

PUC 2011 COMUNE DI LOANO

Piano Urbanistico Comunale

Legge Regionale 36/1997 e s.m.i.

GLI OBIETTIVI DEL P.U.C.

DO.1

VENETO PROGETTI
D.R.E./AM.

Gruppo di lavoro

PROGETTISTI

Urbanista Raffaele Geromettа VENETOPROGETTI
Urbanista Daniele Rallo VENETOPROGETTI
Urbanista Lisa De Gasper VENETOPROGETTI
Urbanista Valeria Polizzi VENETOPROGETTI

Urbanista Laura Gatto VENETOPROGETTI
Architetto Maria Guzzon VENETOPROGETTI
Urbanista Francesco Pozzobon VENETOPROGETTI
Urbanista Fabio Vanin VENETOPROGETTI

VALUTAZIONE AMBIENTALE

Ingegnere Elettra Lowenthal VENETOPROGETTI
Dott. Amb. Lucia Foltran VENETOPROGETTI
Ingegnere Chiara Luciani VENETOPROGETTI

Dott. For. Antonio Gabellini DREAM
Dott. For. Lorenzo Mini DREAM
Dott. in Scienze Agronomiche Guido Tellini DREAM

CONTRIBUTI SPECIALISTICI

Geologo Roberto Giannini DREAM
Dott. For. Guglielmo Londi DREAM
Geologo Leonardo Moretti DREAM
Dott. Agr. Sandro Pagnini DREAM
Dott. in Scienze Forestali Simone Scopetani DREAM

Angelo Vaccarezza
Il Sindaco

Ing. Luciano Vicinanza
Dirigente 3° Settore Gestione Territorio e Demanio

Arch. Bruno Benerecetti
Responsabile Ufficio Urbanistica

Dott.Francesco Musumarra
Il Segretario Comunale

PUC 2011 COMUNE DI LOANO

DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI - DO.1

Gli obiettivi del P.U.C.

Indice

Pag. 1 **1 UNA PROPOSTA DI PIANO**

Pag. 2 **2 I CONTENUTI E LE FINALITA'**

Pag. 6 **3 IL DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI: UN'IDEA CONDIVISA DELLA CITTA'**

Pag. 8 **4 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)**

Pag. 9 **5 IL TERRITORIO COMUNALE**

Pag. 10 **6 IL QUADRO PIANIFICATORIO SOVRACOMUNALE**
6.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.)
6.2 Il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)
6.3 Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (P.T.C.)
6.4 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.)
6.5 Il Piano di Bacino stralcio sul Rischio Idrogeologico (P.A.I.)

Pag. 28 **7 L'APPROCCIO DEL P.U.C. DI LOANO**
7.1 La forma del Piano: alcuni requisiti essenziali

Pag. 30 **8 IL SISTEMA STORICO-AMBIENTALE**
8.1 Descrizione
8.2 Punti di forza (+)
8.3 Punti di debolezza (-)
8.4 Obiettivi
8.5 Azioni strategiche, in relazione agli obiettivi

Pag. 38 **9 IL SISTEMA DELLA RESIDENZA E DEI SERVIZI**
9.1 Descrizione
9.2 Punti di forza (+)
9.3 Punti di debolezza (-)
9.4 Obiettivi
9.5 Azioni strategiche, in relazione agli obiettivi

Pag. 46 **10 IL SISTEMA TURISTICO E PRODUTTIVO**
10.1 Descrizione
10.2 Punti di forza (+)
10.3 Punti di debolezza (-)
10.4 Obiettivi
10.5 Azioni strategiche, in relazione agli obiettivi

Pag. 54 **11 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE**
11.1 Descrizione
11.2 Punti di forza (+)
11.3 Punti di debolezza (-)
11.4 Obiettivi
11.5 Azioni strategiche, in relazione agli obiettivi

Questo Documento contiene una valutazione di tipo tecnico e politico, riguardante principi, obiettivi e strategie di intervento attraverso i quali sviluppare il Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) e la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Comune di Loano

1 UNA PROPOSTA DI PIANO

Il Piano Urbanistico Comunale di Loano (SV) si pone come nuovo strumento che supera i limiti e le criticità proprie del Piano Regolatore Generale, con riferimento sia ai suoi contenuti e finalità, sia alla capacità di produrre effetti coerenti con la definizione degli obiettivi e le esigenze della comunità locale, sia infine al processo di piano, fondato sulla costruzione di processi partecipativi per la creazione di un'idea condivisa di città, dei valori che sostanziano la sua identità e il suo sviluppo.

A fronte di una crisi dello strumento urbanistico generale, rispetto ad una realtà urbana e territoriale come quella di Loano, caratterizzata da una domanda sociale ed economica che ha messo in crisi l'assetto urbanistico e territoriale, e da una cultura profondamente mutata negli ultimi vent'anni, il Piano Urbanistico Comunale si fonda su un modello strutturale che trae la propria origine dai seguenti elementi costitutivi:

- la *Descrizione Fondativa* (art. 25, L.R. 36/1997), che costituisce da un lato l'interpretazione del contesto territoriale nella sua dinamicità e nelle sue potenzialità di trasformazione e dall'altro la definizione di "criteri di valutazione" delle trasformazioni, prefigurando un modello di assetto e sviluppo sostenibile del territorio.

- il *Documento degli Obiettivi* (art. 26, L.R. 36/1997), che definisce in modo esplicito gli obiettivi che il piano intende assumere in relazione alle trasformazioni compatibili messe in luce nella Descrizione Fondativa. Costituisce elemento fondamentale di riferimento e coerenza nella definizione complessiva del P.U.C. delle modalità e del suo sviluppo operativo.

- la *Struttura del Piano* (art. 27, L.R. 36/1997), che rappresenta l'impianto strutturale e funzionale del sistema territoriale e ambientale, in base alle proprie caratteristiche e vocazioni territoriali. Definisce l'assetto e lo sviluppo sostenibile del territorio individuando gli ambiti di conservazione e riqualificazione del tessuto edificato, i distretti di trasformazione in relazione ai quali il piano prefigura scelte di rilevante trasformazione e infine il sistema delle infrastrutture e dei servizi pubblici e di uso pubblico esistenti e di progetto.

- le *Norme di Conformità e Congruenza*. Le prime, relative agli ambiti di conservazione e riqualificazione, specificano i tipi di intervento e le destinazioni d'uso principali e complementari; le seconde, relative ai distretti di trasformazione, definiscono i criteri per valutare la compatibilità delle trasformazioni proposte rispetto agli obiettivi, monitorare gli esiti delle trasformazioni sotto il profilo qualitativo, definire le modalità gestionali e finanziarie delle operazioni di trasformazione.

Articolo 24 della L.R. n. 36/1997
Comma 1
Il PUC è elaborato nel rispetto dei principi generali sanciti dagli articoli 2 e 5 ed è composto dai seguenti atti:
a) descrizione fondativa;
b) documento degli obiettivi;
c) struttura del piano;
d) norme di conformità e di congruenza.

[...] La pianificazione territoriale di livello comunale ha ad oggetto la disciplina del soprassuolo e del sottosuolo ed è volta: a tutelare l'integrità fisica e l'identità culturale del territorio, a valorizzare le risorse ambientali e le economie locali, a favorire il governo del territorio nelle sue diverse componenti [...]

(Legge Regionale n. 36/1997, Articolo 5)

2 I CONTENUTI E LE FINALITÀ

La L.R. 36/1997 e s.m.i. fissa gli obiettivi generali (Art. 2) che devono essere perseguiti per un corretto governo del territorio. Essi devono mirare al raggiungimento delle seguenti finalità:

a) *Ambiente, Storia e Paesaggio*. Ricomposizione e riassetto ambientale, recupero e conservazione dei peculiari elementi qualitativi e della identità storico-culturale del paesaggio

b) *Turismo e Infrastrutture*. Organizzazione, innovazione e sviluppo dei settori produttivi dell'economia regionale, con particolare riferimento al turismo, e adeguamento delle reti infrastrutturali

c) *Riqualificazione Urbana*. Riqualificazione degli insediamenti per il conseguimento di più elevati livelli di qualità della vita

d) *Consumo di Suolo*. Minimo consumo di risorse territoriali e paesistico-ambientali, in particolare quelle irriproducibili e quelle riproducibili a costi elevati e a lungo termine

e) *Concertazione e Sussidiarietà*. Concertazione fra enti titolari, ai diversi livelli, del potere di pianificazione territoriale e attribuzione agli enti locali della più ampia sfera di responsabilità in attuazione del principio di sussidiarietà

f) *Cooperazione Pubblico-Privato*. Rafforzamento dell'efficacia di governo in termini di facilitazione e trasparenza delle procedure, accesso alla conoscenza, cooperazione tra enti locali e soggetti privati

g) *Coordinamento*. Coordinamento degli obiettivi e contenuti della pianificazione territoriale con gli atti della programmazione regionale e provinciale

h) *Difesa del Suolo e Aree Protette*. Messa in sicurezza degli insediamenti e del territorio dal rischio idrogeologico (Piani di Bacino) e tutela delle aree protette

In coerenza con i principi generali della pianificazione urbanistica e territoriale, la legge regionale urbanistica definisce la struttura del Piano Urbanistico Comunale, i cui contenuti sono sinteticamente riportati nelle note seguenti.

2.1 Descrizione Fondativa

ANALISI CONOSCITIVE

Quadro pianificatorio e programmatorio (art. 25, comma 2, lett. e)

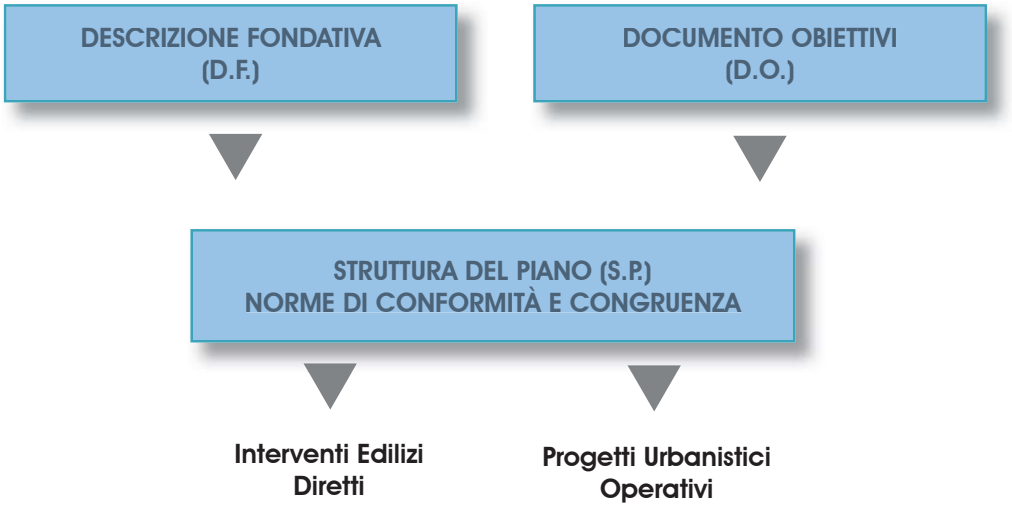
1) Ricostruisce il quadro pianificatorio/programmatorio di livello sovraordinato e il quadro progettuale in atto:

- Strumenti di pianificazione e programmazione sovraordinati (vigenti / adottati / in corso di formazione)

- Piani di settore (vigenti / adottati / in corso di formazione)

- Progetti specifici definiti a livello comunitario / statale / regionale

2) Elabora, sulla base dell'analisi del quadro pianificatorio / programmatorio / progettuale di cui al pto 1), un abaco in cui vengono riportati, per ogni strumento di pianificazione / programmazione e progetto, i seguenti elementi:



Gli elementi del Piano Urbanistico Comunale

- Stato di fatto del Territorio

- Prescrizioni e vincoli

- Direttive e indirizzi

Attuazione S.U.G. (Art. 25, comma 2, lett. e) e *Analisi struttura insediativa, reti di urbanizzazione e servizi* (Art. 25, comma 2, lett. d)

3) Descrive e Analizza lo Stato di attuazione dello Strumento Urbanistico Generale vigente atto

4) Analizza le prestazioni dei vari tipi di insediamento (sistema insediativo), delle reti di urbanizzazione (sistema mobilità), dei servizi atto

Ambiente (Art. 25, comma 2, lett. a) e *storia* (Art. 25, comma 2, lett. b)

5) Analizza i caratteri naturalistico-ambientali e paesistici, geologici e geomorfologici ed insediativi del territorio comunale, nonché fattori che costituiscono gli ecosistemi ambientali e che ne determinano la vulnerabilità

6) Analizza i processi storici di formazione delle organizzazione e insediative e Identifica gli elementi di identità del territorio

Processi socio-economici (Art. 25, comma 2, lett. c)

7) Analizza i processi socio-economici (art. 25, comma 2, lett. c), evidenziandone le dinamiche evolutive e le potenzialità innovative a livello locale e a scala territoriale

Partecipazione e concertazione

8) Definisce le fasi di confronto / dialogo con la collettività

SINTESI INTERPRETATIVE

9) Rappresenta / Interpreta gli assetti e i processi individuati nelle Analisi Conoscitive (Art. 25, comma 3, lett. a)

10) Valuta il grado di stabilità ambientale e la suscettività alle trasformazioni (Art. 25, comma 3, lett. b), sulla base dell'analisi:

- del quadro pianificatorio, programmatorio e progettuale di cui ai p.ti 1 e 2

- degli aspetti ambientali di cui al p.to 5

La valutazione di cui al presente p.to costituisce la lettura prodromica dello studio di sostenibilità ambientale di cui all'art 27, comma 2, lett. d)

11) Valuta le opportunità economico-sociali rapportate all'uso delle risorse ed alle prospettive di loro trasformazione, sulla base dell'analisi:

- dello stato di attuazione del S.U.G. vigente di cui al p.to 3

- dei processi socio-economici di cui al p.to 7

12) Definisce la disciplina paesistica di livello puntuale degli ambiti di conservazione e riqualificazione e dei distretti di trasformazione

Articolo 25 della L.R. n. 36/1997
Comma 1
La descrizione fondativa analizza le peculiarità, gli eventuali squilibri e le potenzialità del territorio in vista dell'individuazione dei conseguenti obiettivi di piano [...]



Il territorio urbanizzato della piana costiera loanese

2.2 Documento degli Obiettivi

1) Definisce gli obiettivi di piano relativamente alle diverse componenti dell'assetto territoriale, in coerenza con:

- la descrizione fondativa;

- gli strumenti di pianificazione / programmazione sovraordinati

2) Costituisce elemento fondamentale di riferimento e coerenza nella definizione complessiva del P.U.C., delle priorità e modalità di attuazione

Articolo 26 della L.R. n. 36/1997

Comma 1

Il documento degli obiettivi di piano definisce in modo esplicito gli obiettivi che il piano intende assumere relativamente alle diverse componenti dell'assetto territoriale in coerenza con la descrizione fondativa, previa verifica dei rapporti di compatibilità, nonché con le indicazioni contenute negli atti di pianificazione e programmazione di livello regionale e provinciale.

Comma 2

Il documento degli obiettivi di piano costituisce elemento fondamentale di riferimento e coerenza nella definizione complessiva del PUC, delle priorità e delle modalità del suo sviluppo operativo, ai sensi della presente legge.

2.3 Struttura del Piano

1) Definisce il funzionamento territoriale e paesistico-ambientale sviluppando una serie di elaborati grafici in scala conveniente da 1:25.000 a 1:5.000

2) Individua, sulla base degli elementi della Descrizione Fondativa e degli obiettivi / azioni definiti nel Documento degli Obiettivi, le seguenti parti di territorio (Art. 27, comma 2):

AMBITI DI CONSERVAZIONE E RIQUALIFICAZIONE (Art. 28), ossia le parti di territorio consolidate o suscettibili di interventi di completamento non rilevanti. Per tali ambiti il P.U.C. definisce :

- Il perimetro e gli elementi che li compongono, tra cui il territorio agricolo e non urbanizzato (aree di produzione agricola – serricola e non – di cui all'Art. 35, territorio di presidio ambientale di cui all'Art. 36, territori non insediabili di cui all'Art. 37)

- La disciplina paesistica di livello puntuale

- Modalità di conservazione e riqualificazione

- Offerta abitativa e mq da riservare a realizzazione di ERS ovvero edilizia convenzionata

- Servizi e infrastrutture pubblici e di uso pubblico

- Le norme di conformità (Art. 30), che specificano: tipi di intervento, parametri urbanistici e modalità progettuali; destinazioni d'uso; modalità per il recupero di alloggi ERS; modalità per il riconoscimento di compensazioni ulteriori ai soggetti che si impegnano a cedere alloggi di ERS

- Aree in cui l'intervento è assoggettato ad obbligo di concessione edilizia convenzionata



DISTRETTI DI TRASFORMAZIONE (Art. 29), ossia le parti di territorio suscettibili di trasformazione urbanistica destinati a innovare in modo sostanziale l'assetto fisico e funzionale del distretto. Per tali ambiti il P.U.C. definisce:

- Perimetro e trasformazioni ammissibili: funzioni, infrastrutture e servizi, prestazioni ambientali

- Densità territoriale min e max e altri parametri urbanistici

- mq destinati a servizi e infrastrutture pubbliche / di uso pubblico

- mq da riservare a realizzazione di ERS ovvero edilizia convenzionata

- le norme di congruenza (Art. 31), che specificano i criteri per: valutare la coerenza delle trasformazioni proposte dal P.U.O. rispetto a obiettivi definiti nel P.U.C.; valutare gli effetti della trasformazione sugli altri distretti e ridefinire gli assetti previsti; definire le modalità gestionali / finanziarie delle operazioni di trasformazione e la ripartizione degli oneri; definire l'entità dell'eventuale monetizzazione del valore corrispondente alle quote ERP e individuare le aree in cui il Comune deve procedere alla realizzazione di tali quote; modalità per il riconoscimento di compensazioni ulteriori ai soggetti che si impegnano a cedere alloggi ERS

- la suddivisione in sub distretti soggetti a Progetto Urbanistico Operativo (P.U.O.) ovvero i casi in cui si può prescindere dal ricorso al Progetto Urbanistico Operativo (P.U.O.)

3) Definisce e classifica le infrastrutture (viabilità di quartiere, viabilità di livello urbano, viabilità di livello territoriale) e i servizi pubblici / di uso pubblico (esistenti / di progetto) attraverso:

- La configurazione delle infrastrutture della viabilità, dei servizi di trasporto e dei parcheggi

- La configurazione delle reti tecnologiche principali

- La definizione delle previsioni (servizi, infrastrutture) negli ambiti di conservazione e riqualificazione

- L'indicazione delle aree da destinare a servizi nei distretti di trasformazione

4) Individua la capacità turistico-ricettiva complessiva del Comune

5) Definisce il peso insediativo a livello comunale (art. 33), nel rispetto delle quantità min definite dal DM 1444/68, attraverso:

- La definizione della popolazione esistente e di quella prevista

- Il calcolo del fabbisogno, qualitativo e quantitativo, di opere infrastrutturali, tecnologiche e di servizi sulla base del peso insediativo come sopra definito

6) Contiene uno studio di sostenibilità ambientale (Art. 11, comma 4) contenente in particolare:

- Le alternative di piano

- La sostenibilità delle previsioni

- I potenziali impatti e le misure di mitigazione

- Gli esiti della verifica ambientale

7) Definisce i margini di flessibilità del P.U.C.

Costituisce il punto di partenza per la redazione del P.U.C. di Loano e diventa funzionale all'apertura del dibattito con i cittadini, singoli o riuniti in associazione, con le categorie economiche e con i portatori di interesse in genere, affinchè le scelte progettuali siano attuate nel massimo della trasparenza e con l'apporto degli "utenti"



3 IL DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI: UN'IDEA CONDIVISA DELLA CITTÀ

La L.R. 36/1997 e s.m.i. introduce l'obbligo per il Comune di produrre un Documento degli Obiettivi con lo scopo di fissare, così come previsto dall'Art. 26, gli obiettivi da raggiungere con il Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.). Questo elaborato, costituisce il punto di partenza della nuova pianificazione e diventa funzionale all'apertura del dibattito con i cittadini, affinché le scelte, gli obiettivi, gli indirizzi, siano attuati nel massimo della trasparenza e con l'apporto dei "veri fruitori" della città.

Il Documento degli Obiettivi, in quanto elemento cardine del percorso di elaborazione del P.U.C., è fondamentale per la rappresentazione delle dinamiche, positive e negative, che sono in atto all'interno del territorio comunale e sulle quali intervenire con il piano. Con esso infatti, vengono prefigurate le direttive strategiche che dovranno essere attuate all'interno della Struttura del Piano.

Articolo 8 del D.Lgs n. 267/2000
Comma 1
I comuni, anche su base di quartiere o di frazione, valorizzano le libere forme associative e promuovono organismi di partecipazione popolare all'amministrazione locale [...]
Comma 2
Nel procedimento relativo all'adozione di atti che incidono su situazioni giuridiche soggettive devono essere previste forme di partecipazione degli interessati [...]

3.1 Il percorso di ascolto della città

Il percorso partecipativo inserito nella costruzione del nuovo Piano Urbanistico Comunale offre una grande opportunità per la creazione di un'idea condivisa della città, dei valori che sostanziano la sua identità e il suo sviluppo.

Il presupposto della partecipazione è la ricerca di livelli di democrazia rispetto ai diversi tipi di portatori di interesse. Si parte dalla convinzione che il progetto sostenibile deve coinvolgere, oltre i tecnici, anche e soprattutto i portatori di interesse, per assicurarsi che il progetto di piano rappresenti i desideri dei cittadini.

Il piano, cioè attraverso la partecipazione, diventa il luogo preposto per l'interrelazione tra sapere tecnico e sapere comune, dove si costruisce un nuovo rapporto tra conoscenza ed azione. Indagare il territorio come condizione umana arricchisce l'apparato analitico del piano con le visioni percettive, nozionali e culturali del contesto locale, basa le sue intenzioni su queste e sui comportamenti, desideri e paure di chi spesso è considerato come "elemento osservato" piuttosto che possibile "osservatore privilegiato".

Il compito del Piano Urbanistico Comunale di fare emergere i valori storico-ambientali, della residenza e dei servizi, del sistema turistico e produttivo e di quello infrastrutturale su cui basare le scelte, non può prescindere dalla consapevolezza che queste discendono anche dai mondi percettivi degli abitanti.

La ricerca dei valori da parte del sapere tecnico dovrebbe allora trovare nelle pratiche parteci-



Schema del Processo Partecipativo proposto.

pative quello spazio in cui trovano confronto e reciproca legittimità le immagini dell'osservatore e dei protagonisti attivi del mondo osservato.

Il colloquio costante nel processo del piano tra le due visioni reca vantaggio a tutte le parti, infatti, maggiore sarà la loro corrispondenza in termini di elementi riconoscibili ed eleggibili tanto più il piano avrà possibilità di efficacia e condivisione.

A questo fine il percorso, qualsiasi sia la sua portata e completezza, deve essere per quanto possibile sempre trasparente, chiaro e realistico perché l'assunzione delle reciproche responsabilità si basi su un terreno di fiducia.

Il Piano Urbanistico Comunale diventa così un input per innescare od implementare la democrazia diretta creando un effetto moltiplicatore che si diffonde sulle politiche della città. Infatti, un processo partecipativo ha in sè obiettivi ampi, quali:

- il rafforzamento del senso di appartenenza;

- l'aumento della responsabilità dei cittadini nei confronti della cosa pubblica, abbattimento dell'atteggiamento "vittimistico e richiedente" a fronte di quello "costruttivo e propositivo";

- l'aumento della consapevolezza dei reali bisogni della città sia da parte dei cittadini sia da quella degli amministratori;

- incremento della consapevolezza degli abitanti circa i meccanismi di fattibilità cui ogni progetto deve sottostare per avere la speranza di essere concretizzato.

3.2 Fasi del percorso partecipativo, metodi e criteri

Il metodo di lavoro che si intende intraprendere è basato sull'intendere l'Amministrazione Pubblica non tanto un soggetto decisionale quanto piuttosto un soggetto che dialoga costruttivamente con la realtà locale, svolgendo anche ruolo di interazione e aggregazione sociale.

Il percorso partecipativo si sviluppa in due livelli. Da una parte il coinvolgimento e l'ascolto dei cittadini, sia come singoli che come gruppi di interesse o associazioni, per determinare un quadro dei "desiderata" delle persone che vivono il territorio. Dall'altra parte la consultazione di enti istituzionali e non, con l'obiettivo di intessere rapporti che possano sia far emergere problematiche legate alla gestione dei servizi che favorire lo scambio di materiali tra comune ed enti.

