

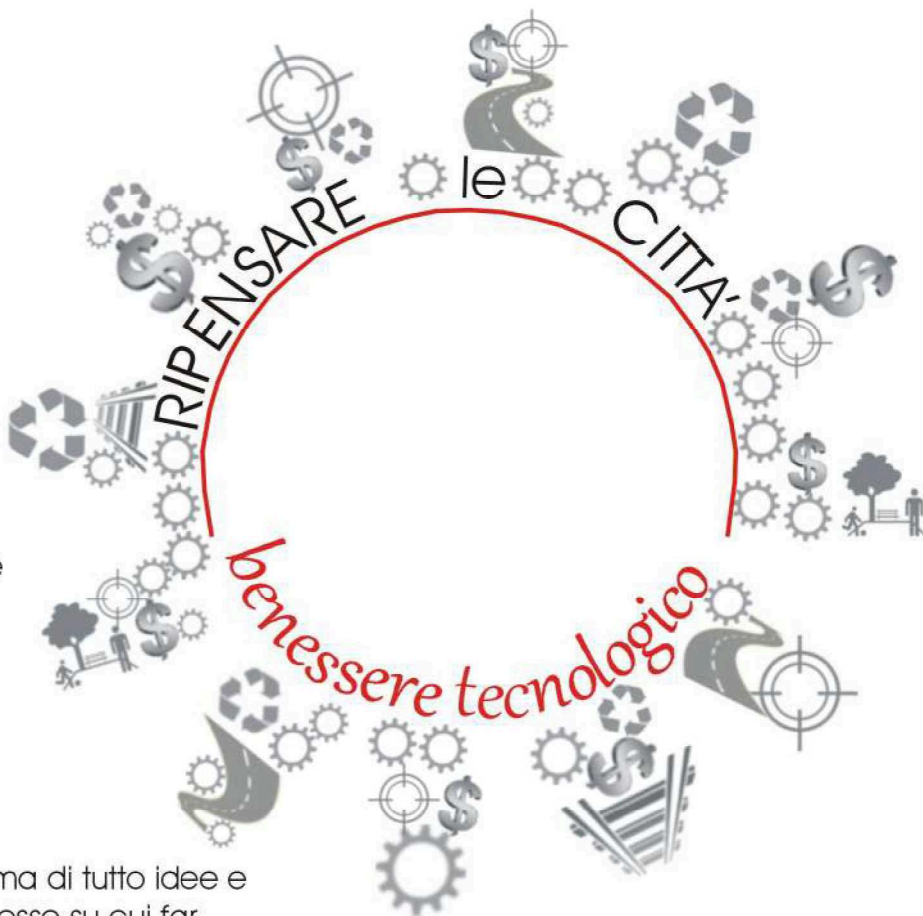


# RIPENSARE LE CITTÀ'

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

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

## Cambia modo di pensare: dalla "determinazione" delle opportunità alla s

Fine anni 90 - anni 2005

Tema: la crisi del sistema industriale

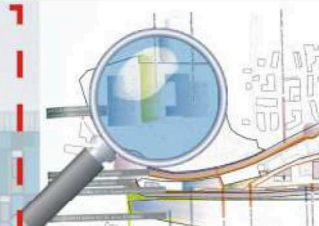
Focus: la riconversione



Anni 2005 - 2015:

Tema: la crisi dell'autorevolezza

Focus: la pressione delle istanze



**Urbanistica decisionista e determinista**

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.

**Urbanistica per varianti "a progetto"**

In questo ventennio l'urbanistica ha vissuto una crisi di identità, crisi di autorevolezza. Parallelamente il contesto urbano ha visto un grado di complessità dell'urbanistica che ha richiesto una forte multidisciplinarietà con una maggiore partecipazione burocratica delle procedure. Si è persa la spinta pressata tra le istanze del mercato e del cittadino, perdendo il ruolo di guida nella dimensione normativa, dei procedimenti mirati a controllare e garantire la legittimità dei progetti.



Quello che va fatto



Chi può, fa.

## 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.



Ciò che è vitale per la città

Il sistema infrastrutturale è basilare per la città; in particolare 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.

