

CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO

Variante al PTC provinciale ai sensi della L.R. 36/1997 e s.m.i.
"Variante 2014 - Individuazione dei Sistemi Territoriali Strategici
coerenti con la Strategia Europa 2020 e riordino delle norme di
attuazione del PTC provinciale

Approvata con Delibera del Consiglio Metropolitan n. del

I "Sistemi Territoriali Strategici" coerenti con la Strategia Europa 2020

FASCICOLO VAR 2014

RELAZIONE

LA VARIANTE 2014 :
Sistemi Territoriali Strategici
Norme di Attuazione del PTC

CITTA' METROPOLITANA DI GENOVA
Direzione Generale
Ufficio Pianificazione territoriale

Data : Dicembre 2015

Redatto : Ufficio Pianificazione territoriale

Approvato : Il Direttore



RELAZIONE

INDICE

1. Premessa	Pag.	2
2. La Variante 2014. Obiettivi e contenuti	Pag.	3
3. Obiettivi della programmazione Europea 2014-2020	Pag.	4
4. Città di Genova	Pag.	10
5. Il porto di Genova	Pag.	12

Nota :

La Relazione contestualizza e inquadra la Variante nell'ambito della programmazione di livello europeo, nazionale, regionale e del PUC di Genova alla data della sua adozione. Sono state introdotte modifiche ed integrazioni in riferimento alla evoluzione del quadro normativo nazionale (L. n.56/2014 - Legge Delrio), nonché in accoglimento dei contributi forniti nella fase di osservazioni (nota n. 54537 del 30/05/2014 dell'Autorità portuale di Genova).

RELAZIONE

1. PREMESSA

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Genova, approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 1 del 22/01/2002 è stato oggetto di successive variazioni ai sensi di legge, tra le quali si segnala in particolare quella effettuata con DCP n. 9 del 15 marzo 2006 relativa alla verifica dello stato di attuazione del PTC, con la quale venivano identificati alcuni Progetti Integrati per la partecipazione alla formazione del Quadro Strategico regionale 2007-2012 relativamente al territorio della Provincia di Genova.

Il PTC è stato successivamente oggetto di verifica di adeguatezza ai sensi dell'art. 23 della legge urbanistica regionale del 04/09/1997, n. 36 e s.m.i., attivata con DCP del 26/01/2011 n. 4, con un percorso di aggiornamento che, pur concluso sotto il profilo tecnico, non è stato perfezionato con un atto formale di adozione, come riconosciuto con la deliberazione del Consiglio provinciale n. 7 del 15/02/2012, per le sopravvenute modifiche al quadro legislativo inerente le Autonomie locali, con il D.L. 201/2011 convertito con L. 214/2011, tese al superamento delle Province.

Il quadro normativo nazionale è stato quindi ulteriormente modificato con gli articoli 17, 18, 19 e 20 del d.l. n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge n. 135 del 2012, e con la legge 228/2012 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013), art. 1, comma 115.

Da ultimo la Corte Costituzionale con propria sentenza n. 220/2013 ha parzialmente censurato la riforma avviata, e sono in corso nuove iniziative legislative da parte dei competenti Organi per definire un nuovo assetto istituzionale, basato sostanzialmente sull'abolizione delle Province e la formazione delle Città metropolitane e delle Unioni dei Comuni.

Nel corso del succedersi di tali atti, la Provincia di Genova, in attuazione del processo di riordino disciplinato dalla legge 135/2012, aveva istituito la Conferenza Metropolitana per la formazione della Città Metropolitana di Genova, con il compito di elaborare e deliberare lo Statuto; tale Conferenza, regolarmente costituita, ha prodotto una prima bozza di Statuto e Regolamenti allegati, ma i suoi lavori sono stati sospesi a seguito della citata sentenza della Corte Costituzionale n. 220/2013.

La legge n. 56 del 07/04/2014 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni", pubblicata nella G.U. 7 aprile 2014, n. 81 "Legge Del Rio" contiene le disposizioni in materia di città metropolitane, province, unioni e fusioni di comuni al fine di adeguare il loro ordinamento ai principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza.

Ha definito le competenze della città metropolitana e le finalità : cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana; cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee.

Al piano della città metropolitana competerà principalmente definire un disegno strategico del territorio che, nel tener conto degli elementi di forza e di debolezza che esso esprime, riesca a cogliere tutte le opportunità ed a contrastare le minacce che derivano dal proprio posizionamento

nel contesto europeo ed internazionale; tale disegno strategico deve produrre una prospettiva di sviluppo socioeconomico che inverta la tendenza al declino che oggi incombe sulle comunità locali che vivono ed operano nel nostro territorio; per consentire il successo di tale impegnativo compito, risorse, competenze e poteri di governo del territorio devono essere necessariamente devoluti dallo Stato e dalla Regione alla nuova Città Metropolitana.

Contestualmente al percorso attuativo della legge Del Rio in formazione nei termini sopra richiamati, è in corso la programmazione dei fondi strutturali europei per il periodo 2014 - 2020, nei diversi canali previsti dal bilancio dell'Unione: tale programmazione si basa sui nuovi criteri definiti all'interno della Strategia "Europa 2020" varata dal Consiglio europeo nel giugno 2010, che mettono in particolare risalto la funzione strategica delle aree metropolitane europee e promuovono la formazione di reti tra le polarità dello sviluppo, senza trascurare le politiche di rilancio delle aree depresse.

Analogamente a tale impostazione comunitaria di sostegno ad uno sviluppo "sostenibile, inclusivo e intelligente", a livello nazionale sono stati definiti i seguenti provvedimenti legislativi e di indirizzo: decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88 "Disposizioni in materia di risorse aggiuntive ed interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, a norma dell'articolo 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42", e il successivo decreto legge 21 giugno 2013, n. 69 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia", convertito con modificazioni dalla L. 9 agosto 2013, n. 98, ed il Documento "Metodi e obiettivi per un uso efficace dei fondi comunitari 2014 - 2020", presentato in data 27 dicembre 2012 dal Ministro per la Coesione Territoriale, d'intesa con i Ministri del Lavoro e delle Politiche Sociali e delle Politiche Agricole e Forestali; tali atti, in particolare, enfatizzano la necessità di utilizzare i fondi comunitari sulla base di un "Accordo di partenariato" e di programmi operativi da concordare con la Commissione Europea; sono state individuate altresì tre opzioni strategiche che riguardano: Mezzogiorno, Città, Aree interne.

I nuovi criteri comunitari e nazionali per la programmazione dello sviluppo locale impongono l'adozione di un serio approccio strategico, superando l'impostazione "per singoli interventi" che ha caratterizzato la precedente programmazione nazionale e regionale; ciò comporta necessariamente la disponibilità di un quadro aggiornato ed efficiente della pianificazione territoriale dell'area metropolitana, che segnali i fattori di sistema che il territorio offre, superando la dimensione comunale che risulta troppo limitata a questi fini.

La Provincia di Genova, intendendo offrire alle comunità locali, alle Istituzioni ed in particolare ai Comuni del proprio territorio un quadro di riferimento aggiornato, ha da tempo affrontato la necessità di rinnovare il proprio piano orientando gli indirizzi di coordinamento della pianificazione del territorio sulla base di criteri di pianificazione strategica, ed aprendo una prospettiva per la costituzione del nuovo Ente metropolitano.

Con la Variante 2014 si intendono fornire gli strumenti idonei per una prospettiva strategica allo sviluppo sostenibile, inclusivo e intelligente dell'intero territorio di area vasta, sia per le parti più urbanizzate, sia per le aree interne. La dimensione di area vasta che caratterizza il Piano provinciale non può essere oggetto né dei Piani comunali, anche nelle loro forme associate, né del Piano Regionale che affronta necessariamente temi di scala più ampia e che peraltro ad oggi risulta ancora in fase di elaborazione.

Rispetto al PTCp vigente ed in attuazione del programma di azioni approvato con la D.C.P. n. 9 del

15 marzo 2006, che ha individuato i Progetti Integrati strategici, occorre apportare gli opportuni aggiornamenti e migliori specificazioni, segnalando che i “sistemi territoriali strategici” della Variante 2014 corrispondono sostanzialmente, sotto il profilo territoriale, con le aree già oggetto della variante del 2006.

Un ulteriore aggiornamento del PTCp, utile per favorire la transizione verso un sistema di relazioni intercomunali più maturo e rispettoso delle identità di area vasta, mettendo a disposizione un “linguaggio comune” per il coordinamento dei Piani comunali e di quelli di settore, è rappresentato dal riordino delle vigenti norme di attuazione del Piano provinciale, senza introdurre nuovi contenuti, ma semplicemente facilitando una lettura integrata del testo, che è stato variato in successive occasioni.

2. La Variante 2014. Obiettivi e contenuti.

La Variante al vigente PTCp costituisce specificazione degli obiettivi e dei criteri informativi e aggiornamento dei contenuti dei “Progetti integrati” che erano stati proposti con la Variante al PTCp effettuata con DCP n. 9 del 15 marzo 2006 per la partecipazione alla formazione del Quadro Strategico regionale 2007-2012 relativamente al territorio della Provincia di Genova, avuto riguardo ai successivi atti programmatici e di pianificazione, nonché alle politiche europee prefigurate nel documento Europa 2020.

La Variante si collega anche al progetto PTCp 2020 di cui alla DCP n. 7 del 15 febbraio 2012 nel quale erano stati individuati, tra gli elementi che possono contribuire al rilancio dello sviluppo locale, cinque SISTEMI TERRITORIALI STRATEGICI ed i relativi territori di area vasta, da specificare ed approfondire attraverso un approccio di co-pianificazione:

- 1) Corridoio appenninico centrale
- 2) Sistema Produttivo Orientale
- 3) Sistema policentrico del Polcevera
- 4) Sistemi delle Riviere
- 5) Sistemi rurali dell'Appennino.

Tali Sistemi sono stati successivamente oggetto di una collaborazione tra la Regione Liguria e la Provincia di Genova (Protocollo d'Intesa siglato il 3 maggio 2012) nell'ambito dei lavori di predisposizione del progetto del Piano Territoriale Regionale, attualmente ancora in corso, in esito alla quale sono state individuate alcune AREE DI CONCERTAZIONE di livello regionale, ed i relativi Schemi Direttori, con riferimento ai territori dell'alta val Polcevera, dell'Entella, della val Fontanabuona e della valle Scrivia.

Risulta necessario, quindi, dare efficacia sotto il profilo amministrativo alle scelte già delineate con i precedenti atti, provinciali e regionali, inserendo nel vigente PTCp un aggiornamento del tema “Progetti Quadro”, come contributo alla individuazione delle aree strategiche ai fini dello sviluppo del territorio genovese e con finalità di indirizzo anche delle scelte urbanistiche comunali.

La Variante, inoltre, è finalizzata ad aggiornare il Piano approvato nel 2002 con le modifiche introdotte con le successive varianti, di tipo puntuale e a carattere sostanziale, fra le quali si evidenziano: - Variante al Sistema del Verde, approvata con D.C.P. n. 29 del 01/06/2011; - Variante Impianti a rischio approvata con D.C.P. n. 39 in data 18/06/2008 ; - Variante alle NTA per introduzione

dell'art. 24 “Missioni di Pianificazione”, approvata con D.C.P. n. 34 del 12/05/2010 ; - Variante Bacini Padani, approvata con D.C.P. n. 52 del 21/07/2010 all'interno dell'Accordo di Pianificazione siglato in data 23/03/2011.

In particolare le Norme di Attuazione vengono aggiornate con l'art. 11 modificato dalla Variante “Sistema del Verde”, con l'art. 24 inserito con la Variante “Missioni di Pianificazione” e con gli Art. 20 e Art. 20 bis inseriti con la Variante “Impianti a rischio di incidente rilevante”.

La Variante 2014 risulta coerente anche con le Varianti in corso (VBP fase II, Variante al Sistema del Verde proposto con il PUC di Isola del Cantone, Aggiornamento Impianti a rischio con il documento RIR del PUC del Comune di Genova).

In rapporto al progetto di PTR la Variante costituisce specificazione e sviluppo delle “aree di concertazione” individuate nei documenti preliminari del piano regionale, ad oggi formalizzati, ed è coerente con i contenuti dello stesso progetto di PTR, specie per quanto attiene alle componenti del Quadro strutturale: - Liguria Agricola; - Liguria costiera; - Sistemi delle Riviere; - Aree complesse; - Liguria natura; - Liguria degli insediamenti di valle. Si sottolinea che la verifica di coerenza con il progetto di PTR è effettuata rispetto ai seguenti documenti formalizzati:

- documento preliminare approvato con DGR n. 1579 del 22/12/2011;
- atti della Commissione Regione – Province, istituita con D.G.R. 1579 del 22/12/2012;
- atti e documenti della Conferenza di Pianificazione (dicembre 2011) e della consultazione / scoping (date : 23 febbraio, 22 marzo, 19 aprile 2012);
- Protocollo d'Intesa per le attività di co-progettazione e Schede delle Aree di concertazione (siglato il 31 maggio 2012).

IL RAPPORTO CON IL PTR È SINTETIZZATO NELLA TABELLA:

Sistemi Territoriali Strategici	Aree di concertazione	Componenti del PTR
Corridoio appenninico centrale	Città dello Scrivia	Aree complesse; Liguria degli insediamenti di valle
Sistema Produttivo Orientale	Val Fontanabuona	Liguria degli insediamenti di valle
Sistema policentrico del Polcevera	Alta Val Polcevera	Liguria Agricola Liguria degli insediamenti di valle
Sistemi delle Riviere	Città dell'Entella	Liguria costiera : Sistemi delle Riviere Idee di Liguria (tracciato storico via Aurelia, percorso ciclopeditone costiero)
Sistemi rurali dell'Appennino	Città dello Scrivia	Liguria Agricola Liguria natura Idee di Liguria (via delle eccellenze)

3. Obiettivi della programmazione Europea 2014-2020

Il documento di riferimento per conformare gli strumenti di pianificazione territoriale agli indirizzi espressi dall'Unione Europea è rappresentato dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo – SSSE, http://europa.eu/legislation_summaries/regional_policy/management/g24401_it.htm adottato a Potsdam nel maggio 1999 dai Ministri responsabili dell'assetto territoriale, che costituisce tuttora l'orientamento fondamentale per l'assetto del territorio europeo riguardo ai temi:

- dello sviluppo policentrico dello spazio e nuovo rapporto tra città e campagna;
- della parità di accesso alle infrastrutture e alla conoscenza;
- della gestione prudente della natura e del patrimonio culturale.

Per ciascuno di questi temi vengono offerte indicazioni di principio e di metodo, tuttora valide e opportune specialmente in questa fase di crisi che richiede una forte ripresa dei principi comunitari, per consolidare una nuova fase di sviluppo non solo economico ma anche di qualità della vita e di convivenza civile.

Gli indirizzi dello SSSE riguardano tutti i livelli della pianificazione del territorio, ma hanno particolare rilevanza per la pianificazione di area vasta di livello provinciale e di area metropolitana, dove devono essere realizzate le opportune strategie per la definizione dello spazio policentrico su cui vivono e lavorano le diverse comunità locali.

Lo SSSE ha costituito e continua a costituire quindi un riferimento costante per il Piano provinciale ma, su questo sfondo, risulta necessario inquadrare i successivi documenti di orientamento strategico per la programmazione quinquennale: dapprima quella relativa al periodo 2007 – 2013 e poi quella relativa al quinquennio 2014 – 2020.