Le fasi del processo di partecipazione sono schematizzabili in 5 step fondamentali:

1) individuazione dei principali stakeholders da coinvolgere e loro aggregazione in gruppi di interesse;

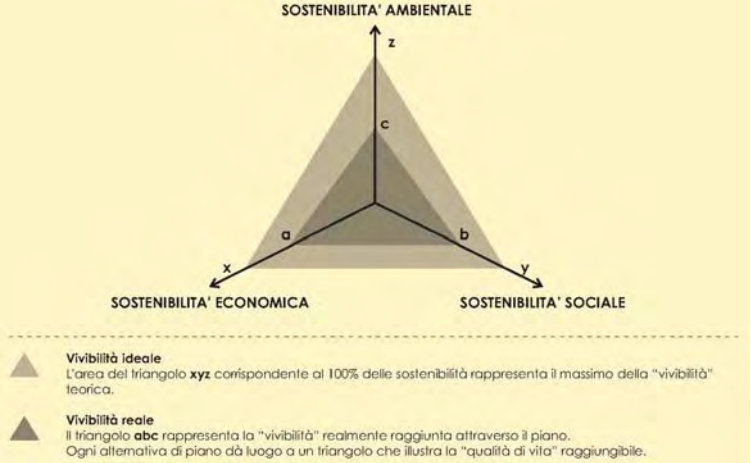
2) comunicazione e pubblicizzazione dell'avvio del processo partecipativo;

3) ascolto e raccolta delle esigenze e dei suggerimenti espressi dagli abitanti e dagli enti che lavorano sul territorio;

4) confronto dei dati emersi con gli organi tecnici e politici;

5) restituzione agli attori coinvolti del quadro emerso e delle scelte intraprese.

E' uno strumento per valutare gli effetti sull'ambiente conseguenti alle politiche e alle azioni individuate da un piano o da un progetto. Le sue fasi di sviluppo sono principalmente 4:
- analisi dello stato di fatto del territorio;
- individuazione degli effetti del Piano;
- valutazione delle alternative e mitigazioni;
- monitoraggio degli effetti ambientali.



4 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

Costituisce un nuovo strumento di "protezione ambientale" di derivazione comunitaria. Essa rappresenta l'estensione ai piani generali e di settore della valutazione di impatto ambientale (VIA) già vigente per i progetti di opere di una certa rilevanza.

La finalità di questo strumento di valutazione, così come espresso dal D.Lgs 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale", è quella di evidenziare la congruità delle scelte degli strumenti di pianificazione rispetto agli obiettivi di sostenibilità degli stessi, alle possibili sinergie con gli altri strumenti di pianificazione individuando, altresì, le alternative assunte nella elaborazione del progetto, gli impatti potenziali, nonché le misure di mitigazione e/o compensazione da inserire nel Piano.

La valutazione prevede la redazione del "Rapporto Ambientale" in cui devono essere perciò individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del Piano potrebbe avere su tutte le componenti ambientali, economiche e sociali analizzate all'interno della Descrizione Fondativa, nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del Piano o del programma.

Altro aspetto importante della VAS, che deriva dall'osservanza del principio di precauzione, è il fatto che essa deve essere effettuata nella fase preparatoria del processo decisionale, cioè prima che il Piano sia adottato: è un procedimento che viene attivato simultaneamente al P.U.C. e che lo accompagna in tutto il suo iter di formazione.

La Direttiva 2001/42/CE

La Valutazione Ambientale Strategica o V.A.S. è un processo di supporto alla decisione che è stato introdotto nello scenario programmatico europeo dalla Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 "Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente".

Essa si integra perfettamente all'interno della politica della Comunità in materia ambientale contribuendo a perseguire gli obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, della salute umana e dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali, di conservazione ed uso sostenibile della biodiversità.

Tale procedura si esplica:

- nell'elaborazione di un *rapporto di impatto ambientale* che deve individuare, descrivere e valutare gli effetti significativi dell'attuazione del piano sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano stesso. Tale elaborato dovrà contenere le informazioni contenute nell'Allegato I della direttiva;

- nello svolgimento di *consultazioni*;

- nella valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale;

- nella messa a disposizione delle informazioni sulla decisione.

L'innovazione della procedura si fonda sul principio che la valutazione deve essere effettuata durante la fase preparatoria del Piano ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa, in modo tale da essere in grado di influenzare il modo in cui viene stilato il Piano.



5 IL TERRITORIO COMUNALE

Il comune di Loano, situato nella provincia di Savona, in posizione baricentrica rispetto a Genova e Monaco, è ubicato nella Riviera del Ponente Ligure e si affaccia sul Mar Ligure. Ha una forma stretta e lunga e copre una superficie di circa 13,54 km^2.

Confina ad est con il comune di Pietra Ligure; tocca a nord, sulla cima del monte Carmo, il comune di Bardineto e ad ovest confina con i comuni di Boissano (verso l'entroterra) e Borghetto S. S. (sulla costa). Dista 35 Km da Savona, 75 Km dal confine francese, 3 Km dai caselli autostradali di Borghetto S. S. (a ponente) e Pietra Ligure (a levante), 12 Km dall'aeroporto di Villanova d'Albenga e 45 Km dall'aeroporto di Genova.

La morfologia e l'orografia sono i principali elementi che storicamente hanno condizionato l'evoluzione della struttura insediativa e lo sviluppo della maglia infrastrutturale, definendo due macro-ambiti territoriali:

- la piana costiera;

- l'entroterra collinare e montano.

Il Comune risulta caratterizzato orograficamente dai crinali che si sviluppano a partire dalla pronunciata culminazione del monte Carmo (1.393 m) e che scendono verso il litorale disponendosi a ventaglio. Sull'arco costiero si osserva l'ampio anfiteatro che comprende vaste piane costiere nonché il terrazzo marino del Nimbalto.

Il nucleo principale è il centro urbano di Loano che si è storicamente si è sviluppato in stretto rapporto con il mare, definendo una maglia urbana che in parte ha mantenuto i propri caratteri morfologici e tipologici; altri piccoli nuclei completano la struttura insediativa:

- la frazione di Verzi posta nella zona collinare del comune sulla sponda sinistra del torrente Nimbalto, a circa km. 4 dalla costa;

- la località di Morteo posta nella fascia pedecollinare sulla sponda destra del torrente Nimbalto, a circa 2,5 km dal litorale;

- i nuclei storici di Meceti, Borgo Castello e Mazzocchi, situati nella piana costiera, a circa 1 Km dalla linea di costa.

L'assetto infrastrutturale è caratterizzato dalla presenza di tre assi principali paralleli al mare, che costituiscono la grande viabilità di attraversamento del territorio comunale:

- la ferrovia Genova-Ventimiglia, che collega la rete nazionale con la Francia: il percorso inizia tangente al porto turistico, prosegue a nord del centro storico a circa 300 metri dal mare e sempre linearmente si riporta sulla costa a Ovest, sul confine con Borghetto S. S.;

- la strada provinciale 1 "Aurelia", che attraversa il comune di Loano quasi sempre parallelamente alla linea ferroviaria, poche decine di metri più a monte;

- l' Autostrada Dei Fiori A10, che taglia il comune più a monte dell'Aurelia, a circa 1,7 km dal mare.

Oltre alla mobilità di grande scorrimento del territorio comunale la rete infrastrutturale si caratterizza per la presenza della viabilità interquartierale e del reticolo delle strade residenziali interne.

Il documento degli obiettivi di piano definisce in modo esplicito gli obiettivi che il piano intende assumere in coerenza [...] con gli atti di pianificazione e programmazione di livello regionale e provinciale

(Legge Regionale n. 36/1997, Articolo 26)



6 IL QUADRO PIANIFICATORIO SOVRACOMUNALE

6.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.)

NATURA DEL PIANO

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.), approvato con D.C.R. n. 6 del 26 febbraio 1990, rappresenta lo strumento di pianificazione del territorio ligure sotto il profilo paesistico-ambientale, ai sensi della L.R. 39/1984 e della L. 431/1985. In particolare, il P.T.C.P. definisce una serie di obiettivi per la tutela e il rafforzamento dell'identità di paesaggio, della fruizione dei suoi valori e della stabilità ecologica. Essi si distinguono in:

- Indirizzi generali, intesi a considerare l'assetto paesistico-ambientale nel suo complesso;

- Indirizzi particolari, intesi a considerare singoli componenti del paesaggio

Il P.T.C.P. è stato recentemente aggiornato, con particolare riguardo alla parte inerente l'assetto insediativo. Con D.G.R. n. 940 del 10 luglio 2009 è stata adottata la Variante di salvaguardia della fascia costiera, che si caratterizza come momento di verifica e manutenzione del P.T.C.P., a venti anni dalla sua approvazione, e si pone i seguenti obiettivi:

1) Ridurre la pressione insediativa lungo la fascia costiera salvaguardando, in particolare:

- l'efficienza del Sistema del Verde Regionale. Tale obiettivo mediante l'individuazione di un regime normativo di mantenimento alle parti di territorio che costituiscono corridoi di importanza sia paesistica che ambientale per il collegamento tra costa ed entroterra o per la interruzione della continuità urbana lungo i versanti costieri.

- l' identità paesistica delle maggiori emergenze (capi e linea di costa);

2) aumentare la tutela del patrimonio storico attraverso:

- la valorizzazione paesistica della via Aurelia e del Parco Costiero del Ponente;

- l'individuazione di 13 nuovi P.U. e l'ampliamento di alcuni parchi già esistenti;

- l'individuazione di nuovi M.E..

STRUTTURA DEL PIANO

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico è stato redatto sulla base di un complesso di studi e di analisi che hanno consentito di leggere e interpretare il territorio ligure a livello di ambiti paesistici sovracomunali e alla scala locale (1:25 000) con riferimento a tre assetti del territorio:

1) assetto insediativo.

Il piano disciplina gli interventi edilizi o assimilabili, quali la costruzione o la ristrutturazione di edifici di ogni genere e destinazione e di manufatti e impianti, nonché delle relative opere complementari;

2) assetto geomorfologico.

Il piano disciplina le opere idrauliche e marittime, l'apertura e la sistemazione di cave e discariche, gli interventi di consolidamento dei pendii e quelle opere che determinano profonde altera-



Estratto della tavola DF. A1.1 - Pianificazione superiore – Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.)

zioni dell'assetto morfologico e idraulico;

3) assetto vegetazionale.

Il piano disciplina gli interventi di forestazione e quelli che hanno per oggetto lo sfruttamento agricolo-economico e/o il miglioramento qualitativo dei boschi e delle praterie.

Le indicazioni del P.T.C.P. fanno riferimento a tre livelli di lettura del territorio:

1) livello territoriale, le cui indicazioni hanno carattere soprattutto di indirizzo e proposta per le azioni di pianificazione;

2) livello locale, alle cui indicazioni devono adeguarsi gli strumenti urbanistici comunali;

3) livello puntuale, che prevede indicazioni di specificazione del livello locale sviluppate dai comuni con particolare riguardo agli aspetti qualitativi.

La Variante di salvaguardia interessa principalmente i Comuni costieri della regione, tra cui il Comune di Loano, ed è propedeutica al più vasto programma di adeguamento del Piano Paesistico che il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs 42 del 22 gennaio 2004 e s.m.i.) impone alle Regioni di attivare.

Le modifiche cartografiche proposte dalla variante discendono principalmente dalle nuove norme introdotte e sono riferite alle indicazioni di livello locale dell'assetto insediativo; tali modifiche si traducono in variazioni della zonizzazione o, nel caso del Sistema della Via Aurelia e del Parco Costiero del Ponente, in indicazioni relative ai tracciati.

CONTENUTI DEL PIANO NEL TERRITORIO DI LOANO

Il territorio del Comune di Loano si trova all'interno dei seguenti ambiti territoriali individuati dal Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.):

- ambito territoriale n. 35 (Borghetto S.S. Spirito, Loano, Pietra L., Borgio V.) nella parte costiera;

- ambito territoriale n. 37 (Valle Maremola) nella parte dell'entroterra (Verzi).

Le componenti caratterizzanti l'*assetto insediativo* e i regimi normativi che il P.T.C.P. ha individuato all'interno del territorio comunale sono:

- *Aree urbane*:

a) Aree Urbane: strutture urbane qualificate (SU).

Costituiscono elementi significativi della morfologia urbana e presentano elevato valore paesistico-ambientale;

b) Aree urbane: tessuti urbani (TU).

Sono definiti dalla città consolidata, ossia dalla struttura urbana compiuta del territorio loanese.

- *Nuclei Isolati*:

a) Nuclei Isolati – CONSOLIDAMENTO (NI-CO).

Sono caratterizzati da un impianto urbano incompiuto, un tessuto edilizio discontinuo e/o eterogeneo e dalla riconoscibilità di alcuni caratteri tipologici/morfologici prevalenti.

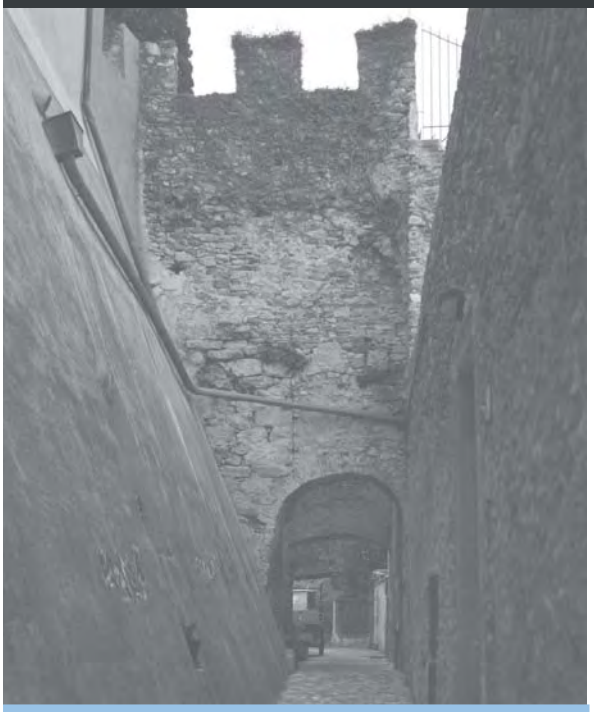
- *Insediamenti diffusi*:

a) Insediamenti Diffusi – MANTENIMENTO (ID-MA).

Presentano un assetto insediativo ben definito e sono inseriti in un contesto paesistico di qualità;



Immagini della città storica: Borgo Castello e Verzi





b) Insediamenti Diffusi – CONSOLIDAMENTO (ID-CO).

Sono caratterizzati dalla discontinuità e eterogeneità del tessuto edilizio e dalla riconoscibilità di alcuni caratteri tipologici/morfologici prevalenti;

c) Insediamenti Diffusi - MODIFICABILITÀ DI TIPO A (ID-MO-A).

Sono dotati di un tessuto edilizio fortemente eterogeneo e disorganizzato, presentano un impianto insediativo destrutturato (assenza di elementi tipologici/morfologici prevalenti, assenza di uno schema organizzativo organico);

d) Insediamenti Diffusi – TRASFORMABILITÀ (ID-TR-TU).

Presentano un forte degrado urbanistico e una scadente qualità paesistica.

- *Insediamenti sparsi*:

a) Insediamenti Sparsi – MANTENIMENTO (IS-MA).

Sono caratterizzati da un equilibrato rapporto tra insediamento e ambiente naturale/agricolo, da un corretto inserimento paesistico. L'insediamento è funzionale alla tutela dei valori paesistico-ambientali (presidio ambientale);

b) Insediamenti Sparsi - MANTENIMENTO finalizzato alla salvaguardia dei corridoi paesistico-ambientali (IS-MA-CPA).

Rispetto agli insediamenti sparsi IS-MA sono inseriti in contesti funzionali alla realizzazione di corridoi paesistico-ambientali. Questo elemento è stato recentemente inserito dalla Variante al P.T.C.P. di salvaguardia della fascia costiera (2009);



Estratto della tavola 40 (scheda 30) "Assetto insediativo" della Variante di salvaguardia della fascia costiera

c) Insediamenti Sparsi - MODIFICABILITÀ DI TIPO B (IS-MO-B).

Presentano una forte eterogeneità e disorganizzazione del tessuto edilizio sia rispetto ai valori intrinseci in esso presenti sia in relazione con l'assetto più complessivo del territorio.

- *Aree non insediate*:

a) Aree Non Insediate – CONSERVAZIONE (ANI-CE).

Sono caratterizzati da un elevato valore naturalistico-ambientale e da una peculiare qualità dei luoghi. Non si rilevano insediamenti stabili;

b) Aree Non Insediate – MANTENIMENTO (ANI-MA).

Presentano degli elementi di interesse naturalistico-ambientale e da una peculiare qualità dei luoghi. Non si rilevano insediamenti stabili.

- *Attrezzature e impianti*:

a) Attrezzature e impianti – CONSOLIDAMENTO (AI-CO).

Sono costituiti da una struttura non sufficientemente definita, che presente notevoli carenze funzionali degli impianti.

- *Ferrovia*:

a) Ferrovia (PCP).

È definito dalla stazione ferroviaria di Loano, dalle aree di pertinenza e dagli altri edifici ferroviari e di servizio alla linea ferroviaria. Tale elemento è stato recentemente inserito dalla Variante al P.T.C.P. di salvaguardia della fascia costiera (2009).

La Variante di salvaguardia della fascia costiera

La Variante di salvaguardia della fascia costiera, adottata con D.G.R. n. 940 del 10 luglio 2009, riguarda le indicazioni di livello locale dell'assetto insediativo e interessa essenzialmente i Comuni costieri della regione. Sono coinvolti in misura marginale e per modifiche strettamente necessarie al perfezionamento del disegno del Piano alcuni Comuni di seconda fascia.

Le modifiche cartografiche proposte dalla Variante per il territorio comunale di Loano si traducono nelle seguenti variazioni di zonizzazione, finalizzate a rafforzare la tutela sulle aree costiere:

Regime vigente	***Regime variante***
IIS-MA	ANI-MA
IS-MA	IS-MA-CPA
ID-MO-A	IS-MA-CPA
TU	PCP

La Variante inoltre prevede l'introduzione di quattro nuovi articoli nel testo delle Norme di Attuazione del Piano come oggetti disciplinati dal Piano e quindi con modifiche cartografiche. Tra gli articoli introdotti, quelli riguardanti direttamente il territorio loanese risultano essere:

1) art. 49 ter Insediamenti Sparsi – Regime normativo di MANTENIMENTO finalizzato alla salvaguardia di corridoi paesistico ambientali (IS MA CPA)

2) art. 79 bis Disciplina per la salvaguardia e la valorizzazione del complesso viario di interesse paesistico regionale della Via Aurelia



Immagine del "Pontasso", ponte romano lungo l'ex via Julia Augusta

6.2 Il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)

NATURA DEL PIANO

Il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.), del quale è stato presentato il progetto con proposta di D.G.R. n. 33 del 6 agosto 2003 in vista della sua adozione, è lo strumento della Regione Liguria per la pianificazione del territorio e si affianca al Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.), approvato nel 1990 e preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure.

Il P.T.R. costituisce il riferimento per gli strumenti di pianificazione di livello provinciale e comunale e definisce gli obiettivi e le strategie, i temi e le azioni per la riqualificazione dell'assetto del territorio nelle sue componenti paesistica, ambientale, insediativa ed infrastrutturale, in coerenza con gli obiettivi e i contenuti della programmazione economica-sociale regionale.

Si pone, sul piano operativo, come strumento di riferimento per le azioni di programmazione regionale:

- ponendo la disponibilità di specifici e puntuali finanziamenti tra i criteri prioritari per la selezione degli interventi da includere nei programmi integrati promossi dalla Regione e presentati all'interno della struttura del piano;

- attribuendo valore di programmi integrati ai progetti complessi a vario titolo generati dallo strumento di pianificazione territoriale.

STRUTTURA DEL PIANO

Il P.T.R., ai sensi dell'Art. 8 della L.R. 36/1997, è strutturato in tre fondamentali componenti:

- Il Quadro Descrittivo;

- Il Documento degli Obiettivi;

- Il Quadro Strutturale.

Il *Quadro Descrittivo* (art. 9 L.R. 36/1997) analizza e interpreta la struttura e l'assetto del territorio regionale, considerato nelle sue componenti morfologiche, paesistico-ambientali, ecologiche, insediative ed organizzatice con particolare attenzione ai processi socio-economici e al sistema delle relazioni con il contesto territoriale di riferimento, al fine di identificare i caratteri identitari del territorio regionale, mettendo in luce le potenzialità, le dinamiche evolutive, le situazioni di vulnerabilità e le trasformazioni ammissibili e compatibili con i caratteri naturalistico-ambientali e paesaggistici del territorio.

Il *Documento degli Obiettivi* (art. 10 L.R. 36/1997) definisce i temi, le strategie e gli obiettivi generali e specifici, con riferimento ai contenuti emersi nel Quadro Descrittivo, evidenziando i sistemi di relazioni e le priorità.

Il *Quadro Strutturale*, (art. 11 L.R. 36/1997) in coerenza con le analisi conoscitive e le sintesi interpretative emerse e gli obiettivi esplicitati, indica i valori, le criticità e le compatibilità paesistico-ambientali ed ecologiche e definisce le strategie complessive, gli indirizzi e le prescrizioni finalizzati a guidare le azioni di qualificazione, di riassetto e di nuova organizzazione territoriale.



Linee guida del P.T.R. per la promozione del sistema del verde: "Il progetto della rete verde/blu"

CONTENUTI DEL PIANO NEL TERRITORIO DI LOANO

Il Progetto di Piano esprime linee guida e obiettivi di pianificazione, con riferimento agli elementi di valore e ai livelli di vulnerabilità del territorio, articolandoli in due livelli:

- obiettivi generali;

- obiettivi specifici, riferiti ai singoli Ambiti di Progetto.

Gli Obiettivi generali del Piano e la complessiva strategia di azione che ne consegue discendono da una lettura incrociata del Quadro Descrittivo e dell'insieme della Pianificazione Territoriale Regionale.

Alle quattro diverse situazioni caratterizzate da un grado decrescente di progettualità emerse nel Quadro Descrittivo (Capoluoghi in fase di rilancio, Città e fenomeni territoriali emergenti, Città e conurbazioni turistiche

costiere, Spazio rurale) corrispondono, in ordine inverso, gli obiettivi generali del P.T.R.:

1) Sviluppo dello Spazio rurale.

Il P.T.R. promuove la nascita, in un'ottica di coordinamento e dialogo con le amministrazioni e gli attori locali, di progetti integrati per lo sviluppo locale, in modo da mettere a sistema i valori agricoli del territorio e il turismo. Le azioni principali promosse dal piano per il territorio comunale di Loano riguardano:

- l'Alta Via dei Monti Liguri;

- la viabilità intermedia.

Il piano, inoltre, definisce alcune linee guida per la salvaguardia attiva del territorio e per il presidio ambientale del territorio.

2) Controllo dei fenomeni emergenti.

Il P.T.R. individua i fenomeni territoriali di rilievo sovra comunale che richiedono una più efficace azione di coordinamento, quali la città diffusa, le strade commerciali, la progressiva saturazione delle aree di fondovalle e l'area di influenza delle nuove stazioni. Su questi temi il piano indica le linee guida che dovranno essere tradotte dalla pianificazione comunale, con particolare riguardo al fenomeno dell'urbanizzazione diffusa e sparsa che caratterizza in particolar modo il territorio loanese.

3) Rilancio turistico e riqualificazione urbana delle conurbazioni costiere.

Il P.T.R. promuove progetti di riqualificazione ambientale e valorizzazione turistica in situazioni di particolare complessità. Si propone inoltre il superamento delle situazioni di degrado, l'avvio di forme innovative dell'offerta ricettiva e individua la stazione di Loano di prossima dismissione come area assoggettata a regime di trasformazione (TRZ), ai sensi dell'Art. 61 delle Norme di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.).

4) Rilancio dei capoluoghi.

Il P.T.R. coglie particolari dinamiche di sviluppo nelle politiche urbane del capoluogo savonese e individua gli elementi di criticità comuni a tutta l'area metropolitana

Ad essi si aggiungono due ulteriori obiettivi, con



Il territorio comunale nel quadro infrastrutturale di riferimento regionale

carattere trasversale:

5) Progettazione integrata delle Grandi Infrastrutture.

Il P.T.R., in coerenza con il livello territoriale del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.), valorizza il sistema del verde attraverso linee guida e progetti pilota da svilupparsi in coordinamento con le amministrazioni e gli attori del territorio.