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
<p><b>B - RIPENSARE LE CITTÀ</b> Incentrare la pianificazione urbanistica sulla qualità delle dotazioni territoriali e locali e sulla funzionalità del sistema delle infrastrutture quale presupposto essenziale.</p>	<p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- Individuazione delle aree strategiche per la riorganizzazione del sistema dei servizi pubblici;</li> <li>- Individuazione delle esigenze prioritarie di collegamento infrastrutturale;</li> <li>- Definizione delle prestazioni ambientali dei porti commerciali in rapporto con le città;</li> <li>- Definizione di criteri per la pianificazione urbanistica delle aree periurbane;</li> <li>- Applicazione di forme di sperimentazione del Piano dei servizi nell'ambito del monitoraggio del PTR;</li> <li>- Promozione dei progetti collettivi ("Aurelia - fil rouge" e "Autostrada tecnologica, solare ed eolica").</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Redazione del piano dei servizi e delle infrastrutture (PSI) secondo le indicazioni fornite dal PTR;</li> <li>- Redazione del piano di assetto urbanistico locale da parte dei Comuni che si sono dotati di PSI;</li> <li>- Adesione degli enti locali ai progetti collettivi proposti dal PTR.</li> </ul>	<p>Del Piano</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cartografia che individua Città, Conurbazioni costiere, Valli urbane e normativa che indica i contenuti del PSI per ogni tipo di città;</li> <li>- Cartografia di individuazione delle aree strategiche per la riorganizzazione del sistema dei servizi pubblici;</li> <li>- Cartografia di individuazione delle esigenze prioritarie di dotazioni infrastrutturali e servizi di livello regionale;</li> <li>- Normativa dedicata alle prestazioni ambientali dei porti in rapporto con le città;</li> <li>- Dispositivo normativo per la disciplina urbanistica delle aree periurbane;</li> <li>- Sottoscrizione convenzione con Comuni per la redazione sperimentale del PSI;</li> <li>- Indicazioni propositive per i progetti collettivi "Aurelia" e "Autostrada";</li> </ul> <p>Della pianificazione subordinata</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Approvazione del PSI di Città, Conurbazioni costiere, Valli urbane;</li> <li>- Recepimento del PTR nei P.R.S.P.;</li> <li>- Sviluppo dei progetti collettivi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Riduzione della popolazione esposta a rischi di varia natura;</li> <li>- Miglioramento della qualità della vita delle comunità urbane;</li> <li>- Incremento dell'accessibilità al sistema dei servizi e delle infrastrutture pubbliche;</li> <li>- Rallentamento/inversione del decremento demografico;</li> <li>- Sperimentazione di nuovi modelli di regolazione territoriale perseguendo la semplificazione amministrativa, la costruzione di partenariati locali e la valorizzazione della progettualità locale.</li> </ul>

La coerenza co

promuovere la sa

garantire una ge

creare comunità e

# Diversi modi di essere città diversi i livelli senza dimenticarci chi siamo.



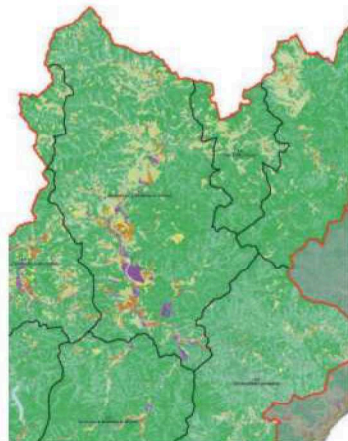
## Le aree urbane della Liguria

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", sviluppatesi 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



La "Città delle Bormide"  
Fonte: studi propeedeutici al PTR

Il PTR individua come "valli urbane" alcuni Comuni caratterizzati dalla presenza di grandi infrastrutture e di un fondo valle con rilevanti funzioni "urbane". La pianificazione territoriale provinciale ha bene identificato questi fenomeni individuati in maniera più ampia. La "Città delle Bormide"

## CITTA'

### Top 15 Porti container in Europa

Fonte Port Economics

Posizione 2019	Posizione 2018	Posizione 2007	Porto
1	1	1	Rotterdam
2	2	3	Anversa
3	3	2	Ambrurgo
4	6	17	Pireo
5	5	8	Valencia
6	7	6	Algeiras
7	4	4	Bremerhaven
8	8	7	Felixstowe
9	9	10	Barcellona
10	11	9	Le Havre
11	10	12	Marsaxlokk
12	12	14	Genova
13	13	5	Gioia Tauro
14	14	15	St Petersburg
15	16	63	Gdansk