La localizzazione delle risorse previste dai programmi segue infatti le logiche e le compatibilità definite dalla pianificazione del territorio e nello stesso tempo definisce le strategie dello sviluppo.

Intendendo quindi aggiornare il PTCp agli indirizzi del nuovo ciclo di programmazione europea 2014 – 2020, esercitando il ruolo di coordinamento connaturato alla pianificazione provinciale e agevolando quindi quei processi di partecipazione diretta da parte delle comunità locali al raggiungimento degli obiettivi comunitari, si riportano di seguito i contenuti essenziali della "Strategia Europa 2020"

http://ec.europa.eu/europe2020/index_it.htm

La Strategia Europa 2020

Il set degli obiettivi UE per l'Europa 2020

La *Strategia Europa 2020*¹, varata dal Consiglio europeo nel giugno 2010, mira a favorire la **ripresa dopo la crisi economica** e ad orientare l'Unione Europea **verso la crescita intelligente (smart growth)**, entro il 2020.

Per attuare tale politica di crescita sono state individuate **tre priorità strategiche**:

La Crescita Intelligente è il primo pilastro della *Strategia Europa 2020* che mira a rafforzare la competitività dell'UE entro l'anno 2020, attraverso un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione.

La Crescita Sostenibile, è volta a promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva (*green economy*).

La Crescita Inclusiva promuove un'economia con un alto tasso di occupazione, per favorire la coesione economica, sociale e territoriale.

Tale strategia della UE si impernia sui seguenti 5 obiettivi principali, che debbono essere raggiunti entro il 2020, previa la necessaria traduzione degli stessi in altrettanti obiettivi nazionali:

1. **Occupazione**: innalzamento al 75% del tasso di occupazione (per la fascia di età compresa tra i 20 e i 64 anni);
2. **R&S**: aumento degli investimenti in ricerca e sviluppo ed innovazione destinandovi il 3% del PIL dell'UE ;
3. **Cambiamenti climatici e sostenibilità energetica**: riduzione delle emissioni di gas serra del 20% rispetto al 1990 (od anche del 30%, se le condizioni lo permettono); copertura del 20% del fabbisogno di energia complessivo mediante fonti rinnovabili; aumento del 20% dell'efficienza energetica;
4. **Istruzione**: Riduzione dei tassi di abbandono scolastico precoce al di sotto del 10% ; aumento al 40% dei 30-34enni con un'istruzione universitaria;
5. **Lotta alla povertà e all'emarginazione**: ridurre di almeno 20 milioni il numero delle persone a rischio o in situazione di povertà ed emarginazione.

I risultati attesi per il 2020 sono un aumento di 4 punti del PIL e 5,6 milioni di nuovi posti di lavoro.

Questi target sono stati tradotti in **obiettivi nazionali** al fine di monitorare i progressi compiuti e concretizzare gli obiettivi stessi da raggiungere entro il 2020.

Per quanto riguarda l'Italia:

1. Occupazione (IT)

- Innalzare al 67-69% il tasso di occupazione (per la fascia di età compresa tra i 20 e i 64 anni)

2. R & S / innovazione (IT)

- Investire nella R&S/innovazione lo 1,53% del PIL dell'UE per creare nuovi prodotti e servizi (in modo congiunto tra pubblico e privato)

3. Cambiamento climatico/ energia (IT)

- Ridurre del 13% le emissioni di gas ad effetto serra, rispetto al 1990
- Aumentare del 17% l'energia proveniente da fonti rinnovabili
- Aumentare del 20% l'efficienza energetica attraverso una riduzione del consumo di 27,90 Mtep

¹ Europa 2020 è la revisione della *Strategia di Lisbona* attuata dalla Commissione attraverso un dibattito pubblico e la presentazione dell'omonima comunicazione.

4. Istruzione/scuola (IT)

- Ridurre a meno del 15-16% il tasso di abbandono scolastico precoce
- Portare ad almeno il 26-27% il tasso di giovani laureati

5. Povertà ed emarginazione sociale (IT)

- Ridurre di almeno 2,2 milioni l'attuale numero di persone a rischio di povertà ed emarginazione sociale

I **cinque obiettivi** principali concordati a livello UE si avvalgono inoltre di una serie di **iniziative prioritarie**, attorno alle quali devono coordinarsi gli sforzi delle amministrazioni europee e nazionali con riferimento alle tre modalità in cui si vuole declinare la **crescita (intelligente, sostenibile ed inclusiva)**.

Le sette Iniziative Faro (flagship) dell'UE

Come sopra accennato, allo scopo di favorire il conseguimento degli obiettivi della **strategia europea 2020** sono state lanciate **sette iniziative prioritarie o quadro** denominate in particolare **"iniziative fero"**, al fine di delineare in modo preciso il percorso verso la quella crescita che deve risultare sostenibile ed in grado di creare nuovi posti di lavoro, secondo le sue tre specifiche accezioni definite a livello UE e più sopra richiamate.

Per quanto riguarda la **crescita intelligente**, la UE mira a migliorare le proprie prestazioni in termini di istruzione, ricerca e innovazione ed a realizzare la transizione verso una società digitale; le iniziative lanciate in questo ambito sono:

1. **Youth on the move,**
2. **Unione dell'innovazione,**
3. **Agenda digitale,**

La **crescita sostenibile** presuppone la costruzione di un'economia a basse emissioni di carbonio, la tutela dell'ambiente anche attraverso produzioni e tecnologie verdi, l'introduzione di reti elettriche intelligenti, la tutela della biodiversità; le iniziative di riferimento in questo campo sono:

4. **Un'Europa efficiente nell'uso delle risorse,**
5. **Politica industriale per l'era della globalizzazione,**

In ultimo, la **crescita inclusiva**, prevede la modernizzazione dei mercati del lavoro e dei sistemi di welfare, l'aumento del tasso di occupazione e la diffusione dei benefici della crescita in tutto il territorio comunitario; le iniziative in questo caso sono:

6. **Agenda per l'occupazione (nuove competenze e nuove professioni),**
7. **Piattaforma europea contro la povertà.**

Più in dettaglio ed in ordine alle suddette sette iniziative:

1. L'**unione dell'innovazione** sosterrà la produzione di beni e servizi innovativi, in particolare quelli connessi ai cambiamenti climatici, all'efficienza energetica, alla salute ed all'invecchiamento della popolazione;
2. **Youth on the move** migliorerà soprattutto l'efficienza dei sistemi di istruzione, l'apprendimento non formale e informale, la mobilità degli studenti e dei ricercatori, aumentando l'attrattiva internazionale degli istituti europei di insegnamento superiore, ma anche l'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro ;
3. L'**agenda europea del digitale**, dovrà favorire la creazione di un mercato unico del digitale, caratterizzato da un elevato livello di sicurezza e da un quadro giuridico chiaro; inoltre Internet ad alta ed altissima velocità dovrà essere accessibile a tutta la popolazione;

4. L'**Europa** dovrà essere **efficiente** sotto il profilo delle risorse², per supportare la gestione sostenibile delle risorse e ridurre le emissioni di carbonio, promuovendo la competitività dell'economia europea e la sua sicurezza energetica.
5. Una **politica industriale per l'era della globalizzazione**³, per aiutare le imprese del settore a superare la crisi economica, ad inserirsi nel commercio mondiale (al fine di mantenere/sostenere una stabile, diversificata e competitiva presenza industriale in Europa), offrire posti di lavoro adeguatamente retribuiti ed adottare metodi di produzione più rispettosi dell'ambiente (a bassa impronta di carbonio).
6. L'**agenda per nuove competenze e nuovi posti di lavoro**, che dovrà permettere il miglioramento dell'occupazione e la sostenibilità dei sistemi sociali;
7. La **piattaforma europea contro la povertà**, per rafforzare la cooperazione tra i Paesi dell'UE utilizzando il metodo di coordinamento aperto in materia di esclusione e di protezione sociale. L'obiettivo della piattaforma deve essere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione europea e l'inclusione sociale delle persone che vivono in povertà; fra l'altro ed in particolare è necessario:
 - o sviluppare un'agenda locale e regionale di inclusione sociale per rendere i servizi sociali più efficaci e accessibile a tutti;
 - o programmare misure in base alle esigenze locali nei settori dell'istruzione, degli alloggi, urbanistica, i servizi sociali e le attività di sicurezza e culturale, con particolare attenzione ai giovani e bambini.

Il monitoraggio della Strategia Europa 2020

La valutazione dei progressi conseguiti nell'ambito della *strategia 2020* è affidato al "**semestre europeo**", lo strumento di governance destinato a coordinare le politiche strutturali e di bilancio degli Stati membri.

Il semestre si apre nel mese di gennaio di ogni anno con la presentazione dell'analisi annuale della crescita da parte della Commissione europea.

Successivamente, il vertice di primavera fa il punto sui progressi registrati rispetto agli obiettivi e alle iniziative della strategia.

Gli Stati membri presentano allora i rispettivi programmi di stabilità e convergenza e definiscono, con i programmi nazionali di riforma, le azioni che intendono intraprendere.

Entro il mese di luglio il Consiglio, basandosi sulle valutazioni della Commissione europea, rivolge le proprie **raccomandazioni** ai Paesi membri, che dovranno servire ai governi nell'elaborazione dei rispettivi bilanci preventivi.

² L'economia europea può e deve essere più verde attraverso:

- la promozione di modalità di trasporto meno inquinanti,
- l'utilizzo della banda larga ad alta velocità di connessione,
- un uso maggiore e facilitato delle energie rinnovabili.

³ Il parere del Comitato delle Regioni da Ottobre 2011 ha individuato la necessità di:

- promuovere la modernizzazione industriale attraverso progetti strategici europei nei settori dei trasporti, delle energie rinnovabili e dell'efficienza energetica degli edifici);
- garantire il proficuo scambio creativo delle idee e dei modelli di business attraverso iniziative come la "**Regione imprenditoriale europea**" per incoraggiare enti regionali e locali a promuovere nuovi sviluppi nel settore delle piccole e medie imprese nonché nella cultura imprenditoriale;
- promuovere il concetto di **ecosistemi regionali dell'innovazione**, sviluppando una più stretta collaborazione tra il tessuto produttivo e università e centri tecnologici, al fine di creare nuova crescita e posti di lavoro;
- adottare misure per contribuire a conciliare lavoro e vita familiare, migliorando la qualità dei servizi pubblici (assicurando ad esempio sufficienti posti negli asilo nido, per l'intera giornata e la promozione di un ambito occupazionale adatto alle famiglie, più flessibile in termini di orari di lavoro e modelli di lavoro.

Sono previsti avvertimenti e sanzioni nel caso in cui tali raccomandazioni non siano assunte e rispettate da parte degli Stati UE.

Le raccomandazioni dell'UE

- ✓ Definire la propria **vision 2020**, sulla base di un'**analisi SWOT territoriale**.
- ✓ **Tradurre** il programma nazionale di riforma del proprio paese **in obiettivi specifici territoriali e locali**, tenendo in considerazione il punto di partenza specifico.
- ✓ Elaborare un **programma di investimento 2020** allineando il budget per quanto possibile con le priorità di finanziamento della propria **vision 2020**.
- ✓ **Fare pieno uso dei fondi strutturali e di coesione** per essere coinvolti nel processo di elaborazione dei contratti di partenariato che prevedono gli orientamenti strategici per il prossimo periodo di programmazione (2014-2020).
- ✓ **Partecipare attivamente** nei processi di formulazione, attuazione, monitoraggio, revisione e valutazione del programma nazionale di riforma.
- ✓ Investire in risorse umane adeguate e dedicate al **controllo/verifica continua** della propria **vision 2020**, per sviluppare indicatori di performance finalizzate al monitoraggio, rendicontazione e valutazione.
- ✓ Imparare dalle **buone pratiche** di altre città e/o territori, soprattutto da quelli più simili.

Sviluppare la propria “Vision Europa 2020”

Per sviluppare la propria regione o il proprio territorio, in linea con le priorità della **strategia Europa 2020**, occorre sviluppare la **propria vision 2020**, predisposta sulla base del principio di governance multilivello (locale, regionale, nazionale).

Alcune domande per sviluppare la **propria vision per il 2020** sulla base dei risultati delle analisi SWOT :

- Quali sono le **azioni in linea** con le mie esigenze territoriali e con il programma nazionale di riforma del mio paese, al fine di garantire una **crescita** del mio territorio intelligente, sostenibile ed inclusiva ?
- Quali **parti interessate** dovrebbero essere coinvolte in queste misure? Come possono essere coinvolte in modo tempestivo e strutturale?
- Quali sono i diversi **livelli di governo** coinvolti (comunitario, nazionale, regionale, locale)?

“Progetto aree interne”

Particolare importanza, per quanto riguarda i fondi comunitari 2014-2020, è rivolta al **“Progetto aree interne”** che viene inteso come lo strumento per avviare la strategia del migliore utilizzo delle risorse di questi territori⁴.

⁴ **“Aree interne”** vengono così definite quella vasta e maggioritaria parte del territorio nazionale non pianeggiante, fortemente policentrica, con diffuso declino della superficie coltivata e spesso affetta da particolare calo o invecchiamento demografico; costituiscono circa i tre quinti del territorio italiano e poco meno di un quarto della relativa popolazione, distante da centri di agglomerazione e di servizio e con traiettorie di sviluppo instabili ma al tempo stesso dotata di risorse che mancano alle aree centrali, “rugosa”, con problemi demografici ma al tempo stesso fortemente policentrica e con elevato

Esso dovrà includere tra l'altro:

- interventi su **scuola, salute, cura infanzia e anziani**, volti ad un riposizionamento ed ad una riqualificazione dei servizi essenziali;
- interventi sulle **telecomunicazioni e la mobilità**;
- interventi per l'**istruzione e la formazione**, anche per gli adulti;⁵
- azioni per la **manutenzione del territorio e l'ammodernamento** (energetico, antisismico, etc.) degli **edifici pubblici**⁶;
- **promozione delle attività produttive, turistiche, artigianali ed industriali**, coerenti con il disegno complessivo;
- **promozione dell'attività agricola**, anche facendo leva sulle innovazioni della Politica Agricola Comunitaria (PAC), con riferimento alle **“condizionalità rafforzate”**⁷, al **“greening”** ed al **riequilibrio** che essa consente nell'allocazione degli aiuti **fra zone** intensive e aree di montagna e di collina.

I fondi europei 2014-2020

Per le città grandi e medie, con i fondi europei 2014-2020, sono previsti entro quest'anno Programmi nazionali ed in particolare i programmi integrati andranno 3-4 miliardi di euro -

Con ogni probabilità, in Italia, sarà attuato un **“PON” (programma operativo nazionale)** per le **13 città metropolitane** (Torino, Milano, **Genova**, Bologna, Venezia, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Messina-Reggio Calabria, Catania, Palermo, Cagliari), oltre a specifici programmi per il rilancio delle **“Aree interne”** ed altre previsioni - all'interno dei Por regionali - per le città medie titolari di importanti funzioni urbane.

potenziale di attrazione. A queste aree interne, nell'ambito della programmazione 2014-2020, è possibile prevedere una particolare strategia di intervento e tre principali obiettivi:

- 1) Tutelare il territorio e la sicurezza degli abitanti affidandogliene la cura.
- 2) Promuovere la diversità naturale e culturale e il policentrismo aprendo all'esterno.
- 3) Rilanciare lo sviluppo e il lavoro attraverso l'uso di risorse potenziali male utilizzate.