6) Promozione del Sistema del Verde.

Il P.T.R. definisce il quadro infrastrutturale di livello regionale e mette in luce i temi della nuova Aurelia e il raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia come strategie per il riassetto infrastrutturale e logistico del territorio ligure.

Gli Obiettivi specifici declinano i temi generali in funzione delle diverse specificità territoriali e sono descritti all'interno delle schede di progetto relative a ciascun Ambito, dove sono espressi nella forma di un tema progettuale da cui discendono diverse strategie di azione. In estrema sintesi il Piano agisce attraverso:

1) La promozione della progettualità (in una gamma che va dal diretto intervento progettuale da parte della Regione – progetti di iniziativa regionale – al coordinamento e allo stimolo della progettualità locale - progetti integrati), concentrandosi in particolare sulla dimensione dello spazio rurale oltre che su alcune situazioni costiere in cui appare opportuno un intervento da parte della Regione.

Le progettualità principali per il territorio di Loano sono:

- l'accessibilità e la fruizione dell'entroterra, comprendendo il sistema dei Parchi e delle Aree Protette, l'Alta via dei Monti liguri e l'attrezzatura di un percorso intermedio di valorizzazione degli elementi di interesse storico e naturalistico;

- la nuova Aurelia e la valorizzazione paesaggistico-culturale del tracciato storico;

- il raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia e il riuso della ferrovia di prossima dismissione.

2) Linee guida su temi specifici.

I temi principali per il territorio comunale riguardano:

- le aree agricole e di presidio ambientale, Vi sono aree che presentano fenomeni di degrado e/o abbandono nelle quali si rende necessario subordinare gli interventi edilizi al recupero e riqualificazione del territorio per gli aspetti ambientali, paesaggistici e socio-economici con riguardo anche alle attività agricole e silvo-pastorali.

- la riqualificazione delle strutture ricettive all'aria aperta;

- il sistema del verde e la rete ecologica;

- le grandi infrastrutture e il progetto di paesaggio.

3) Individuazione di aree progetto.

4) Individuazione di nuove aree sottoposte a regime di Trasformazione, in attuazione del P.T.C.P..

La stazione di Loano, di prossima dismissione, è stata individuata come area assoggettata a regime di trasformazione (TRZ).



Estratto della tavola DF. A1.2 - Pianificazione superiore – Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)

6.3 Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (P.T.C.)

NATURA DEL PIANO

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (P.T.C.), approvato con D.G.R. n. 64 del 19 dicembre, è lo strumento che disciplina, alla scala territoriale ed in visione unitaria, gli interventi ed usi ricadenti sull'interfaccia costa – mare e quindi, in estrema sintesi della portualità, dell'uso delle spiagge, degli insediamenti sulla linea costiera e le relative interconnessioni ed interferenze.

Il piano persegue l'obiettivo generale di migliorare la qualità paesistica e ambientale della fascia costiera favorendo nel contempo lo sviluppo economico ed occupazionale della Regione.

Pur essendo stato concepito prevalentemente come strumento di pianificazione territoriale, il P.T.C. della Costa ha tuttavia lasciato ampio spazio alle considerazioni di natura ambientale, integrandole con gli aspetti urbanistici, amministrativi e gestionali. Il progetto di piano, risulta infatti fondato sul principio dello sviluppo sostenibile e durevole del territorio, inteso nelle sue tre dimensioni, quella ambientale, quella economica e infine quella sociale. Non a caso il piano nasce e si sviluppa nel panorama culturale e disciplinare della L.R. 36/1997 ed assume come input il quadro conoscitivo (aspetti ambientali, aspetti paesaggistici, aspetti insediativi, etc.) quale elemento funzionale alla definizione dei livelli di criticità e delle potenzialità del territorio, a partire dai quali definire le trasformazioni ammissibili.

STRUTTURA DEL PIANO

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (P.T.C.) disciplina la gestione della costa e dell'ambiente marino mediante la definizione di una serie norme, articolate per temi.

1) Riqualificazione del territorio, valorizzazione del paesaggio costiero e tutela dell'ambiente marino, articolate in indicazioni.

- di livello territoriale.

Si individuano obiettivi ed azioni da perseguire nella definizione delle politiche territoriali alle diverse scale con particolare riferimento a quella regionale e provinciale.

- per gli ambiti di progetto.

Le indicazioni sono riferite a specifiche parti di costa appartenenti a uno o più comuni caratterizzate dall'esigenza di intervento di particolare complessità o da particolare azione di coordinamento per la progettazione. Indicano gli interventi da realizzare e le prestazioni da osservare negli atti di pianificazione prevalentemente comunale.

- per gli ambiti di tutela attiva.

Per tratti di costa di particolare valore paesaggistico – ambientale suscettibili di costituire risorsa turistico – ambientale alternativa, le indicazioni forniscono elementi per elaborazione di progetti di alorizzazione e gestione delle risorse da definirsi in forma concertata tra le diverse Amministrazioni competenti

- sui temi di progetto.



Il tratto terminale del Torrente Nimbalto

Riguardano i temi connessi all'uso e all'assetto della fascia costiera. Le indicazioni forniscono una serie di criteri e linee guida aventi efficacia di indirizzo per le scelte di pianificazione e programmazione alle diverse scale

2) Difesa costiera e ripascimento delle spiagge.

Si definiscono i criteri e requisiti da osservarsi per la progettazione e realizzazione di interventi di difesa della costa secondo due principi:

- sistemazione bacini e aste fluviali (e delle coste alte) funzionale al ripristino di maggior apporto solido a mare;

- sistema opere di difesa e di ripascimento studiate per tratti unitari del litorale.

3) Interventi sul sistema dei porti turistici.

Si individuano diversi gradi di sensibilità della costa prevedendo le possibilità di intervento sui porti esistenti e le possibilità di nuove realizzazioni con specifica delle condizioni e prestazioni nella redazione ed approvazione di singoli progetti.

4) Il riuso delle linee ferroviarie dismesse e da dismettere.

Vengono fornite indicazioni di carattere unitario (pista ciclabile, trasporto pubblico in sede propria) e per specifici ambiti territoriali di intervento. Prevedono l'obbligo di ricorso a progetti unitari coordinati estesi ad un ambito di intervento sulla base di un Progetto Direttore. Le indicazioni relative agli ambiti territoriali individuano obiettivi, priorità, criteri e modalità per la formazione e l'attuazione dei progetti unitari.

5) La viabilità costiera.

Vengono fornite indicazioni che riguardano sia il sistema infrastrutturale costiero che la viabilità dell'entroterra ligure, in particolare per risolvere le criticità del sistema della mobilità lungo la costa

Le articolazioni propositive e normative del Piano sono espresse con formulazioni d'efficacia diversificate e di crescente vincolo, a partire da:

- norme di indirizzo per piani e programmi, per i temi della riqualificazione del territorio, della valorizzazione del paesaggio costiero, della tutela dell'ambiente marino e della viabilità costiera;

- norme di indirizzo vincolante per la formazione di progetti, per il tema della difesa delle coste e del rinascimento delle spiagge;

- norme prevalenti per gli strumenti urbanistici comunali, per il quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici;

- direttive e indirizzi puntuali, per il tema del riuso delle linee ferroviarie dismesse e da dismettere.

CONTENUTI DEL PIANO NEL TERRITORIO DI LOANO

Il Piano definisce gli obiettivi per la costa ligure:

- la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa con valore paesaggistico, naturalistico e ambientale;

- la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati;

- la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili;

- lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'utilizzo turistico e ricreativo della zona costiera;



A sinistra: Piazza Italia, il "cuore" del centro storico di Loano.

Sotto: la chiesa di S. Agostino (Loano) e la parrocchia di N.S. delle Grazie (Verzi).

- l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica;

- il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa;

- il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera.

Gli obiettivi del piano sono tradotti in una serie di indicazioni di livello territoriale che fanno riferimento a quattro aree che presentano specificità in ordine alle problematiche ed ai temi che la pianificazione comunale deve affrontare:

- la costa corrispondente alla piana di Albenga;

- la conurbazione costiera che si estende da Borghetto S. S. sino a Borgio Verezzi;

- la zona compresa fra Vado e le Albisole;

- la zona compresa fra Albisola Capo e Varazze.

In particolare, all'interno del settore costiero Savonese, sono riconosciuti dal P.T.C. della Costa 9 Ambiti di Progetto (A.P.) e 4 Ambiti per la Tutela Attiva (A.T.A.). Il territorio del Comune di Loano ricade all'interno dell'Ambito di Progetto n. 13: Loano, Pietra Ligure, Borgio Verezzi.

Inoltre il Piano contiene disposizioni riguardanti il Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo ed la sua attuazione (Titolo II delle Norme di Attuazione). In particolare, il Piano di Utilizzazione del Demanio marittimo costituisce attuazione del P.T.C. della Costa e disciplina il rilascio e il rinnovo delle concessioni di beni demaniali e di zone del mare territoriale, al fine dell'esercizio di qualsiasi tipo di attività







Cartografia storica: Loano tra Borghetto S.S. e Pietra Ligure

6.4 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.)

NATURA DEL PIANO

Il Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.), approvato con D.G.P. n. 42 del 28 luglio 2005, rappresenta lo strumento di pianificazione territoriale che costituisce sede di indirizzo e di coordinamento della pianificazione urbanistica comunale in coerenza con gli atti di programmazione. In altri termini, il Piano:

- costituisce l'atto di programmazione territoriale di livello regionale e di definizione degli indirizzi strategici per la pianificazione territoriale, paesistico-ambientale e urbanistica di rilevanza sovracomunale;

- persegue finalità di valorizzazione paesistica, di tutela dell'ambiente, di supporto allo sviluppo economico e all'identità culturale e sociale propria di ciascun ambito territoriale, di miglioramento del sistema insediativo ed infrastrutturale;

- è sede di raccordo e di coordinamento delle politiche settoriali di livello provinciale e strumento di indirizzo per la pianificazione urbanistica comunale.

STRUTTURA DEL PIANO

Lo strumento di pianificazione territoriale, ai sensi dell'Art. 17 della L.R. 36/1997, è strutturato in tre fondamentali componenti:

- la Descrizione Fondativa;

- il Documento degli Obiettivi;

- la Struttura del Piano.

La Descrizione Fondativa (art. 18 L.R. 36/1997) contiene le analisi conoscitive e le sintesi interpretative relative al territorio provinciale, articolate per temi:

- analisi degli aspetti fisici, naturali, insediativi, paesistici;

- analisi dello stato di attuazione della pianificazione comunale;

- verifica dello stato di funzionalità delle infrastrutture;

- analisi dei processi socio-economici e delle politiche comunitarie;

- analisi del quadro della pianificazione sovraordinata.

Il Documento degli Obiettivi (art. 19 L.R. 36/1997) definisce i temi, le strategie e gli obiettivi generali e specifici a partire dalle analisi conoscitive e dalle sintesi interpretative emerse nella Descrizione Fondativa. Esso propone una riorganizzazione dell'assetto del territorio provinciale affrontando tre ordini di questioni:

- la struttura territoriale, articolata in tre livelli:

1) Savona nella rete urbana nazionale ed europea;

2) gli ambiti urbani, collocati alla cerniera tra ponente ed area centrale ligure (il Savonese, la città delle Bormide, il Finalese e l'Albeganese);

3) i sistemi locali come elementi di identità dei luoghi.



Estratto della tavola DF. A1.4 - Pianificazione superiore – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.) - Loano

- i processi di trasformazione, articolati in:

1) riorganizzazione delle funzioni della logistica;

2) valorizzazione delle economie locali in una strategia di marketing territoriale;

3) innovazione rurale;

4) i processi di trasformazione urbana del sistema costiero;

5) sicurezza territoriale (attività industriali, gestione dei rifiuti dissesto idrogeologico);

6) i processi socio-economici.

- sintesi dei problemi emersi e definizione degli obiettivi.

La Struttura del Piano (art. 20 L.R. 36/1997) costituisce il progetto di Piano, inteso come disegno di organizzazione del territorio per temi, rappresentando di conseguenza lo strumento in grado di coordinare, definire le trasformazioni ammissibili e compatibili con i valori naturalistico-ambientali e paesaggistici del territorio savonese. I contenuti della struttura del P.T.C. della Provincia di Savona sono articolati in due livelli:

- Progetti Integrati (P.I.).

Costituiscono l'attuazione degli obiettivi strategici di piano e sono riferiti a specifiche parti del territorio provinciale. Essi si pongono quali strumenti di cooperazione fra gli Enti pubblici territoriali e di coordinamento degli strumenti di pianificazione comunale.

- Schede di Coordinamento.

Costituiscono gli strumenti operativi dei Progetti Integrati che definiscono l'insieme degli interventi previsti, le loro relazioni e i livelli di efficacia normativa. Si evidenziano le attività di incidenza territoriale, lo stato di attuazione, le criticità ed i conflitti presenti nel Progetto Integrato.

CONTENUTI DEL PIANO NEL TERRITORIO DI LOANO

Il P.T.C. della Provincia di Savona introduce cinque Progetti Integrati (P.I.), articolati e sviluppati nei tre assetti del territorio:

- assetto ambientale;

- assetto insediativo;

- assetto idrogeologico.

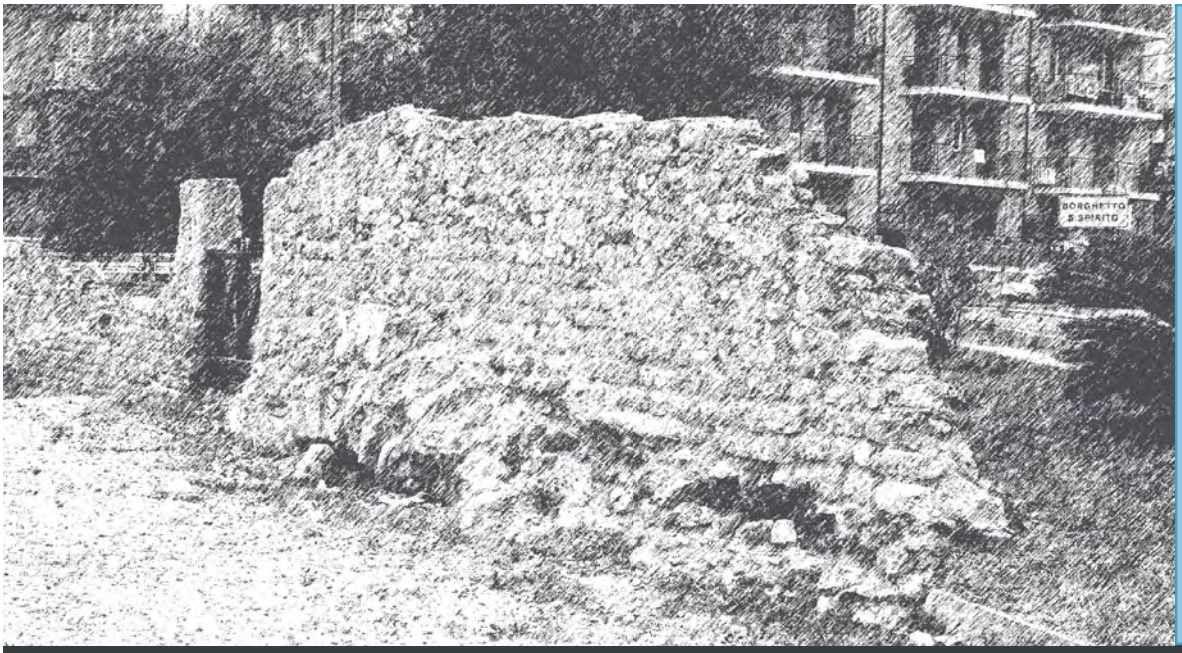
I Progetti Integrati che interessano il territorio di Loano sono il P.I. 3 e il P.I. 5. Nelle note seguenti saranno descritte sinteticamente le azioni riferite ad ognuno di questi due Progetti Integrati.

P.I. 3 – Progetto integrato per l'innovazione dell'offerta turistica costiera e integrazione con l'entroterra. Città turistica del Finalese. Alassio e Baie del Sole. La riorganizzazione insediativa della piana di Albenga. Le infrastrutture per la mobilità ed i trasporti.

Il sistema integrato della mobilità.

a) realizzazione di uno studio sulla mobilità che descriva i livelli di prestazione e le criticità attuali (congestione, incidentalità e inquinamento) della rete infrastrutturale;

b) riorganizzazione dell'assetto insediativo dei



Schizzo interpretativo: i resti del ponte romano sul torrente Casazza, in prossimità del comune di Borghetto S.S.

centri abitati costieri in forma di città lineare e policentrica attraverso l'organizzazione del sistema infrastrutturale per la mobilità e il trasporto pubblico, del sistema dei servizi, del sistema del verde pubblico, dei manufatti emergenti e delle passeggiate;

c) previsione di un nuovo asse di scorrimento alternativo alla S.P. 1 "Aurelia". Questa previsione sarà realizzata attraverso accordi tra Regione Liguria, ANAS e Provincia di Savona;

d) miglioramento delle connessioni tra costa ed entroterra;

e) spostamento a monte e riuso della sede ferroviaria. Nuovo sistema di trasporto pubblico con funzione turistica, pista ciclabile, percorsi pedonali, accessi al mare. Uso alternativo del sedime ferroviario per viabilità e/o TPL, pista ciclabile. Continuità del trasporto pubblico lungo la costa;

f) nuove funzioni turistiche di eccellenza e di rango internazionale negli edifici e nelle aree ferroviarie dismesse.

La riqualificazione urbana e ambientale – Waterfront.

a) sviluppo dell'offerta turistica attraverso l'ampliamento e la differenziazione dell'offerta ricettiva;

b) previsione di nuove aree attrezzate per i camper;

c) previsione, negli interventi di trasformazione;

d) riqualificazione e completamento del tessuto urbano, di nuove funzioni per ricettività turistica e servizi;

e) previsione di interventi di ripascimento e difesa dei litorali;

f) recupero delle colonie, degli ex alberghi e degli edifici collettivi per fruizione turistico-ricettiva o di interesse collettivo;

g) fruizione attiva della costa, infrastrutture minori per attività sportive e balneazione (punti nautici attrezzati ed approdi, Reef);

h) attuazione delle previsioni del P.T.C. della Costa relativamente ai porti turistici;

i) protezione dell'ambiente e della natura, delle emergenze storiche del territorio interno per la valorizzazione e la fruizione ricreativa e turistica.

P.I. 5 – Progetto integrato per l'innovazione rurale, il patrimonio culturale, l'accoglienza e la fruizione, la nuova imprenditorialità. I sistemi ambientali e le nuove aree protette provinciali. La produzione di energia da biomasse.

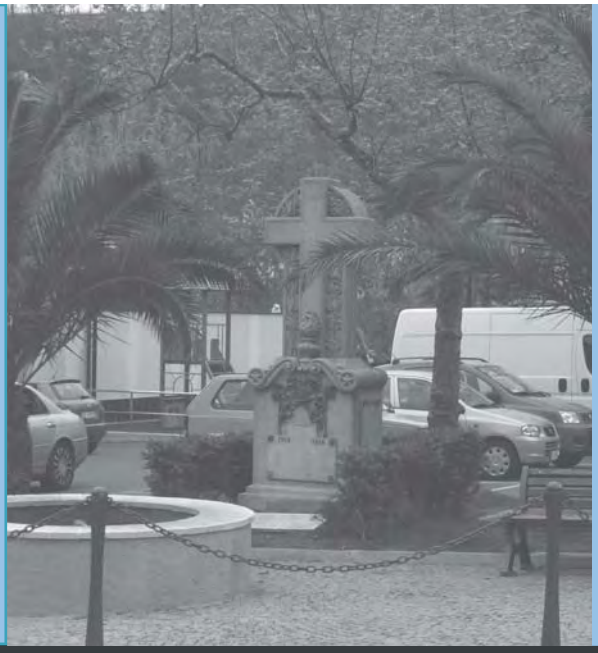
Le indicazioni contenute nel P.I. 5 fanno riferimento alle Unità di Paesaggio. Il territorio di Loano ricade all'interno delle Unità di Paesaggio:

FI 1 – La città costiera tra Caprazzoppa e il Picaro (nella parte costiera).

a) recupero delle identità e degli impianti insediativi storici: progetto "Loano capitale dei Doria";

b) valorizzazione turistico-paesistica del sistema delle emergenze;

c) riqualificazione dell'immagine urbana e del



A sinistra: piazza in prossimità di Borgo Castello.

Sotto: elementi di architettura storica della città.

fronte mare in relazione allo spostamento a monte della ferrovia, attraverso la formazione del parco urbano costiero, la riqualificazione degli accessi al mare, delle passeggiate e dei punti di fruizione dei parchi e degli impianti sportivi;

d) recupero e riqualificazione delle aree a margine dell'abitato;

e) definizione del margine urbano, ricucitura e completamento delle porosità del tessuto di recente formazione;

f) valorizzazione dei percorsi storico-etnografici e fruizione delle aree naturalistiche dell'immediato entroterra.

FI 2 – L'Alta Val Varatella – Monte Carmo (nella parte dell'entroterra).

a) recupero delle emergenze storiche e dei beni culturali;

b) creazione e promozione di un itinerario dei centri storici di Toirano, Balestrino, Castelvecchio di Rocca Barbena, Zuccarello;

c) recupero del centro storico di Balestrino, del centro storico di Toirano e del percorso storico-etnografico;

d) progetto di promozione turistica delle grotte di Toirano dei percorsi storico-etnografici;

e) recupero delle cave Fazzari;

f) realizzazione di percorsi escursionistici e recupero del convento di S. Pietro Varatella;

g) recupero della certosa di Toirano;

h) integrazione dell'offerta turistica costiera con agriturismo e ospitalità interna.







Il "presidio ambientale" quale strumento per limitare i fenomeni di instabilità dei pendii.

6.5 Il Piano di Bacino stralcio sul Rischio Idrogeologico (P.A.I.)

NATURA DEL PIANO

Il Piano di Bacino stralcio sul Rischio Idrogeologico (P.A.I.) del Nimbalto, approvato con D.C.P. n. 47 del 25 novembre 2003 e aggiornato con D.G.P. n. 245 del 14/11/2008, costituisce uno strumento di pianificazione settoriale mediante il quale sono definite le azioni di tutela e le norme d'uso del territorio relative alle aree instabili e suscettibili di dissesto idrogeologico finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo, sulla base dei caratteri fisici e ambientali del territorio.

Il Piano è realizzato ex novo in quanto non esistono studi propedeutici generali relative alle caratteristiche del territorio e alle criticità di carattere idraulico e idrogeologico a livello di bacino.

STRUTTURA DEL PIANO

Il Piano di Bacino stralcio sul Rischio Idrogeologico (P.A.I.) del Nimbalto persegue le finalità della difesa geologica e idrogeologica e della rete idrografica ed è strutturato dalle seguenti componenti:

- quadro conoscitivo del territorio e delle sue caratteristiche;

- individuazione delle problematiche e delle criticità del bacino e delle relative cause;

- individuazione delle aree a diversa pericolosità idraulica e geomorfologica;

- individuazione dei livelli di rischio idrogeologico in relazione agli elementi presenti nelle varie aree;

- definizione del piano degli interventi di mitigazione del rischio;

- determinazione delle norme d'uso, dei vincoli e delle prescrizioni in funzione delle specifiche condizioni idrogeologiche.

CONTENUTI DEL PIANO NEL TERRITORIO DI LOANO

Il territorio comunale di Loano è classificato nelle seguenti categorie di aree relative alla pericolosità idrogeologica:

- Le *fasce di inondabilità* (Aree AIN), individuate nella Carta delle fasce di inondabilità (Tav. 9);

- Le *aree a diversa suscettività al dissesto di versante* (Aree SDV), individuate nella Carta della suscettività al dissesto dei versanti (Tav. 8).

Le *fasce di inondabilità* indicano quali sono le criticità di tipo idraulico e sono articolate nel seguente modo:

1) Fascia A – pericolosità idraulica molto elevata (Pi3),

aree perifluviali inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T=50 anni;

2) Fascia B – pericolosità idraulica media (Pi2),

aree perifluviali, esterne alle precedenti, inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata



Estratto della della tavola DF. A1.5 - Pianificazione superiore - Piano di Bacino Nimbalto. Suscettività al dissesto.

al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T=200 anni;

3) Fascia C – pericolosità idraulica bassa (Pi1),

aree perifluviali, esterne alle precedenti, inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T=500 anni, o aree storicamente inondate ove più ampie, laddove non si siano verificate modifiche definitive del territorio tali da escludere il ripetersi dell'evento;

4) Aree storicamente inondate non indagate (Tav 15), di cui alla D.G.R. 2615/98 e s.m.i.,

per le quali non siano avvenute modifiche definitive del territorio tali da escludere il ripetersi dell'evento, ovvero aree individuate come a rischio di inondazione sulla base di considerazioni geomorfologiche o di altra evidenze di criticità, in corrispondenza delle quali non siano state effettuate nell'ambito del Piano verifiche idrauliche finalizzate all'individuazione delle fasce di inondabilità.

