waterfront e degli affacci urbani.

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

Le aree produttive dismesse di Lavagna 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 recupero 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 Albisola (Torre), zona di Miramare (Margonara) e verso Vado Ligure

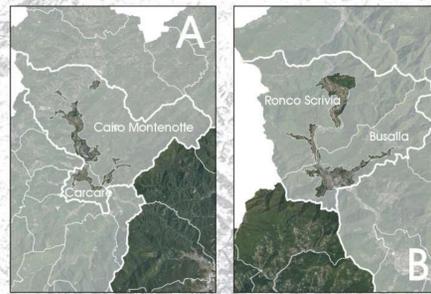
L'area 13 contiene i distretti di trasformazione del PUC di Vado Ligure posizionati sulla fascia costiera urbana portuale complessiva l'area urbana retrostante dove sono previsti importanti interventi correlati a nuovi e ampi spazi pubblici.

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

5 ambito di rigenerazione urbana di Vallecrosia

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

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 Lago. 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.



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.



Il progetto di prefabbricati 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 Caperdolelli e San Lorenzo di Mare, si allungerebbe così sino alla provincia di Savona attraversando il territorio comunale di Imperia, Diano Marina, San Bartolomeo di Mare e Cervo, 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

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

Aurelia bis variante abitato di Arcola

Aurelia bis variante abitato di Sanremo

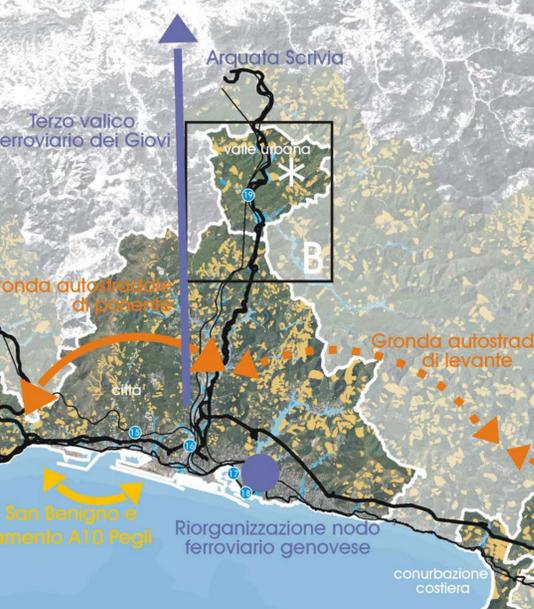
Aurelia bis variante abitato Ventimiglia - Bordighera

Raddoppio ferroviario Andora - Finale

Aurelia bis variante abitato di Imperia

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



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 antinurmo, 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.



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 piloti e la riorganizzazione dello spazio fieristico.

19 parchi ferroviari di Busalla e Borgo Fornioli

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 Fornioli (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).

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

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

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 e 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.

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

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

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

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

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

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 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 Pogliano presso la viabilità autostradale di Rapallo

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

L'area 20 riguarda la riorganizzazione dell'area di Pogliano presso la viabilità autostradale di Rapallo

L'area 21 riguarda la comata a Chiavari

L'area 22 riguarda il 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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