⁵ Il riequilibrio nella formazione scolastica, per tutte le età e fasce, del valore e del tempo dedicato alle **“attività manuali”**, stante che il progressivo svilimento di queste nella società e nell'immaginario giovanile e studentesco ha certamente concorso al distacco dal mondo agricolo e dei mestieri di una parte crescente dei giovani.

Lo sviluppo della formazione tecnica, potrebbe essere integrata reintroducendo anche manualità quali potare un olivo, mungere una capra, fare il formaggio.

⁶ Promuovere con strumenti fiscali differenziati la manutenzione straordinaria, del restauro, dell'adeguamento anti-sismico, dell'efficientamento energetico degli edifici mediante l'applicazione di criteri di bio-architettura.

⁷ La “Condizionalità” , che può essere definita come un insieme di regole per una gestione dell' azienda agricola rispettosa dell'ambiente e attenta alla salubrità dei prodotti e del benessere degli animali allevati, rappresenta uno dei principali pilastri della Politica Agricola Comunitaria. Attiva dal 2005; essa si articola in una serie di impegni, definiti dagli “Atti” e dalle “Norme”, presenti negli allegati III e IV del Reg. CE 1782/2003 (sostituiti dagli allegati II e III del regolamento CE 73/09), riguardanti rispettivamente i Criteri di Gestione Obbligatoria (CGO) e le Buone Condizioni Agronomiche e Ambientali (BCAA); una delle caratteristiche peculiari della “Condizionalità” è la multidisciplinarietà, in quanto mette in relazione il fatto produttivo agricolo con le tematiche ambientali e sanitarie, ponendo al centro la salvaguardia delle risorse primarie come il suolo, l'acqua, il paesaggio. In questo senso, la Condizionalità è forse uno degli aspetti della PAC che più si armonizza con il concetto di azienda multifunzionale, generatrice di beni pubblici ambientali e sociali, oltre che di derrate agricole. In Italia, l'applicazione del sistema della Condizionalità è stato affidato all'AGEA come Organismo di Coordinamento degli Organismi Pagatori, incaricati questi ultimi di eseguire i controlli ed applicare le sanzioni sui pagamenti agricoli, nei casi in cui siano riscontrate non conformità. Il Sistema Integrato di Controllo della Condizionalità, promosso da AGEA nel corso degli ultimi due anni, ha l'obiettivo di “mettere a sistema” la condizionalità, implementando i complessi regolamenti comunitari e trovando modi di comunicazione e scambio di dati all'interno dell'articolato mondo delle competenze nazionali e regionali degli ambiti dell' agricoltura, dell'ambiente e della salute (Fonte: Agea.gov.it)

Ai programmi integrati di sviluppo urbano dovrebbe essere assegnato il **5% dei fondi Fesr**, ossia, **per l'Italia**, in termini monetari, significherebbero risorse per **almeno due miliardi di euro con il co-finanziamento nazionale**.

La bozza di «*Accordo di partenariato*» per i fondi 2020-2014, definita a metà aprile 2013 in seguito al percorso di condivisione del Ministro delle Coesione (Fabrizio Barca), con Regioni e Comuni, pubblicata sul sito web del Dps (Dipartimento politiche di sviluppo e coesione) indica l'obiettivo del **PON Città metropolitane**, il ruolo delle **città medie "rilevanti" nei POR** e l'obiettivo di promuovere lo **sviluppo** e il **ripopolamento dei piccoli Comuni** nelle «*Aree interne*».

A seguito della definitiva approvazione del bilancio Ue 2014-20 da parte del Consiglio europeo, nonché degli *Accordi di partenariato* con i diversi Stati membri (firmati dalla Commissione), dopo la Conferenza unificata (Regioni e Comuni) ed il nulla osta finale del Cipe («*interlocuzione*» nonché firma con la Commissione), i PON e i POR potranno essere elaborati, per l'approvazione finale della Commissione (si stima entro l'anno 2013).

In specie, l'obiettivo sotteso dai nuovi fondi strutturali per le città, riguarderà quelle Amministrazioni che hanno già all'attivo esperienze di piani strategici ma anche quelle che dovranno essere aiutate allo scopo di avviare tali strumenti, poiché infatti la **pianificazione strategica** sarà – probabilmente – strumento determinante per le città, ai fini della loro candidatura ai fondi integrati urbani del 2014-2020.

Lo scorso maggio il Consiglio nazionale Anci ha costituito la «**Commissione permanente per le città strategiche**» dove confluisce anche l'esperienza di **Recs, la Rete delle città strategiche**⁸.

L'Agenda Urbana

Le città svolgono un ruolo chiave per lo sviluppo territoriale dell'Europa e l'**Agenda urbana**, assieme all'**Agenda digitale**, è parte integrante della **strategia Europa 2020**.

L'Unione Europea ha invitato – in relazione agli atti e proposte normative della Commissione europea in tema di politica di coesione 2014-2020 – tutti gli Stati membri a dotarsi di un'**Agenda Urbana nazionale** che permetta alle amministrazioni cittadine di essere direttamente coinvolte nell'elaborazione delle strategie di sviluppo.

In tal senso si prevede che, all'interno del **Fondo europeo dello sviluppo regionale (FESR)**, almeno il **5 per cento** delle risorse assegnate a livello nazionale debba essere destinato ad **Azioni Integrate per lo Sviluppo Urbano Sostenibile delegate alle città**.

L'Agenda Urbana dovrà **promuovere lo sviluppo delle reti tra città** e lo **scambio delle migliori pratiche** nei vari campi, secondo moduli definiti per dimensione demografica, in modo che la **selezione delle venti città** che saranno indicate nel contratto di partenariato per attingere al 5 per cento dei fondi FESR possa realizzare benefici che si trasmettano anche alle altre.

I cinque punti fondamentali che costituiscono il nucleo dell'**Agenda Urbana**:

1. Limitazione del **consumo di suolo** e **riqualificazione urbana**,
2. Infrastrutture dei trasporti e **mobilità sostenibile**.
3. Strategia europea in materia di **clima ed energia** (meno 20% delle emissioni di gas a effetto serra, più 20% di efficienza energetica, almeno il 20% dei consumi di energia da fonti rinnovabili entro il 2020).

4. **Cultura, Università e smart cities**.

5. **Lavoro e welfare**.

Più concretamente, la città di domani è una **città accessibile a tutti**, in cui gli spazi pubblici sono più centrati sulle persone che sulle automobili, **i livelli di inquinamento sono bassi o vicini allo zero**, **le risorse vengono utilizzate in modo più efficiente con quasi zero rifiuti**, le **infrastrutture verdi** svolgono un ruolo importante, **la mobilità è dolce e il trasporto pubblico efficiente**.

Occorre pertanto allineare le possibilità tecnologiche con la *governance* delle città, attraverso, per esempio, l'**innovazione nel settore delle ICT** che permette di ottenere servizi pubblici più efficienti, inclusivi e sviluppati in collaborazione con gli utenti, estendendo pertanto il concetto di città intelligenti per includere gli aspetti sociali e ambientali.

La visione della città europea di domani (secondo l'Agenda Urbana)

Gli obiettivi ed i valori della **città europea di domani**, per l'Agenda Urbana, sono:

- un luogo con un avanzato **progresso sociale**, con un elevato grado di **coesione sociale**, abitazioni confortevoli, istruzione ed accesso alla sanità per tutta la popolazione;
- una piattaforma per la democrazia, il dialogo e la **diversità culturale**;
- un luogo **verde**, rigenerato in maniera **sostenibile**;
- un luogo di **attrazione** ed un **motore di crescita economica**.

Il **futuro sviluppo urbano e territoriale europeo** dovrebbe:

- basarsi su una **crescita economica equilibrata** e un'organizzazione territoriale delle attività, con una **struttura urbana policentrica**;
- costruirsi su forti **regioni metropolitane** e altre aree urbane che possono fornire una buona **accessibilità ai servizi di interesse economico generale**;
- caratterizzarsi con una **struttura compatta degli insediamenti** con limitata espansione urbana;
- godere di un **elevato livello di protezione dell'ambiente e di qualità della vita**.

⁸ <http://recs.it/it>

Rapporto tra gli obiettivi: UE – ITA 2014–2020 e PTCp Var 2014

<p>Obiettivi UE/ITA</p>  <p>Obiettivi PTCp Var-2014</p> 	<p>Occupazione</p> <p>Innalzare al 67-69% il tasso di occupazione (per la fascia di età compresa tra i 20 e i 64)</p>	<p>R & S – Innovazione</p> <p>Investire lo 1,53% del PIL dell'UE per creare nuovi prodotti e servizi</p> <p>(in modo congiunto tra pubblico e privato)</p>	<p>Clima – Energia</p> <p>Ridurre del 13% le emissioni di gas ad effetto serra, rispetto al 1990</p> <p>Aumentare del 17% l'energia proveniente da fonti rinnovabili</p> <p>Aumentare del 20% l'efficienza energetica attraverso una riduzione del consumo di 27,90 Mtep</p>	<p>Istruzione</p> <p>Ridurre a meno del 15-16% il tasso di abbandono scolastico precoce</p> <p>Portare ad almeno il 26-27% il tasso di giovani laureati</p>	<p>Povertà</p> <p>Ridurre di almeno 2,2 milioni l'attuale numero di persone a rischio di povertà ed emarginazione sociale</p>
<p>STS 1 - Corridoio appenninico centrale</p>	<p>Obiettivi di sviluppo territoriale e di riorganizzazione dei sistemi produttivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Il potenziamento del sistema infrastrutturale e logistico consentirà di aumentare l'efficienza dei sistemi produttivi con conseguenti benefici per l'occupazione ✓ Incremento della competitività delle aree produttive nei territori del corridoio appenninico anche ai fini occupazionali ✓ Rafforzamento del ruolo che può svolgere il corridoio appenninico come cerniera fra Genova, il Nord Italia e i valichi alpini. 	<p>Obiettivi di sviluppo territoriale e di riorganizzazione dei sistemi produttivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Una migliore efficienza territoriale in termini infrastrutturali incentiva la localizzazione di nuove attività o la riqualificazione di quelle esistenti anche in relazione ad investimenti finalizzati all'innovazione di prodotto 	<p>Obiettivi di riqualificazione ambientale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Riduzione degli effetti dei cambiamenti climatici e dell'inquinamento, attraverso il rafforzamento del ruolo delle infrastrutture verdi e blu (corridoi ecologici, corsi d'acqua, sponde naturalistiche, sistema delle aree verdi pubbliche e private). 		<p>Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Potenziamento dell'accessibilità ai servizi territoriali per la popolazione insediata lungo il corridoio appenninico ✓ Coordinamento integrazione dei servizi di interesse collettivo a scala sovra comunale ✓ Consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento del ruolo svolto dai bacini produttivi
<p>STS 2 - Sistema Produttivo Orientale</p>	<p>Obiettivi di sviluppo territoriale e di riorganizzazione dei sistemi produttivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La valorizzazione della diversificazione produttiva consente di rispondere meglio alla domanda occupazionale ✓ Riordino e riqualificazione logistica del sistema produttivo dei fondovalle Lavagna e Petronio da organizzare come distretti industriali in grado di diversificare le attività, rilanciare l'economia locale e consentire operazioni di ricollocazione di attività produttive non compatibili con i tessuti urbani ✓ Consolidamento e diversificazione della attività produttive esistenti compatibili con il contesto, mediante l'individuazione di nuovi insediamenti artigianali, anche commisti con la residenza ✓ Il consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento delle attività produttive storiche (ardesia, nautica, damaschi, prodotti alimentari) ma anche la 	<p>Obiettivi di sviluppo territoriale e di riorganizzazione dei sistemi produttivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La riorganizzazione del sistema produttivo, la diversificazione dell'offerta produttiva potranno creare condizioni favorevoli agli investimenti nel campo della R&S e/o dell'innovazione di prodotto 	<p>Obiettivi di riqualificazione ambientale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Riconfigurazione reti energetiche ed ecologiche anche a servizio delle attività produttive 	<p>Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Rafforzamento della coesione sociale, anche attraverso il coordinamento e l'integrazione dei servizi di interesse collettivo a scala sovracomunale, tra cui in particolare i centri di formazione professionale 	<p>Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento delle attività produttive storiche (ardesia, nautica, damaschi, prodotti alimentari) ma anche la creazione di attività produttive innovative, capaci di rafforzare l'identità delle vallate ✓ Consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento del ruolo svolto dai bacini produttivi ed il rilancio del sistema turistico e per il tempo libero e lo sport delle valli interne

	<p>creazione di attività produttive innovative, capaci di rafforzare l'identità delle vallate.</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento del ruolo svolto dai bacini produttivi ed il rilancio del sistema turistico e per il tempo libero e lo sport delle valli interne				
STS 3 - Sistema policentrico del Polcevera	<p>Obiettivi di sviluppo territoriale e di riorganizzazione dei sistemi produttivi e insediativi:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Il disegno policentrico determina uno sviluppo più equilibrato del territorio anche in termini di distribuzione delle attività e dell'occupazione attiva della sua popolazione✓ Incremento della competitività delle aree produttive anche ai fini occupazionali, attraverso la formazione di distretti integrati	<ul style="list-style-type: none">✓ La distribuzione equilibrata delle attività sul territorio crea le migliori condizioni anche per lo sviluppo delle imprese più virtuose e qualificate, che investono nel campo dell'innovazione e della ricerca	<p>Obiettivi di riqualificazione ambientale</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Riduzione degli effetti dei cambiamenti climatici e dell'inquinamento, attraverso il rafforzamento del ruolo delle infrastrutture verdi e blu (corridoi ecologici, corsi d'acqua, sponde naturalistiche, sistema delle aree verdi pubbliche e private)		<p>Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Potenziamento dell'accessibilità ai servizi territoriali del Capoluogo per la popolazione insediata nella cintura genovese
STS 4 - Sistemi delle Riviera	<ul style="list-style-type: none">✓ La valorizzazione e la tutela dell'ambiente costiero consentirà di favorire la ricettività turistica ed il connesso livello occupazionale del settore.✓ Consolidamento e diversificazione della attività produttive esistenti compatibili con il contesto, mediante l'individuazione di nuovi insediamenti artigianali, anche commisti con la residenza✓ Consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento delle attività produttive artigianali storiche e di nicchia (prodotti alimentari, prodotti artistici, ...)		<p>Obiettivi di riqualificazione ambientale</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Favorire la diffusione di infrastrutture di mobilità "leggera" (ascensori, funivie, ecc.)✓ Sviluppo della cooperazione per lo svolgimento di attività di presidio ambientale e di tutela del paesaggio, anche ai fini della prevenzione dagli incendi		<p>Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento delle attività produttive artigianali storiche e di nicchia (prodotti alimentari, prodotti artistici, ...)
STS 5 - Sistemi rurali dell'Appennino	<p>Obiettivi di difesa e valorizzazione delle risorse locali:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Agricoltura anche multifunzionale, turismo culturale e ludico-naturalistico determinano l'insediamento di nuove attività e domanda occupazionale✓ Consolidare le attività economiche esistenti di tipo produttivo e turistico-ricettivo incentivando il mantenimento delle attività e lo sviluppo di nuove opportunità		<p>Obiettivi di mantenimento della qualità paesistica e ambientale</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Incentivare le funzioni di presidio nelle aree a vocazione agricola, privilegiando gli interventi di recupero e riqualificazione degli insediamenti esistenti		<p>Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Garantire il mantenimento e l'ulteriore sviluppo dei processi di integrazione sociale, di relazione tra gli abitanti, di opportunità di incontro tra le persone, ricercando una più elevata qualità della vita per i residenti stabili e temporanei, in particolare per le famiglie giovani✓ Favorire l'integrazione di singoli e di piccole comunità che trovano nei sistemi rurali dell'Appennino una risposta alle proprie esigenze insediative e di lavoro, allo scopo di rivitalizzare il contesto sociale locale

4. Città di Genova

Per definire un quadro coerente e complessivo delle potenzialità metropolitane dell'area genovese, devono essere ovviamente considerate, oltre ai 5 sistemi territoriali sopra richiamati, le attività di pianificazione / programmazione che riguardano il territorio della città di Genova in relazione all'area vasta. Tale definizione risulta nei fatti già ampiamente sviluppata se si tiene conto non solo dei contenuti ed obiettivi del cosiddetto "livello 1 – relazioni territoriali di area vasta" del nuovo PUC (adottato con DCC n. 92 del 07/12/2011), ma anche delle opere pubbliche programmate, dei progetti di servizi di interesse territoriale, della partecipazione di Genova alle reti europee "smart city", e se si estende il quadro di livello metropolitano alla pianificazione portuale (è in corso la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale).