Le *aree a diversa suscettività al dissesto di versante* indicano quali sono le criticità di tipo geomorfologico e sono articolate nelle seguenti classi:

1) suscettività al dissesto molto elevata – frana attiva (Pg4),

aree in cui sono presenti movimenti di massa in atto;

2) suscettività al dissesto elevata (Pg3),

comprendenti (Pg3a) aree in cui sono presenti indicatori geomorfologici diretti, quali l'esistenza di frane quiescenti o di segni precursori o premonitori di movimenti gravitativi, ovvero (Pg3b) aree, in cui sono presenti indicatori indiretti valutabili dalla combinazione di elementi geomorfologici e di uso del suolo anche se prive al momento di movimenti gravitativi;

3) suscettività al dissesto media (Pg2),

aree, in cui sono presenti elementi geomorfologici e di uso del suolo, dalla cui valutazione combinata risulta una propensione al dissesto di grado inferiore a quella indicata al punto 2);

4) suscettività al dissesto bassa (Pg1),

aree, in cui sono presenti elementi geomorfologici e di uso del suolo caratterizzati da una bassa incidenza sulla instabilità, dalla cui valutazione risulta una propensione al dissesto di grado inferiore a quella indicata al punto 3);

5) suscettività al dissesto molto bassa (Pg0),

aree, in cui i processi geomorfologici e le caratteristiche fisiche dei terreni non costituiscono, se non occasionalmente, fattori predisponenti al verificarsi di movimenti di massa.

Criticità di tipo geomorfologico

Le principali criticità di tipo geomorfologico si individuano in corrispondenza delle aree ricadenti in classe di suscettività alta e molto alta localizzate sul territorio lungo le porzioni inferiori e medie dei versanti vallivi.

In suscettività molto alta ricadono zone nel settore orientale del bacino a monte di Località Verzi, si segnalano piccole aree in località Santa Libera



Il rischio idraulico lungo il torrente Nimbalto

e a valle di località Morteo. La zona a suscettività molto alta al piede del versante destro è colpita di fatto per tutta la sua estensione da colate di detrito che provocano uno stato di degrado del versante e vanno ad incrementare il trasporto solido del Torrente Nimbalto che scorre al piede.

Le aree ad alta suscettività risultano prevalentemente nel settore occidentale del bacino, rispettivamente nella porzione orientale di località Morteo, dove si sviluppano su versanti interessati da coltivazioni agricole, e quindi nel settore orientale a monte di Borgo degli Aranci, a nord dell'Autostrada dei Fiori.

Il bacino imbrifero è caratterizzato prevalentemente da aree perimetrate in classe di suscettività media e bassa con prevalenza delle prime. La suscettività molto bassa è riferita alla pianura alluvionale di fondovalle ed alla piana costiera e riguarda la maggior parte del tessuto urbano di Loano e le zone di spartiacque a Sud-Ovest ed a Nord.

Si segnala che l'area cartografata a suscettività molto bassa a valle di quella a suscettività molto alta deve essere comunque considerata esposta alle conseguenze dei fenomeni che avvengono a monte.

Criticità di tipo idraulico

Le emergenze di carattere idraulico più evidenti sono legate, soprattutto, all'invasione delle aree, un tempo di pertinenza del corso d'acqua, da parte delle aree urbanizzate e di strutture abitative.

Risultano particolarmente critici:

- Torrente Nimbalto

Il tronco più critico è quello compreso fra il ponte ferroviario e il ponte della statale Aurelia: la criticità è dovuta principalmente all'insufficienza del ponte ferroviario il cui rigurgito si ripercuote verso monte e provoca la messa in pressione del ponte dell'Aurelia e l'esondazione in sponda destra ed in sponda sinistra; ciò si verifica per portate con periodi di ritorno medio-lunghi (200 anni).

Altra criticità è la presenza della passerella pedonale per la quale la portata indisturbata di massima piena con periodo di ritorno 50-ennale è molto consistente (circa 110 m3/s), determinando effetti di rigurgito a monte che si ripercuotono nella inondabilità in sponda destra e sinistra dei tratti a monte.

La criticità degli altri tronchi del torrente Nimbalto e dei rii minori analizzati è assai limitata ed è dovuta generalmente alla presenza di elementi critici, in primo luogo ponti.

- Rio Berbena

L'intero tratto del corso d'acqua ubicato nella porzione orientale del territorio comunale, in prossimità di Borgo Castello, presenta elevati livelli di criticità idraulica.

- Rio Casazza

L'insufficienza dell'alveo e di tutte le opere di attraversamento, già per la portata corrispondente ad un breve tempo di ritorno (50 anni), determina esondazione su entrambe le sponde per tutto il tratto indagato di tutte e tre le portate di riferi-



Estratto della "Carta delle Fasce di inondabilità" del Piano di Bacino del Nimbalto

mento con volumi via maggiori dalla cinquantennale alla cinquecentennale.

- Rio Ciappe

Il tratto terminale del rio, in prossimità del nucleo urbano di Vignasse, presenta differenti livelli di criticità idraulica.

Piano degli interventi in grado rischio R4 sui versanti:

1) Loano - Località Morteo.

Sono previsti consolidamenti ed interventi di ingegneria naturalistica - (intervento strutturale puntuale).

Quadro degli interventi strutturali in grado di rischio R4 sui corsi d'acqua:

2) Adeguamento della sezione del ponte stradale in località foce Nimbalto.

Messa in sicurezza del tratto terminale del Torrente Nimbato nel centro abitato di Loano mediante interventi strutturali quali l'adeguamento delle sezioni e la realizzazione di nuove arginature sufficienti al contenimento della piena duecentennale con i dovuti franchi, e l'adeguamento degli attraversamenti insufficienti tra cui il ponte stradale alla foce con riduzione dello spessore dell'impalcato nonché la risagomatura e pulizia dell'alveo con asportazione del materiale costituente la barra di foce e il ponte ferroviario.

3) Torrente Nimbalto – Località Borgo Castello:

Il ponte stradale (loc. Bulaxe) risulta insufficiente per la portata 50-ennale.

Si propone il rifacimento della struttura, allargamento della sezione di deflusso, anche a monte del ponte stradale, nonché la risagomatura e pulizia dell'alveo con asportazione del materiale.

4) Sistemazione idraulica e strutturale del Rio Ciappe:

È previsto un allargamento della luce utile degli attraversamenti quali quelli ascrivibili alla SS Aurelia ed alle FFSS ed un adeguamento delle arginature.

5) Sistemazione idraulica e strutturale del Rio Castellaro:

Messa in sicurezza dell'asta fluviale compresa tra la Foce e la confluenza con il Torrente Castellaro mediante interventi strutturali quali l'adeguamento delle sezioni e la realizzazione di nuove arginature sufficienti al contenimento della piena duecentennale con i dovuti franchi e l'adeguamento degli attraversamenti insufficienti, nonché la risagomatura e pulizia dell'alveo.

6) Sistemazione idraulica e strutturale del Rio Casazza:

Messa in sicurezza dell'asta fluviale compresa tra la confluenza con il Torrente Castellaro e la località Prigliani, mediante interventi strutturali quali l'adeguamento delle sezioni e la realizzazione di nuove arginature sufficienti al contenimento della piena due centennale con i dovuti franchi e l'adeguamento degli attraversamenti insufficienti, nonché la risagomatura e pulizia dell'alveo.



7 L'approccio del P.U.C. di Loano

7.1 La forma del Piano: alcuni requisiti essenziali

Il Documento degli Obiettivi di Loano assume valenza di "documento strategico" mediante il quale l'amministrazione comunale esplicita e mette in evidenza la sua "idea di città". Questa idea di città viene sottoposta alla cittadinanza e ai portatori di interesse per essere condivisa ed eventualmente aggiustata lungo il percorso di costruzione del piano.

Alla luce di queste considerazioni la scelta dell'Amministrazione Comunale è stata quella di misurarsi pienamente con le innovazioni introdotte, ricercando una forma del piano rispondente ad alcuni requisiti di natura generale:

LA CHIAREZZA. Se il Piano Urbanistico Comunale deve essere uno strumento per amministrare, come tale deve presentare una struttura ed un linguaggio facilmente comprensibili. L'impegno dell'Amministrazione è dunque quello di costruire un P.U.C. il più possibile chiaro ed accessibile a tutti.

L'INTERAZIONE CON GLI ALTRI STRUMENTI DI GOVERNO DEL TERRITORIO. Il P.U.C. si pone come strumento urbanistico in grado di dialogare con la programmazione e pianificazione di livello sovraordinato. L'idea di città deve essere infatti messa in relazione e in coerenza con le azioni strategiche derivanti dalla programmazione e dalla pianificazione superiore, nazionale, regionale e provinciale ma anche degli altri enti che partecipano al controllo urbanistico del territorio (i consorzi di bonifica, le sovrintendenze, le società di gestione dei servizi, dei trasporti, ecc.).

LA COERENZA CON LE SCELTE SOVRACOMUNALI. Ci sono problemi che, per loro natura e carattere di area vasta, un comune non può risolvere da solo. In tal senso i confini comunali, se da un lato saranno i confini amministrativi entro i quali il P.U.C. eserciterà la sua disciplina urbanistica, dall'altro non saranno i confini entro i quali verranno concepite le scelte di governo del territorio. I temi riguardanti il reticolo idrografico e le aree naturali protette, la viabilità, le piste ciclopedonali, le aree produttive, lo sviluppo turistico, sono alcuni degli argomenti su cui le analisi si soffermeranno oltre il limite comunale di Loano.

7.2 L'analisi per Sistemi Territoriali

L'analisi per sistemi fornisce la principale chiave di lettura della forma del territorio e delle dinamiche che lo caratterizzano, quindi strumento fondamentale per l'approccio al P.U.C..

Con essa sono stati individuati i quattro sistemi principali che permettono di identificare la città ed il territorio di Loano. Essi sono:

- il SISTEMA STORICO-AMBIENTALE, che comprende il territorio agricolo con la presenza degli elementi di pregio storico-testimoniale e gli elementi di pregio ambientale;

- il SISTEMA DELLA RESIDENZA E DEI SERVIZI, che comprende gli insediamenti di tipo abitativo ed i servizi pubblici e privati ad essi connessi;

- il SISTEMA TURISTICO E PRODUTTIVO, che comprende le tematiche legate al turismo, all'artigia-



nato, al commercio, all'agricoltura e ai servizi per le imprese e le attività economiche;

- il SISTEMA INFRASTRUTTURALE, che comprende la viabilità secondo una funzione gerarchica.

Per ogni sistema, oltre ad una breve descrizione del contesto e all'individuazione dei principali punti di forza e debolezza presenti, vengono evidenziati gli obiettivi principali e le linee di azione strategiche relative ad ogni obiettivo. Va ricordato che ogni azione può avere risultati su diversi obiettivi. La corrispondenza obiettivo – azione che qui viene riportata è quella che risulta essere prevalente, pur con la consapevolezza che non esiste una netta e rigida separazione tra obiettivo specifico ed azione strategica perché tutte tra loro in qualche modo correlate.

Una lettura per temi

L'organizzazione del Documento degli Obiettivi per sistemi non fornisce soltanto una lettura della forma e della funzione del territorio, quanto una rappresentazione compiuta della città alla quale si aspira con la proposta di P.U.C.. I sistemi in essa rappresentati dovranno essere articolati in Ambiti di Conservazione e Riqualificazione e Distretti di Trasformazione, dando luogo a parti dotate di chiara riconoscibilità, in riferimento a:

- principio insediativo;

- forma degli spazi aperti;

- caratteristiche fisico-morfologiche e problematiche legate ad esse;

- grado di integrazione della funzione principale con altri usi.

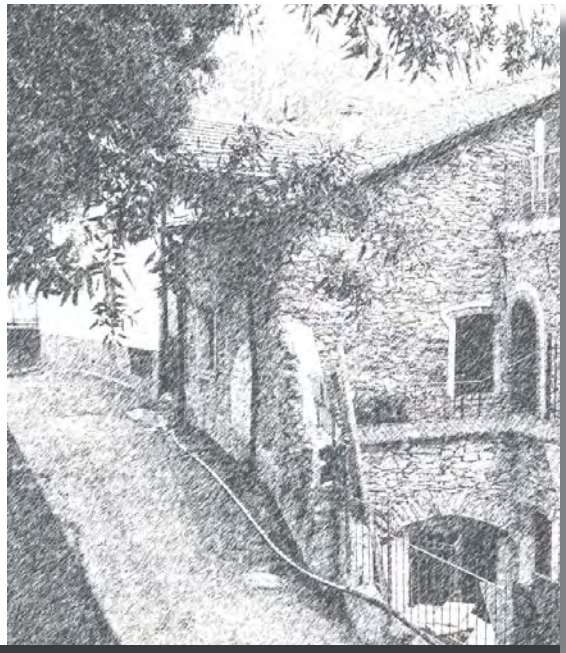
Sulla base della puntuale definizione dei sistemi si può determinare la vocazione che ciascuna parte di territorio ha o dovrà avere. Sarà compito del P.U.C. poi, con specifici indirizzi normativi, stabilire gli usi caratterizzanti e previsti, gli usi ammessi e le eventuali destinazioni dannose, da limitare ed ostacolare.

La valutazione delle dinamiche in atto

L'analisi per sistemi territoriali che segue è stata organizzata con una breve descrizione dello stato attuale del sistema stesso, restituita in termini di "punti di forza e punti di debolezza". Questo metodo descrittivo permette infatti di interpretare i tratti distintivi del territorio comunale quali vantaggi competitivi da massimizzare, ovvero criticità cui porre un rimedio.

Dopo questa prima fase descrittiva, sono stati individuati, sempre per ogni sistema, gli obiettivi e le principali azioni e strategie che si intendono mettere in atto per il raggiungimento dei primi.

Articolo 25 della L.R. n. 36/1997
Comma 1
Il documento degli obiettivi di piano definisce in modo esplicito gli obiettivi che il piano intende assumere relativamente alle diverse componenti dell'assetto territoriale in coerenza con la descrizione fondativa [...]



Il SISTEMA STORICO-AMBIENTALE comprende il territorio agricolo con la presenza degli elementi di pregio storico-testimoniale e gli elementi di pregio ambientale.

8 IL SISTEMA STORICO-AMBIENTALE

8.1 Descrizione

L'elemento caratterizzante la struttura fisica di Loano è la morfologia e l'orografia del territorio, che ne definiscono i caratteri ambientali e condizionano l'evoluzione della struttura insediativa.

Sono leggibili e riconoscibili quattro temi o sub-sistemi, fortemente correlati tra loro:

- Il sub-sistema "Ambiente e Natura"

É il complesso sistema delle relazioni tra i valori naturalistici e ambientali del territorio urbano ed extraurbano.

- Il sub-sistema "Acqua"

Rappresenta il reticolo idrografico che definisce le connessioni ambientali tra la porzione collinare e montana del territorio e il Mar Ligure.

- Il sub-sistema "Agricolo"

È costituito dalle aree agricole localizzate prevalentemente nella porzione pedecollinare del territorio.

- Il sub-sistema "Storia"

È composto dagli elementi di valore storico e architettonico, nonché dagli elementi di interesse paesaggistico-culturale e archeologico, caratterizzanti principalmente la piana costiera.

L'elemento portante del sub-sistema "Ambiente e Natura" è la zona pedecollinare e montana, che con il Monte Carmo (1.393 m) si inserisce nella dorsale delle Alpi Marittime, asse "verde" estremamente compatto e telaio strutturante del sistema ambientale. Il territorio boscato si caratterizza per la presenza dei seguenti siti Rete Natura 2000:

- SIC IT1323112 "Monte Carmo - Monte Settepani"

Il sito è caratterizzato da un rilievo allungato in direzione Nord-Sud che ospita diversi habitat e specie di interesse prioritario. Si configura come il confine fitogeografico tra Alpi e Appennini e presenta un patrimonio floro-faunistico raro, indicatore di un elevato livello di qualità ambientale.

- SIC IT1324007 "Monte Ciazze Secche"

L'area, pur mantenendo la sua importanza per la presenza di specie prioritarie e specie di interesse comunitario, presenta un elevato livello di vulnerabilità poiché è a rischio incendi ed è caratterizzata da un'edificazione sparsa che in talune situazioni ha compromesso la stabilità ambientale del sito.

- SIC IT1324011 "Monte Ravinet - Rocca Barbena"

Il sito è caratterizzato da un rilievo che costituisce la propaggine meridionale del massiccio del Monte Carmo. È presente un ricco patrimonio vegetazionale e faunistico: sono presenti habitat e specie di interesse prioritario e numerose specie di interesse comunitario. L'area presenta un elevato rischio di incendi.

La porzione meridionale del territorio loanese, di matrice per lo più urbana, è caratterizzata da molteplici aree verdi e parchi urbani che possono rientrare all'interno di un progetto di rigenerazione ecologica della città e di strutturazione di



I terrazzamenti a monte, lungo il Torrente Casazza, ai confini con il Comune di Borghetto S.S. Spirito.

soluzioni di continuità ambientale che dall'entroterra permeano fino alla piana costiera.

Data la posizione dei rilievi montuosi, quasi a ridosso del mare, la maggior parte dei corsi d'acqua che identificano il sub-sistema "Acqua" sono torrenti di scarsa lunghezza. La parte collinare e montuosa è caratterizzata dal torrente Nimbalto che forma, assieme ai suoi affluenti, un'unica formazione valliva.

Gli altri elementi peculiari dell'idrografia superficiale sono rappresentati da alcuni rii minori che solcano la piana alluvionale di fondovalle (a ponente e a levante del Torrente Nimbalto) con la loro morfologia fluviale fortemente condizionata dal sistema di crinali che si sviluppano dal massiccio del Monte Carmo:

- Rio Casazza, che dalla località di Morteo lambisce il limite comunale sud-occidentale; nella sua parte terminale confuisce nel Rio Castellaro;

- Rio Ciappe, che si sviluppa nella porzione orientale del territorio comunale, ai confini con Pietra Ligure;

- Rio Berbena, che si estende nella porzione sud-orientale del territorio loanese e confluisce in prossimità del porto di Loano.

Il Mar Ligure costituisce un'importante risorsa di naturalità dell'ecosistema marino. Si rileva la presenza di un sito Rete Natura 2000, denominato IT1324973 "Fondali Loano-Albenga", caratterizzato dalla presenza delle praterie di Posidonia (habitat di interesse prioritario) della Liguria. Al largo di Loano questo habitat si sovrappone parzialmente a una barriera artificiale costituita da opere sommerse parallele alla costa realizzate con massi naturali per la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili.

Il sub-sistema "Agricolo", individuabile principalmente nella porzione pedecollinare e in parte nella pianura alluvionale del territorio loanese, è caratterizzato da un solo grande paesaggio agrario: l'ulivo, coltivato sulle fasce delle più basse pendici collinari (a ridosso della città costruita), cui vengono associate di volta in volta culture fruttifere (soprattutto vite) o colture ortive.

Gli elementi di valore storico-architettonico, paesaggistico e archeologico, caratterizzanti il sub-sistema "Storia" sono principalmente legati alla dominazione dei Doria (1263-1737). I più importanti sono:

- Il centro storico di Loano;

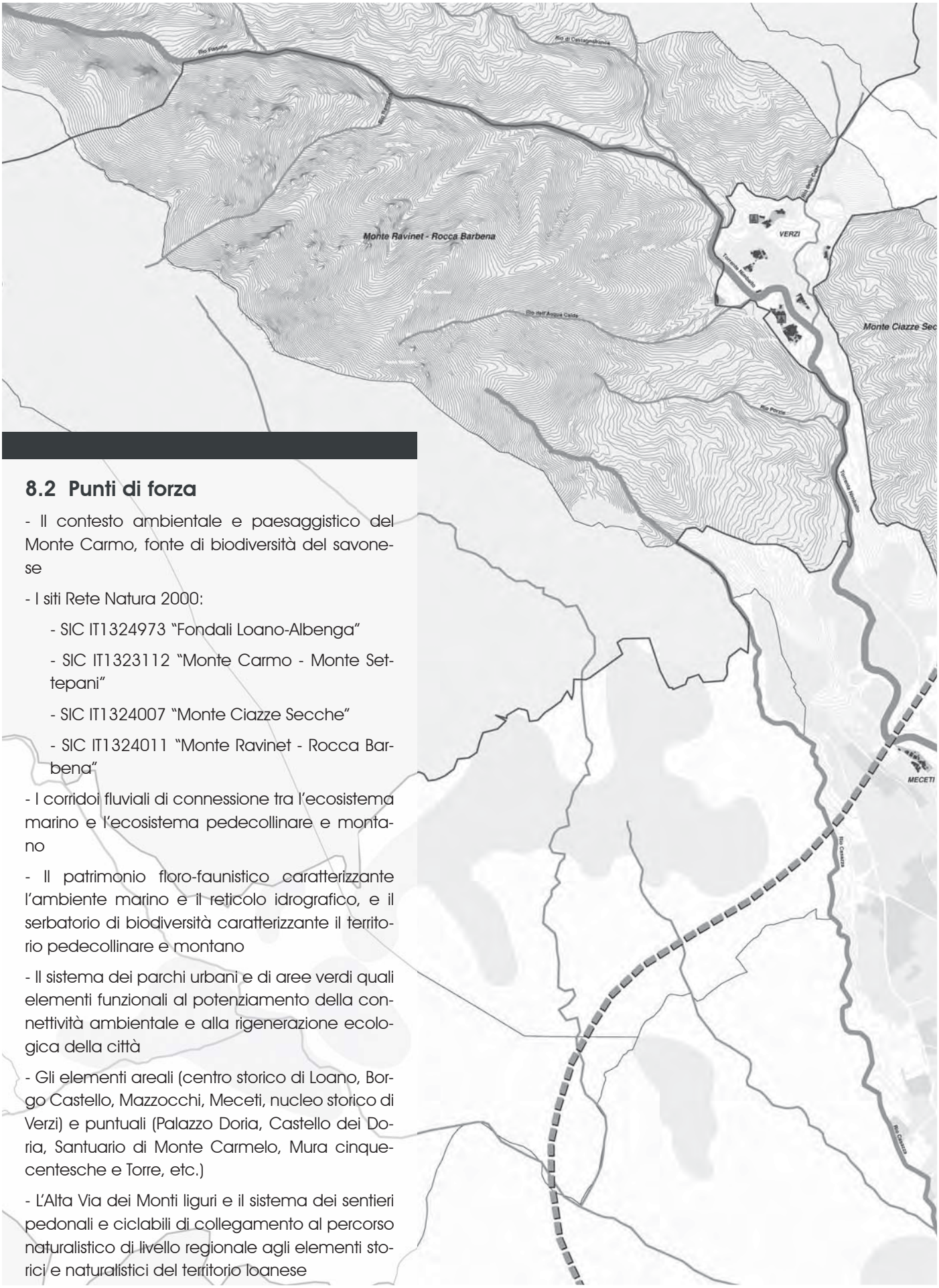
- I borghi storici minori della fascia collinare (Verzi, Borgo Castello, Meceti, Mazzocchi);

- Il santuario di Monte Carmelo e il rispettivo contesto paesaggistico;

- Il castello dei Doria;

- Il Palazzo Doria e le mura cinquecentesche;

- Le architetture religiose (il Duomo di San Giovanni Battista, la Chiesa di Sant'Agostino, il santuario della Madonna di Loreto, il santuario di San Damiano).