### Aeroporti passeggeri in Italia

Posizione 2019	Aeroporto
1	Roma Fiumicino
2	Milano Malpensa
3	Bergamo
4	Venezia
5	Napoli
6	Catania
7	Bologna
8	Palermo
9	Milano Linate
10	Roma Ciampino
11	Bari
12	Pisa
13	Cagliari
14	Torino
15	Verona
16	Treviso
17	Olbia
18	Lamezia Terme
...	...
21	Genova

### Movimento turistico in Italia

Fonte Istat

Numero di presenze negli esercizi ricettivi

### Le città italiane con più traffico

Fonte TomTom Full ranking 2020

Congestione del traffico delle città

Genova  
2°

### Icity Rank Rapporto annuale

Fonte FPA

Punteggio smart cities su 107 città capoluogo italiane

Genova  
16

### Classifica delle Università italiane

Fonte Censis - Edizione 2020-2021

Punteggio sui 17 "grandi Atenei"

### Giovani e anziani - copertura

Fonte Censis - Edizione 2018-2019

Posti nido per 100 infanti/Numero RSA

# La strategia per la città pubblica, 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 entroterra (vedi stralci 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

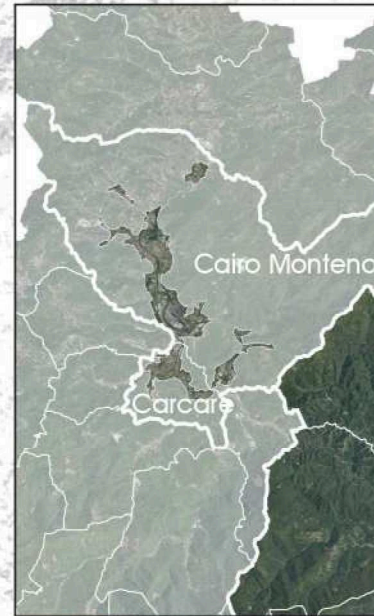
## Livelli di attenzione



Aree a pericolosità di frana elevata e molto elevata



Aree inondabili individuate dai Piani di Bacino



I Comuni di Cairo Montenotte e Sciova sono qualificati dal PTR per l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 15 della Legge Urbanistica; al loro interno il PTR individua il territorio che ha nel complesso attribuita la qualificazione di e

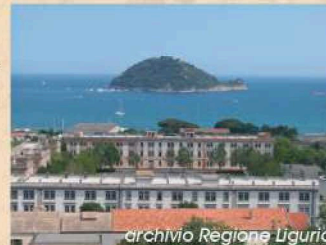
### AREE ADATTE PER TRASFORMAZIONI DI RIGENERAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI

#### Albenga, Loano-Borghetto S.S.-Pietra L., Bormide, Savonese



- 7 area Caserma Piave 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 riordino del sistema produttivo agricolo della Piana di Albenga

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 1 riguarda l'ex Caserma Piave dove il PUC prevede un complessivo intervento di rigenerazione con realizzazione di un nuovo boulevard urbano, strutture pubbliche polifunzionali e due parchi. L'area 10 non ha una localizzazione specifica ma riguarda in generale la piana agricola produttiva.



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

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 riuso pedonale e ciclabile del sedime ferroviario dismesso correlato alla rigenerazione del waterfront e degli affacci urbani.



Le aree produttive dismesse di fondovalle offrono nuove opportunità di insediamento di attività e di poli di servizi



Nuova bretella autostradale Albenga/Borghetto Carcare

**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

<b>CAPO I - ELEMENTI GENERALI</b> .....	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
<b>CAPO II - ENTROTERRA</b> .....	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
<b>CAPO III - CITTÀ, CONURBAZIONI COSTIERE, VALLI URBANE</b> .....	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
<b>CAPO IV - COSTA</b> .....	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
<b>CAPO V - ULTERIORI DISPOSIZIONI PER LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE</b> .....	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
<b>CAPO VI - DISPOSIZIONI FINALI</b> .....	25
Art. 21 Indicazioni di carattere propositivo (efficacia di indirizzo) .....	25
Art. 22 Monitoraggio del PTR .....	25
Art. 22bis Aggiornamento del PTR.....	38
<b>ALLEGATO</b> .....	39
Prospetto di relazione con gli strumenti di possibile attuazione del piano .....	39