Di seguito quindi si riportano i riferimenti essenziali delle componenti territoriali considerate, associando gli obiettivi già definiti dagli strumenti di pianificazione / programmazione vigenti o in corso di formazione a quelli dei Sistemi Territoriali Strategici e delle linee di pianificazione provinciale.

4.1 Piano Urbanistico Comunale : Si evidenziano i seguenti obiettivi del progetto preliminare sul tema dello Sviluppo socio-economico e delle infrastrutture, per il futuro della città in un'ottica di area metropolitana. Tali obiettivi si integrano con tematiche già presenti nel vigente PTCp, oggetto di approfondimento nella variante di aggiornamento.

A1 Obiettivo: potenziamento delle infrastrutture di relazione Nord – Sud Est - Ovest.

Contenuti strategici, collegati con le tematiche del PTCp:

- Realizzazione del Terzo Valico ferroviario;
- Riorganizzazione del nodo ferroviario di Genova;
- Realizzazione del servizio ferroviario metropolitano Alessandria – Genova sulla direttrice Scrivia – Polcevera;
- Potenziamento delle funzioni portuali, aeroportuali e delle funzioni intermodali;
- Completamento del raddoppio ferroviario sulla riviera di ponente;
- Riorganizzazione del nodo autostradale e realizzazione della gronda di ponente;
- Realizzazione del servizio ferroviario metropolitano Voltri-Nervi;

L'obiettivo si collega con i Sistemi territoriali Strategici 1 e 3.

A2 Obiettivo: Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato e valorizzazione della città come meta turistica.

Contenuti strategici, collegati con le tematiche del PTCp:

- Pianificazione integrata del sistema produttivo territoriale, d'intesa con la Provincia ed i Comuni dell'area metropolitana genovese;

- Definizione della Struttura del Piano per il Sistema Produttivo da articolare in 5 sottosistemi: 1) portuale (porto fabbrica); 2) industriale urbano; 3) artigianale/commerciale/socio-sanitario urbano; 4) turistico/ricreativo/culturale; 5) agricolo produttivo e di presidio, in coerenza con una strategia residenziale e della mobilità urbana;

- Selezione ed orientamento del sistema produttivo verso le attività ad alto contenuto tecnologico, sostenibilità ambientale e radicamento al territorio (in particolare nei settori della sideromeccanica, dell'impiantistica, dell'energia, della cantieristica/applicazioni navali, della nautica, della subacquea, della biologia marina, dell'avionica, dell'automazione, dell'elettronica, delle telecomunicazioni, dell'elettromedicale, delle nanotecnologie, della robotica, della trasformazione dei rifiuti), favorendo il potenziamento delle attività esistenti e l'inserimento di nuove.

L'obiettivo si collega con i Sistemi territoriali Strategici 1 e 4.

A3. Obiettivo: Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo.

Contenuti strategici, collegati con le tematiche del PTCp:

- Potenziamento delle funzioni portuali, aeroportuali e delle funzioni intermodali;
- Collaborazione con l'Autorità portuale nella redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale proseguendo integrazione e sinergia tra gli strumenti urbanistici di competenza comunale e portuale sviluppando l'ipotesi del "porto fabbrica" prevedendo gli sviluppi delle infrastrutture portuali per il soddisfacimento di necessità non perseguibili nella dimensione del "porto lungo";
- Completamento degli interventi previsti dall'attuale PRP e degli adeguamenti tecnico funzionali necessari;
- Promozione di Intese finalizzate alla cooperazione e allo sviluppo della portualità ligure.
- Promozione ed investimento nello sviluppo dei centri intermodali e delle piattaforme logistiche situate sulla direttrice del Corridoio 24 Genova-Rotterdam e del mercato di riferimento del Porto di Genova, attraverso le necessarie intese a livello istituzionale e amministrativo;
- Aggiornamento e attuazione dell'Accordo di Programma relativo al Distretto Aggregato Riparazioni navali – Fiera;
- Sottoscrizione e attuazione dell'Accordo di Programma per l'Area di intervento Cantieri Navali di Sestri Ponente;
- Aggiornamento dell'Accordo di Programma per l'Area di Intervento 12 – Polo manifatturiero di Cornigliano anche per il reperimento di nuove aree per la logistica portuale.

L'obiettivo si collega con i Sistemi territoriali Strategici 1 e 4.

I "Sistemi territoriali" del PUC

In allegato al Documento degli obiettivi sono, inoltre, individuate aree territoriali definite "Sistemi territoriali", caratterizzate da forte identità, che in passato hanno svolto un ruolo significativo nell'economia locale, ed oggi necessitano di azioni di riequilibrio, anche al fine di superare situazioni di degrado ambientale e di dissesto idrogeologico.

I Sistemi del PUC sono :

1. Voltri, Ville storiche e Val Cerusa. (MANIFATTURA)
2. Val Varenna (NATURA)

- 3. Val Chiaravagna (SUOLO)
- 4. Val Polcevera (AGRICOLTURA)
- 5. Centro storico e Val Bisagno (Rolli-Sistema dei forti centrale e orientale-Acquedotto storico) (STORIA)
- 6. Monte Fasce e Torrente Nervi (FLORA).

Ai “Sistemi territoriali” il PUC assegna il ruolo di “porta” e collegamento tra costa ed entroterra ai fini della maggiore integrazione dell’offerta turistica e la riqualificazione paesaggistica di tali ambiti (es. valli costiere del Cerusa e del Bisagno).

Il tema prevalente che accomuna tutti i Sistemi è quello dell’acqua come elemento principale “legato alle caratteristiche sociali – economiche e ambientali delle valli” (Es. Acquedotto storico della Val Bisagno, Cartiere, Ville storiche lungo l’asse mare – monti).

I “Sistemi” del PUC di Genova risultano coerenti con gli obiettivi dei Sistemi “STS” del PTCp e si integrano nello scenario strategico dell’area vasta che include la città di Genova.

4.2 Il Piano per la città di Genova.

La legge n. 183/2012 ha predisposto un “Piano nazionale per le città” dedicato alla riqualificazione di aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate. A tal fine è stata istituita una Cabina di regia del piano, alla quale i Comuni hanno inviato proposte di “Contratti di valorizzazione urbana” costituite da un insieme coordinato di interventi con riferimento alle aree urbane degradate, sulla base dei seguenti criteri:

- a) immediata cantierabilità degli interventi;
- b) capacità e modalità di coinvolgimento di soggetti e finanziamenti pubblici e privati e di attivazione di un effetto moltiplicatore del finanziamento pubblico nei confronti degli investimenti privati;
- c) riduzione di fenomeni di tensione abitativa, di marginalizzazione e degrado sociale;
- d) miglioramento della dotazione infrastrutturale anche con riferimento all’efficientamento dei sistemi del trasporto urbano;
- e) miglioramento della qualità urbana, del tessuto sociale ed ambientale e contenimento del consumo di nuovo suolo non edificato

Il Comune di Genova ha individuato come priorità il progetto di risanamento ambientale della Valbisagno, che prevede interventi di messa in sicurezza idrogeologica, riqualificazione ambientale, innovazione della rete infrastrutturale ed integrazione intermodale, servizi urbani, potenziamento della mobilità sostenibile. Alcuni interventi sono già approvati a finanziamento (interventi sugli affluenti del T. Bisagno: T. Fereggiano, Rovare e Noce).

4.3 Genova “smart city”.

Genova, insieme ad altre città italiane, quali Torino, Bari, Napoli, fa parte della rete europea “smart cities”. Il concetto di smart city è legato principalmente all’utilizzo razionale delle risorse energetiche, ma, in senso più lato, rappresenta una visione della città come luogo dove si vive bene, dove si sviluppano comportamenti virtuosi, dove si integrano in modo intelligente ambiente, mobilità, economia, qualità della vita.

Il concetto di smart city si raccorda con quello di area metropolitana. Smart city è la città del futuro, e quindi la pianificazione urbana dell’area metropolitana deve essere pensata in un’ottica di smart city, per consentire a tutti i Comuni che ne fanno parte di affrontare insieme le sfide della globalizzazione, perseguire lo sviluppo intelligente, costruire un modello di territorio basato sull’innovazione e sulla qualità della vita.

I temi su cui si sviluppa il progetto “Città Genova smart city” sono: edifici efficienti, mobilità sostenibile, energia, porto.

Per l’attuazione del progetto il ricorso ai finanziamenti europei si basa sull’utilizzo energetico, sulla pianificazione e programmazione, sulla diffusione del concetto di smart cities (Progetto Transform).

Fra gli altri si segnalano, in particolare, il progetto “ELeCtra” per lo sviluppo della mobilità sostenibile su due ruote, il progetto “Celsius” per lo sviluppo di reti di riscaldamento e raffreddamento distrettuali, il progetto “Illuminate” per lo sviluppo della illuminazione urbana sostenibile, il progetto “Slim Port” per la semplificazione delle attività portuali.

Il percorso di programmazione di Genova Smart City è stato inserito nell’Osservatorio Nazionale Smart City, che raccoglie lo stato dell’arte in Italia, predisposto da ANCI con un interessante Vademecum per le città intelligenti.

Il capoluogo ligure è segnalato come una delle città pioniere tra le Smart City made in Italy insieme alle vicine Torino e Milano con cui a maggio 2013 ha siglato un Protocollo d’Intesa per un processo condiviso di trasformazione verso la Smart City.

L’adesione di GEMITO (Genova, Milano, Torino) all’Osservatorio Nazionale Smart City trova ragione nel ruolo importante che queste città possono svolgere nella ricerca di una via italiana alla smart city, ma anche nella messa in comune dei diversi modelli operativi sperimentati e, senz’altro, nella definizione percorsi comuni e inediti.

www.osservatoriosmartcity.it

INTEGRAZIONI DEI TEMI DELLA CITTA' DI GENOVA CON LA VARIANTE 2014.

Sistemi Territoriali Strategici	Temi Città di Genova
Corridoio appenninico centrale	Potenziamento delle infrastrutture di relazione; Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo.
Sistema Produttivo Orientale	Potenziamento delle infrastrutture di relazione
Sistema policentrico del Polcevera	Potenziamento delle infrastrutture di relazione; Linea Verde del PUC
Sistemi delle Riviere	Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato e valorizzazione della città come meta turistica; Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo.
Sistemi rurali dell’Appennino	Piano per la città

5. Il porto di Genova

L'infrastruttura portuale genovese è di fatto una delle più grandi realtà industriali e commerciali della città.

Il porto – da sempre – ha costituito per Genova (ma non solo) uno straordinario elemento di valore in senso lato, ancorché di evidente ricchezza economica della città, un fattore essenziale ed imprescindibile del suo capitale territoriale.

Le stime⁹, all'anno 2010, hanno rilevato un numero complessivo di addetti pari a 37 mila unità, tra cluster portuale ed indotto diretto, oltre a quello allargato (fonte: APG su dati Urbistat, 2010).

Oggi il porto di Genova – quale infrastruttura di livello internazionale – può aspirare, anzi legittimamente deve ambire – sia per evidenti motivi di collocazione geografica, sia per il know-how di eccellenza che, storicamente, in esso si è sviluppato nei secoli - ad occupare posizioni di maggiore rilievo, rispetto a quella attuale, nel ranking mondiale dei traffici portuali.

Le potenziali maggiori ricadute territoriali che ne conseguirebbero determinerebbero benefici economici e sociali, di straordinaria rilevanza ed influenza per tutta l'area vasta provinciale genovese.

Pertanto, il PTCp ed in specie l'attuale variante 2014, non può sottovalutare o peggio ignorare le nuove istanze di crescita e di sviluppo, le dinamiche in atto ma, soprattutto, le scelte di breve o di lungo periodo, che - divenendo oggi sempre più impellenti e cruciali nello scenario globalizzato dei trasporti e della logistica - debbono essere poste in essere da tutti i livelli decisionali e di governance pubblico-privata, per assicurare l'indispensabile futuro industriale/commerciale dell'infrastruttura portuale genovese: gli effetti di dette azioni e/o trasformazioni avranno infatti ripercussioni ed esiti che necessariamente modificheranno, influenzeranno, orienteranno o condizioneranno - non solo e con particolare incisività - la pianificazione genovese di area vasta nei prossimi anni.

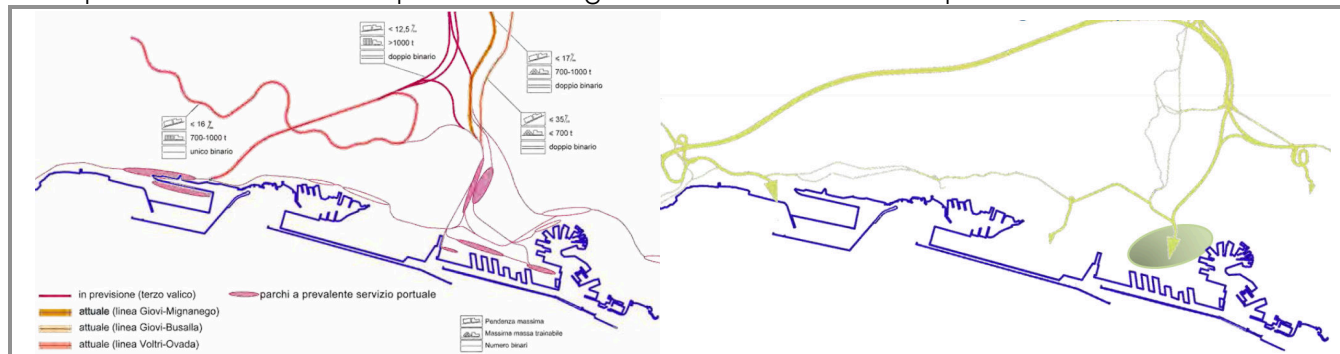


Figura 1 – Le connessioni portuali con la rete ferroviaria (a sinistra) e con quella autostradale (Fonte: APG)

I “lavori in corso”

L'AdP di Genova, dopo aver completato gli studi propedeutici inerenti a prefigurati scenari di sviluppo del porto ha ufficialmente presentato nel 2012 le **linee guida per il nuovo Piano Regolatore Portuale**¹⁰, che illustrano gli obiettivi ed il processo di formazione dello stesso oltre ad uno studio sugli scenari economici e territoriali, rispettivamente alla scala macro ed a quella locale.