8.2 Punti di forza

- Il contesto ambientale e paesaggistico del Monte Carmo, fonte di biodiversità del savonese

- I siti Rete Natura 2000:

  - SIC IT1324973 "Fondali Loano-Albenga"

  - SIC IT1323112 "Monte Carmo - Monte Settepani"

  - SIC IT1324007 "Monte Ciazze Secche"

  - SIC IT1324011 "Monte Ravinet - Rocca Barbena"

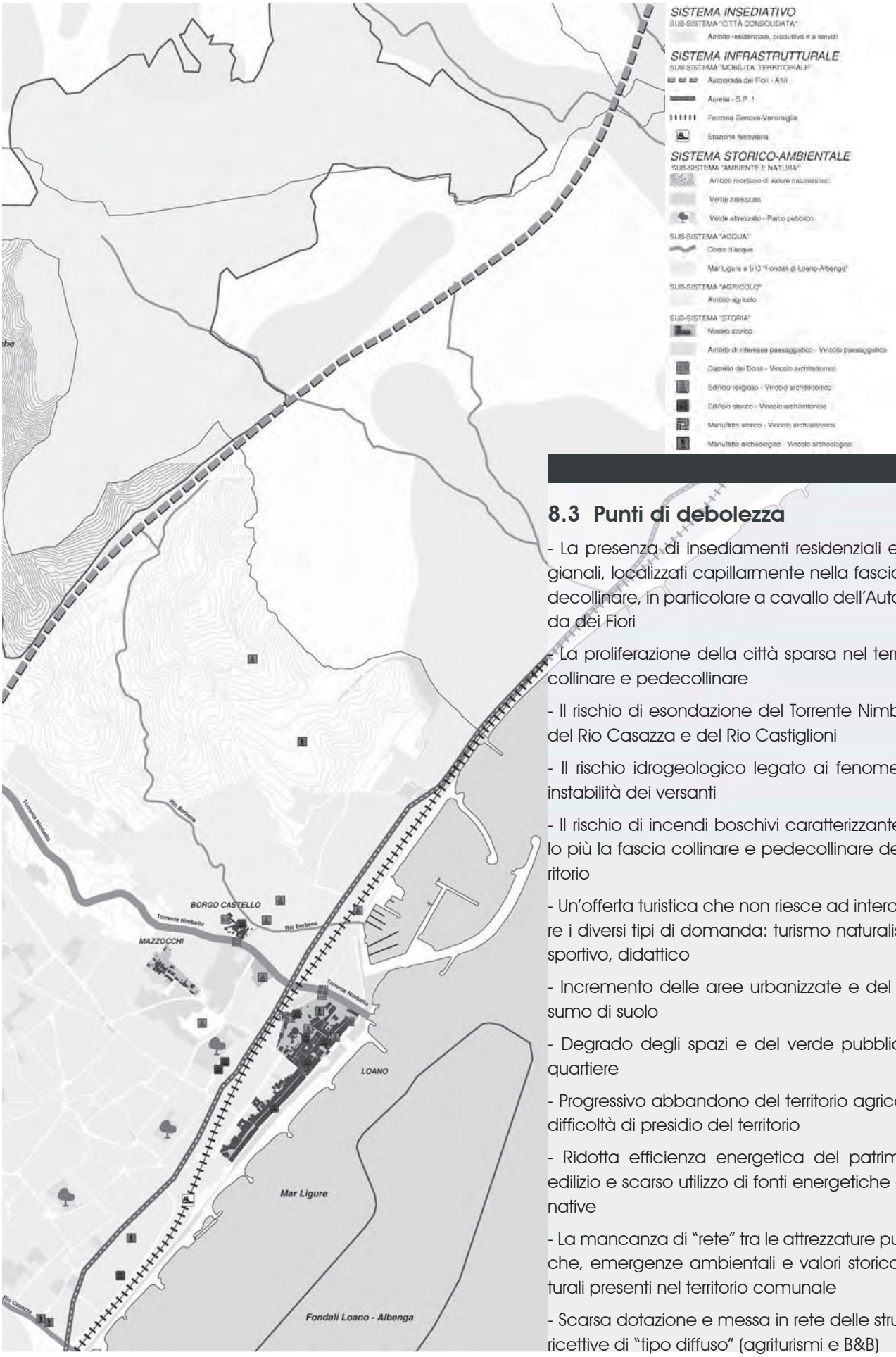
- I corridoi fluviali di connessione tra l'ecosistema marino e l'ecosistema pedecollinare e montano

- Il patrimonio floro-faunistico caratterizzante l'ambiente marino e il reticolo idrografico, e il serbatorio di biodiversità caratterizzante il territorio pedecollinare e montano

- Il sistema dei parchi urbani e di aree verdi quali elementi funzionali al potenziamento della connettività ambientale e alla rigenerazione ecologica della città

- Gli elementi areali (centro storico di Loano, Borgo Castello, Mazzocchi, Meceti, nucleo storico di Verzi) e puntuali (Palazzo Doria, Castello dei Doria, Santuario di Monte Carmelo, Mura cinquecentesche e Torre, etc.)

- L'Alta Via dei Monti liguri e il sistema dei sentieri pedonali e ciclabili di collegamento al percorso naturalistico di livello regionale agli elementi storici e naturalistici del territorio loanese



8.3 Punti di debolezza

- La presenza di insediamenti residenziali e artigianali, localizzati capillarmente nella fascia pedecollinare, in particolare a cavallo dell'Autostrada dei Fiori

- La proliferazione della città sparsa nel territorio collinare e pedecollinare

- Il rischio di esondazione del Torrente Nimbalto, del Rio Casazza e del Rio Castiglioni

- Il rischio idrogeologico legato ai fenomeni di instabilità dei versanti

- Il rischio di incendi boschivi caratterizzante per lo più la fascia collinare e pedecollinare del territorio

- Un'offerta turistica che non riesce ad intercettare i diversi tipi di domanda: turismo naturalistico, sportivo, didattico

- Incremento delle aree urbanizzate e del consumo di suolo

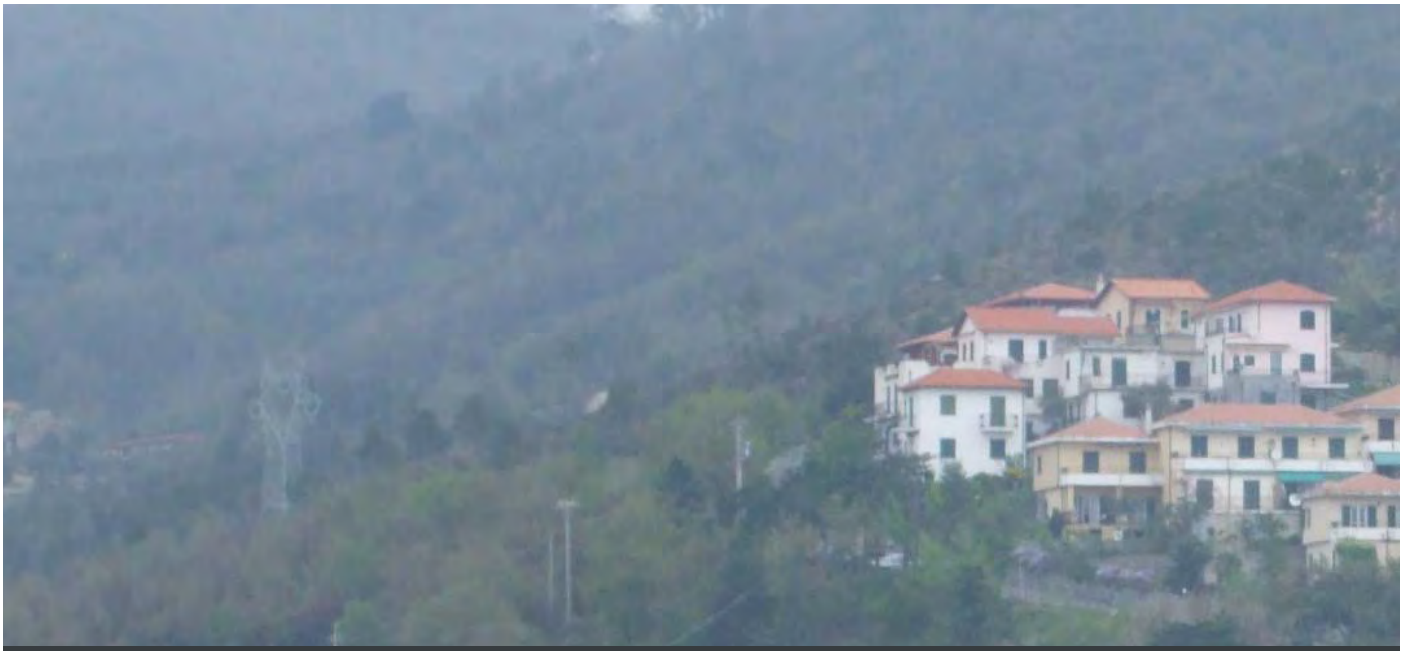
- Degrado degli spazi e del verde pubblico di quartiere

- Progressivo abbandono del territorio agricolo e difficoltà di presidio del territorio

- Ridotta efficienza energetica del patrimonio edilizio e scarso utilizzo di fonti energetiche alternative

- La mancanza di "rete" tra le attrezzature pubbliche, emergenze ambientali e valori storico-culturali presenti nel territorio comunale

- Scarsa dotazione e messa in rete delle strutture ricettive di "tipo diffuso" (agriturismi e B&B)



8.4 Obiettivi

TEMA A - DIFESA DEL TERRITORIO

1) Tutela e riqualificazione dell'assetto geologico, idrogeologico e sismico

2) Miglioramento delle condizioni di sicurezza idraulica

3) Difesa del litorale dall'erosione marina e ripascimento delle spiagge

4) Difesa dei boschi dagli incendi

5) Salvaguardia della risorsa idrica (qualità delle acque) e dell'intero ciclo delle acque superficiali e sotterranee

TEMA B - TUTELA DELLE RISORSE AMBIENTALI E BIODIVERSITÀ

6) Conservazione e riqualificazione del patrimonio boschivo e delle aree di interesse naturalistico ambientale

7) Accrescimento del valore ecologico e della biodiversità dell'ambiente urbano

8) Tutela dei valori naturalistici e paesaggistici del territorio

9) Tutela e valorizzazione delle risorse naturalistico ambientali

TEMA C - RECUPERO E RIQUALIFICAZIONE DELL'ASSETTO AMBIENTALE DEL TERRITORIO

10) Riqualificazione, valorizzazione e miglioramento della qualità paesaggistica del fronte mare

11) Sostenere l'utilizzo delle fonti rinnovabili di energia

12) Recupero delle aree di degrado ambientale

13) Recupero delle funzioni agricole dell'entroterra

14) Riduzione dei livelli di criticità ambientale e contenimento delle pressioni degli agenti inquinanti

15) Riqualificazione degli spazi pubblici e del verde urbano ed extraurbano

TEMA D - TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO E DEL PATRIMONIO STORICO

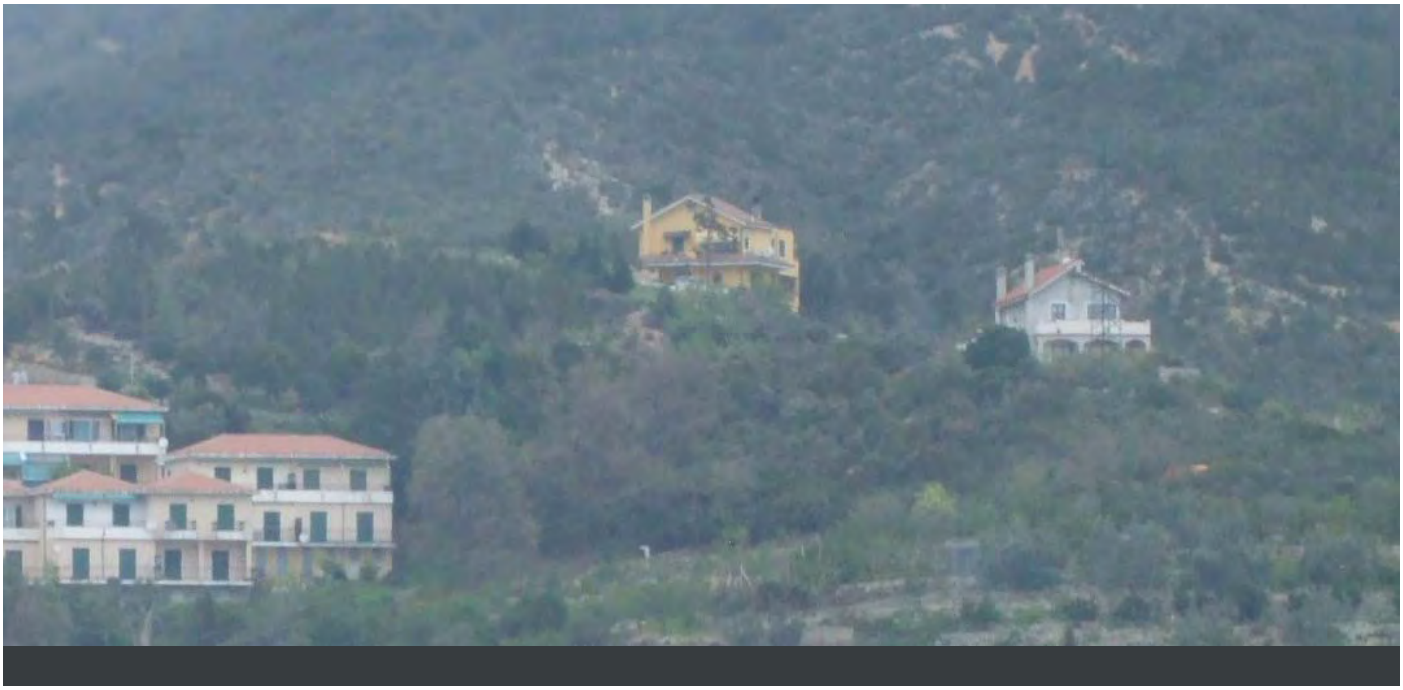
16) Tutela, valorizzazione e messa in rete dei valori storico-culturali e architettonico-artistici del territorio

17) Tutela degli spazi coltivati, mantenimento delle funzioni agricole e forestali e delle componenti naturali e culturali del paesaggio

18) Valorizzazione del "paesaggio rurale" per un'integrazione tra produzione agricola e turismo

19) Riqualificazione paesaggistica delle aree degradate

20) Promozione dell'offerta turistica nelle aree di interesse naturalistico-ambientale e valorizzazione del turismo rurale principalmente nella zona collinare



8.5 Azioni strategiche, in relazione agli obiettivi

TEMA A - DIFESA DEL TERRITORIO

- Individuare le criticità idrogeologiche e idrauliche del territorio in relazione ai fenomeni di esondazione e di dissesto dei versanti

- Definire i vincoli e le limitazioni d'uso del suolo (aree interdette) in relazione ai diversi livelli di criticità del territorio

- Definire le azioni volte a ridurre il livello del rischio idraulico (T. Nimbalto, Rio Casazza, Rio Castiglioni) e idrogeologico (dissesto dei versanti), adottando modalità di intervento che privilegino il recupero delle caratteristiche naturali del territorio

- Accertare la compatibilità delle scelte di piano con:

    - la sicurezza idraulica e idrogeologica del territorio, subordinando, ove necessario, l'attuazione di talune previsioni alla realizzazione di opere/servizi per il deflusso delle acque

    - le previsioni del Piano di Bacino del Torrente Nimbalto e del Piano di protezione civile

- Definire gli interventi per la difesa/regolazione del reticolo idrografico e la salvaguardia della struttura della rete primaria

- Limitare i fenomeni di instabilità dei pendii attraverso il presidio ambientale del territorio

- Definire un sistema di opere di difesa del litorale dall'erosione marina e di ripascimento strutturale dell'arenile

- Definire le aree e i periodi a rischio incendi

- Provvedere al recupero boschivo delle aree attraversate dal fuoco, alla bonifica delle aree a maggior rischio

- Stabilire misure di prevenzione degli incendi

- Prevedere interventi per il riequilibrio del bilancio idrico e la salvaguardia del Deflusso Minimo Vitale e dell'Indice di Funzionalità Fluviale

- Promuovere interventi per la depurazione e il riuso delle acque reflue

- Attuare interventi per il risparmio idrico e per preservare la risorsa acqua

- Monitorare i sistemi di depurazione delle acque e dotare gli insediamenti industriali di idonei impianti di trattamento delle acque

TEMA B - TUTELA DELLE RISORSE AMBIENTALI E BIODIVERSITÀ

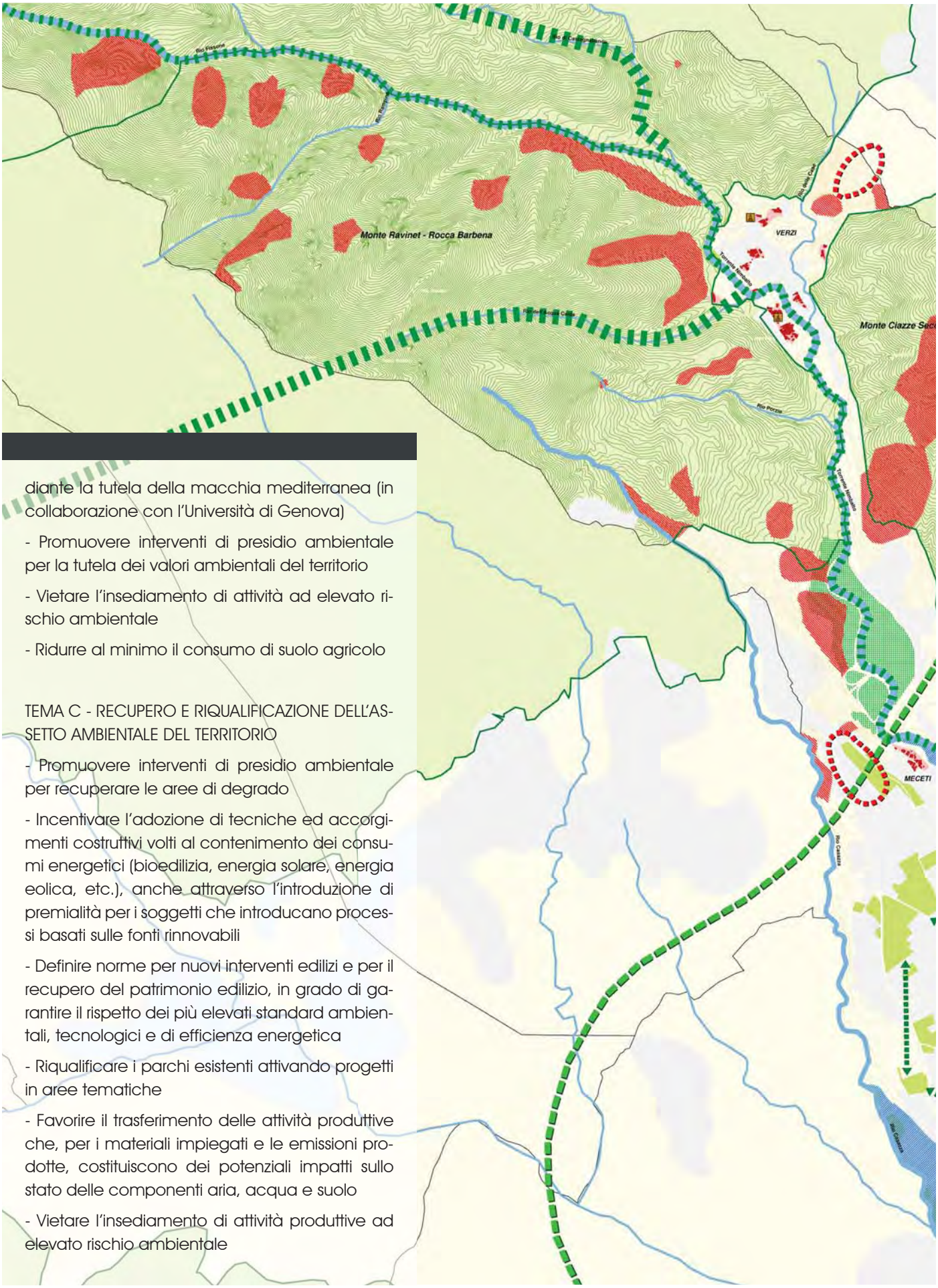
- Salvaguardare le aree protette di interesse provinciale e gli ambiti di valore naturalistico-ambientale

- Favorire gli interventi previsti dai piani di gestione e misure di conservazione dei siti Natura 2000

- Costruire la rete ecologica e prevedere un sistema di connessioni con le aree protette di livello territoriale

- Tutelare le aree di sponda dei fiumi e favorire i processi di rinaturalizzazione degli alvei

- Costituire un'area protetta di valore ambientale in corrispondenza del colle di San Damiano me-



diante la tutela della macchia mediterranea (in collaborazione con l'Università di Genova)

- Promuovere interventi di presidio ambientale per la tutela dei valori ambientali del territorio

- Vietare l'insediamento di attività ad elevato rischio ambientale

- Ridurre al minimo il consumo di suolo agricolo

TEMA C - RECUPERO E RIQUALIFICAZIONE DELL'ASSETTO AMBIENTALE DEL TERRITORIO

- Promuovere interventi di presidio ambientale per recuperare le aree di degrado

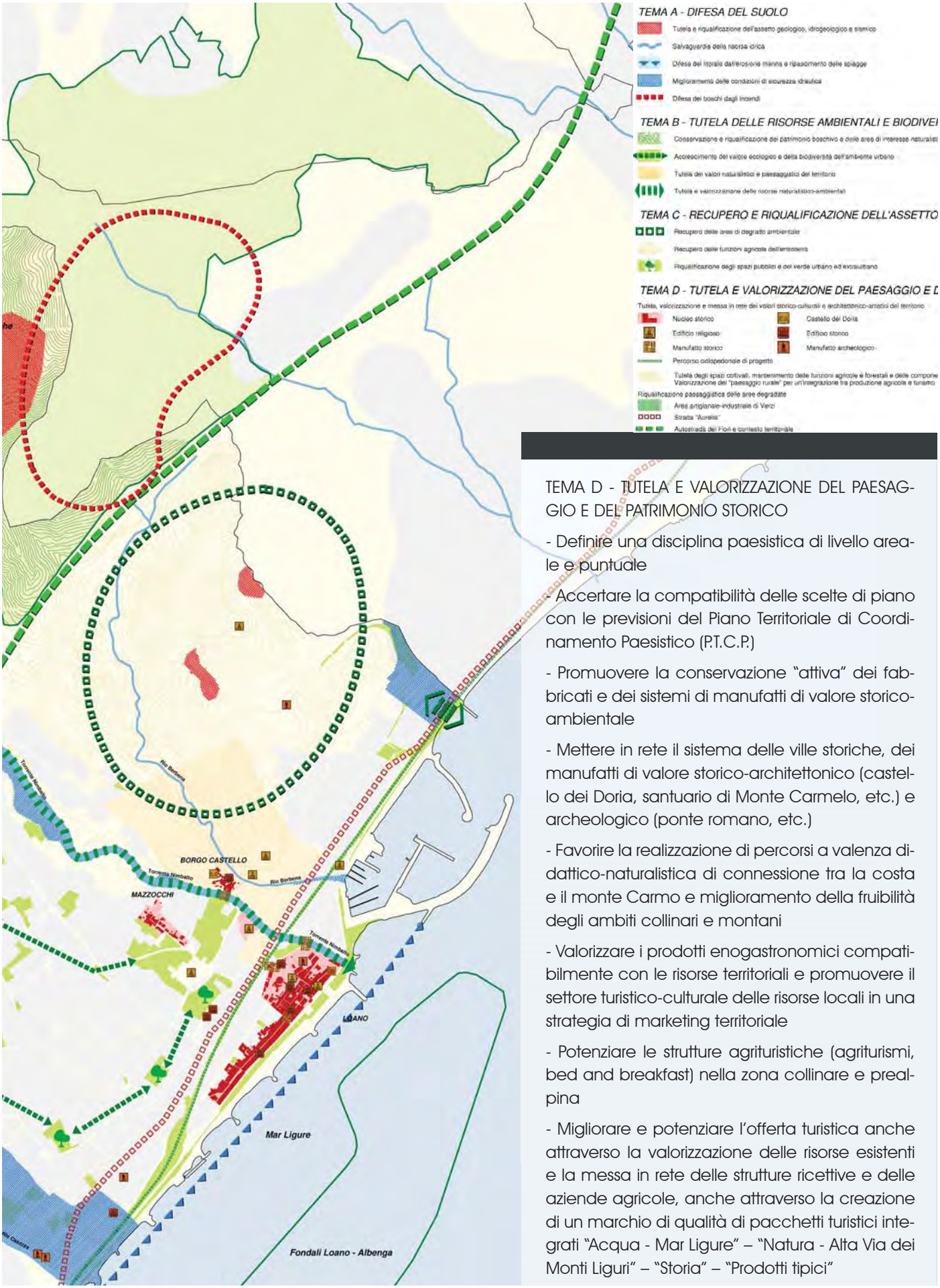
- Incentivare l'adozione di tecniche ed accorgimenti costruttivi volti al contenimento dei consumi energetici (bioedilizia, energia solare, energia eolica, etc.), anche attraverso l'introduzione di premialità per i soggetti che introducano processi basati sulle fonti rinnovabili

- Definire norme per nuovi interventi edilizi e per il recupero del patrimonio edilizio, in grado di garantire il rispetto dei più elevati standard ambientali, tecnologici e di efficienza energetica

- Riqualificare i parchi esistenti attivando progetti in aree tematiche

- Favorire il trasferimento delle attività produttive che, per i materiali impiegati e le emissioni prodotte, costituiscono dei potenziali impatti sullo stato delle componenti aria, acqua e suolo

- Vietare l'insediamento di attività produttive ad elevato rischio ambientale



TEMA D - TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO E DEL PATRIMONIO STORICO

- Definire una disciplina paesistica di livello areale e puntuale

- Accertare la compatibilità delle scelte di piano con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.)

