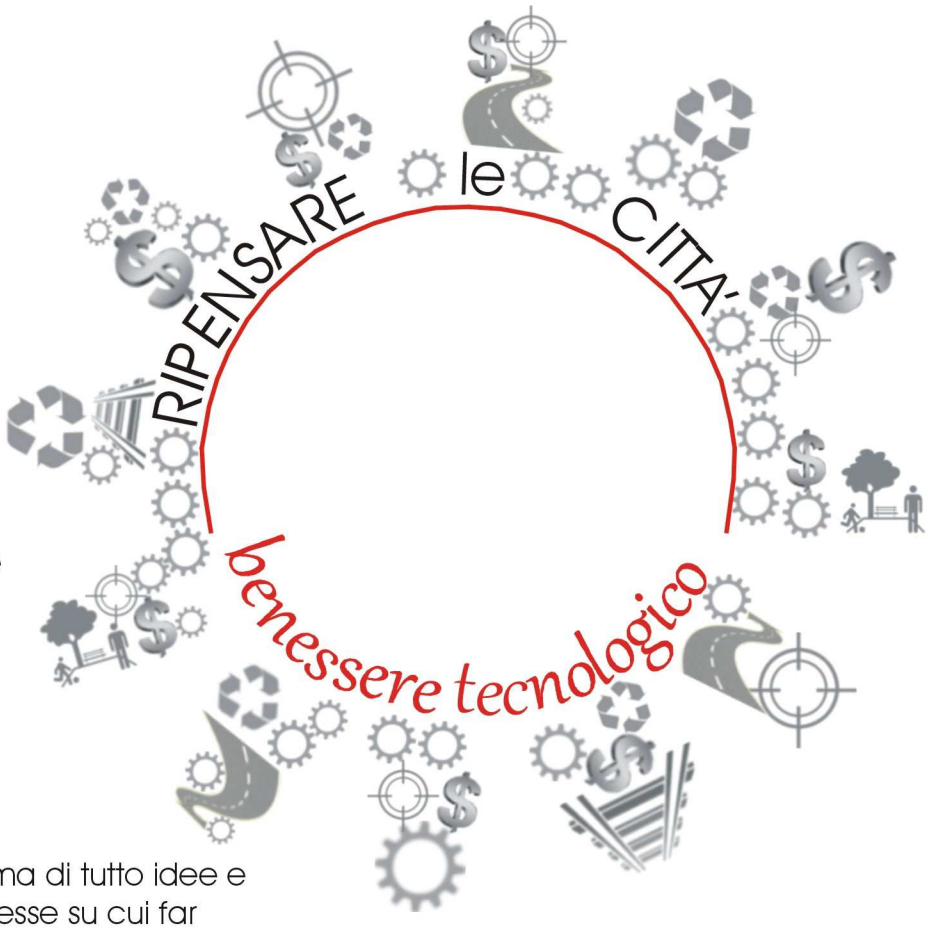
RIPENSARE LE CITTA'

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



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

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

I temi del PTR e il metodo di lavoro

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

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

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

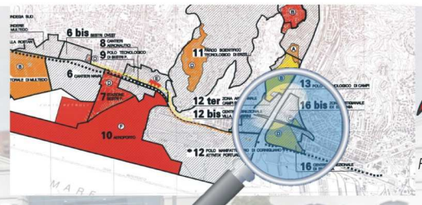
"IL DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI indica l'insieme degli obiettivi da perseguire (...)comprensivi degli obiettivi di sostenibilità ambientale esplicitandone le priorità ed i livelli di interazione"
(Legge Urbanistica Regionale 36/1997 art. 10)

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

Fine anni 90 - anni 2005

Tema: la crisi del sistema industriale

Focus: la riconversione

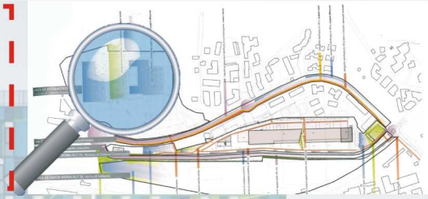


Il polo dell'area di Flumara a Genova (2002)

Anni 2005 - 2015:

Tema: la crisi dell'autorevolezza

Focus: la pressione delle istanze



Centro area ex Metalmetron a Savona (2009)

Anni 2015 - 20...?:

Tema: l'attesa del cambiamento

Focus: la competizione



Progetto nuovo waterfront di La Spezia

Urbanistica decisionista e determinista



Quello che va fatto

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

Urbanistica per varianti "a progetto"



Chi può, fa.

In questo ventennio l'urbanistica ha subito il fenomeno della Crisi: crisi di identità, crisi economica, crisi istituzionale. Parallelamente il contesto normativo ha elevato fortemente il grado di **complessità dell'urbanistica**, attribuendole una **forte multidisciplinarità** correlata all'appesantimento burocratico delle procedure. L'urbanistica è rimasta così pressata tra le istanze del mercato e dell'ambiente, perdendo il ruolo di guida e trovando spazio nella dimensione normativa, delle regole e della messa a punto di procedimenti mirati a contemperare le diverse istanze e a garantire la legittimità dei procedimenti.

Urbanistica strategica o "delle idee"



La visione su cui convergere

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

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

il problema da risolvere

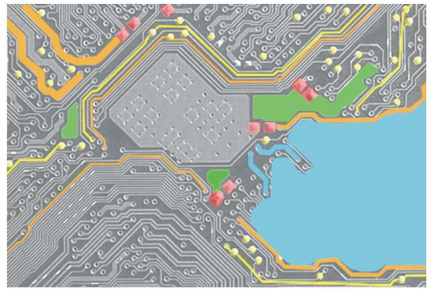
Abbiamo bisogno di città competitive nella **società dei rating, delle analisi parametriche, delle recensioni e dei like** che orientano i flussi di residenzialità, turismo e business. Le città competitive sono innanzitutto città **che funzionano,** che permettono ai propri cittadini di vivere agevolmente.





L'obiettivo strategico

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



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

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

Obiettivi di cambiamento	target	Effetto atteso	Impatto previsto (VAS)	Indicatori strategici	Obiettivi operativi (temi previsti da LUR)	Indicatori di risultato
INCENTRARE LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA SULLA QUALITA' E FUNZIONALITA' DEL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE E DELLE DOTAZIONI TERRITORIALI E LOCALI E SULLA MESSA IN SICUREZZA DEL TERRITORIO	Comuni capoluogo Città Metropolitana di Genova Municipi Cittadini	Riduzione dei tempi di spostamento Incremento accesso ai servizi pubblici Riduzione del rischio legato a eventi calamitosi	Riduzione popolazione a rischio Potenziale incremento permeabilità del suolo Potenziali effetti sulla qualità dell'aria e dell'acqua	n. Servizi nuovi/ rinnovati %riduzione traffico % incremento accesso ai servizi	Modificare la Legge Urbanistica Regionale in merito ai contenuti della pianificazione urbanistica delle città capoluogo Definire l'armatura infrastrutturale e dei servizi territoriali a livello regionale Localizzare gli ambiti strategici di rilievo regionale Localizzare i grandi interventi di riassetto idrogeologico e costiero Definire le prestazioni ambientali da applicare ai Piani Regolatori di Sistema Portuale e dei Porti Commerciali	n. Piani delle infrastrutture e servizi approvati n. interventi infrastrutturali/ riassetto e sugli ambiti strategici progettati n. Piani Regolatori di Sistema Portuale approvati