Con il nuovo PRP, in corso di perfezionamento, l'Autorità Portuale “intende sviluppare una logica di intervento innovativa”, per far fronte alle profonde trasformazioni dell'ultimo decennio, “aprendo una fase nuova di pianificazione di “sistema” più complessa ed estesa sia in termini territoriali che di “ruolo” dell'Ente gestore”. Gli elementi caratterizzanti le “Linee Guida” del nuovo sono riconducibili a “una pianificazione di sistema di più ampia dimensione urbanistica, infrastrutturale ed organizzativa a valere sul piano regionale, nazionale ed europeo.”

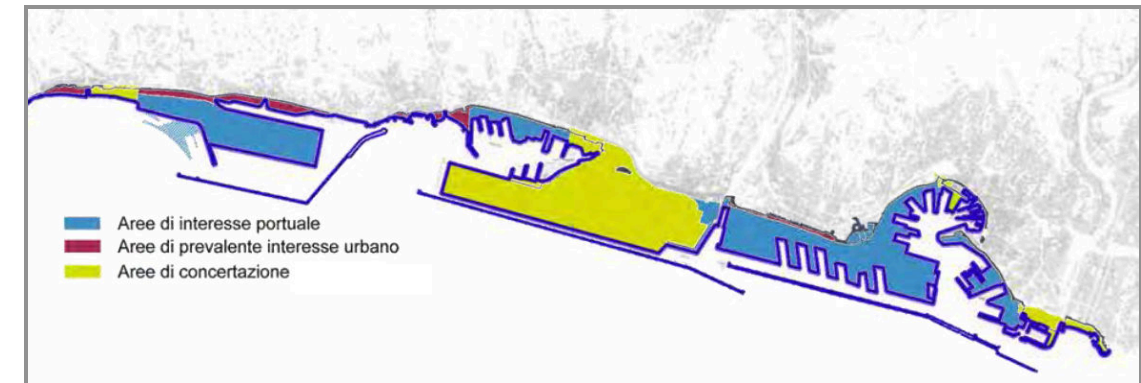


Figura 2 – Il rapporto con la pianificazione urbana (Fonte: APG)

Gli obiettivi (di sviluppo)

Gli obiettivi introdotti dalla nuova pianificazione portuale sul lungo termine possono essere sintetizzati ed così di seguito elencati :

1. **Integrazione nella rete** internazionale trasportistica (Revisione reti TEN-T e fondo “Connecting Europe Facility”, i 10 corridoi “Core Network” per il 2030, Rete globale “Comprehensive network” per il 2050) e logistica di livello europeo e nell'ambito del bacino del Mediterraneo, sviluppando strategie e politiche anche con la **macro-regione** del Nord-Ovest Italia,
2. **Aumento della competitività** attraverso nuove soluzioni tecnologiche (Sistemi ICT per il Sistema Telematico Portuale) ed organizzative al servizio del processo portuale e logistico (Il **Piano delle Tecnologie**), che consentiranno l'automazione e l'aumento della produttività e dell'efficienza del ciclo portuale e del trasporto, la tracciabilità, la gestione ed il controllo dei flussi, l'interoperabilità tra sistemi informativi, ecc., razionalizzazione degli spazi,
3. **Potenziamento della capacità produttiva** attraverso il miglioramento dell'**accessibilità** marittima e terrestre, gli interventi sulle infrastrutture viarie e ferroviarie, l'**ottimizzazione** dell'uso degli attuali spazi portuali, la creazione di nuovi spazi e l'utilizzo nuove soluzioni tecnologiche ed organizzative;
4. **Sostenibilità ambientale** con l'introduzione e sviluppo di tecnologie per il risparmio energetico, l'uso delle energie rinnovabili, la tutela delle risorse aria, suolo, acqua, il contenimento delle emissioni di rumore, lo sviluppo della modalità ferroviaria e l'attenzione per la vivibilità dei cittadini e dei lavoratori
5. **Creazione di valore territoriale** tramite il miglioramento della qualità della vita grazie a maggiore occupazione, il raggiungimento della compatibilità con il tessuto urbano, l'attrazione di investimenti ed attività economiche, l'internazionalizzazione, l'insediamento di centri di ricerca e di formazione.

Gli obiettivi su indicati, fissati dall'AdP di Genova si inquadrano all'interno di una visione nuova dell'infrastruttura portuale che si ispira:

- ad una **pianificazione di sistema** di dimensione più ampia, ossia di rango regionale, nazionale ed europeo,

¹⁰ <http://www.porto.genova.it/index.php/it/il-porto-di-genova/il-porto-domani/la-pianificazione/il-nuovo-prp>

- all'avvio di un processo di trasformazione delle Autorità Portuali verso un **ruolo di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici complessi** e più articolati rispetto alla dimensione strettamente portuale.

Il nuovo PRP rivolge la propria attenzione alle politiche europee in tema di trasporti ed ambiente per adeguare ed aggiornare i propri obiettivi alle stesse.

Tra esse alcuni elementi cardine vengono evidenziate dalle *linee guida del nuovo PRP*, in particolare lo **split modale** sulle percorrenze superiori ai 300 km, previsto dal *Libro Bianco dei Trasporti*, che implica:

- La riduzione del 30% del trasporto di merci su strada a vantaggio di altre modalità, ferrovia o vie navigabili, entro il 2030,
- La riduzione del 50% del trasporto di merci su strada a vantaggio di altre modalità entro il 2050.

L'obiettivo traguardato dal nuovo PRP per gli anni 2020-2025 è quello di innalzare al 40% la quota di traffico container su ferro.

Sotto il profilo più specificatamente attinente al tema energetico, le *linee guida del nuovo PRP* con riguardo alla *Strategia Europa 2020*, prevedono notevoli investimenti economici (58 milioni di euro) per ridurre l'emissione di CO2 attraverso : - l'installazione di impianti di produzione di energia da fonti di energia rinnovabile (solare, fotovoltaico, eolico, geotermico, idrotermico, moto ondoso); - aumento dell'efficienza energetica degli edifici e dei processi portuali (diagnosi energetica degli edifici in ambito portuale); - mobilità sostenibile (logistica); - sostenibilità infrastrutturale (elettrificazione delle banchine), come da Piano Energetico Ambientale Portuale.

Gli scenari

Nella proposta dell'Autorità portuale, allo scopo di bilanciare la domanda/offerta – nel segmento container – in uno scenario di medio termine (2020-2025) e di crescita dell'economia italiana, si riscontra la necessità di uno sviluppo infrastrutturale per un traffico di circa 4 milioni di TEU, secondo una ipotesi di mantenimento della quota di mercato 2011, rispetto al traffico totale dei porti italiani che riguarda, in uno scenario di crescita, 21 milioni di TEU.

Gli scenari individuati nella proposta del PRP sono stati articolati secondo le tre aree geografiche del porto:

1. **Voltri:** Isola, Avanzamento e Porto Lungo
2. **Sestri:** Aeroporto a Mare, Aeroporto oltre Appennino
3. **Sampierdarena:** Isola, Penisola e Avanzamento

Tutti gli scenari assumono:

- la realizzazione del terzo valico ferroviario e della gronda autostradale come presupposto,
- quale riferimento - per gli spazi di manovra - una nave da 22.000 teus, in coerenza con l'ipotesi di acquisire a Genova le navi di maggiore dimensione in corso di progettazione.

L'Autorità ha adottato un approccio consultivo e partecipativo al fine di valutare gli otto scenari descritti nelle *linee guida* attraverso un **confronto con i soggetti pubblici e privati** coinvolti (più sopra richiamati), al fine di raccogliere proposte, osservazioni e valutazioni che consentano di restringere il quadro degli scenari proposti e di concentrare i successivi approfondimenti sulle soluzioni che saranno giudicate più idonee, perseguendo pertanto obiettivi di sviluppo condivisi.

Le questioni sul tappeto

Le principali questioni in merito alle quali è ancora aperto il dibattito sullo sviluppo portuale genovese sono legate anche all'attività di costruzione e riparazione navale; tra di esse, sinteticamente, l'APG individua le seguenti questioni riferite al settore industriale:

- Quali condizioni per la realizzazione di una sinergia produttiva e commerciale?
- La *Fincantieri*: quale futuro industriale?
- La domanda di "riparazione" che si orienta verso unità di elevate dimensioni e qualità/complessità tecnologica,
- La segmentazione della domanda di riparazione e scelta del mix dimensionale dei bacini di carenaggio,
- Le strategie di acquisizione sui nuovi mercati da parte degli operatori genovesi (Marsiglia).

Le questioni "esterne" ai limiti amministrativi del porto riguardano la necessità di una maggiore collaborazione con la macro regione del nord Italia; a tale fine l'APG sta sviluppando uno studio approfondito su tutti i nodi/piattaforme logistiche, interporti e potenziali retro porti nel nord Italia, distinguendo la funzione specifica di retro porto con quella di piattaforma intermodale.

Rapporti con la Variante 2014

L'introduzione – fra gli altri - del **Sistema Territoriale Strategico STS 1 - Corridoio appenninico centrale**, nella variante 2014 di aggiornamento al PTCp (coerente con l'Obiettivo Europa 2020), pone, con immediata evidenza, il ruolo di primo piano che l'infrastruttura portuale genovese gioca all'interno di tale nuovo sistema territoriale.

Il tema del porto coinvolge diversi temi trasversali per il raggiungimento degli obiettivi strategici del piano che sottendono ad un progetto di territorio finalizzato ad un nuovo assetto dell'area vasta estesa anche all'alta val Polcevera e alla Valle Scrivia (tra di essi le aree produttive, le infrastrutture e i servizi territoriali, le aree verdi e i corridoi ecologici).

Più direttamente - e nello specifico - i temi cruciali e più stringenti si focalizzano sulle seguenti questioni "esterne" (ai limiti amministrativi del porto), tuttora aperte:

- il potenziamento del cluster della logistica, in coerenza con le previsioni del nuovo Piano regolatore portuale e la programmazione delle infrastrutture di interesse strategico livello nazionale;
- la previsione di un "corridoio logistico centrale" che interessi anche la Valle Scrivia e prosegua verso la pianura padana ed il centro-nord Europa, per l'individuazione di aree idonee alle attività logistiche (gli interporti, le piattaforme logistiche, i distripark, i centri intermodali) al di fuori del limitato ambito portuale, e la possibile connessione con il retro-porto alessandrino,
- l'individuazione delle risorse spaziali aventi le caratteristiche idonee per la realizzazione di distretti produttivi orientati alle attività logistiche;
- riqualificazione delle parti sensibili nell'interfaccia città porto, attraverso la continuità e il completamento di percorsi urbani in aree di contatto città/porto e il rafforzamento della fruibilità pubblica di significativi affacci a mare;
- l'individuazione di un sistema logistico in grado di fornire una specifica offerta di servizi ed attrezzature sia per le attività produttive e distributive dell'ambito di riferimento, sia al Porto di Genova ed alla rete logistica di livello europeo, in coerenza con le indicazioni del PUC di Genova e del nuovo Piano regolatore portuale in corso di formazione.



Fonte: Wikipedia.org

LA VARIANTE 2014

INDICE

SISTEMI TERRITORIALI STRATEGICI : gli ambiti per la co-pianificazione

1. Introduzione	Pag.	2
2. S.T.S. 1 - Corridoio appenninico centrale	Pag.	7
3. S.T.S. 2 - Sistema Produttivo Orientale	Pag.	11
4. S.T.S. 3 - Sistema policentrico del Polcevera	Pag.	14
5. S.T.S. 4 - Sistemi delle Riviere	Pag.	17
6. S.T.S. 5 - Sistemi rurali dell'Appennino	Pag.	20

NORME DI ATTUAZIONE DEL PTC : aggiornamento e riordino

Indice	Pag.	1
Norme di Attuazione	Pag.	2

SISTEMI TERRITORIALI STRATEGICI : gli ambiti per la co-pianificazione

Le indicazioni relative ai Sistemi Territoriali Strategici (STS) riferite alla individuazione del Sistema e dell'Ambito di co-pianificazione, degli “Elementi indicativi del tema” della “Sintesi degli elementi di valore, di crisi, delle minacce e delle opportunità”, degli Obiettivi e delle Strategie di pianificazione costituiscono “previsioni di indirizzo e di coordinamento per la formazione dei PUC, anche a contenuto propositivo, il cui mancato recepimento, totale o parziale, comporta l'obbligo di specificarne la motivazione” ai sensi del comma 1, lett. a, dell' Art. 21 della legge regionale n.36/1997, come modificato dalla L.R. 11/2015.

INTRODUZIONE

Strategie di area vasta: gli ambiti per la co-pianificazione

Il percorso di individuazione dei Sistemi territoriali strategici prende avvio con l'attività di revisione e selezione dei “Progetti quadro” del PTC vigente, svolta a metà del periodo di vigenza del PTC nell'ambito di una più ampia verifica dello stato di attuazione del PTC, e formalmente approvata dall'Amministrazione provinciale con la DCP n.9/2006.

Per i Progetti Quadro originariamente indicati dal PTC è stata formulata, in tale occasione, una proposta di accorpamento ed integrazione con gli altri contenuti della Struttura del PTC relativi al Ruolo di Organizzazione, anche alla luce degli obiettivi e delle priorità definite per la formazione del Quadro Strategico regionale 2007-2012; tali attività si sono svolte nel gennaio 2006 con la partecipazione diretta dei Comuni, attraverso apposite Conferenze di Pianificazione.