- Promuovere la conservazione "attiva" dei fabbricati e dei sistemi di manufatti di valore storico-ambientale

- Mettere in rete il sistema delle ville storiche, dei manufatti di valore storico-architettonico (castello dei Doria, santuario di Monte Carmelo, etc.) e archeologico (ponte romano, etc.)

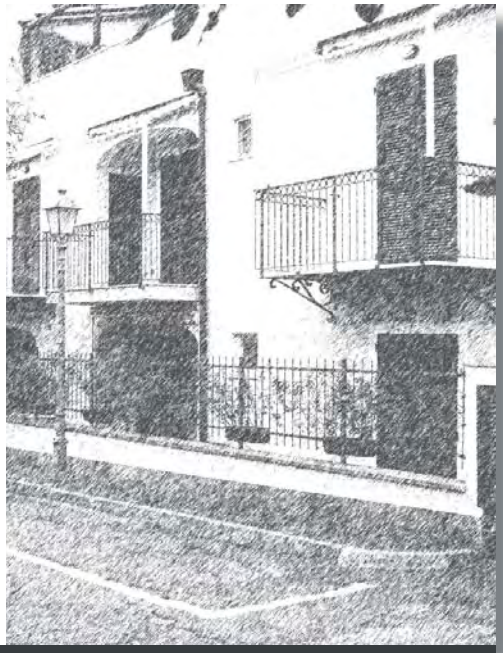
- Favorire la realizzazione di percorsi a valenza didattico-naturalistica di connessione tra la costa e il monte Carmo e miglioramento della fruibilità degli ambiti collinari e montani

- Valorizzare i prodotti enogastronomici compatibilmente con le risorse territoriali e promuovere il settore turistico-culturale delle risorse locali in una strategia di marketing territoriale

- Potenziare le strutture agrituristiche (agriturismi, bed and breakfast) nella zona collinare e prealpina

- Migliorare e potenziare l'offerta turistica anche attraverso la valorizzazione delle risorse esistenti e la messa in rete delle strutture ricettive e delle aziende agricole, anche attraverso la creazione di un marchio di qualità di pacchetti turistici integrati "Acqua - Mar Ligure" – "Natura - Alta Via dei Monti Liguri" – "Storia" – "Prodotti tipici"

Il SISTEMA DELLA RESIDENZA E DEI SERVIZI
omprende gli insediamenti di tipo abitativo
ed i servizi pubblici e privati ad essi connessi.



9 IL SISTEMA DELLA RESIDENZA E DEI SERVIZI

9.1 Descrizione

La città è stata investita da un processo di trasformazione che, a partire dal secondo dopoguerra, ne ha alterato l'armatura urbana, determinando la proliferazione di un'edificazione diffusa e sparsa in tutta la piana costiera e in buona parte della zona collinare.

Possono essere individuati quattro temi o sub-sistemi:

- Il sub-sistema "Città storica"

È caratterizzato dal centro storico di Loano e dall'insieme dei borghi storici a prevalente matrice urbano-rurale.

- Il sub-sistema "Città consolidata"

Comprende i tessuti stabilmente configurati, prodotti dalla pianificazione attuativa del dopoguerra.

- Il sub-sistema "Città di espansione"

Comprende aree già edificabili dal PRG vigente, ossia le aree di trasformazione della città.

- Il sub-sistema "Città dei servizi"

È composta dai servizi pubblici, articolati e classificati secondo i parametri del D.M. 1444/68.

Il sub-sistema "Città storica" è la città Napoleonica, strutturata sull'ordine e sulla regolarità. Comprende spazi edificati e non, per i quali il PRG vigente riconosce l'obiettivo primario della conservazione dell'impianto storico, del recupero e riuso degli edifici e degli spazi inedificati, del ripristino delle funzioni urbane. La maglia insediativa storica è composta dai seguenti nuclei:

- Centro storico di Loano.

Costituisce il nucleo di più antica formazione, è la polarità del territorio comunale, sia sotto il profilo storico, sia sotto il profilo architettonico. Oggi è riconoscibile in quanto consolidata in un assetto urbanistico che permane da circa due secoli.

- Nuclei storici minori (Verzi, Borgo Castello, Meceti, Mazzocchi).

Sono dotati di strutturazione urbana, anche se di dimensioni minime, il cui insieme di tessuti edilizi e di spazi di uso pubblico permangono sia sotto il profilo morfologico e che tipologico.

- Manufatti emergenti.

Rappresentano le unità edilizie ed i complessi che per la loro singolarità costituiscono gli elementi emergenti, in senso fisico e/o storico-culturale, del tessuto storico della città.

Il sub-sistema "Città consolidata" è la città post-fascista costruita principalmente negli anni Cinquanta e Sessanta. È caratterizzata da zone a prevalente destinazione residenziale che costituiscono il tessuto della città compatta ad alta densità edilizia; presenta una commistione di funzioni, con presenza di attività commerciali e artigianali fortemente connesse alla residenza.

Secondo l'epoca di impianto, tali zone si sono sviluppate in modo diverso; in qualche caso si tratta di zone consolidate e sature, che richiedono prevalentemente azioni di manutenzione edilizia e urbana; in altre situazioni l'assenza di una



L'area residenziale di Via Leoncavallo.

struttura insediativa e il degrado urbanistico che presentano oggi tali tessuti richiede interventi di rinnovo e trasformazione. Sono anche frequenti i casi in cui è auspicabile un completamento del tessuto edilizio.

In funzione delle caratteristiche tipologiche e morfologiche della maglia insediativa, vengono riconosciute tre situazioni:

- Ambiti consolidati caratterizzati da disegno urbano unitario.

Sono ambiti urbani e destinazione prevalentemente residenziale, in cui le caratteristiche morfologiche e l'organizzazione funzionale (accessibilità, rapporto tra spazi coperti e spazi scoperti, densità edilizia, etc.) sono tali da costituire un insieme organico e riconoscibile nella sua struttura. Tali ambiti costituiscono parte del tessuto urbano di Loano e l'insediamento di Verzi.

- Ambiti di riqualificazione fisica e funzionale.

Sono ambiti urbani consolidati, a prevalente destinazione residenziale, in cui non è riconoscibile una forma urbana né una struttura funzionale (gerarchia delle strade, spazi pubblici, accessibilità, etc.) e sono caratterizzate da situazioni di degrado urbano e urbanistico. Vi sono alcune situazioni di degrado urbanistico all'interno del tessuto insediativo di Loano e in alcune aree di frangia che costituiscono importanti occasioni per la riqualificazione e la ristrutturazione della città.

- Ambiti di completamento del tessuto urbano.

Sono ambiti urbani, consolidati o di più recente formazione, non sufficientemente dotate delle opere di urbanizzazione e dei sottoservizi.

Il sub-sistema "Città di espansione" rappresenta gli insediamenti di nuova o di prossima edificazione, previsti dal PRG vigente, che servono a soddisfare la domanda residenziale e di servizi di livello locale. Il territorio comunale di Loano è caratterizzato da un esigua disponibilità di aree edificabili, ubicate per lo più in aree marginali del tessuto urbano, in zona pedecollinare.

Il sub-sistema "Città dei servizi" è caratterizzato dall'insieme di servizi pubblici articolati e classificati secondo i criteri del DM 1444/68:

- Istruzione.

Sono le scuole dell'infanzia ("S. Stella"), le scuole primarie ("Milanesi", "Mons.Valerga") e le scuole secondarie di primo ("Mazzini Ramella") e di secondo grado ("G. Falcone").

- Interesse comune.

Comprendono le strutture religiose, quelle destinate ad attività sociali, culturali, associative, i servizi pubblici o di interesse pubblico in campo sanitario-assistenziale, quelle di amministrazioni che svolgono funzioni di interesse pubblico.

- Verde attrezzato.

Comprendono le aree verdi, i parchi urbani e le attrezzature per attività ricreative e sportive.

- Parcheggi.

Comprendono per lo più i parcheggi di livello urbano e le attrezzature per la sosta dei veicoli.

9.2 Punti di forza

- La presenza di "vuoti urbani" e di volumetrie dismesse localizzate all'interno della città consolidata, occasione per l'attivazione di progetti di recupero e riqualificazione anche degli spazi pubblici su cui insistono

- il centro storico di Loano e la sua maglia storica

- Piazza Italia e Corso Roma, elementi di valorizzazione storica e turistica della città di Loano

- La presenza di nuclei storici (borgo Castello, borgo Meceti, borgo Mazzocchi), elementi di qualità urbana e di identità del territorio loanese

- Gli elementi di qualità storica e architettonica dei Doria (castello dei Doria, Palazzo Doria, etc.), tracce riconoscibili della storia di Loano

- L'elevata densità edilizia e la limitata impermeabilizzazione del suolo

- Il sistema di aree verdi attrezzate per lo sport e di parchi urbani, elementi di qualità della città

- La presenza di alcune polarità di rango urbano ed extra urbano, esistenti (Palazzetto dello Sport, Piscina olimpionica, palestre, bocciodromo) e di progetto o di prossima realizzazione (porto turistico, teatro)

- L'organizzazione infrastrutturale, che favorisce una buona accessibilità ai valori e alle polarità della città di Loano

- La vicinanza tra il litorale costiero e l'entroterra pedecollinare e montano, elementi da valorizzare in una strategia di marketing territoriale





9.3 Punti di debolezza

- Il patrimonio edilizio esistente costruito a partire dal secondo dopoguerra, caratterizzato da una scarsa qualità architettonica, costruttiva e da una bassa efficienza energetica

- Il continuum urbano e l'edificazione sparsa nella fascia collinare e prealpina

- Le aree di degrado urbanistico e ambientale e le opere incongrue, elementi detrattori della qualità urbana e ambientale

- Gli alti costi per la diffusione delle infrastrutture a rete, soprattutto nelle aree agricole marginali, in cui l'espansione si è sviluppata per singoli interventi edilizi diretti

- Corso Europa, caratterizzato da situazioni di degrado, da una scarsa qualità architettonica, dall'assenza di luoghi di socialità e da un arredo urbano scadente

- Via Aurelia, asse infrastrutturale di scorrimento che limita la permeabilità tra l'entroterra loanese e il sistema costiero

- Il tessuto urbano compreso tra i principali assi infrastrutturali, la S.P. n. 1 "Aurelia" e la ferrovia "Genova-Ventimiglia": isolamento e marginalità, dislivelli di quota, scarsa qualità architettonica e paesaggistica

- Scarsa qualità, progressiva perdita di identità e marginalità dei nuclei urbani minori (Verzi, borgo Castello, borgo Meceti, borgo Mazzocchi)

- La carenza di un disegno unitario nella costruzione di parti della città consolidata e nella distribuzione spaziale dei servizi



9.4 Obiettivi

TEMA A - QUALIFICAZIONE DELLA CITTÀ CONSOLIDATA

1) Riorganizzazione e riqualificazione formale e funzionale del tessuto urbano

2) Riqualificazione di Corso Europa e di Corso Roma, dei fronti commerciali e delle accessibilità pedonali al centro storico di Loano

3) Riqualificazione di Via Aurelia e del sistema degli spazi pubblici

4) Miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane

5) Riqualificazione e valorizzazione del tessuto urbano compreso tra la ferrovia Genova-Ventimiglia e la strada provinciale n. 1 "Aurelia"

TEMA B - RIORDINO DELLA CITTÀ SPARSA

6) Riqualificazione e riordino del tessuto insediativo attraverso la creazione di una forte identità territoriale suddivisa in quartieri facilmente identificabili

7) Riqualificazione e riordino del tessuto urbano di Verzi

8) Recupero, rivitalizzazione e valorizzazione dei borghi storici (Borgo Meceti, Borgo Castello, Borgo Mazzocchi)

9) Riordino e riorganizzazione degli insediamenti sparsi, diffusi capillarmente soprattutto a cavallo dell'Autostrada dei Fiori

TEMA C - QUALITÀ DELLA CITTÀ DI TRASFORMAZIONE

10) Potenziare l'offerta abitativa per residenti

11) controllare l'aumento volumetrico della residenza adattandolo alla crescita fisiologica della città, cioè al crescere della popolazione e, soprattutto, delle famiglie

12) sviluppare l'incremento della residenzialità mantenendo un alto livello qualitativo attraverso il contenimento del consumo di suolo e favorendo le tipologie ad alta densità

13) Promuovere il coinvolgimento dei soggetti privati nelle politiche di sviluppo della città e del territorio

TEMA D - MIGLIORAMENTO DELL'OFFERTA DI SERVIZI

14) Promuovere il coinvolgimento dei soggetti privati per la costruzione della città pubblica e dei servizi

15) Recupero del fabbisogno regresso di servizi

16) Sviluppo del sistema dei servizi pubblici equamente distribuiti nel territorio

17) Attrarre i servizi di interesse comunale, differenziando l'offerta per i residenti e l'offerta per i turisti

18) Migliorare la qualità urbana, con maggiore efficienza delle comunicazioni e dei servizi urbani, con nuove soluzioni al problema dei parcheggi oggi insufficienti e disorganizzati.



9.5 Azioni strategiche, in relazione agli obiettivi

TEMA A - QUALIFICAZIONE DELLA CITTÀ CONSOLIDATA

- Incentivare la ricucitura di parti sfrangiate, il recupero di "vuoti urbani" e aree degradate, consolidando maggiormente la struttura insediativa per favorire il recupero di spazi liberi da restituire ad usi urbani collettivi (piazze, percorsi, etc.)

- Definire i criteri per il rinnovo del patrimonio edilizio, mediante interventi di sostituzione e ristrutturazione delle strutture insediative, con particolare riguardo a quelle di scarsa qualità architettonica, costruttiva e a bassa efficienza energetica

- Definire i criteri per l'eliminazione degli elementi di degrado e delle opere incongrue mediante l'istituto giuridico del premio volumetrico

- Riorganizzare i fronti su Corso Europa e Corso Roma: riordino degli spazi pubblici, realizzazione di opere di arredo urbano e di parcheggi, trasferimento della scuola elementare "Valerga" e costruzione del nuovo teatro civico, trasferimento di alcuni uffici comunali di Palazzo Doria

- Ridefinire i fronti su Via Aurelia: riorganizzazione dell'asse viario per aree tematiche, realizzazione di opere di arredo urbano, moderazione del traffico, realizzazione degli accessi alla città

- Ridefinire il sistema degli spazi pubblici e di uso pubblico nell'ambito compreso tra la ferrovia e la S.P. n 1 "Aurelia": rialzo degli spazi interclusi ad una quota pari a quella della ferrovia e di Via Aurelia, realizzazione di opere di arredo urbano, miglioramento della connessione trasversale tra la ferrovia e Via Aurelia

TEMA B - RIORDINO DELLA CITTÀ SPARSA

- Definire i criteri per il rafforzamento dei centri urbani minori (in particolare Verzi), mediante il recupero del patrimonio edilizio esistente e il presidio ambientale

- Recuperare il nucleo di Verzi: potenziamento dell'offerta di servizi (in particolare parcheggi), riordino del patrimonio edilizio esistente mediante limitati e puntuali interventi di completamento del tessuto urbano, ridefinizione degli accessi

- Valorizzare i borghi storici (Meceti, Borgo Castello e Borgo Mazzocchi): potenziamento degli accessi, miglioramento della qualità dei luoghi, valorizzazione degli elementi di pregio storico-architettonico e artistico, realizzazione di percorsi per il tempo libero

- Implementare la rete ciclopedonale al fine di migliorare la connessione tra le polarità urbane: scuole, attrezzature sportive, parchi urbani, etc.

TEMA C - QUALITÀ DELLA CITTÀ DI TRASFORMAZIONE

- Individuare i distretti di trasformazione, garantendo loro una corretta dotazione di aree per

servizi pubblici, per il tempo libero e lo svago

- Mantenere/aumentare gli indici volumetrici al fine di conservare la tipologia edilizia ad alta densità

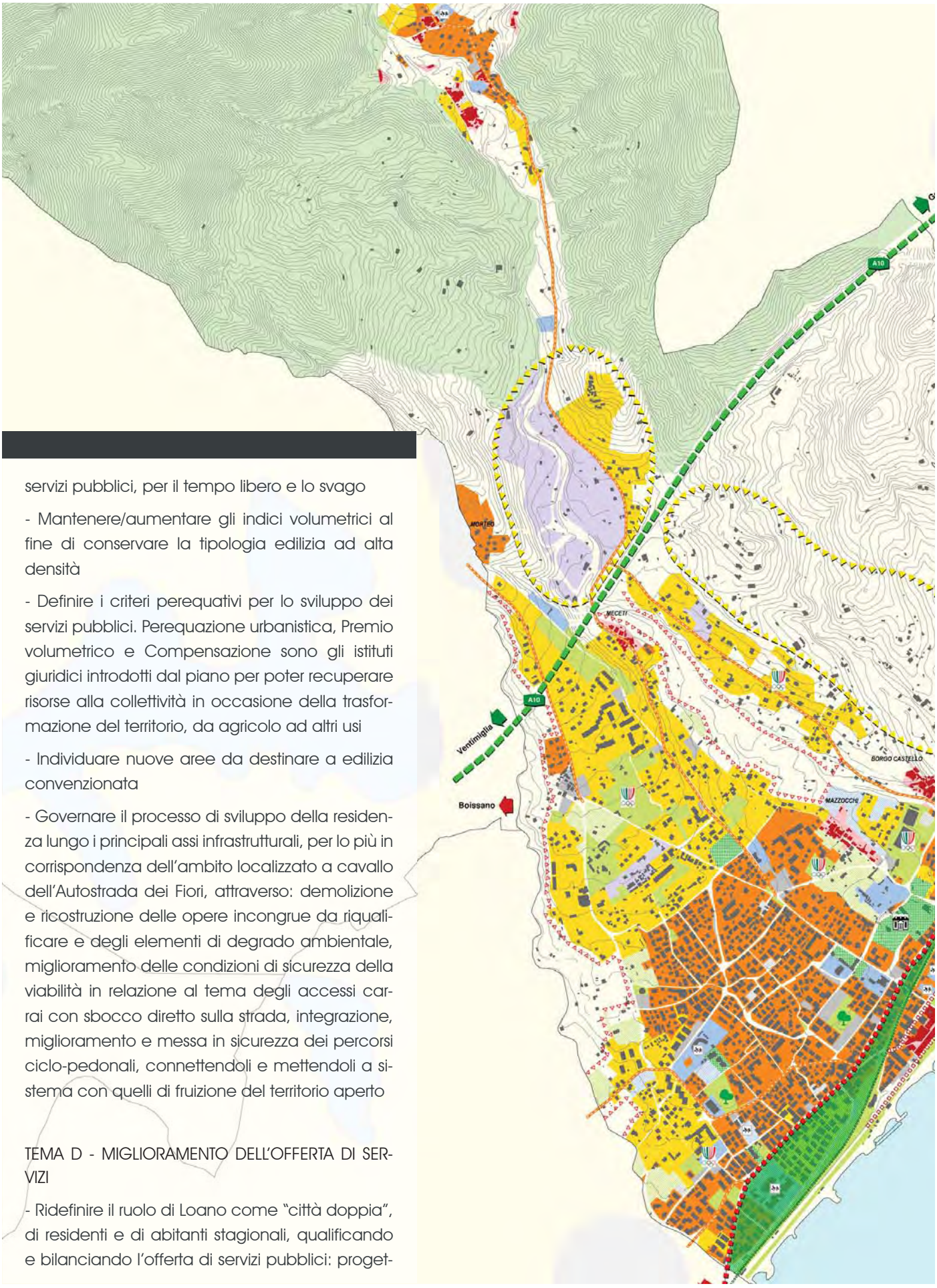
- Definire i criteri perequativi per lo sviluppo dei servizi pubblici. Perequazione urbanistica, Premio volumetrico e Compensazione sono gli istituti giuridici introdotti dal piano per poter recuperare risorse alla collettività in occasione della trasformazione del territorio, da agricolo ad altri usi

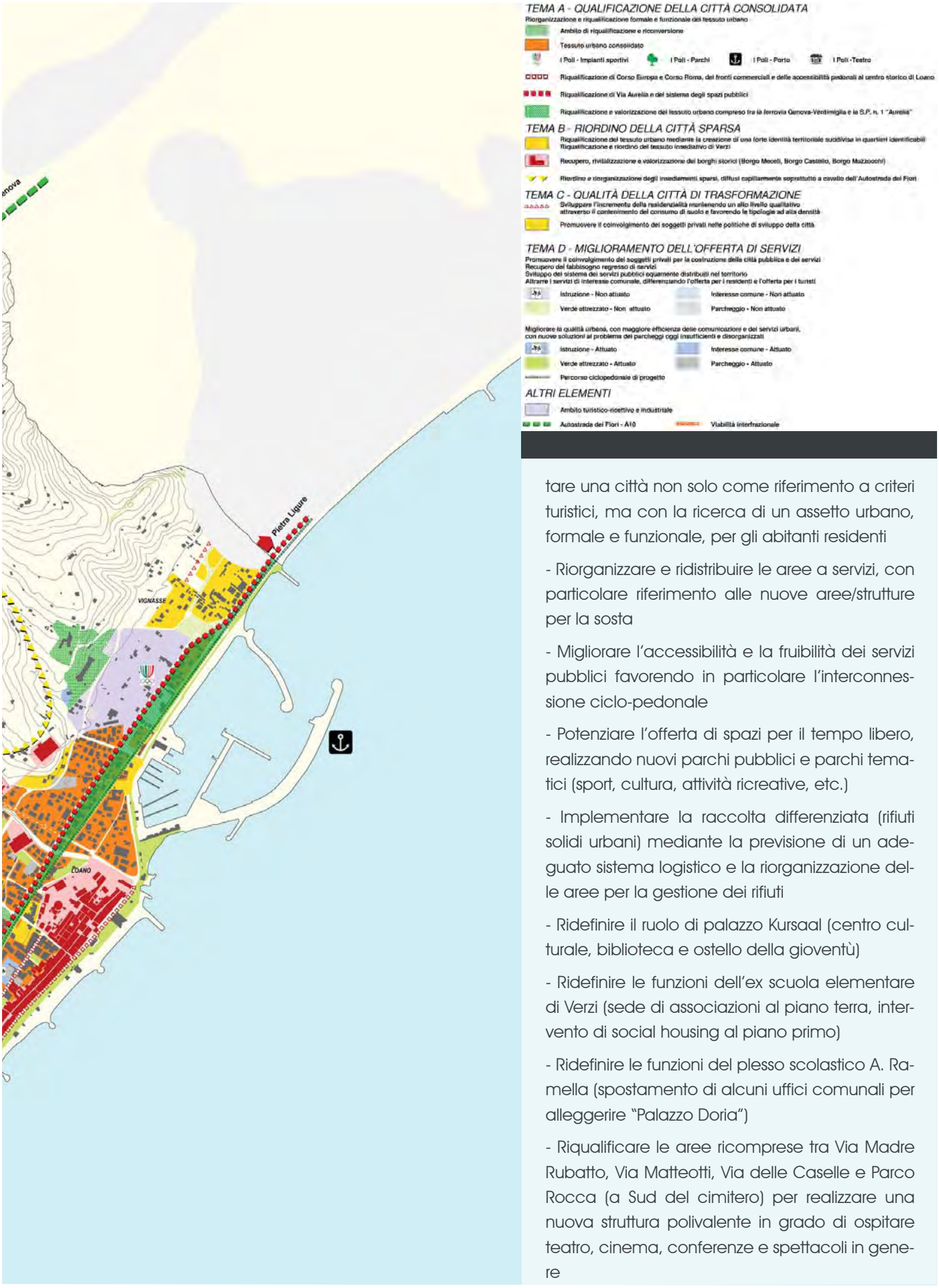
- Individuare nuove aree da destinare a edilizia convenzionata

- Governare il processo di sviluppo della residenza lungo i principali assi infrastrutturali, per lo più in corrispondenza dell'ambito localizzato a cavallo dell'Autostrada dei Fiori, attraverso: demolizione e ricostruzione delle opere incongrue da riqualificare e degli elementi di degrado ambientale, miglioramento delle condizioni di sicurezza della viabilità in relazione al tema degli accessi carrai con sbocco diretto sulla strada, integrazione, miglioramento e messa in sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali, connettendoli e mettendoli a sistema con quelli di fruizione del territorio aperto

TEMA D - MIGLIORAMENTO DELL'OFFERTA DI SERVIZI

- Ridefinire il ruolo di Loano come "città doppia", di residenti e di abitanti stagionali, qualificando e bilanciando l'offerta di servizi pubblici: proget-





tare una città non solo come riferimento a criteri turistici, ma con la ricerca di un assetto urbano, formale e funzionale, per gli abitanti residenti

- Riorganizzare e ridistribuire le aree a servizi, con particolare riferimento alle nuove aree/strutture per la sosta

- Migliorare l'accessibilità e la fruibilità dei servizi pubblici favorendo in particolare l'interconnessione ciclo-pedonale

- Potenziare l'offerta di spazi per il tempo libero, realizzando nuovi parchi pubblici e parchi tematici (sport, cultura, attività ricreative, etc.)