La coerenza con le politiche nazionali

promuovere la salute e il benessere

decarbonizzare l'economia

Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile

garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali

creare comunità e territori resilienti

bassa popolazione under 40; collegamenti critici — *rischio isolamento*

caratteristiche climatiche favorevoli e bellezza del paesaggio — *valore vivibilità*

parte della popolazione a rischio incolumità — *rischio incolumità*

livelli contenuti di inquinamento delle città — *valore ambientale*

funzionalità	*qualità*	*sicurezza*	*sostenibilità*
carenze, bisogni, e prestazioni del sistema dei servizi pubblici e delle infrastrutture	sviluppiamo i progetti di nuovi poli di servizi innovativi e attrattivi	*Integriamo la pianificazione urbanistica perché la città funzioni in caso di emergenza*	*Definiamo i requisiti e le prestazioni ambientali dei porti nei rapporti con le città*
il Piano dei Servizi dei Comuni, il rischio in opportunità: silver economy e servizi alle famiglie	*progettiamo i nuovi poli di servizi "strategici" innovativi, di qualità e connotanti.*	*una nuova occasione di crescita: la specializzazione nei servizi di protezione civile*	*definiamo un modello di porto sostenibile e in equilibrio con la città*

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

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



Le "città" della Liguria

La Liguria esprime almeno **tre modi di essere "città"**, ognuna con diverse caratteristiche e diversi gradi di sviluppo a cui corrispondono **potenzialità di trasformazione e livelli di attenzione altrettanto diversi**.
I capoluoghi esemplificano in primis la città ligure con dinamiche socio economiche e ambientali, seppur differenziate, di elevata complessità e con maggiore "margine" di cambiamento. Ai capoluoghi si associano in misura minore **le conurbazioni costiere** contraddistinte non solo dai numeri "urbani" ma soprattutto dalle condizioni di contesto (territoriali, di dinamicità del sistema socio economico) per cui è auspicabile una nuova vivibilità, con le dovute cautele legate al contesto ambientale. Infine le **valli urbane**, sviluppatesi lungo le grandi infrastrutture, **ancora in crescita** e in mutua simbiosi con i capoluoghi, con i quali necessitano di stabilire il giusto equilibrio, integrandone la "Città Pubblica".

CAPOLUOGHI

Top 15 Porti container in Europa 2018
Fonte Port Economics

Posizione 2018	Posizione 2017	Posizione 2007	Porto	2018 (migliaia Teu)
1	1	1	Rotterdam	14.513
2	2	3	Anversa	11.100
3	3	2	Amburgo	8.730
4	4	4	Bremerhaven	5.467
5	5	8	Valencia	5.104
6	8	-	Pireo	4.908
7	6	6	Algeciras	4.772
8	7	7	Felixstowe	4.161
9	10	10	Barcellona	3.423
10	9	12	Marsaxlokk	3.310
11	11	9	Le Havre	2.884
12	12	14	Genova	2.609
13	13	5	Gioia Tauro	2.301
14	14	13	Southampton	1.995
15	-	-	Gdansk	1.949

Top 15 Porti commerciali in Italia 2017
Fonte Assoporti

Posizione 2017	Porto	2017 (migliaia tonnellate)
1	Trieste	61.955
2	Genova	54.185
3	Cagliari	37.900
4	Livorno	33.702
5	Gioia Tauro	32.388
6	Augusta	27.394
7	Venezia	25.134
8	Messina-Milazzo	26.761
9	Ravenna	26.508
10	Napoli	22.430
11	Taranto	21.648
12	La Spezia	15.980
13	Salerno	14.968
14	Savona-Vado	13.867
15	Civitavecchia	11.428

Top 15 Porti passeggeri in Italia 2017
Fonte Assoporti

Posizione 2017	Porto	2017 (migliaia passeggeri)
1	Messina-Milazzo	11.704.686
2	Napoli	7.612.230
3	Piombino	6.506.596
4	Olbia, G.Aranci, P.Torres	4.508.771
5	Civitavecchia	4.058.205
6	Livorno	3.217.255
7	Genova	3.003.652
8	Palermo, T.Imerese	1.888.212
9	Venezia	1.650.631
10	Bari	1.620.528
11	Savona-Vado	1.220.666
12	Ancona	1.085.967
13	Salerno	746.287
14	Cagliari	725.118
15	Brindisi	601.121

Top 20 Aeroporti passeggeri in Italia 2018 Fonte Assaeroporti

Posizione 2018	Aeroporto	2018 (passeggeri)
1	Roma Fiumicino	42.995.119
2	Milano Malpensa	24.725.490
3	Bergamo	12.938.572
4	Venezia	11.184.608
5	Catania	9.933.318
6	Napoli	9.932.029
7	Milano Linate	9.233.475
8	Bologna	8.506.658
9	Palermo	6.628.558
10	Roma Ciampino	5.839.737
11	Pisa	5.463.090
12	Bari	5.030.760
13	Cagliari	4.370.014
14	Torino	4.084.923
15	Treviso	3.308.955
16	Olbia	2.999.253
17	Lamezia Terme	2.756.211
18	Firenze	2.719.081
19	Brindisi	2.478.856
20	Genova	1.455.627

Con 1.455.626 passeggeri tra arrivi e partenze, il 2018 segna il record assoluto di passeggeri nella storia dell'Aeroporto di Genova. I viaggiatori sono aumentati del 16,5% rispetto al 2017, mentre il numero di movimenti di aeromobili commerciali (linea e charter) è cresciuto del 15,3%.



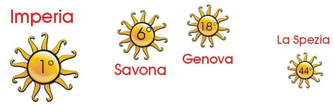
per capoluoghi...

si intende il Comune Capoluogo e il territorio contermine ad esso intrinsecamente connesso, come la Val Polcevera per Genova, Sarzana e la Val di Magra per La Spezia, il contesto produttivo di Vado e Quiliano più le Albisole per Savona, Pontedassio per Imperia.

Classifica qualità della vita 2018 Fonte Il sole 24ore

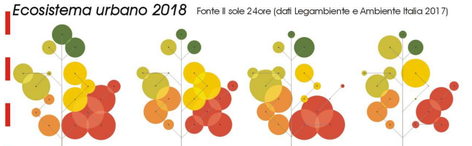


Indice del clima 2008-2018 Fonte Il sole 24ore



Imperia risulta la città con miglior soleggiamento e temperatura media, con il minor numero di giorni molti freddi, di giorni di pioggia, di ondate di calore e di eventi estremi.