I Progetti Integrati ritenuti coerenti con le indicazioni del PTC erano stati così individuati dalla citata DCP n.9/2006 :

- 1. “CORRIDOIO APPENNINICO CENTRALE GENOVESE” (scheda 1)
- 2. “SISTEMA PRODUTTIVO ORIENTALE GENOVESE” (scheda 2)
- 3. “BALCONI COSTIERI DEL LEVANTE GENOVESE” (scheda 3)
- 4. “SISTEMA POLICENTRICO DELLA CINTURA DI GENOVA” (scheda 4)
- 5. “I SISTEMI RURALI DELL' APPENNINO GENOVESE” (scheda 5)

Di seguito si riportano i contenuti delle relative schede limitatamente alla descrizione dei temi, degli indicatori del progetto integrato, ed alla coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale:

Scheda 1 : “CORRIDOIO APPENNINICO CENTRALE GENOVESE”: riqualificazione delle aree urbane della Valle Scrivia, rilancio del sistema industriale, adeguamento delle infrastrutture di comunicazione e riassetto idrogeologico, ambientale e paesaggistico del fondovalle.
Il tema attua le indicazioni del PTR/PTC/PRUSST della Valle Scrivia e della pianificazione urbanistica comunale, proponendo azioni mirate alla riqualificazione delle aree urbane e del sistema commerciale, con la riconfigurazione del ruolo delle infrastrutture viarie e ferroviarie, l’individuazione di nuovi insediamenti per le funzioni produttive ambientalmente compatibili ed integrate nel sistema logistico-portuale genovese-alessandrino, in grado anche di risolvere le criticità idrogeologiche presenti nel fondovalle.
Indicatori del Progetto Integrato:

<div>1. Elemento motore: riassetto delle infrastrutture stradali e ferroviarie che attraversano la Valle Scrivia, da Genova verso l’area padana;</div> <div>2. Esternalità positive da sfruttare: sistema logistico portuale Genova-Alessandria; poli per la ricerca e la produzione industriale avanzata di Genova; il sistema turistico genovese.</div> <div>3. Esternalità negative da limitare: possibili aumenti degli impatti ambientali; sostituzione del tessuto industriale con funzioni di mero stoccaggio; riduzione qualità delle aree urbane; aumento disagio sociale.</div> <div>4. Potenziale di sinergie da espandere: offerta di nuove aree per insediamenti produttivi; offerta di residenza e servizi qualificati; miglioramento della qualità paesistica e ambientale.</div>
Governance e partenariato: coinvolgimento degli Enti e degli attori locali nel processo di coopianificazione (Accordi di Pianificazione), anche sulla base delle esperienze del P.R.U.S.S.T della Valle Scrivia , del Progetto POSEIDON, delle Aree Ecologicamente attrezzate e del Patto Territoriale delle Valli del Genovesato.
Coerenza con il PTR : costituisce specificazione ed attuazione del PTR per :
<div>1) Tema Controllo dei fenomeni emergenti (città diffusa, fondovalle, strade commerciali) per l’Ambito di progetto 5 – Valle Scrivia</div> <div>2) Realizzazione integrata delle grandi infrastrutture : Terzo valico dei Giovi, nodo autostradale di Genova, nodo ferroviario di Genova (riassetto parchi ferroviari Scrivia)</div>
Coerenza con il PTC : costituisce attuazione del PTC per:
<div>1) Missioni di Pianificazione per l’Ambito 1.5 Scrivia; 2) Progetto Quadro n. 4 : Progetto per la formazione di un sistema urbano policentrico nella Valle Scrivia; Progetto Speciale PS1: Progetto per la individuazione del sistema delle piattaforme logistiche locali; 3) Schema Direttore: azione/obiettivo: adeguamento e compatibilità ambientale delle infrastrutture per la mobilità; azione/obiettivo: realizzazione di reti ecologiche e reti culturali; azione/obiettivo: potenziamento delle funzioni insediative della Valle Scrivia; 4) Organizzazione dei sistemi insediativi produttivi: Sistema Scrivia; 5) Organizzazione dei sistemi di viabilità sovracomunali: Interventi prioritari Quadrante 2: variante al centro urbano di Busalla.</div>

Scheda 2 : “SISTEMA PRODUTTIVO ORIENTALE GENOVESE” : rilancio del sistema produttivo della Fontanabuona, riassetto delle attività produttive costiere, consolidamento del sistema industriale della Val Petronio, integrato con il riassetto idrogeologico del Torrente Lavagna e del Fiume Entella e il tracciato della “Nuova Aurelia”.
Il tema attua le indicazioni del PTR/PTC della Costa/PTC, proponendo un insieme coordinato di azioni mirate a: - rilanciare il sistema produttivo della Fontanabuona, mediante l’individuazione di nuovi insediamenti industriali che consentano anche operazioni di ricollocazione di attività produttive non compatibili con i tessuti urbani e possano garantire il riassetto idrogeologico del Torrente Lavagna; - la riqualificazione degli affacci a mare interessati da attività produttive; il consolidamento e la diversificazione della attività produttive della Val Petronio, mediante l’individuazione di nuovi insediamenti artigianali; - la riqualificazione idrogeologica, urbanistica ed ambientale dell’area urbana dell’Entella, in grado di integrare i temi del riassetto idrogeologico e del tracciato della “Nuova Aurelia”.
Indicatori del Progetto Integrato:
<div>1. Elemento motore: riassetto idrogeologico delle vallate Lavagna, Entella, Gromolo/Petronio, il potenziamento della viabilità di livello territoriale, la riqualificazione dei water front urbani;</div> <div>2. Esternalità positive da sfruttare: rilancio del ruolo turistico di Genova; la nuova direttrice della “gronda di levante” A12; l’espansione del settore nautico e della portualità turistica.</div> <div>3. Esternalità negative da limitare: recessione del comparto ardesiaco per effetto della globalizzazione del settore; contenimento dell’impatto ambientale della “Gronda di Levante A12”.</div> <div>4. Potenziale di sinergie da espandere: integrazione tra i sistemi commerciali della costa e delle vallate; riqualificazione urbana e rilancio delle vallate per effetto della ridistribuzione di funzioni produttive; riequilibrio ambientale tra costa e entroterra.</div>
Governance e partenariato: coinvolgimento degli Enti e degli attori locali nel processo di coopianificazione (Accordi di Pianificazione), anche sulla base delle esperienze del PRUSST Sestri Levante – Casarza Ligure, del Patto Territoriale del Tigullio-Fontanabuona, del progetto integrato “Città dell’Entella” in corso di realizzazione tra Provincia di Genova e i Comuni di Chiavari, Lavagna, Carasco, Cogorno, Leivi.

Coerenza con il PTR : costituisce specificazione ed attuazione del PTR per :
1) Tema Controllo dei fenomeni emergenti (città diffusa, fondovalle, strade commerciali) - Ambiti di progetto: 7 Val Fontanabuona; 8 città dell’Entella; 9 Sestri L – Casarza L.; 6 Tigullio – Paradiso.
2) Realizzazione integrata delle grandi infrastrutture: 4 nodo autostradale di Genova; 7 nuova Aurelia.
Coerenza con il PTC : costituisce attuazione del PTC per :
1) Missioni di Pianificazione per gli Ambiti 1.8 – Paradiso; 2.1 - Golfo, 2.2 - Entella; 2.3 - Petronio; 2.4 - Fontanabuona; 2) Progetti Quadro: PQ5 – Ambito 2.1 Golfo: riorganizzazione della viabilità di collegamento intercomunale e delle sue connessioni con il sistema autostradale nell’Ambito Golfo; PQ6 - Ambito 2.2 Entella: riorganizzazione della viabilità di collegamento intercomunale della vallata dell’Entella e delle sue connessioni con il sistema autostradale; PQ8 – Ambito 2.4 Fontanabuona: riorganizzazione del sistema infrastrutturale e delle sue connessioni con il sistema produttivo nella Val Fontanabuona e in Carasco; 3) Schema Direttore: azione/obiettivo: adeguamento e compatibilità ambientale delle infrastrutture per la mobilità; azione/obiettivo: realizzazione di reti ecologiche e reti culturali; azione/obiettivo: riorganizzazione del sistema insediativo nella Fontanabuona; 4) Organizzazione dei sistemi insediativi produttivi: Sistema Lavagna; 5) Organizzazione dei sistemi di viabilità sovracomunali: Interventi prioritari Quadrante 3: variante alla s.p. 225; Quadrante 4 riorganizzazione della viabilità sovracomunale del Tigullio occidentale; Quadrante 5 – Entella ; Quadrante 6 – Petronio; Quadrante 7: collegamenti tra la valle Fontanabuona e la costa (Rapallo/Recco).

Scheda 3 : “BALCONI COSTIERI DEL LEVANTE GENOVESE” : rilancio del sistema turistico dalle riviere del Golfo Paradiso e del Tigullio, riqualificazione del percorso di percezione paesaggistica dell’Aurelia, rilancio della portualità turistica e riqualificazione dell’ambiente costiero. Il tema attua le indicazioni del PTR/PTC della Costa/PTC, proponendo un insieme coordinato di azioni mirate alla costituzione di un sistema di ricettività turistica diffusa, ambientalmente compatibile ed integrata con il tessuto insediativo storico dei versanti costieri, al rafforzamento della ricettività alberghiera tradizionale, all’inserimento delle ulteriori forme di ricettività tra quelle previste nella vigente legislazione regionale, collegando e coordinando la progettazione degli interventi con il progetto di riqualificazione del percorso costiero dell’Aurelia, quale elemento unificante, insieme alla contestuale riqualificazione dell’offerta della portualità turistica, attraverso i progetti di potenziamento dei porti turistici esistenti e la realizzazione di nuovi porti turistici e strutture nautiche minori, previsti dal P.T.C. della costa, anche nella componente relativa alla difesa dei litorali ed alla fruizione degli stessi.
Indicatori del Progetto Integrato:
1. Elemento motore: riqualificazione del percorso storico della via Aurelia in connessione con l’individuazione del tracciato della “Nuova Aurelia”. 2. Esternalità positive da sfruttare: rilancio del ruolo turistico di Genova; la nuova direttrice della “gronda di levante” A12; l’espansione del settore nautico e della portualità turistica. 3. Esternalità negative da limitare: recessione dell’offerta di ricettività turistica per effetto della competizione con l’offerta residenziale e con l’offerta turistica internazionale; 4. Potenziale di sinergie da espandere: integrazione tra il sistema culturale-turistico di Genova e la qualità paesaggistica, climatica ed ambientale della riviera; lo sviluppo dei settori della formazione, della ricerca e dell’innovazione della produzione tecnologica industriale e l’offerta di elevata qualità della vita dei centri urbani costieri.
Governance e partenariato: coinvolgimento degli Enti e degli attori locali nel processo di coopianificazione (Accordi di Pianificazione);
Coerenza con il PTR : costituisce specificazione ed attuazione del PTR per :
1) Tema Controllo dei fenomeni emergenti (città diffusa, fondovalle, strade commerciali) - Ambito di progetto: 6 Tigullio, Paradiso.
2) Realizzazione integrata delle grandi infrastrutture: 4 nodo autostradale di Genova; 7 nuova Aurelia.
Coerenza con il PTC : costituisce attuazione del PTC per :
1) Missioni di Pianificazione per gli Ambiti 1.8 – Paradiso; 2.1 - Golfo, 2.2 - Entella; 2.3 - Petronio; 2) Progetti Quadro: PQ5 – Ambito 2.1 Golfo: riorganizzazione della viabilità di collegamento intercomunale e delle sue connessioni con il sistema autostradale nell’Ambito Golfo; PQ7 – Ambiti 2.1 Golfo, 2.2 Entella, 2.3 Petronio: sviluppo del turismo sostenibile nei balconi costieri del Tigullio; 3) Schema Direttore: azione/obiettivo : adeguamento e compatibilità ambientale delle infrastrutture per la mobilità; azione/obiettivo :

realizzazione di reti ecologiche e culturali; azione/obiettivo : localizzazione dell’offerta per nuove attività turistiche; 4) Organizzazione del sistema del verde provinciale; 5) Organizzazione dei sistemi di viabilità sovracomunale : Quadrante 4 – Riorganizzazione della viabilità sovracomunale del Tigullio occidentale; Quadrante 7 – Collegamenti tra la Valle fontanabuona e la costa (Rapallo/Recco); Quadrante 8 – collegamento Casarza Ligure/ Moneglia.
--

Scheda 4 : “SISTEMA POLICENTRICO DELLA CINTURA DI GENOVA”: riqualificazione delle aree urbane dell’alta Val Polcevera, riorganizzazione del sistema dei trasporti con creazione di una rete di parcheggi di interscambio a servizio della mobilità ed in connessione con il servizio ferroviario metropolitano, sviluppo delle aree rurali anche con funzioni turistiche, costituzione di spazi pubblici e miglioramento dell’armatura viaria.
Il tema attua le indicazioni della Missione di Pianificazione attribuita dal PTC all’Ambito territoriale 1.4 – ALTO POLCEVERA, proponendo un’ampia azione di riqualificazione delle aree urbane di fondovalle nei Comuni di Ceranesi, Campomorone, Mignanego, Serra Riccò e S. Olcese, con l’obiettivo di innescare operazioni di ristrutturazione urbanistica in grado di rilanciare il sistema insediativo locale offrendo nuove e qualificate opportunità di insediamento abitativo e commerciale a carattere locale, la cui qualità sia espressa attraverso il diffuso inserimento di spazi urbani attrezzati, unitamente al riassetto della viabilità di attraversamento dei centri, alla risoluzione delle criticità idrogeologiche, alla localizzazione di parcheggi di interscambio con il sistema del trasporto urbano e ferroviario, nonché al rilancio delle attività produttive turistiche nel sistema insediativi collinare-montano.
Indicatori del Progetto Integrato:
1. Elemento motore: riassetto del nodo autostradale e stradale di Genova, della localizzazione del polo annonario di Bolzaneto e dell’Ospedale di vallata. 2. Esternalità positive da sfruttare: redistribuzione dei grandi servizi urbani nell’area di Genova, con spostamento verso ponente e nella val Polcevera; 3. Esternalità negative da limitare: possibili aumenti degli impatti ambientali; riduzione della capacità insediativa locale per attrazione verso Genova; edificazione diffusa nei versanti montani. 4. Potenziale di sinergie da espandere: miglioramento della qualità urbana, paesistica e ambientale; partecipazione al rilancio del sistema turistico delle vallate interne.
Governance e partenariato: coinvolgimento degli Enti e degli attori locali nel processo di coopianificazione (Accordi di Pianificazione), anche sulla base delle esperienze del Patto Territoriale delle Valli del Genovesato.
Coerenza con il PTR : costituisce specificazione ed attuazione del PTR per :
1) Tema del Rilancio dei Capoluoghi;
2) Realizzazione integrata delle grandi infrastrutture : Terzo valico dei Giovi, nodo stradale e autostradale di Genova, nodo ferroviario di Genova.
Coerenza con il PTC : costituisce attuazione del PTC per:
1) Missione di Pianificazione per l’Ambito 1.4 – Alto Polcevera; 2) Progetto Quadro n. 3 : Progetto per la riorganizzazione delle connessioni fra la viabilità provinciale di versante nella Val Polcevera ed il sistema delle infrastrutture di fondovalle; 3) Schema Direttore : azione/obiettivo: adeguamento e compatibilità ambientale delle infrastrutture per la mobilità; azione/obiettivo: realizzazione di reti ecologiche e reti culturali; azione/obiettivo: riconversione di aree già destinate ad usi produttivi ovvero localizzazione su aree disponibili di nuove attività; 4) Organizzazione dei sistemi di viabilità sovracomunale : Quadrante 1 – Val Polcevera e Nodo di Pontedecimo.

Scheda 5 : “I SISTEMI RURALI DELL’APPENNINO GENOVESE”: rilancio della funzione abitativa nelle vallate Stura, Trebbia e Aveto
valorizzazione del patrimonio paesistico ambientale, integrato con il riassetto del sistema dei trasporti pubblici. del fondovalle.
Il tema attua le indicazioni del PTR, del PTC e della pianificazione urbanistica comunale, proponendo azioni mirate al miglioramento

dell’ambiente rurale e della qualità della vita nelle vallate Stura, Trebbia e Aveto, con la ricerca di forme di sviluppo compatibile, la valorizzazione delle potenzialità offerte dall’ambiente rurale, la riconfigurazione dell’assetto infrastrutturale come rete di accesso, il potenziamento del trasporto pubblico, come elemento centrale, in grado anche di risolvere le problematiche dell’abbandono e di contrastare le debolezze strutturali dei territori rurali.
Indicatori del Progetto Integrato: <div><div>1. Elemento motore: miglioramento delle infrastrutture stradali e potenziamento del trasporto pubblico; valorizzazione delle attrattività e dei “vantaggi” non sostituibili del paesaggio e dell’ambiente delle aree dell’entroterra.</div><div>2. Esternalità positive da sfruttare: il sistema turistico genovese e della costa; iniziative di educazione ambientale e di sensibilizzazione ai temi della sostenibilità, anche attraverso la diffusione delle “certificazioni ambientali”; sviluppo di forme di turismo connesse con la fruizione della ruralità e naturalità.</div><div>3. Esternalità negative da limitare: riduzione qualità dell’ambiente; .sostituzione del tessuto rurale con elementi distonici ed orientati all’uso urbano del territorio;</div><div>4. Potenziale di sinergie da espandere: offerta di residenza e servizi ambientalmente qualificati; sviluppo di attività produttive turistiche compatibili con il paesaggio e l’ambiente; maggiore integrazione con le città e con il territorio costiero; miglioramento della qualità paesistica e ambientale.</div></div>
Governance e partenariato: coinvolgimento degli Enti e degli attori locali nel processo di coopianificazione (Accordi di Pianificazione), anche sulla base delle esperienze di Agenda 21 provinciale, del Patto Territoriale Tigullio Fontanabuona, delle attività dei Gruppi di Azione Locale del Programma Leader II della Comunità Europea (GAL Appennino Genovese); del Progetto integrato di approfondimento del Piano di Bacino del Po in corso fra la Provincia, La Regione Liguria, l’Autorità di Bacino del Po, le Comunità Montane e i Comuni delle vallate.
Coerenza con il PTR : costituisce specificazione ed attuazione del PTR per : 1) Tema Sviluppo dello spazio rurale per gli Ambiti di progetto : 6 - Antola , Valli Scrivia e Trebbia; 7 - Valli Aveto, Sturla, Graveglia.
Coerenza con il PTC : costituisce attuazione del PTC per: 1) Missioni di Pianificazione per gli Ambiti : 1.2 Stura, 1.7 Trebbia, 2.7 Aveto; 2) PQ2 - Ambiti 1.2 Stura e 1.7 Trebbia: Progetto per la manutenzione ed il rinnovamento dei territori rurali; PQ9 - Ambito 2.7: Riqualificazione del comprensorio turistico dell’Aveto; 3) Schema Direttore: azione/obiettivo: realizzazione di reti ecologiche e reti culturali; azione/obiettivo: localizzazione dell’offerta per nuove attività turistiche.