- Implementare la raccolta differenziata (rifiuti solidi urbani) mediante la previsione di un adeguato sistema logistico e la riorganizzazione delle aree per la gestione dei rifiuti

- Ridefinire il ruolo di palazzo Kursaal (centro culturale, biblioteca e ostello della gioventù)

- Ridefinire le funzioni dell'ex scuola elementare di Verzi (sede di associazioni al piano terra, intervento di social housing al piano primo)

- Ridefinire le funzioni del plesso scolastico A. Ramella (spostamento di alcuni uffici comunali per alleggerire "Palazzo Doria")

- Riqualificare le aree ricomprese tra Via Madre Rubatto, Via Matteotti, Via delle Caselle e Parco Rocca (a Sud del cimitero) per realizzare una nuova struttura polivalente in grado di ospitare teatro, cinema, conferenze e spettacoli in genere

Il SISTEMA TURISTICO E PRODUTTIVO
comprende le tematiche legate al turismo, all'artigianato, al commercio e ai servizi per le imprese e le attività economiche.



10 SISTEMA TURISTICO E PRODUTTIVO

10.1 Descrizione

La rilevanza delle funzioni ricettive e turistiche e l'importanza delle funzioni sportive che la città di Loano svolge in relazione al suo rango urbano, da sempre hanno portato il turismo in primo piano nell'economia loanese, lasciando sullo sfondo le attività legate all'industria e all'artigianato e le funzioni produttive della filiera agricola.

Nel territorio sono riconoscibili due temi rilevanti o sub-sistemi:

- Il sub-sistema "Città produttiva", caratterizzato dalle strutture industriali-artigianali e commerciali ubicate per lo più in prossimità dell'Autostrada dei Fiori, a Nord del capoluogo comunale;

- Il sub-sistema "Città turistica", articolata nell'offerta turistica e ricettiva e nel sistema dei servizi extra-alberghieri ad essa connessi.

Il sub-sistema "Città produttiva" è individuabile nell'unica area produttiva del comune, localizzata lungo la direttrice Loano-Verzi (Via Meceti e Via degli Orsolani), caratterizzata dalla presenza di attività artigianali-industriali e di attività commerciali a funzioni miste, di medio-piccole dimensioni. L'ambito presenta caratteri di criticità ed obsolescenza dovuti principalmente a:

- la progressiva incompatibilità delle attività produttive rispetto al contesto urbano e territoriale di riferimento;

- la carenza di standard a verde sotto il profilo qualitativo e quantitativo;

- l'assenza di elementi di mitigazione degli impatti;

- l'insufficiente rapporto tra superficie impermeabile e superficie permeabile.

Il sub-sistema "Città turistica" costituisce l'armatura portante dell'economia loanese. È strutturata in una serie di funzioni turistico-ricettive localizzate per lo più nella piana costiera e in molteplici servizi pubblici e di uso pubblico di supporto all'offerta turistica.

Nella città di Loano possono essere riconosciute le seguenti strutture turistiche:

- Alberghi.

Costituiscono l'elemento più importante dell'offerta turistica del territorio loanese. L'offerta alberghiera tende infatti a coprire il 40% dell'offerta ricettiva globale, rappresentando una componente rilevante se confrontata con altre realtà turistiche della costa ligure. Sotto il profilo qualitativo prevale un livello medio di servizio, ossia gli esercizi di categoria 3 stelle.

- Residenze turistico-alberghiere (R.T.A.).

Rappresentano circa il 20% dell'offerta turistica del territorio comunale; tra le strutture ricettive si rileva la presenza del residence "Loano 2", polarità situata nell'entroterra, in prossimità dell'Autostrada dei Fiori.

Negli ultimi anni è andato consolidandosi il processo attraverso il quale le imprese turistiche, che sarebbero destinate a gestire le strutture ricettive, soprattutto appartenenti alla categorie delle R.T.A., dismettono parte dei beni facenti



A sinistra: Particolare architettonico di un fabbricato storico.

Sotto: le strutture ad arco e la pavimentazione di Borgo Castello.

parte del complesso immobiliare e li vendono sul mercato della residenza. Oltre ai risvolti negativi sul mercato immobiliare, vi sono sicuramente conseguenze innegabili dal punta di vista urbanistico e ambientale

- Campeggi e villaggi turistici.

Le aziende ricettive all'aria aperta tendono ad occupare una quota esigua dell'offerta ricettiva globale a livello comunale (circa il 30%); ciò trova le sue principali ragioni nelle resistenze della domanda in questa realtà della costa ligure e nella carenza di spazi aperti in prossimità della costa.

A completare il quadro di riferimento per il settore turistico vi sono i servizi legati all'offerta ricettiva, che costituiscono un valore aggiunto in termini di competitività rispetto alle altre località turistiche liguri. Tra le strutture di servizio alla ricettività si richiamano le principali:

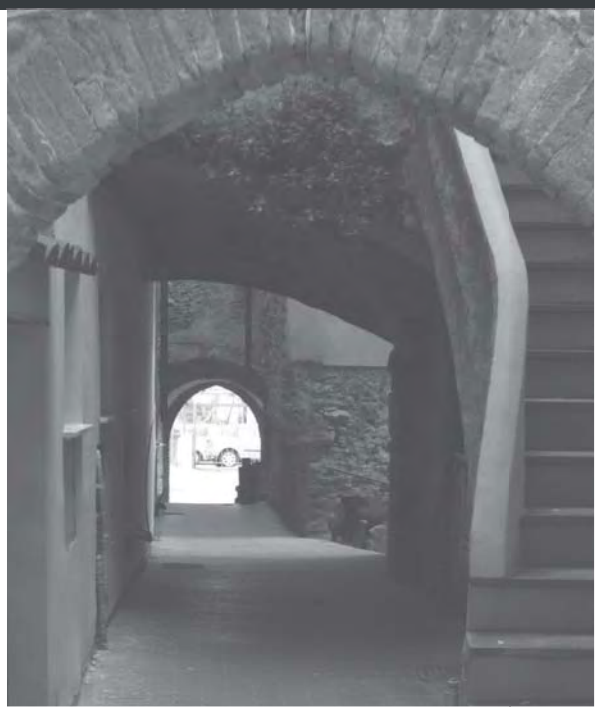
- il porto turistico, recentemente ampliato con aumento consistente del numero di posti barca civili, nuove strutture commerciali e ludico-ricreative;

- gli impianti sportivi di livello sovracomunale: il Palazzetto dello Sport, la Piscina olimpionica e altre strutture acquatiche all'aperto, etc.

- i servizi pubblici, in particolare le aree verdi e i parchi urbani;

- il centro storico di Loano e gli elementi di valore storico-architettonico;

- la rete dei percorsi pedonali e ciclabili, tra i quali si rileva il lungomare di Corso Roma.





10.2 Punti di forza

- Il porto turistico, elemento da valorizzare per il rilancio di Loano "città turistica"

- Le risorse presenti nel territorio, mare e monti, da valorizzare e mettere in rete in una strategia di marketing territoriale e di promozione di un'offerta turistica diversificata e specializzata

- il centro storico del capoluogo e gli elementi di valore storico-architettonico: Piazza Italia, Palazzo Doria, Chiesa di S. Giovanni Battista, Arco di Passorino

- Loano "città europea dello sport": l'offerta sportiva quale strategia di marketing turistico

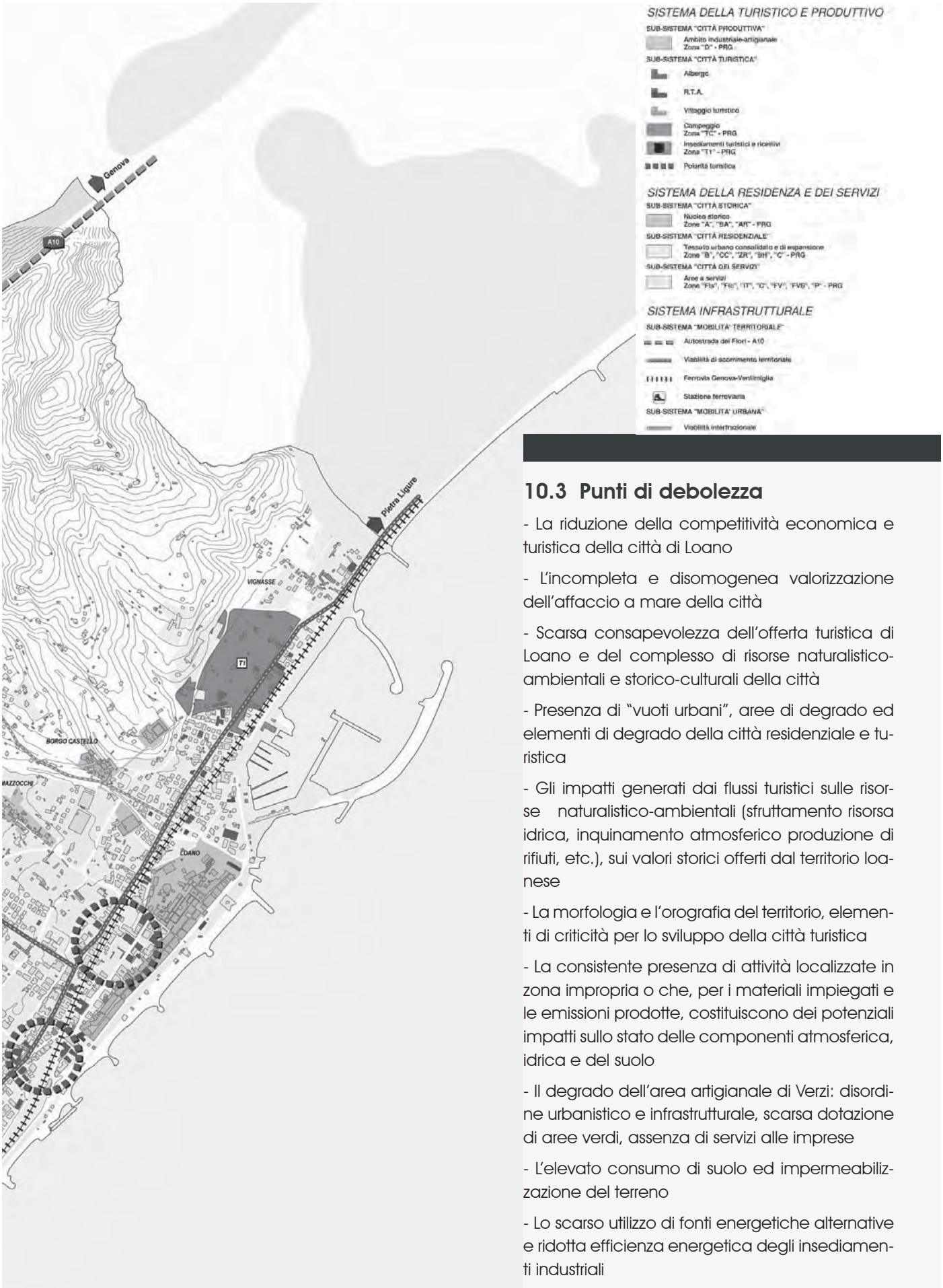
- I parchi urbani, le aree verdi attrezzate e il sistema di spazi pubblici (piazze, slarghi, camminamenti, etc.) per qualificare il ruolo di Loano come città doppia: città dei turisti e città dei residenti

- La presenza di polarità urbane e di elementi di identità territoriale, funzionali ad una qualificazione turistica, sportiva e culturale della città e del fronte-mare

- L'ex ospedale Marino Piemontese, importante occasione per il potenziamento del sistema turistico-alberghiero

- La presenza di un sistema di percorsi e di sentieri, funzionali alla "messa in rete" delle risorse storiche, ambientali e culturali del territorio loanese e dei territori contermini

- La presenza di ambiti produttivi dismessi, in via di dismissione e degradati, da cogliere come importanti occasioni per la riqualificazione e riorganizzazione della struttura insediativa



10.3 Punti di debolezza

- La riduzione della competitività economica e turistica della città di Loano

- L'incompleta e disomogenea valorizzazione dell'affaccio a mare della città

- Scarsa consapevolezza dell'offerta turistica di Loano e del complesso di risorse naturalistico-ambientali e storico-culturali della città

- Presenza di "vuoti urbani", aree di degrado ed elementi di degrado della città residenziale e turistica

- Gli impatti generati dai flussi turistici sulle risorse naturalistico-ambientali (sfruttamento risorsa idrica, inquinamento atmosferico produzione di rifiuti, etc.), sui valori storici offerti dal territorio loanese

- La morfologia e l'orografia del territorio, elementi di criticità per lo sviluppo della città turistica

- La consistente presenza di attività localizzate in zona impropria o che, per i materiali impiegati e le emissioni prodotte, costituiscono dei potenziali impatti sullo stato delle componenti atmosferica, idrica e del suolo

- Il degrado dell'area artigianale di Verzi: disordine urbanistico e infrastrutturale, scarsa dotazione di aree verdi, assenza di servizi alle imprese

- L'elevato consumo di suolo ed impermeabilizzazione del terreno

- Lo scarso utilizzo di fonti energetiche alternative e ridotta efficienza energetica degli insediamenti industriali



10.4 Obiettivi

TEMA A - VALORIZZAZIONE DEL TURISMO "IMMAGINE DELLA CITTÀ"

1) Sviluppo dell'offerta turistica attraverso l'ampliamento e la differenziazione dell'offerta ricettiva

2) Innovazione del sistema turistico costiero e riqualificazione dell'offerta turistico-ricettiva e turistico-sportiva

3) Rafforzare il ruolo del sistema turistico costiero quale strategia di marketing territoriale (capitalizzare la presenza del porto turistico) e di valorizzazione dell'offerta turistica

4) Passare dal concetto di prodotto turistico a quello di sistema locale di offerta turistica attraverso il coordinamento della pluralità di elementi (ricettivi, fuori albergo, naturalistici, ambientali, storici, culturali, infrastrutturali, ecc...) diffusi sul territorio

5) Miglioramento della riconoscibilità di Loano "città del turismo"

6) Sviluppo di forme di turismo compatibili, in uno scenario in grado di coniugare la tutela paesaggistico - ambientale del territorio con l'uso "produttivo" delle risorse

7) Integrazione dell'offerta turistica litoranea con le risorse storico-culturali dell'entroterra loanese

8) Migliorare il sistema delle accessibilità ai servizi e promuovere lo sviluppo dell'utilizzo turistico e ricreativo della zona costiera

TEMA B - MIGLIORAMENTO DELLE QUALITÀ FORMALI E FUNZIONALI DEL SISTEMA PRODUTTIVO

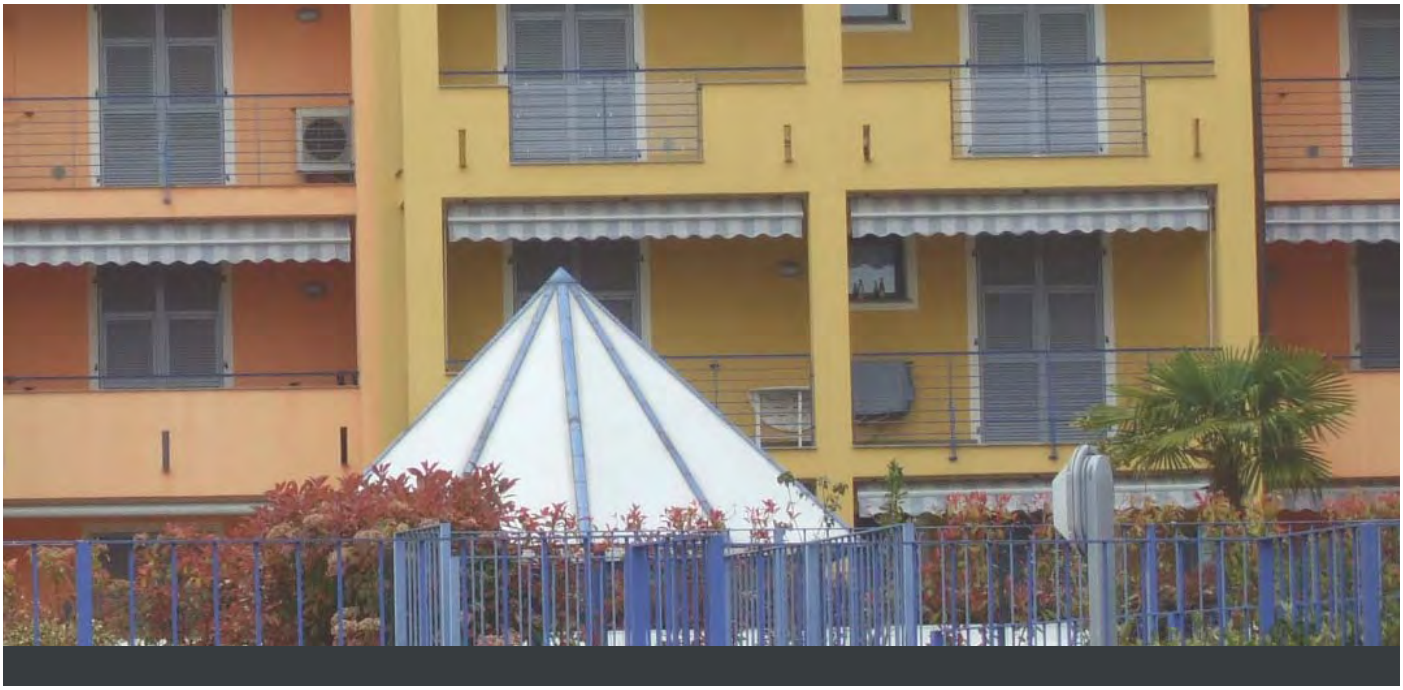
9) Promozione di un sistema produttivo innovativo, diversificato e sostenibile

10) Miglioramento della funzionalità e della qualità urbana degli insediamenti produttivi

11) Riorganizzazione e ridefinizione delle strutture produttive presenti nel territorio, rendendole maggiormente riconoscibili e visibili

12) Riqualificazione e rafforzamento dell'area produttiva di Verzi, riconoscendone il ruolo di polarità produttiva di rango locale

Articolo 4 della L.R. n. 1/2008
Comma 1
I Comuni nell'adozione dei progetti preliminari di P.U.C. [...] sono tenuti a:
a) esplicitare gli obiettivi di mantenimento o di potenziamento dell'offerta turistico-ricettiva complessiva che intendono perseguire
b) individuare [...] la capacità turistico-ricettiva futura, con specificazione delle quote percentuali dell'offerta riferita alle tipologie di strutture denominate ricettive-alberghiere e all'aria aperta e della corrispondente localizzazione nel territorio [...]
c) dettare la relativa disciplina urbanistico-edilizia e paesistico -ambientale [...]



10.5 Azioni strategiche, in relazione agli obiettivi

TEMA A - VALORIZZAZIONE DEL TURISMO "IMMAGINE DELLA CITTÀ"

- Favorire gli interventi per la riqualificazione e la diversificazione dell'offerta ricettiva (residence Loano 2, albergo diffuso, zona T1 alberghiera, etc.)

- Diversificare le attività all'interno delle aziende agricole incentivando le diverse modalità di trasformazioni d'uso e quindi le possibilità di sviluppo di attività complementari a quelle agricole tradizionali, in particolare l'integrazione dell'attività agricola con l'attività turistica (B&B, agriturismi, etc.)

- Potenziare il turismo sportivo e del benesser mediante la realizzazione di una serie di interventi:

  - percorsi turistici e per il tempo libero di collegamento tra il mare e l'entroterra

  - palestra di roccia

  - aree verdi attrezzate

  - campo da golf

- Realizzare un sistema di grandi poli urbani per le funzioni turistiche, sportive e culturali fronte-mare (residence Loano 2, porto turistico, nuova zona T1 turistico-alberghiera, nuovo teatro, piscina e palazzetto dello sport, impianti sportivi, etc.)

- Definire il sistema degli usi complementari e/o funzionali al porto turistico

- Potenziare il sistema delle relazioni tra sistema portuale e sistema urbano ed economico

- Riconversione dell'ex Ospedale Marino Piemontese, importante occasione per la valorizzazione della città di Loano sotto il profilo turistico-ricettivo;

- Potenziare il sistema commerciale nelle zone adiacenti al porto turistico e alla zona T1 turistico-alberghiera

- Ricucire le relazioni e i rapporti con l'entroterra loanese in termini di accessibilità e fruibilità dei servizi e delle risorse turistiche e culturali

- Valorizzare e mettere in rete i tracciati storici (Via del Sale) e i sentieri per lo sport e il tempo libero

- Favorire gli interventi per la riqualificazione e la valorizzazione delle strutture ricreative, culturali e storiche

- Promuovere il coinvolgimento dei soggetti privati nelle politiche di sviluppo turistico della città

TEMA B - MIGLIORAMENTO DELLE QUALITÀ FORMALI E FUNZIONALI DEL SISTEMA PRODUTTIVO

- Riorganizzare, riqualificare e riconvertire gli ambiti produttivi dismessi, in via di dismissione e degradati

- Contenere le nuove espansioni produttive e vietare l'insediamento di grandi strutture commerciali

- favorire il rilancio della piccola distribuzione di vicinato nel capoluogo, nella frazione di Verzi e nei centri minori

- limitare le previsioni per le attività commerciali legate alla grande distribuzione

- Definire un progetto unitario di ricomposizione dell'area industriale-artigianale di Verzi:

  - Realizzare aree verdi di mitigazione (rapporto superficie permeabile / superficie impermeabile secondo gli standard europei o comunque prestazionali) e compensazione ambientale al fine di limitare gli impatti (visivi, acustici, etc.)