Ecosistema urbano 2018 Fonte Il sole 24ore (dati Legambiente e Ambiente Italia 2017)



- **Mobilità** (ciclabili, trasporto pubblico, auto, incidenti)
- **Aria** (polveri sottili, ozono,biossido di azoto)
- **Rifiuti** (raccolta differenziata, rifiuti prodotti)
- **Acque** (depurazione, perdite in rete,consumi)
- **Suolo** (uso, alberi, aree pedonali, rinnovabili)

Inquinamento dei porti Fonte Rapp. Preliminare Ambientale PRP e PEAP Aut. Portuale Genova

11% Dati 2015
Percentuale di incidenza delle attività portuali di Genova sull'inquinamento atmosferico (mesi estivi, traffico passeggeri)

49.900.000
Kwh/anno 2008
Consumi di energia elettrica relativi ai terminalisti del Porto di Genova (Piano Energetico Ambientale)

1.800
t/anno 2013 RSU raccolti a terra in aree di competenza APGE. 31.500 mc rifiuti solidi e 35.000 mc rifiuti liquidi da nave (2011)

Popolazione a rischio incolumità (alluvioni frane e mareggiate)
Fonte Rapp. dissesto idrogeologico ISPRA 2018; Direttiva alluvioni 2007/60/CE

Imperia	Genova	Savona	La Spezia
8,6% residenti	**15,8%** residenti	**19%** residenti	**21,6%** residenti
1528 ab. in frana e 2492 ab. in area inondabile.	36177 ab. in frana e 61237 ab. in area inondabile.	1311 ab. in frana e 17379 ab. in area inondabile.	4211 ab. in frana e 11120 ab. in area inondabile.
38 ab in aree a rischio mareggiata	**255 ab** in aree a rischio mareggiata	**11 ab** in aree a rischio mareggiata	**11 ab** in aree a rischio mareggiata

Movimento turistico in Italia 2017 - top 50 Comuni
Fonte Istat

Numero di presenze negli esercizi ricettivi — Genova 30° — 1.861.432 presenze nel 2017

Le città italiane con più traffico - top 20/Tempo dedicato alla mobilità
Fonte Corriere della Sera 2017/BES 2018

Congestione del traffico delle città/ Tempo per mobilità per Regione) — Genova 13° — 24% tempo di viaggio extra (26 min. al giorno, 101 ore/anno) +3% rispetto al 2015 — Liguria 19°

I city rate 2018 - le città intelligenti italiane, settima edizione
Fonte FPA

Punteggio smart cities su 107 indicatori — Genova 23° — La Spezia 53° — Savona 54° — Imperia 75°

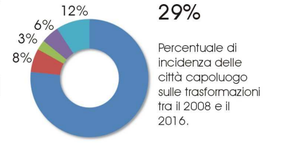
Classifica delle Università italiane - classe "grandi Atenei statali"
Fonte Censis - Edizione 2018-2019

Punteggio sui 16 "grandi Atenei" — Genova 8° — Punteggio: 83/100 Borse 74, comunicaz. 84, internazionaliz. 88, servizi 79, strutture 90

Giovani e anziani - copertura dei nidi e RSA regioni italiane
Fonte Censis - Edizione 2018-2019

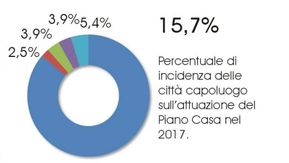
Posti nido per 100 infanti/Numero RSA — Liguria 7° 8° — Asili nido: copertura per il 28% della popolaz. 0/2 (NB esigua) costo tra i più alti d'Italia Numero RSA: 360

Trasformazioni urbane



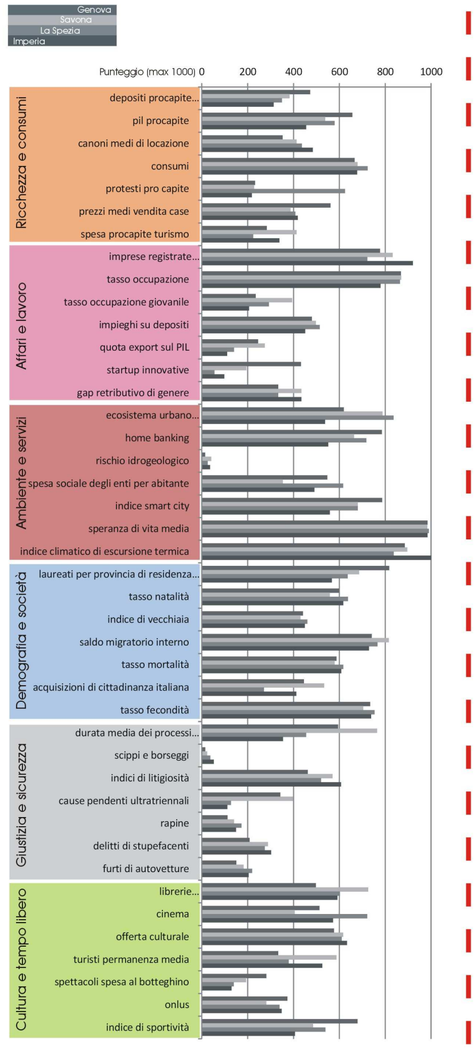
Percentuale di incidenza delle città capoluogo sulle trasformazioni tra il 2008 e il 2016.

Fonte Osservatorio delle trasformazioni territoriali Regione Liguria

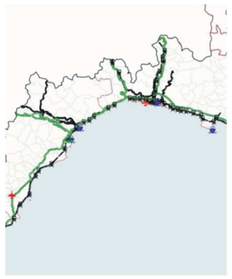


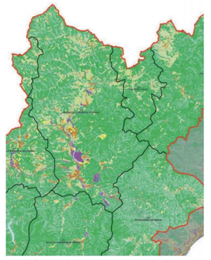
Percentuale di incidenza delle città capoluogo sull'attuazione del Piano Casa nel 2017.

Fonte Rapporto sull'attuazione del Piano Casa Regione Liguria

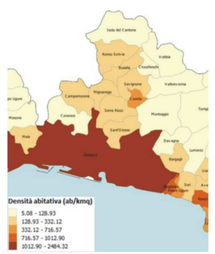


VALLI URBANE

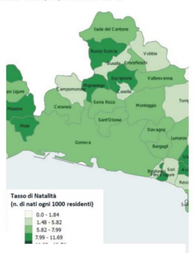




La "Città delle Bormide"
Fonte: studi propedeutici al PTR



La "città dello Scrivia".



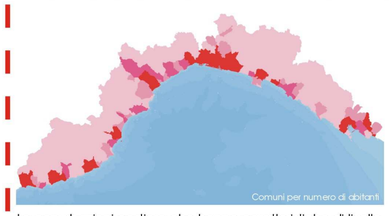




Fonte Dossier Città Metropolitana di Genova - Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie

Le valli interne che si caratterizzano per un tessuto insediativo e un contesto socio economico di tipo urbano sono caratterizzate dalla presenza delle grandi infrstrutture (immagine in alto a sin.) e da un fondovalle dove si concentrano funzioni "urbane" . La pianificazione territoriale provinciale ha bene identificato questi fenomeni individuando la "**Città delle Bormide**" (immagine in alto a des.) che si caratterizza per la presenza di un cospicuo sistema produttivo associato a funzioni residenziali e a correlati poli di servizi di scala urbana. In provincia di Genova la "**Città dello Scrivia**"si distingue per la rilevanza del sistema residenziale e produttivo lungo la direttrice infrastrutturale a cui corrisponde un tasso di natalità elevato rispetto alla media regionale e un'economia non solo basata sul pendolarismo verso Genova ma anche su un'offerta occupazionale propria.