I Progetti Quadro del PTC sono aggiornati e specificati con l'individuazione dei "Sistemi territoriali strategici - STS", che definiscono i temi aventi rilevanza strategica e d'interesse territoriale, sviluppando la proposta di aggiornamento del PTC formulata con la DCP n.9/2006, ed assumendo a riferimento il nuovo quadro programmatico di livello regionale (Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale, PTR 2012) ed europeo (Strategia Europa 2020) .

Ogni ambito territoriale contribuisce al conseguimento degli obiettivi di equità, equilibrio ed integrazione dell'intero territorio metropolitano attraverso le sue peculiari potenzialità. Elementi di forza e di debolezza, opportunità e rischi di ogni ambito trovano la propria sintesi nella missione di pianificazione che il PTCp propone agli attori locali per concludere con essi un patto d'intesa. Il raggiungimento di un buon equilibrio interno a ciascun ambito non è però sufficiente: l'obiettivo finale è l'armonizzazione dell'intera area vasta. Il Piano definisce perciò alcuni sistemi territoriali nei quali le iniziative di sviluppo nei prossimi dieci anni risultano strategiche per l'intero sistema. I Sistemi territoriali strategici sviluppano temi trasversali rispetto agli Ambiti territoriali.

Nei Sistemi Territoriali Strategici sono affrontati temi di rilievo sovracomunale il cui sviluppo coinvolge l'intera comunità metropolitana in quanto sono rivolti a definire una più precisa identità del territorio metropolitano, nella sua dimensione di area vasta, attraverso la valorizzazione di risorse strategiche

ambientali ed economiche, la conservazione di rilevanti valori fisici e culturali, il superamento delle situazioni di compromissione e crisi dell'uso e dell'organizzazione del territorio.

Lo sviluppo dei diversi temi fa parte di una sfera di attività che deve essere gestita in modo collaborativo da diversi soggetti e che vede la Città Metropolitana nel ruolo sia di promotore e coordinatore delle attività, sia di garante degli interessi collettivi, per la valenza sovracomunale degli aspetti affrontati e la natura strategica delle risorse territoriali coinvolte.

L'individuazione dei Sistemi Territoriali Strategici è stata effettuata sulla base della ricognizione dei più rilevanti fenomeni di trasformazione e riorganizzazione in atto in alcuni contesti del territorio provinciale, nonché di carenze e problematiche nel funzionamento di alcuni sistemi territoriali, secondo priorità che derivano dagli obiettivi del PTCp stesso, valutando altresì lo stato della pianificazione e programmazione in atto e in previsione, di livello territoriale, locale e settoriale, ed in particolare la presenza di "lacune" nella pianificazione/programmazione esistente. Si intende quindi ricondurre all'interno di un quadro coerente di pianificazione fenomeni che vengono affrontati spesso in modo episodico, in relazione solitamente alla disponibilità di risorse finanziarie nazionali e comunitarie.

La scelta dei Sistemi Territoriali Strategici è fondata, quindi, sui seguenti criteri :

- localizzazione: sono stati individuati i territori nei quali emergono processi di formazione di sistemi urbani sovracomunali, situazioni di crisi di rilevanza sovracomunale e che coinvolgono una pluralità di profili dell'assetto territoriale, e dove inoltre è forte la **pressione insediativa in presenza di valori e risorse irriproducibili** ;
- integrazione: sono state considerate prioritarie le situazioni che consentono di integrare analisi e soluzioni delle problematiche con altri strumenti di pianificazione esistenti o in previsione, **ed in particolare con la pianificazione di bacino, le infrastrutture e le reti ecologiche** ;
- modifica dei quadri pianificatori e programmatori: sono state considerate situazioni rispetto alle quali la pianificazione esistente non ha saputo dare risposte risolutive o comunque coerenti con le analisi descrittive (situazione reale) e con gli obiettivi (finalità da conseguire);
- carenze di progettazione dei quadri pianificatori: sono state individuate aree che presentano profili di debolezza o di crisi dell'assetto territoriale non adeguatamente affrontati dalla pianificazione in atto, per le quali risulta invece necessario **definire un assetto del territorio che garantisca la sicurezza e la qualità ambientale, restituendo identità al paesaggio**;
- dimensione: la dimensione delle problematiche affrontate dai progetti di approfondimento ha rilevanza alla scala metropolitana; non sono state, quindi, considerate situazioni di carattere locale ;
- specificità dell'argomento: i Sistemi Territoriali Strategici, in quanto ambiti di approfondimento dei temi ritenuti prioritari dal Piano, sviluppano i profili più specifici e peculiari del livello di pianificazione di area vasta.

Percorsi di co-pianificazione e partecipazione per l'attuazione dei sistemi territoriali strategici

I Sistemi Territoriali Strategici sono sviluppati ed approfonditi nell'ambito dei percorsi di co-pianificazione e partecipazione di seguito indicati.

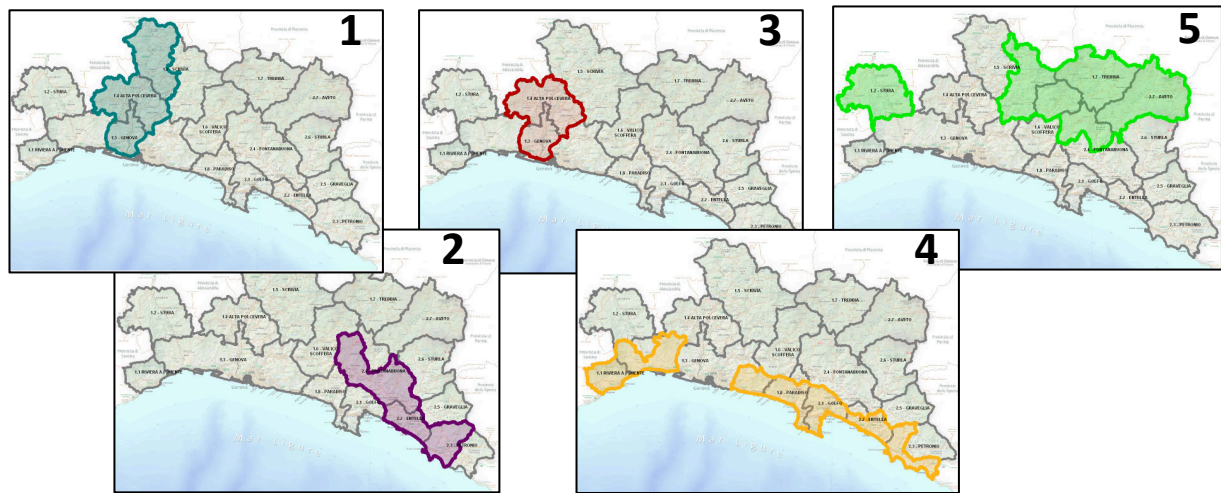
- Conferenze d'ambito art. 24 delle Norme del PTC promosse dalla Città Metropolitana o dai Comuni e loro Unioni che stanno predisponendo i PUC, al fine dell'aggiornamento e della migliore specificazione delle missioni di pianificazione

- Accordi di Programma/Pianificazione, per la specificazione, l'approfondimento e l'attuazione delle indicazioni del Piano
- Programmazione negoziata (Contratti di fiume, ecc.), per l'attivazione di processi di partenariato/partecipazione pubblico-privato
- Protocolli d'intesa per la realizzazione/gestione di servizi ed attrezzature di interesse sovra comunale, per l'ottimizzazione delle risorse territoriali e degli investimenti pubblici

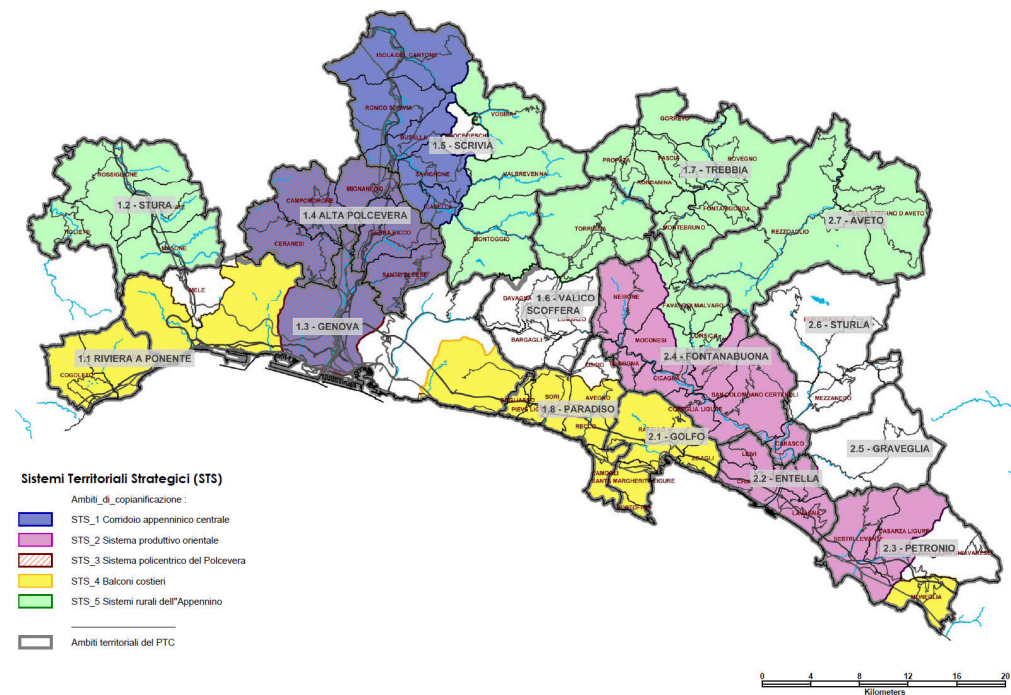
Sistemi territoriali strategici

I cinque SISTEMI TERRITORIALI STRATEGICI ed i relativi territori di area vasta per la co-pianificazione sono i seguenti :

- 1) Corridoio appenninico centrale
- 2) Sistema Produttivo Orientale
- 3) Sistema policentrico del Polcevera
- 4) Sistemi delle Riviere
- 5) Sistemi rurali dell'Appennino



Ambiti di co-pianificazione



Schema dei contenuti delle schede relative a ciascuno dei 5 sistemi territoriali strategici :

Contenuto	Descrizione
Individuazione del sistema territoriale strategico e dell'Ambito di co-pianificazione	<p>Viene identificato il sistema territoriale strategico esprimendone sinteticamente i contenuti che lo connotano</p> <p>Vengono individuati gli Ambiti territoriali del PTC, i Comuni, ed eventualmente i Municipi, interessati dal tema, evidenziando quindi il territorio identificato come Ambito di co-pianificazione</p>
Elementi indicativi del tema	Viene effettuata un breve descrizione del contesto territoriale interessato dal progetto, evidenziandone i caratteri salienti in rapporto al sistema territoriale strategico.
Sintesi degli elementi di valore, di crisi, delle minacce e delle opportunità	Viene svolta una analisi SWOT finalizzata ad evidenziare sinteticamente gli elementi di forza e di debolezza (fattori interni all'ambito di riferimento), le minacce e le opportunità (fattori esterni).
Obiettivi	Sono indicati gli obiettivi per la riorganizzazione dell'assetto territoriale, la riqualificazione ambientale, la coesione sociale ed il consolidamento dell'identità del territorio, rappresentandoli anche con schemi grafici.
Strategie di pianificazione	Sono definite sia nella dimensione strategico / programmatica, sia nella dimensione strutturale (assetto del territorio, reti, servizi) e di governance locale (temi di approfondimento di interesse sovracomunale).


SISTEMA TERRITORIALE STRATEGICO 1 :

Corridoio appenninico centrale

Integrazione della componente infrastrutturale, logistica e produttiva del corridoio appenninico, con quella ambientale, paesistica, urbanistica, finalizzato allo sviluppo dei territori lungo l'asse Polcevera/Scrivia, in termini di positive ricadute sul sistema insediativo e dei servizi.

Individuazione dell'ambito di co-pianificazione:

 **AMBITI TERRITORIALI:** 1.3 GENOVA, 1.4 ALTA POLCEVERA, 1.5 SCRIVIA.

 **AMBITO DI CO-PIANIFICAZIONE** (Comuni ed aree territoriali direttamente interessati dal Sistema): Genova Municipio 2 - Centro Ovest, Municipio 5 - Municipio 6 - Medio Ponente, aree portuali del porto di Genova connesse e miste a funzioni urbane, Val Polcevera (Cranesi, Campomorone, Mignanego, Serra Riccò, S.Olcese), Scrivia (Busalla, Casella, Savignone, Ronco Scrivia, Isola del Cantone).

Elementi indicativi del tema

Breve descrizione del contesto territoriale in rapporto al tema : L'ambito di co-pianificazione si sviluppa lungo gli assi vallivi del Polcevera e del medio-basso corso dello Scrivia, connotati dalla concentrazione negli ambiti di fondovalle delle funzioni produttive e residenziali, nonché degli assi primari di collegamento infrastrutturale e dei principali poli di servizi di interesse comprensoriale, in evidente squilibrio con la configurazione dei territori di versante connotati da assetti naturalistici ed insediamenti a carattere sparso prevalentemente di tipo residenziale.

Sintesi degli elementi di valore, di crisi, delle minacce e delle opportunità - SWOT

Elementi di valore (S): Sono principalmente costituiti dalle risorse strategiche presenti nell'ambito costituite dalla dotazione di servizi territoriali, di infrastrutture, di distretti produttivi e commerciali, seppur condizionati dalla necessità di preventivi interventi di consolidamento, di potenziamento ed integrazione, atti a risolvere le rilevanti criticità presenti.