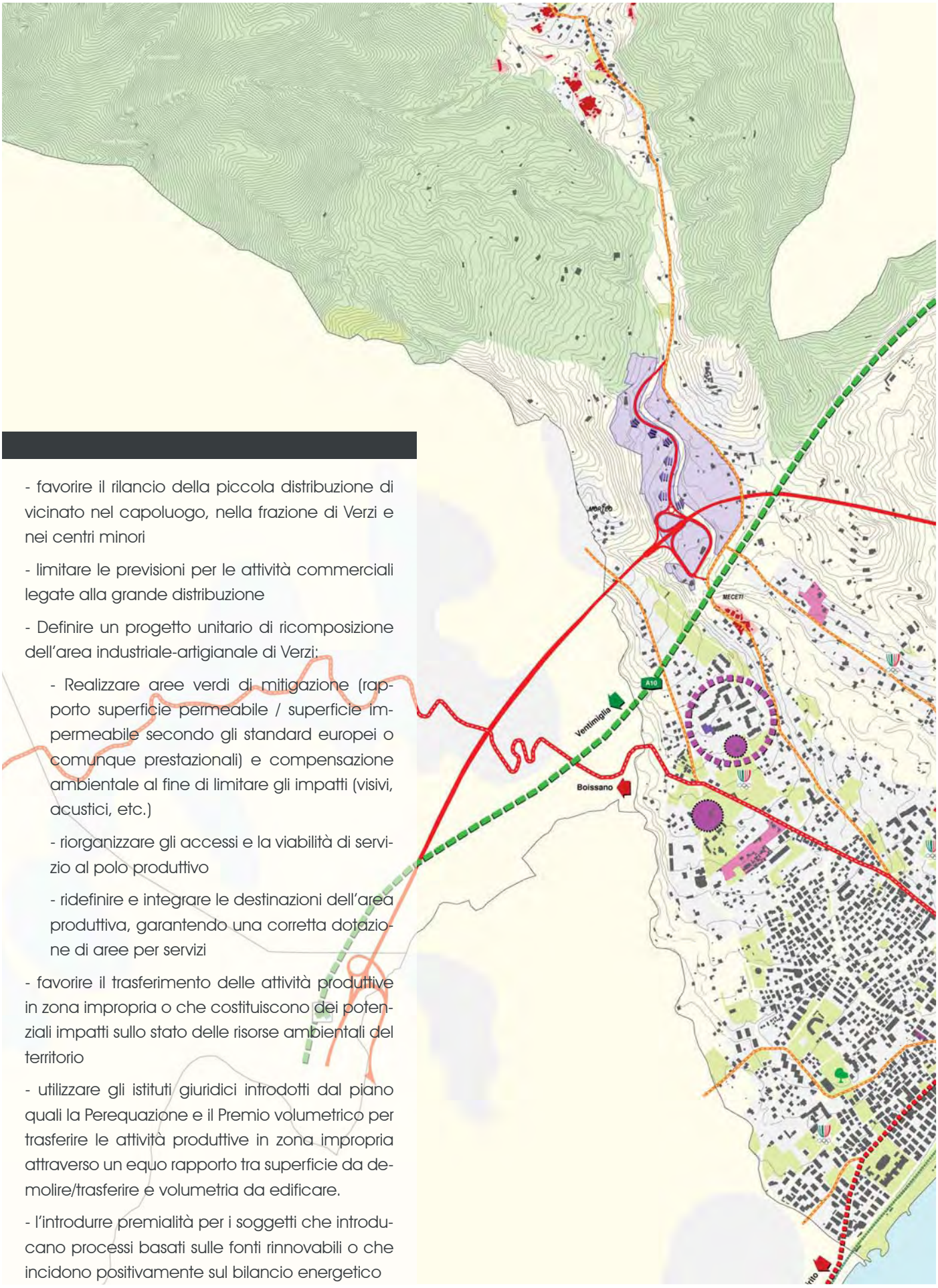
  - riorganizzare gli accessi e la viabilità di servizio al polo produttivo

  - ridefinire e integrare le destinazioni dell'area produttiva, garantendo una corretta dotazione di aree per servizi

- favorire il trasferimento delle attività produttive in zona impropria o che costituiscono dei potenziali impatti sullo stato delle risorse ambientali del territorio

- utilizzare gli istituti giuridici introdotti dal piano quali la Perequazione e il Premio volumetrico per trasferire le attività produttive in zona impropria attraverso un equo rapporto tra superficie da demolire/trasferire e volumetria da edificare.

- l'introdurre premialità per i soggetti che introducano processi basati sulle fonti rinnovabili o che incidono positivamente sul bilancio energetico



TEMA A - VALORIZZAZIONE DEL TURISMO "IMMAGINE DELLA CITTÀ"

Sviluppo dell'offerta turistica attraverso l'ampliamento e la differenziazione dell'offerta ricettiva

Strutture ricettive nuove

Rafforzare il ruolo del sistema turistico costiero quale strategia di marketing territoriale e di valorizzazione dell'offerta turistica
Miglioramento della riconoscibilità di Loano "città del turismo"

Polarità turistica esistente e di progetto

Porto turistico

Innovazione del sistema turistico costiero e riqualificazione dell'offerta turistico-ricettiva e turistico-sportiva
Passare dal concetto di prodotto turistico a quello di sistema locale di offerta turistica attraverso il coordinamento di una pluralità di elementi (ricettivi, fuori albergo, naturalistici, etc.) diffusi sul territorio

Albergo

R.T.A.

Villaggio turistico

Campeggio
Zona "TC" - PRG

Insediamenti turistici e ricettivi
Zona "T1" - PRG

I Poli - Impianti sportivi

I Poli - Parchi

I Poli -Teatro

Integrazione dell'offerta turistica litoranea con le risorse storico-culturali dell'entroterra loanese
Migliorare il sistema delle accessibilità ai servizi e promuovere lo sviluppo dell'utilizzo turistico e ricreativo della zona costiera

Nucleo storico
Zone "A", "BA", "AR" - PRG

Aree a servizi
Zone "FIs", "FIc", "IT", "C", "FV", "FVS", "P" - PRG

Autostrada dei Fiori - A10

Aurelia bis

Viabilità di scorrimento territoriale

Viabilità interfrazionale

Riqualificazione di Via Aurelia e del sistema degli spazi pubblici

Riqualificazione di Corso Europa e Corso Roma

Percorso ciclopedonale di progetto

Accessi principali al sistema costiero

TEMA B - MIGLIORAMENTO DELLE QUALITÀ FORMALI E FUNZIONALI DEL SISTEMA PRODUTTIVO

Riorganizzazione e ridefinizione delle strutture produttive presenti nel territorio, rendendole maggiormente riconoscibili e visibili
Riqualificazione e rafforzamento dell'area produttiva di Verzi, riconoscendone il ruolo di polarità produttiva di rango locale

Ambito industriale-artigianale
Zona "D" - PRG

Accessi principali alla zona produttiva di Verzi

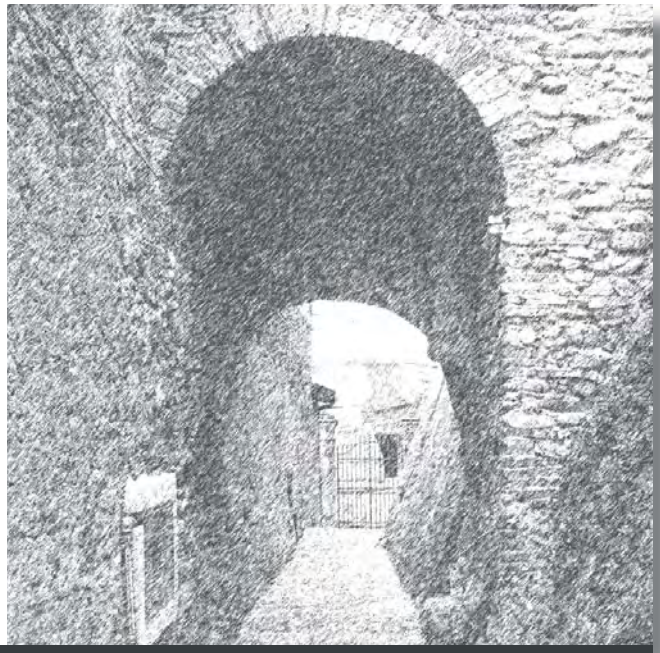


Sotto: la passeggiata lungo mare e Corso Roma.





Il SISTEMA INFRASTRUTTURALE comprende la viabilità secondo una funzione gerarchica



11 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

11.1 Descrizione

La configurazione geometrica e funzionale della rete infrastrutturale è strettamente correlata ai caratteri morfologici e orografici del territorio: la direttrice di mobilità principale è quella parallela alla linea di costa e alla dorsale alpina, che si sviluppa secondo un andamento SO-NE.

È possibile riconoscere tre sub-sistemi in funzione delle gerarchie e delle caratteristiche tecnico-funzionali della rete infrastrutturale:

- Il sub-sistema "Mobilità territoriale", che rappresenta grande la viabilità di attraversamento del territorio comunale;

- Il sub-sistema "mobilità urbana", che costituisce la rete urbana di collegamento tra il capoluogo, le frazioni e i borghi storici;

- Il sub-sistema "mobilità locale", che identifica il complesso reticolo delle strade residenziali interne.

Il sub-sistema "Mobilità territoriale" è imperniato su alcuni assi infrastrutturali che si sviluppano lungo la direttrice SO-NE e che storicamente hanno condizionato l'evoluzione della struttura insediativa della città:

- Autostrada dei Fiori A10.

Collega Genova a Ventimiglia ed è accessibile ad Ovest dal casello di Borghetto S. S. e ad est da Pietra Ligure mediante una viabilità di accesso non sempre in grado di offrire le caratteristiche geometriche e funzionali più idonee.

- Ferrovia Genova-Ventimiglia.

Costruita quasi interamente a binario unico, si sviluppa lungo tutta la costa del ponente ligure, dal capoluogo genovese fino al confine con la Francia.

Con la Legge Obiettivo 443/2001 il progetto Genova-Ventimiglia nella tratta Andora-Finale Ligure è stato inserito nelle opere strategiche ed ha visto l'approvazione, da parte del CIPE del Progetto Preliminare nel 2005. Il progetto prevede la dismissione della stazione di Loano e della attuale linea ferroviaria e lo spostamento a monte della linea con le nuove stazioni di Borghetto S. S. e Pietra Ligure. Nello scenario di sviluppo turistico della città di Loano la dismissione dell'attuale linea ferroviaria costituisce infatti l'occasione per ripensare il ruolo della città, sia in termini di riqualificazione urbanistica sia in termini di accessibilità alle risorse turistiche e ai valori storici della città.

- Viabilità di scorrimento territoriale.

È rappresentata dalla strada provinciale n. 1 "Aurelia", che si sviluppa in prossimità della linea di costa e collega tutte le località della costa ligure, e dalla strada provinciale n. 25, che collega la città di Loano con i centri di Boissano e Toirano.

L'ipotesi di realizzare l'Aurelia bis offre l'opportunità per declassare l'attuale asse di scorrimento a viabilità di rango comunale, attuando una serie di misure di mitigazione del traffico al fine di migliorare la permeabilità tra le parti di città, quella storica e turistica a sud e quella residenziale consolidata a nord.

A completare l'assetto infrastrutturale di tale sub-



A sinistra: La rotatoria di piazzale Folci.

Sotto: l'Autostrada dei Fiori e Via Bergamo.

sistema vi è la viabilità di raccordo ai caselli autostradali di Borghetto S.S. e Pietra Ligure.

Il sub-sistema "Mobilità urbana" è caratterizzato dai seguenti assi infrastrutturali:

- Viabilità di collegamento Loano-Meceti-Verzi (Via Cesarea, Via dei Gazzi, Via Toti, Via Meceti, Via degli Orsolani, Via Verzi);

- Viabilità di collegamento Loano-Morteo (Via degli Alpini);

- Viabilità di collegamento Loano-Borgo Castello-Meceti (Viale della rimembranza, Via Bulasce).

Il sub-sistema "Mobilità locale", infine, rappresenta la mobilità di rango sub-urbano e si articola nei seguenti livelli:

- il reticolo delle strade di penetrazione interne ai quartieri residenziali, che si sviluppa per lo più in prossimità della linea di costa;

- il percorso ciclabile di rango territoriale "Alta Via dei Monti Liguri" e il sistema dei percorsi ciclabili di collegamento all'asse principale di mobilità slow;

- la mobilità pedonale e ciclabile, che connota in particolar modo la piana costiera e l'entroterra e che connette le polarità urbane (centro storico di Loano, nucleo storico di Verzi, Borgo Castello, Borgo Mazzocchi e Borgo Meceti) e i principali servizi pubblici e di uso pubblico (parchi urbani, strutture sportive e ricreative, porto turistico) offerti dalla città.





11.2 Punti di forza

- La posizione baricentrica del territorio loanese nell'area vasta, tra il sistema costiero ligure, le aree interne alpine e appenniniche

- La posizione strategica del comune rispetto alla rete infrastrutturale di livello sovracomunale:

  - l'Autostrada dei Fiori e l'accessibilità ai caselli di Borghetto S. S. e Pietra ligure

  - la ferrovia Genova-Ventimiglia e la S.P. n. 1 "Aurelia"

- La ferrovia Genova-Ventimiglia, in via di dismissione, importante occasione per il riordino e la riqualificazione della fascia costiera

- Il raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia come scelta strategica per:

  - incrementare la capacità di trasporto dell'infrastruttura

  - aumentare la velocità dei treni

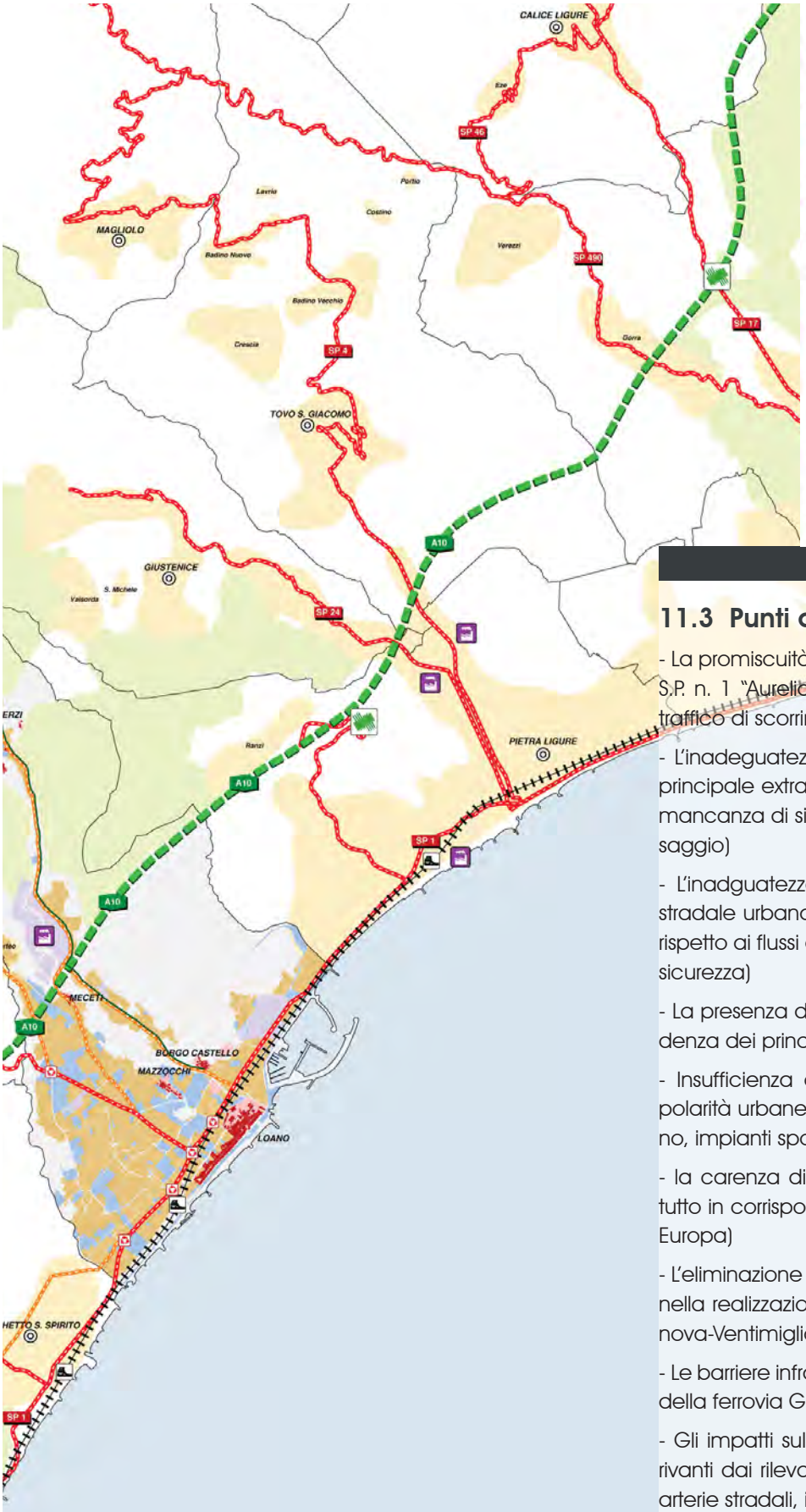
  - aumentare le frequenze dei treni

  - ridurre i tempi di percorrenza

- La presenza di "vuoti urbani" e aree degradate, importanti occasioni per la riqualificazione dei fronti e degli spazi pubblici e di uso pubblico (Viale Europa)

- L'accessibilità al sistema di percorsi storico-naturalistici e all'Alta Via dei Monti liguri

- L'eliminazione di alcune situazioni di criticità del sistema infrastrutturale attraverso la realizzazione di rotatorie, elementi di moderazione della velocità e di fluidificazione del traffico



11.3 Punti di debolezza

- La promiscuità tra i diversi tipi di traffico lungo la S.P. n. 1 "Aurelia" e i principali assi infrastrutturali: traffico di scorrimento e traffico urbano

- L'inadeguatezza funzionale della rete stradale principale extraurbana (sedi stradali inaseguate, mancanza di sicurezza, impatti negativi sul paesaggio)

- L'inadguatezza funzionale di parte della rete stradale urbana (sedi stradali sottodimensionate rispetto ai flussi di traffico, inadeguati standard di sicurezza)

- La presenza di situazioni di criticità in corrispondenza dei principali nodi infrastrutturali

- Insufficienza di parcheggi in prossimità delle polarità urbane della città (centro storico di Loano, impianti sportivi di rango territoriale, etc.)

- la carenza di opere di arredo urbano soprattutto in corrispondenza degli assi strategici (Viale Europa)

- L'eliminazione della stazione ferroviaria di Loano nella realizzazione del raddoppio ferroviario Genova-Ventimiglia

- Le barriere infrastrutturali della S.P. n. 1 "Aurelia" e della ferrovia Genova-Ventimiglia

- Gli impatti sulla componente atmosferica derivanti dai rilevanti flussi di traffico sulle principali arterie stradali, in particolar su Via Aurelia

- Gli elevati flussi di traffico soprattutto in corrispondenza dell'alta stagione balneare (periodi di luglio e agosto)



11.4 Obiettivi

TEMA A - RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA DEGLI ACCESSI ALLE POLARITÀ URBANE

1) Miglioramento delle accessibilità alla viabilità sovracomunale

2) Potenziamento degli accessi alla frazione di Verzi e ai nuclei urbani minori

3) Rafforzamento delle connessioni tra la costa e l'entroterra

TEMA B - QUALIFICAZIONE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE DI LIVELLO TERRITORIALE

4) Razionalizzazione della viabilità urbana ed extraurbana ed individuazione delle situazioni di criticità

5) Riorganizzazione infrastrutturale della mobilità di livello sovralocale

6) Riduzione e limitazione delle emissioni legate al traffico viabilistico

TEMA C - RIQUALIFICAZIONE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE DI LIVELLO URBANO

7) Riqualificazione del sistema infrastrutturale litoraneo

8) Potenziamento dell'offerta di parcheggi in termini qualitativi e quantitativi

9) Sviluppo di nuove forme di mobilità sostenibile nell'ottica di uno sviluppo turistico sostenibile dell'area

Raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia nella tratta Andora-Finale L.

1) Stato di fatto della linea

Attualmente la linea Genova-Venimiglia, lunga circa 147 Km, presenta tratte a doppio e a semplice binario di estensione complessiva pari a 103 Km e 44 Km come di seguito meglio indicate:

- Genova-Finale L.: 59 Km doppio binario
- Finale L.-Loano: 12 Km semplice binario
- Loano-Albenga: 9 Km doppio binario
- Albenga-Andora: 11 Km semplice binario
- Andora-S. Lorenzo: 21 Km semplice binario
- S. Lorenzo-Ventimiglia: 35 Km doppio binario

2) Progetto Preliminare: Andora-Finale L.

Con la Legge Obiettivo 443/2001 il progetto Genova-Ventimiglia nella tratta Andora-Finale è stato inserito tra le opere strategiche ed ha visto l'approvazone, da parte del CIPE del Progetto Preliminare il 29.07.2005

- lunghezza totale: 32 Km
- lunghezza gallerie: 25 Km
- lunghezza viadotti (binario pari): 2 Km
- rilevati/trincee: 5 Km
- stazioni e fermate: Finale L., Pietra L., Borghetto S.S., Albenga, Alassio, Andora



11.5 Azioni strategiche, in relazione agli obiettivi

TEMA A - RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA DEGLI ACCESSI ALLE POLARITÀ URBANE

- Realizzare una viabilità interquartierale parallela alla strada "Aurelia", al fine di:
  - potenziare il collegamento ovest-est della città, limitando le interferenze con la mobilità di livello urbano
  - distribuire il traffico nord-sud di penetrazione nella città di Loano, nei nuclei minori e nel territorio rurale
- Realizzare gli interventi di collegamento ai principali nodi infrastrutturali e alla viabilità sovracomunale
- riorganizzare gli accessi alla zona industriale-artigianale di Verzi, separando i flussi di traffico da e per l'area produttiva rispetto alle altre arterie stradali
- Ridefinire gli accessi al mare e i luoghi collettivi legati al sistema costiero (percorsi ciclo-pedonali, sentieri, spazi pubblici e di uso pubblico, piazze, slarghi, etc.)
- individuare nuove aree/strutture per la sosta al fine di migliorare l'accessibilità alle polarità turistiche, sportive e culturali presenti nel territorio
- Integrare nel P.U.C. le previsioni del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.)

TEMA B - QUALIFICAZIONE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE DI LIVELLO TERRITORIALE

- Definire le gerarchia del sistema viario riconoscendo i diversi livelli di mobilità:
  - viabilità di grande scorrimento di livello territoriale
  - viabilità di distribuzione di livello urbano
  - viabilità di penetrazione di livello locale
- Riorganizzare il sistema della grande viabilità di attraversamento del territorio comunale nelle sue componenti principali: l'Aurelia Bis e l'Autostrada dei Fiori
- Spostare a monte l'attuale strada provinciale 1 "Aurelia" e realizzare un sistema viario di penetrazione Nord-Sud funzionale al collegamento:
  - a Sud con Loano, Morteo, Borgo Castello, Borgo Mazzocchi e Borgo Meceti
  - a Nord con l'area industriale-artigianale e la frazione di Verzi
- Spostare a monte l'attuale ferrovia Genova-Ventimiglia e riutilizzare il sedime ferroviario da dismettere, funzionale al riordino e riqualificazione della fascia costiera e risorsa per lo sviluppo della città di Loano
- Favorire campagne di monitoraggio che possano delineare un quadro ambientale in merito alla qualità dell'aria, delle acque e dell'impatto acustico

- Integrare nel P.U.C. le previsioni del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.)

TEMA C - RIQUALIFICAZIONE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE DI LIVELLO URBANO

- Proporre soluzioni atte a risolvere le criticità del sistema infrastrutturale e prevedere una serie di interventi di moderazione del traffico, allo scopo di portare la velocità nei tratti centrali a livelli di sicurezza

- Proporre interventi di ridefinizione degli spazi scoperti (piazze, slarghi, marciapiedi, etc.) e dei fronti commerciali su Viale Europa

- Realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali di connessione tra il porto turistico e il centro storico di Loano

- Proporre soluzioni viabilistiche legate alle nuove espansioni con la realizzazione delle "strade da 30 Km/h" secondo le indicazioni del Nuovo Codice della Strada

- Promuovere un sistema di mobilità alternativo all'automobile basato su un sistema di trasporto pubblico innovativo per il litorale loanese

- Estendere le piste ciclabili, favorire nuovi collegamenti tra quelle esistenti a livello locale e sovracomunale

- Realizzare marciapiedi nelle zone sprovviste con particolare attenzione alle zone ad elevato flusso veicolare e/o pericolose e alle zone in prossimità delle strutture scolastich

TEMA A - RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA DEGLI ACCESSI ALLE POLARITÀ URBANE

Miglioramento delle accessibilità alla viabilità sovracomunale

Potenziamento degli accessi alla frazione di Verzi e ai nuclei urbani minori

Rafforzamento delle connessioni tra la costa e l'entroterra

TEMA B - QUALIFICAZIONE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE DI LIVELLO TERRITORIALE

Razionalizzazione della viabilità urbana ed extraurbana ed individuazione dei punti critici
Riorganizzazione infrastrutturale della mobilità di livello sovralocale

Autostrada dei Fiori - A10

Raddoppio Ferrovia Genova-Ventimiglia

Aurelia bis

Viabilità di scorrimento territoriale

Nodo della viabilità di scorrimento territoriale

Viabilità interfrazionale

Viabilità interfrazionale di progetto

TEMA C - RIQUALIFICAZIONE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE DI LIVELLO URBANO

Riqualificazione del sistema infrastrutturale litoraneo

Riqualificazione di Via Aurelia

Riqualificazione di Corso Europa e Corso Roma

Percorso ciclopedonale di progetto

Potenziamento dell'offerta di parcheggi in termini qualitativi e quantitativi

Sviluppo di nuove forme di mobilità sostenibile nell'ottica di uno sviluppo turistico dell'area

Percorso "Alta Via dei Monti Liguri"

Percorso ciclo-pedonale



Sotto: Corso Europa e il tratto compreso tra l'Aurelia e la ferrovia.