CONURBAZIONI COSTIERE



Le conurbazioni costiere che hanno caratteristiche di livello urbano, non solo per parametri demografici ma anche socio economici legati all'indotto lavorativo e di spostamenti e alla presenza di grandi servizi, sono state individuate in **Ventimiglia, Sanremo, Albenga, Rapallo, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante e Casarza**.
Sono anche i Comuni dove, analogamente ai capoluoghi, si concentrano i flussi migratori che "sostengono" in parte la crisi demografica ligure.

Popolazione 2018
Fonte ISTAT

N. di abitanti , classifica dei Comuni — Ge Sv Sp Im Rapallo Ventimiglia Sestri L. — 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 11° 15° — Sanremo Chiavari Albenga Lavagna

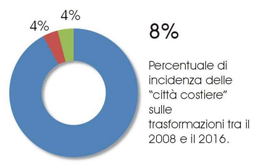
Presenza di scuole (da Infanzia a Secondarie di secondo grado) 2018
Fonte TUTTITALIA

N. di scuole, classifica dei Comuni — Ge Sp Sv Im Albenga Rapallo — 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 12° — Sanremo Chiavari Ventimiglia Sestri L.

Posti letto negli ospedali liguri 2017
Fonte ALISA

N. di letto totali (ordinari, day hospital, day surgeryjmedia annuale — Ge Sv Sp Im Albenga Sestri L. — 1° 2° 3° 5° 6° 8° 9° 10° 11° — Sanremo Rapallo Lavagna

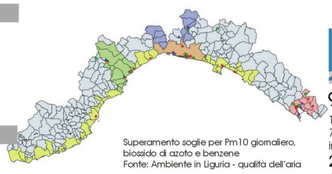
Trasformazioni urbane



8% Percentuale di incidenza delle "città costiere" sulle trasformazioni tra il 2008 e il 2016.

14% Percentuale di incidenza delle "città costiere" sull'attuazione del Piano Casa nel 2017.

Qualità dell'aria



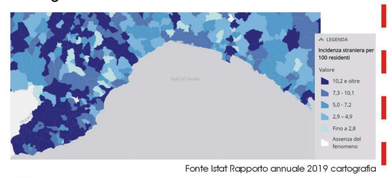
Superamento soglie per Pm10 giornaliero, biossido di azoto e benzene
Fonte: Ambiente in Liguria - qualità dell'aria

Popolazione a rischio incolumità



Ponente	Levante
9,5% residenti	**31%** residenti
1976 ab. in frana e 7715 ab. in area inondabile.	3951 ab. in frana e 25.418 ab. in area inondabile.
241 ab in aree a rischio mareggiata	**546 ab** in aree a rischio mareggiata

Demografia



Fonte Istat Rapporto annuale 2019 cartografia



Fonte Istat rielaborato da Tuttitalia

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

Cosa fa questo PTR:

Cambia le regole
Progetta interventi concreti
Definisce i requisiti per rinnovare l'hardware urbano: città pubblica e infrastrutture

"IL QUADRO STRATEGICO definisce gli indirizzi e le azioni finalizzati a conseguire gli obiettivi del Piano, per l'intero territorio e per ciascuno degli ambiti territoriali individuati"
(Legge Urbanistica Regionale 36/1997 art. 11)

Azioni strutturali del PTR

- Progetti di nuovi poli di servizi strategici innovativi per riconnotare la qualità urbana (priorità di finanziamento regionale di cui alla LR 29/2017 art.2)

Azioni strutturali regionali integrate

- Interventi stradali, autostradali, ferroviari o portuali previsti dalla bozza del PRIIMT (piano integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti) che interessano le "città".
- Strutture ospedaliere nuove o da ampliare/ rinnovare: Ospedale del Ponente genovese, Galliera e S.Martino a Genova, Felettino a La Spezia.

L'hardware delle città (macrolivello regionale)

- Giardini
- Ospedali
- Impianti sportivi
- Sedi universitarie
- Teatri
- Comuni capofila dei Centri Operativi Misti
- Tracciato autostradale esistente
- Tracciato strade statali e provinciali esistenti
- Tracciato ferroviario esistente

Livelli di attenzione

- Aree a pericolosità di frana elevata e molto elevata
- Aree inondabili individuate dai Piani di Bacino
- Aree a rischio di incidente rilevante

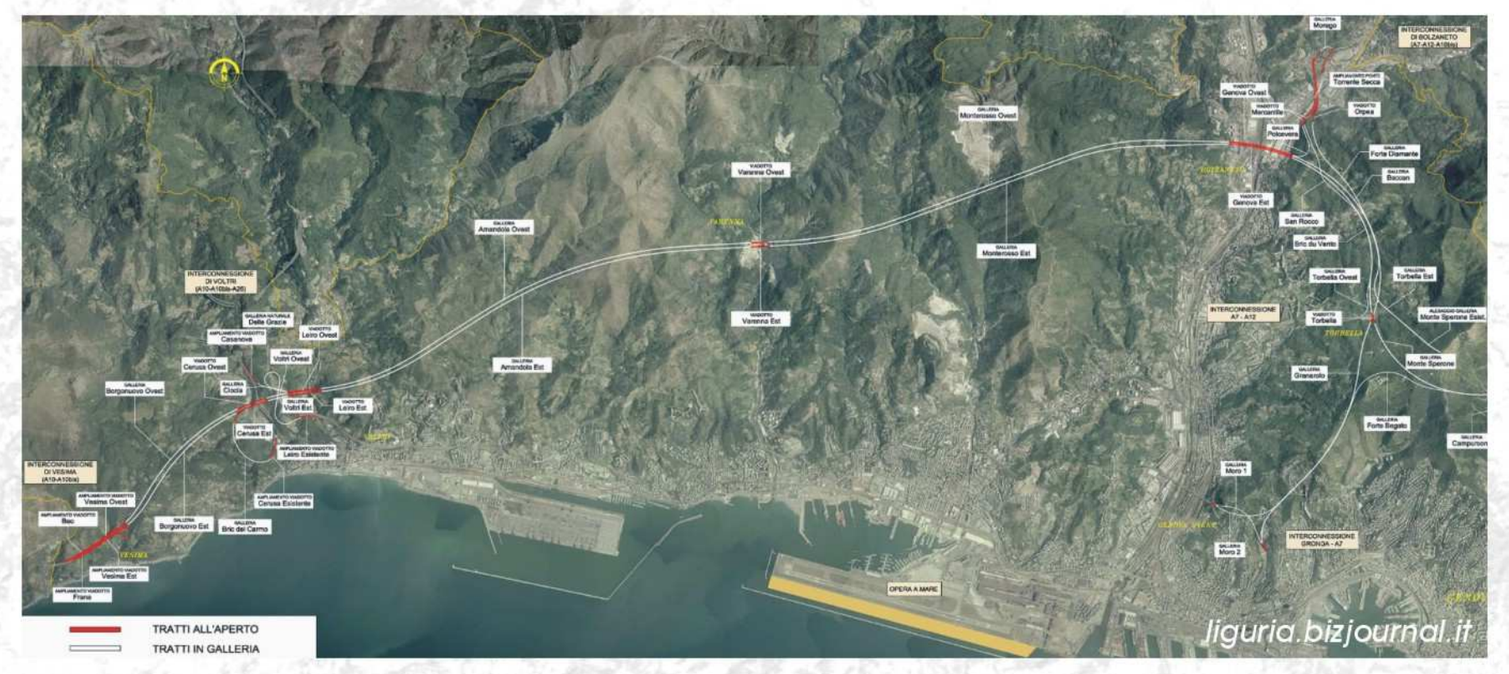
Aurelia bis Savona Albisola



L'idea di una nuova bretella autostradale che colleghi Albenga a Predosa ha come obiettivi quello di creare un collegamento tra il basso Piemonte e Carcare, per alleggerire il traffico pesante verso il Piemonte, evitando in nodo di Voltri Prà, e uno tra Carcare e la Riviera di Ponente per alleggerire il traffico sulla autostrada A10 e agevolare i flussi turistici dal nord Italia.

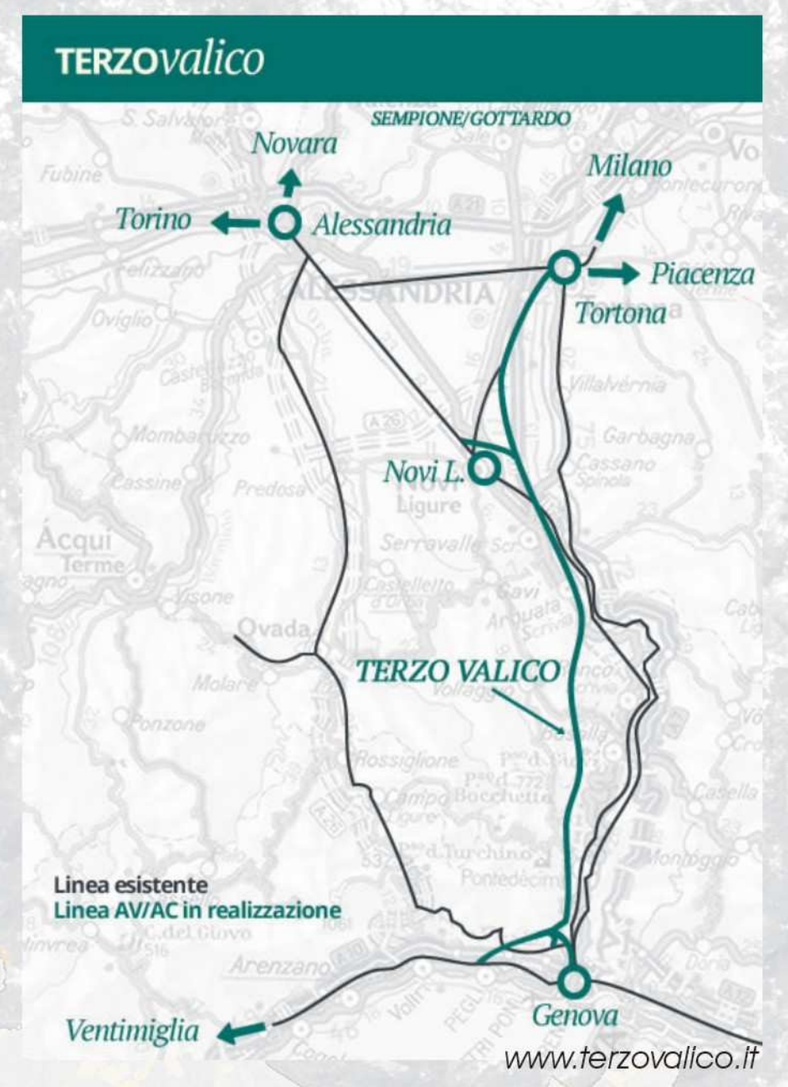
Lo studio di fattibilità del 2011 ha analizzato diverse ipotesi di tracciato, portando alla selezione, tramite un'analisi multicriteria, del percorso che collega Borghetto con Predosa: il tracciato toccherebbe Verzi (Loano), Giustenice, la Val Pora e (con una galleria) passerebbe sotto il Colle di San Giacomo. Da lì interesserebbe Ponte sul Passo (Orco Feglino), Pallare, Mallare, Carcare e Millesimo.

Gronda autostradale di ponente



La gronda di Genova è un nuovo tratto autostradale a due corsie per senso di marcia che rappresenta il raddoppio dell'esistente A10 nel tratto di attraversamento del Comune di Genova, dalla Val Polcevera fino all'abitato di Vesima.
Il progetto ha l'obiettivo di dividere il traffico cittadino da quello di attraversamento e dai flussi connessi con il porto della città, alleggerendo il tratto di A10 più interconnesso con la città di Genova (dal casello di Genova Ovest (Porto di Genova) sino all'abitato di Voltri) e trasferendo il traffico passante sulla nuova infrastruttura che si affiancherà all'esistente.

Terzo valico ferroviario dei Giovi



La nuova linea ad alta capacità veloce denominata Terzo Valico si sviluppa per 53 km, di cui 36 km in galleria, e interessa 14 comuni delle province di Genova e di Alessandria e le regioni Liguria e Piemonte.
La nuova linea sarà collegata a Sud mediante l'interconnessione di Voltri ed il Bivio Fegino – con gli impianti ferroviari del nodo di Genova.
A Nord, dalla piana di Novi Ligure, il tracciato si collega alle linee esistenti Genova - Torino ed alla linea Tortona – Piacenza (per il traffico in direzione Milano - San Gottardo).

I NUOVI POLI DI SERVIZI: i masterplan

Distretto di Sestri Ponente



Regione partecipa alla riqualificazione di Sestri Ponente che comprende non solo il parco tecnologico di Erzelli ma anche il litorale di Multedo, i cantieri navali, la stazione e le grandi aree industriali dismesse.

Ponte Parodi e Hennebique



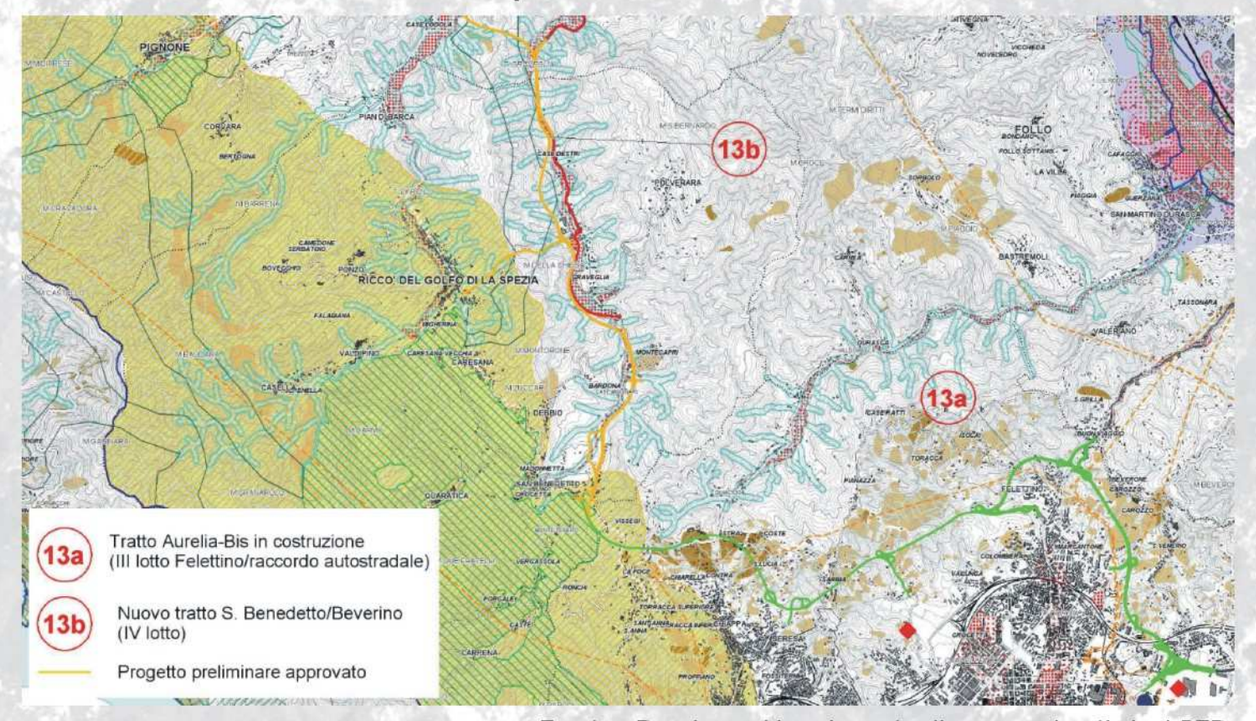
La riconversione di ponte Parodi (render studio Van Berkel) comprende anche la riqualificazione dell'edificio Hennebique e della aree circostanti; a Gennaio 2018 è stata firmata un'intesa tra Regione, Comune, Autorità Portuale, Sovrintendenza e Università di Genova.

Waterfront di levante



Il progetto firmato da Renzo Piano prevede la realizzazione di un "canale urbano" navigabile a ridosso delle mura antiche della città, oltre alla ricostruzione della torre piloti, l'ampliamento dei bacini delle riparazioni navali, la riorganizzazione dello spazio fieristico.

Variante Ss1 Aurelia La Spezia



Fonte: Regione Liguria - studi propedeutici al PTR

L'intervento nel suo complesso utilizza essenzialmente la Strada Provinciale esistente n° 17 di Val Graveglia, prevedendo due tratti di nuova realizzazione:variante all'abitato di San Cipriano e variante all'abitato di Graveglia. A nord della variante all'abitato di San Cipriano la strada si connette con la S.P. n° 17 di Val Graveglia e con la S.P. della Val di Vara. A meridione dell'abitato di Graveglia e della variante, l'infrastruttura si ricollega alla S.P. Beverino - Bivio Aurelia che a Sud dell'abitato di San Benedetto si connette a sua volta con il lotto in esercizio 1 e 2 dell'Aurelia Bis, per le località Seresa e Felettino della Spezia.

Raddoppio linea ferroviaria Andora - Finale Ligure



Fonte: Regione Liguria

Il progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora - Finale dell'estesa di km 31,4, di cui 25 in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Nell'ambito del progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto, Ceriale, Loano e Pietra Ligure.
Con l'attivazione verranno dismessi gli impianti di Laigueglia, Alassio, Albenga, Ceriale, Borghetto S.Spirito, Pietra Ligure e Borgio Verezzi.

Terzo valico dei Giovi

Gronda di ponente

Aurelia bis Savona Albisola Sup. Celle

Nuovo svincolo Vado Ligure

Nuova piattaforma Maersk

Raddoppio ferroviario Finale L. Andora

Ss1 variante all'abitato di Sanremo

Ss1 variante all'abitato di Imperia

Ss1 variante Ventimiglia Bordighera

Ss1 variante all'abitato di La Spezia lotto 4

LE NUOVE REGOLE DEL PTR

1. I Comuni qualificati come "città" possono aderire al nuovo modello di pianificazione urbanistica per attuare il PTR. A questo fine **in alternativa al Piano Urbanistico Comunale i Comuni si dotano del Piano dei Servizi e delle Infrastrutture** con i contenuti che saranno indicati nella L.R. 36/1997 (che necessita di modifiche) approfondendo le linee di indirizzo indicate dal PTR. Per i Comuni delle valli urbane "Città delle Bormide" e "Città dello Scrivia" il Piano dei Servizi e delle Infrastrutture può essere anche intercomunale, secondo gli indirizzi del PTR. **Sulla base delle scelte** e del programma di interventi previsto dal Piano dei Servizi e delle Infrastrutture **le Amministrazioni Comunali disciplinano autonomamente** il correlativo assetto del territorio.
2. Il PTR definisce i **requisiti prestazionali** per la redazione dei **Piani Regolatori di Sistema Portuale** nei rapporti con le città.
3. Il PTR definisce e promuove il Progetto Regionale "**Autostrada tecnologica, solare ed eolica**".

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

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











Il PTR definisce quindi i requisiti basilari della pianificazione portuale nel rapporto con le città:
funzioni portuali: particolare attenzione deve essere rivolta alla localizzazione di impianti a rischio di incidente rilevante o di funzioni ad elevato impatto ambientale, che deve garantire un'adeguata distanza dai confini portuali e quindi dalle aree urbane;
traffico: il sistema delle vie di comunicazione del porto, di accesso, di movimentazione merci, di smistamento dei diversi flussi correlati alle diverse specializzazioni portuali, deve garantire quanto più possibile la separazione dai flussi di traffico urbani, risolvendo progressivamente i nodi critici di congestione del sistema viabilistico urbano;
confine: una cura particolare va rivolta ai punti di contatto tra la città e il porto, migliorando il rapporto visivo con le funzioni urbane confinanti e minimizzandone l'impatto, ad esempio studiando un sistema di cortina verde o di barriera antirumore, focalizzando l'attenzione su soluzioni tecnologiche innovative e connotanti positivamente il contesto urbano.
ecoporto: l'efficientamento energetico del porto è una priorità che oggi deve trovare concreta attuazione, per ridurre "l'impronta di Co2" che oggi danneggia in modo rilevante la qualità dell'aria urbana; impianti di produzione di energia rinnovabile, elettrificazione delle banchine, contratti ambientali con le compagnie di navigazione sono alcuni strumenti in uso per raggiungere l'obiettivo, dove l'innovazione tecnologica gioca un ruolo fondamentale.

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


Barriera antirumore fotovoltaica Autostrada Brennero

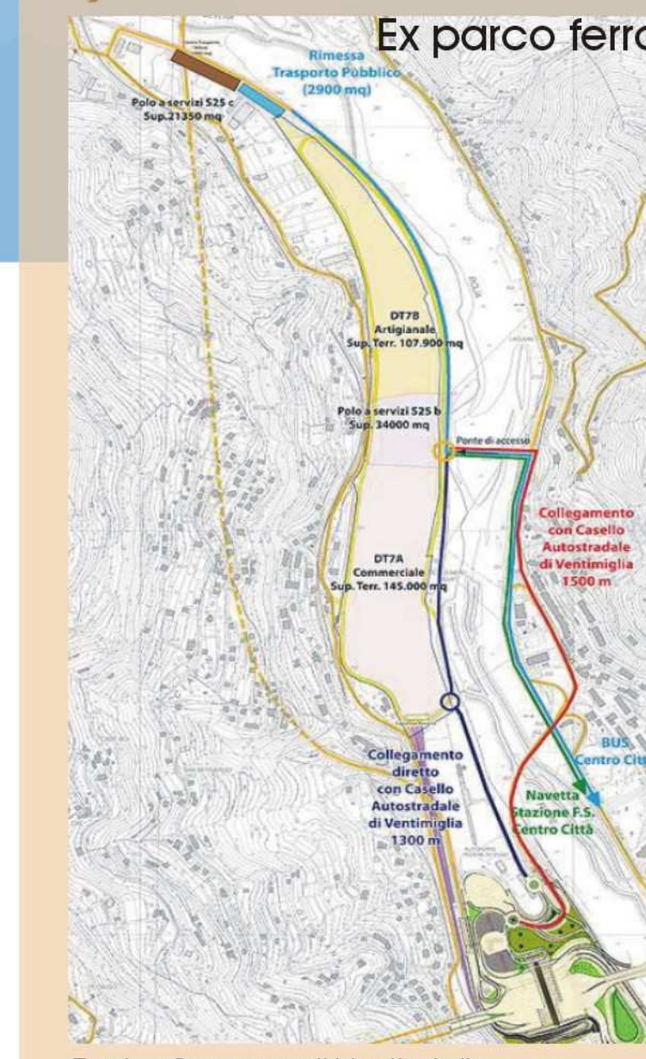

Progetto Solar Wind


Progetto minieolico autostradale soc. Atea (La Spezia)


Progetto Horizontal Wind Turbine

I NUOVI POLI DI SERVIZI: i masterplan

Ex parco ferroviario del Roja a Ventimiglia



Fonte: Comune di Ventimiglia

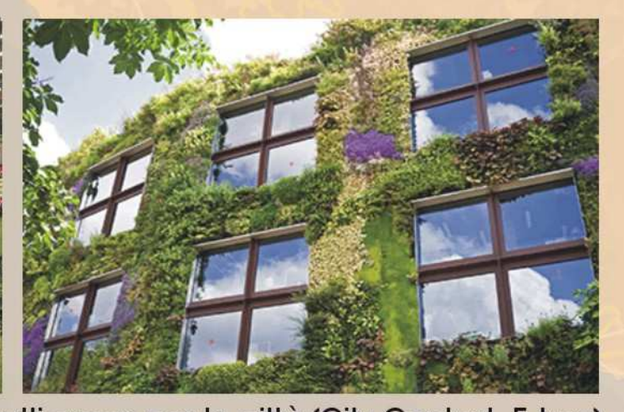
L'Accordo di Programma prevede la rivalutazione di un complesso di aree ferroviarie sottoutilizzate che si trovano per circa 300 metri quadri in una zona periferica alla Città ma limitrofa alle infrastrutture autostradali, di strada Statale n 20 del Tenda e della Ferrovia Cuneo Ventimiglia.

Il progetto prevede di concentrare attività di rilevanti dimensioni a destinazione commerciale e attività produttive nella zona periferica, assegnando una quota di servizi e standard (verde, parco archeologico, parcheggi), proprio nel pieno centro cittadino cronicamente privo di tali disponibilità

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

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

Per i **capoluoghi** dove avviene la concentrazione e l'interscambio dei principali flussi socio economici e dove quindi è maggiore la capacità di rigenerazione, la città pubblica si connota per la **sperimentazione tecnologica a favore del benessere del cittadino e della sostenibilità ambientale**. Le nuove dotazioni pubbliche portano il verde alberato n città, anche quello verticale e sulle coperture degli edifici , la micro produzione di energia rinnovabile, il recupero delle acque meteoriche, la salvaguardia dalle inondazioni e dalle ondate di calore.
Un'attenzione particolare è rivolta al benessere delle giovani famiglie per il recupero demografico, potenziando le tipologie di dotazioni pubbliche che conciliano i tempi di vita e di lavoro.



Progetti green per la città (City Context, E-tree)



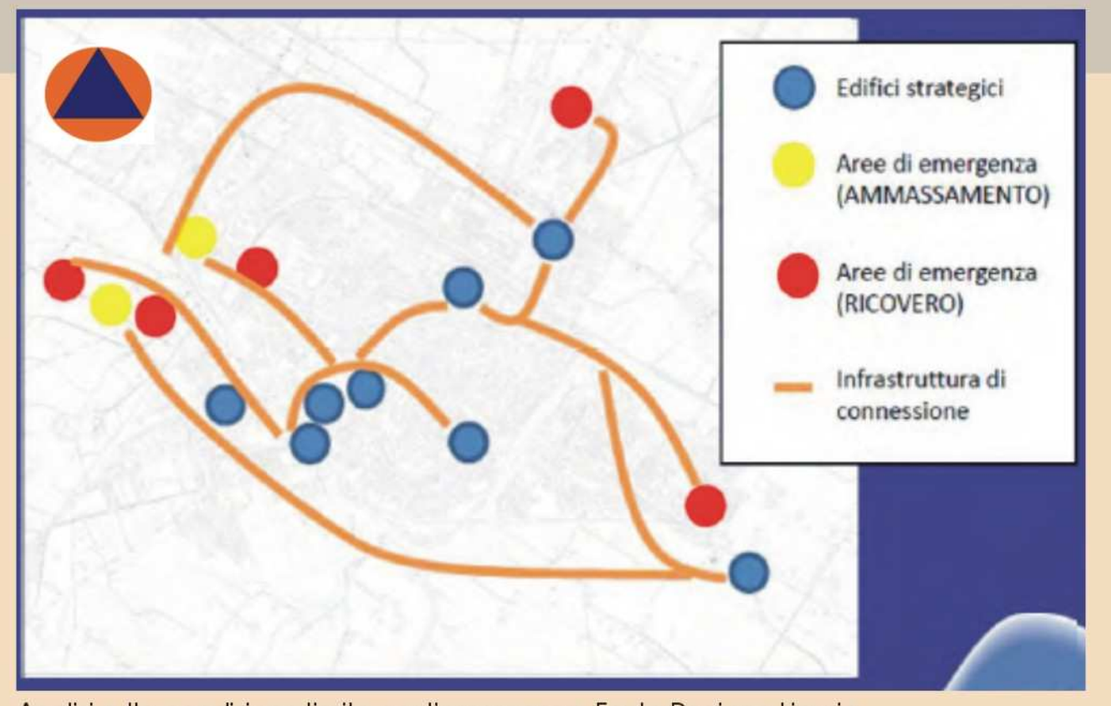

Per le **conurbazioni costiere**, dove maggiore è la confusione creata dalla forte crescita degli anni 70/80 che non si è associata a una compiuta definizione dell'insediamento urbano, la città pubblica deve diventare "punto di riferimento" per dare senso e identità alla città: a partire dalla **via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


Simulazione arredo Aurelia, *Regione Liguria*

Per le **valli urbane** dove il potenziale assetto urbano non è ancora stato raggiunto, il disegno ex novo della città pubblica va affrontato anche a livello intercomunale; in altre parole la maturazione dell'insediamento può avvenire soltanto lavorando in ottica di area vasta, "unendo le forze" e facendo sistema. Il Piano dei Servizi Intercomunale, quindi, si concentra sulla dotazione essenziale, considerando l'intero bacino di utenza proveniente dalla vallata e dai territori confinanti e integrando, con un dislocazione funzionale sul territorio dei diversi Comuni, l'offerta di dotazioni pubbliche.


Area a servizi sovracomunali di Ronco Scrivia, *viviappennino.com*

Il tema della **protezione civile** è comune a tutte e tre le tipologie di città. Il Piano dei Servizi dei Comuni che sono riferimento per altri (sede dei Centri Operativi Misti) darà **priorità di investimento e intervento agli edifici e alle aree destinate alla gestione dell'emergenza**, che costituiscono dotazioni pubbliche come già previsto nel regolamento regionale n. 2/2017, e alle connessioni degli stessi con le principali reti viabili.
Inoltre **il PTR definisce una norma premiante** per i Comuni che approfondiscano l'analisi sulla vulnerabilità del sistema urbano in condizione di emergenza integrando la pianificazione urbanistica con lo studio della **Condizione Limite di Salvaguardia della Vita (CLV) e con la Struttura Minima Urbana (SUM)**: gli edifici
Individuati come strategici per la sopravvivenza urbana sono direttamente soggetti a una norma speciale che consente ampliamenti volumetrici in caso di intervento di adeguamento alle normative specifiche di sicurezza.



Analisi sulla condizione limite per l'emergenza. Fonte Regione Liguria

I NUOVI POLI DI SERVIZI: i masterplan



Fonte: Regione Liguria

Il progetto prevede di realizzare un collegamento pedonale tra il centro della città della Spezia ed il porto turistico Mirabello tramite il prolungamento della banchina Tahon De Revel e la realizzazione di un ponte pedonale mobile; inoltre è prevista la realizzazione del nuovo Molo Crociere-Waterfront della Spezia.

SCHEMA DELLE NORME DEL PTR

CAPO II - CITTA'

ART.6 Piano dei Servizi e delle Infrastrutture (previa modifica LUR)

I Comuni qualificati come "città" possono aderire al nuovo modello di pianificazione urbanistica per attuare il PTR. A questo fine in alternativa al Piano Urbanistico Comunale i Comuni si dotano del Piano dei Servizi e delle Infrastrutture, approvato dalla Regione secondo il procedimento e con i contenuti che saranno stabiliti dalla L.R. 36/1997, approfondendo le linee di indirizzo di seguito indicate. Per i Comuni delle valli urbane "Città delle Bormide" e "Città dello Scrivia" il Piano dei Servizi e delle Infrastrutture può essere anche intercomunale, secondo gli indirizzi del PTR.
Sulla base delle scelte e del programma di interventi previsto dal Piano dei Servizi e delle Infrastrutture, le Amministrazioni Comunali disciplinano autonomamente il correlativo assetto del territorio.

Il Piano dei Servizi e delle Infrastrutture definisce:

- il sistema infrastrutturale urbano, coordinato con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, individuando i punti critici e gli interventi prioritari , comprensivi dell'indicazione delle modalità e dei tempi di attuazione oltrechè degli indicatori per il monitoraggio del raggiungimento degli obiettivi prefissati;
- il sistema delle dotazioni funzionali, fondato su un'analisi approfondita e specifica della domanda di servizi, sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo, considerando i singoli bacini di utenza e la strutturazione di dettaglio delle categorie indicata dal Regolamento Regionale n.2/2017; inoltre gli spazi già a disposizione, in particolare il verde e i parcheggi pubblici, vengono conteggiati considerando esclusivamente le aree "qualificate", ovvero pienamente attrezzate e fruibili.

Inoltre sono definite le tematiche da approfondire in relazione ai diversi modi di essere città individuati dal PTR, come di seguito indicate.
(...OMISSIS...vedi parte grafica Quadro Strutturale)

La tematica relativa alla protezione civile deve essere affrontata in ogni Piano dei Servizi; in particolare per i Comuni capofila dei Centri Operativi Misti la priorità in termini di investimento e programmazione di interventi sarà rivolta all'adeguamento delle aree e degli edifici specifici per la gestione dell'emergenza, già riconosciuti come appartenenti al sistema delle dotazioni pubbliche dal regolamento regionale n. 2/2017.
Le Civiche Amministrazioni che integrano la pianificazione comunale (PUC o Piano dei Servizi e delle Infrastrutture) con l'analisi di vulnerabilità del sistema urbano, attraverso l'individuazione della Condizione Limite di Salvaguardia della Vita (CLV) e/o con la Struttura Urbana Minima (SUM) applicano da subito meccanismi premianti, consistenti in un ampliamento volumetrico consentito fino al 50% della sagoma esistente, per gli interventi sugli edifici esistenti significativi individuati nella CLV o nella SUM che portino ad un adeguamento alle normative specifiche di settore in tema di sicurezza e accessibilità. Inoltre l'individuazione di elementi significativi a livello regionale verrà recepita nella pianificazione delle dotazioni pubbliche regionali e nella relativa programmazione di interventi.

ART.7 indirizzi per la pianificazione portuale

Al fine della redazione dei Piani Regolatori dei Sistemi Portuali Occidentale e Orientale e dei Piani Regolatori Portuali, il PTR definisce i requisiti basilari della pianificazione portuale in rapporto con le città:

- *funzioni portuali*: particolare attenzione deve essere rivolta alla localizzazione degli impianti a rischio di incidente rilevante o di funzioni ad elevato impatto ambientale, che deve garantire un'adeguata distanza dai confini portuali e quindi dalle aree urbane;
- *traffico*: il sistema delle vie di comunicazione del porto, di accesso, di movimentazione merci, di smistamento dei diversi flussi correlati alle diverse specializzazioni portuali, deve garantire quanto più possibile la separazione dai flussi di traffico urbani, risolvendo progressivamente i nodi critici dove, ad oggi, la commistione dei traffici determina la congestione del sistema viabilistico urbano;
- *confine*: una cura particolare va rivolta ai punti di contatto tra la città e il porto, migliorando il rapporto visivo con le funzioni urbane confinanti e minimizzandone l'impatto, ad esempio studiando un sistema di cortina verde o di barriera antirumore, focalizzando l'attenzione su soluzioni tecnologiche innovative e connotanti positivamente il contesto urbano;
- *ecoporto*: l'efficientamento energetico del porto è una priorità che oggi deve trovare concreta attuazione, per ridurre "l'impronta di Co2" che oggi danneggia in modo rilevante la qualità dell'aria urbana: impianti di produzione di energia rinnovabile, elettrificazione delle banchine, contratti ambientali con le compagnie di navigazione sono alcuni strumenti in uso per raggiungere l'obiettivo, dove l'innovazione tecnologica gioca un ruolo fondamentale.