Elementi di crisi (W) : L'ambito di co-pianificazione è investito da rilevanti problematiche connesse alla presenza di infrastrutture in parte inefficienti in rapporto alle funzioni logistiche di trasporto principalmente connesse al Porto di Genova, e incompatibili in rapporto alle funzioni presenti nel sistema insediativo. Sono presenti, in particolare, le seguenti situazioni di crisi di sistema :

- la carente organizzazione di reti ed aree dedicate allo sviluppo delle attività di logistica;
- i processi di riconfigurazione delle aree produttive, con valutazione del riutilizzo delle aree occupate con attività produttive diverse, e tenuto conto delle concorrenti necessità della riqualificazione urbana e dello sviluppo delle attività portuali, nonché delle ulteriori localizzazioni di insediamenti produttivi ad alto impatto ambientale presenti nell'ambito;
- i nodi viari critici dell'Alta Val Polcevera (Bolzaneto, Pontedecimo, Geo, Manesseno) e delle Valle Scrivia (Busalla, Ronco Scrivia), in connessione alla collocazione degli insediamenti, dei servizi e delle attrezzature territoriali;
- l'inefficienza del sistema infrastrutturale del fondovalle dello Scrivia, dove si concentrano tutti i livelli di servizio con accentuate carenze di esercizio.



- la necessità di una pianificazione coordinata della realizzazione delle grandi infrastrutture (terzo valico ferroviario e gronda autostradale di ponente) e delle opere ad esse connesse.

Opportunità (O): Le "opere anticipate" per la cantierizzazione delle grandi infrastrutture (in particolare del Terzo valico ferroviario) costituiscono una rilevante opportunità di integrazione del sistema viario e dei servizi locali.

Le aree dismesse dal servizio ferroviario lungo le linee del Polcevera costituiscono una opportunità di riconversione a funzioni produttive, urbane, per servizi.

L'area dei parchi ferroviari dismessi di Busalla/Borgo Fornari rappresenta una rilevante opportunità per la riorganizzazione del sistema viario, la riqualificazione delle aree urbane limitrofe ed il miglioramento dei servizi

Minacce (T): rischio di incremento della frammentazione delle reti ecologiche conseguente al potenziamento del sistema infrastrutturale, ed alla mancata realizzazione di opere compensative di mitigazione dell'impatto delle grandi infrastrutture.

OBIETTIVI

A) Obiettivi di sviluppo territoriale e di riorganizzazione dei sistemi produttivi

- Potenziamento sostenibile del livello di efficienza del sistema delle infrastrutture e dei servizi territoriali di livello metropolitano, coordinato con la programmazione delle grandi opere di interesse strategico per la riorganizzazione della mobilità su gomma e su ferro nel corridoio appenninico;
- Incremento della competitività delle aree produttive nei territori del corridoio appenninico anche ai fini occupazionali
- Rafforzamento del ruolo che può svolgere il corridoio appenninico come cerniera fra Genova, il Nord Italia e il potenziale mercato europeo di riferimento nel settore logistico.

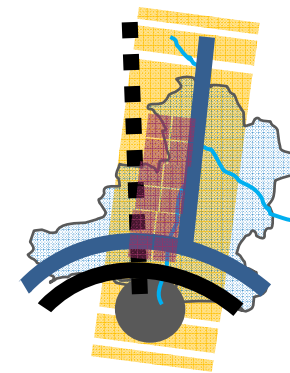
B) Obiettivi di riqualificazione ambientale

- Incremento della connotazione plurifunzionale del territorio e, conseguentemente, della capacità di mantenere la propria identità a fronte dei fenomeni evolutivi.
- Riduzione degli effetti dei cambiamenti climatici e dell'inquinamento, attraverso il rafforzamento del ruolo delle infrastrutture verdi e blu (corridoi ecologici, corsi d'acqua, sponde naturalistiche, sistema delle aree verdi pubbliche e private);
- Riqualificazione dei waterfront marittimi e fluviali, a fini ecologici, manutentivi, paesaggistici e di fruizione collettiva
- Riqualificazione dei fronti urbani: le strade commerciali, gli attraversamenti urbani
- Riqualificazione del paesaggio industriale: la riorganizzazione funzionale, il linguaggio architettonico, i materiali, le sistemazioni esterne e il verde

C) Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale

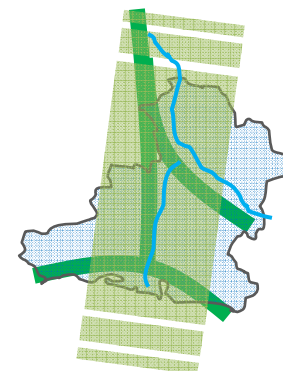
- Potenziamento dell'accessibilità ai servizi territoriali per la popolazione insediata lungo il corridoio appenninico
- Coordinamento integrazione dei servizi di interesse collettivo a scala sovracomunale
- Incremento della qualità dell'abitare, attraverso la riqualificazione dei valori storici identitari
- Consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento del ruolo svolto dai bacini produttivi

SCHEMA OBIETTIVI



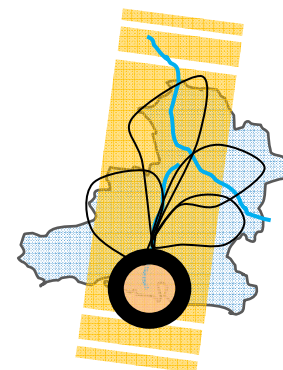
Sviluppo territoriale e di riorganizzazione dei sistemi produttivi

Potenziamento sostenibile dei sistemi infrastrutturali e logistici come opportunità per il rafforzamento e il miglioramento dell'efficienza dei sistemi produttivi con positive ricadute anche sui sistemi urbani



Riqualificazione ambientale

Costituzione di corridoi verdi e blu e riqualificazione dei waterfront



Coesione sociale e identità territoriale

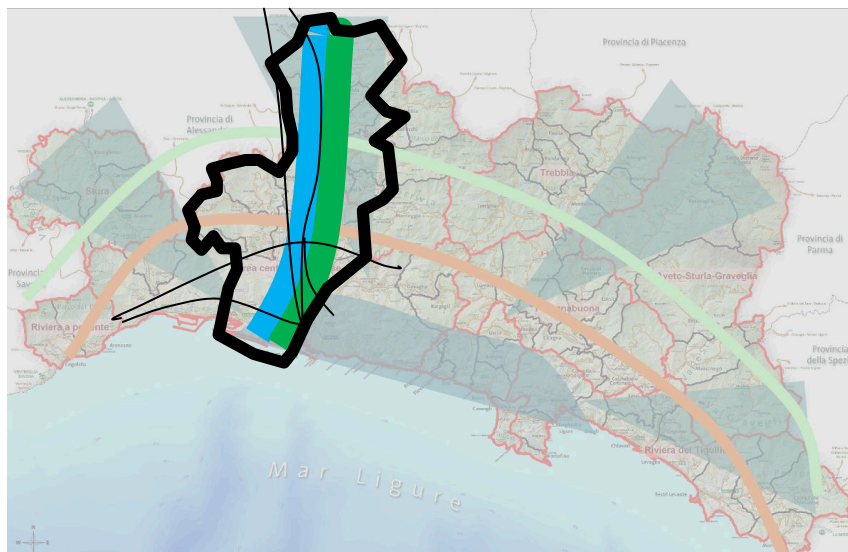
Miglioramento dell'accessibilità ai servizi comprensoriali, rafforzamento della coesione sociale, tutela dell'identità dei territori

STRATEGIE DI PIANIFICAZIONE

Dimensione strategico/programmatica: gli scenari al 2020 per il Sistema territoriale strategico 1 - CORRIDOIO APPENNINICO CENTRALE

Il ruolo del Corridoio appenninico centrale all'interno dello schema direttore a scala metropolitana per il raggiungimento degli obiettivi strategici del Piano: l'obiettivo strategico coinvolge diversi temi trasversali: le aree produttive, le infrastrutture e i servizi territoriali, le aree verdi e i corridoi ecologici e sottende un progetto di territorio finalizzato ad un nuovo assetto dell'area vasta estesa anche all'alta val Polcevera e alla Valle Scrivia. In questo nuovo modello multipolare si intendono garantire condizioni paritetiche in termini di offerta di servizi, a favore sia dei quartieri residenziali sia dei distretti produttivi. Il potenziamento infrastrutturale deve però essere compensato da una parallela azione di risarcimento ambientale e paesaggistico (infrastrutture verdi/blu) e di rivitalizzazione dei valori culturali ed identitari del territorio.

Le strategie proposte sono fondate sul principio dell'integrazione nella pianificazione territoriale delle politiche di contrasto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici, di prevenzione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza del territorio.



Dimensione della governance locale: Strategie di co-pianificazione intercomunale per il Sistema territoriale strategico 1 - CORRIDOIO APPENNINICO CENTRALE

Creazione di corridoi verdi e blu (ambiti fluviali) integrati nella rete ecologica regionale e nel sistema del verde della città metropolitana.

Individuazione dei "corridoi ecologici fluviali", da tutelare per il mantenimento ed i ripristino della continuità della rete ecologica, che comprendono gli "ambiti fluviali", come definiti all'interno del Sistema del verde provinciale quali elementi connotanti l'identità metropolitana e che garantiscono la rigenerazione ecologica e la riproduzione delle risorse, nonché i "terrazzi fluviali", definiti dalla pianificazione di bacino in ambito padano come aree appartenenti all'ambito fluviale per la loro configurazione morfologica e paesaggistica, anche se non più riattivabili sotto il profilo idraulico. (T. Polcevera, T. Scrivia ed i loro principali affluenti).

Individuazione dei contesti fluviali di intervento prioritario che possono avviare la prima fase di realizzazione dei corridoi verdi/blu, idonei anche la fruizione attiva da parte della popolazione.

Potenziamento del cluster della logistica, da sviluppare in coerenza con le indicazioni che saranno fornite nel nuovo Piano regolatore portuale e con la programmazione delle infrastrutture di interesse strategico livello nazionale.

Individuazione di un sistema logistico in grado di fornire una specifica offerta di servizi ed attrezzature sia per le attività produttive e distributive dell'ambito di riferimento, sia al Porto di Genova ed alla rete logistica di livello europeo, in coerenza con le indicazioni del PUC di Genova e del nuovo Piano regolatore portuale in corso di formazione.

Nell'ambito della previsione di un "corridoio logistico centrale" che interessa anche la Valle Scrivia e prosegue verso la pianura padana ed il centro-nord Europa, gli Enti e le Amministrazioni coinvolte devono individuare, in un'ottica di "sistema" e pianificazione allargata, le aree idonee per lo di attività logistiche a supporto del sistema portuale genovese. Corrispondono a tali esigenze, le risorse spaziali presenti in Valle Scrivia - quale a titolo esemplificativo l'area dei parchi ferroviari dismessi di Borgo Fornari a Ronco Scrivia - in ragione del collegamento diretto con la ferrovia e la viabilità territoriale, SP 35 ed A7. Tale indicazione è peraltro contenuta oltre nel Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale - PTR 2012 per l'area di concertazione "Scrivia".

Riorganizzazione del sistema della viabilità sovra comunale, in particolare le connessioni tra la viabilità primaria di fondovalle e la rete di versante

Risoluzione delle criticità presenti nei nodi viari di cerniera tra i sistemi viari primari di fondovalle e la viabilità secondaria di versante.

Potenziamento della mobilità sostenibile: trasporto pubblico, mobilità ciclabile e pedonale

Individuazione dei poli di interscambio con il trasporto pubblico, coerentemente con le indicazioni del PUC di Genova: parcheggi di interscambio a cintura dell'area urbana centrale.

Creazione di una rete ciclabile di valenza sovra comunale, a partire dai percorsi ciclabili comunali già realizzati. Creazione di una percorrenza principale lungo l'asse del Polcevera, che a partire dalla linea costiera raggiunga Certosa, Bolzaneto, Pontedecimo, interconnettendosi con la rete ciclabile regionale. Nella valle Scrivia integrazione del tracciato già individuato di pista intercomunale (Casella, Savignone, Busalla, Ronco S.) sia verso monte (sino a Montoggio e Bromia) sia a valle (Isola del Cantone).

Organizzazione della rete dei servizi territoriali (scolastici, impianti sportivi, centri culturali), promuovendo l'ottimizzazione e la sinergia a livello sovra comunale

Individuazione dei principali poli di servizi di scala territoriale esistenti e delle proposte di integrazione, ricollocazione, riutilizzo di strutture esistenti dismesse o dismettibili.

Definizione del ruolo dell'area appenninica in rapporto alle scelte strategiche del Capoluogo genovese nel nuovo PUC (livello territoriale) ed alla programmazione di grandi opere

Il ruolo dei territori appenninici è quello di offrire una opportunità per la "qualità dell'abitare", per il raggiunto equilibrio tra il sistema insediativo e quello infrastrutturale e dei servizi, anche se tale

opportunità è subordinata al miglioramento delle condizioni di accessibilità, senza ulteriore “consumo di suolo”.

Riduzione impatti ambientali indotti dalle infrastrutture e dagli impianti produttivi e commerciali esistenti

Creazione di fasce verdi (filari alberati e siepi, prati; siepi; boschi; percorsi ciclo-pedonali) con funzione di mitigazione visiva, acustica, microclimatica e di rigenerazione ecologica. Tipologie di interventi: - parco urbano di ricomposizione di ambiti di frangia edificata;- agro-ambientale con funzione urbana e ricreativa; - agro-ambientale di riqualificazione del paesaggio agrario; - forestale con funzione di uso collettivo; - forestale con funzione naturalistica; - di connessione ecologica e di mobilità lenta; - di consolidamento della naturalità esistente.

Integrazione delle opere di mitigazione con interventi volti al risparmio energetico ed alla produzione di energia da fonti rinnovabili, (ad es. tetti verdi o impianti ad energia solare sulla copertura dei parcheggi di interscambio e dei grandi insediamenti produttivi e commerciali).

Superamento della cesura città-porto: riqualificazione delle parti sensibili nell'interfaccia città porto e rafforzamento della fruibilità pubblica di significativi affacci a mare (es. : le aree di Voltri, Prà, Multedo, Sestri) nonché delle aree della Lanterna e delle Calate Gadda – Boccardo – Grazie; creazione di luoghi e attività finalizzate a recuperare la cultura del porto (es. Genoa Port Center).

Riequilibrio del rapporto tra il sistema infrastrutturale e il sistema insediativo, attraverso il superamento delle situazioni di commistione, interferenza e incompatibilità.

Riqualificazione urbana dei territori dove, a seguito della riorganizzazione del sistema infrastrutturale, è previsto il superamento dell'attuale situazione di congestione ed inquinamento da traffico veicolare, secondo le indicazioni riportate nel Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale - PTR 2012).


Indirizzi per incentivare l'integrazione delle risorse pubbliche e private ai fini della manutenzione e della messa in sicurezza del territorio (contratti di fiume, ecc.).


Es. : Progetto Manumont, Contratti di fiume, Convenzioni speciali per la costituzione di progetti di cooperazione pubblico-privata per la manutenzione di aree verdi e di attrezzature ed impianti di interesse collettivo

SISTEMA TERRITORIALE STRATEGICO 2 : Sistema Produttivo Orientale

Viene affrontato il tema del riassetto del sistema produttivo del levante metropolitano in modo integrato con le componenti ambientali, di difesa del suolo, naturalistiche e paesaggistiche, finalizzato allo sviluppo dei territori lungo l'asse Lavagna/Entella/Petronio, con positive ricadute sull'occupazione e sul sistema insediativo e dei servizi.

Individuazione dell'ambito di co-pianificazione:

 **AMBITI TERRITORIALI:** 2.2 ENTELLA, 2.3 PETRONIO, 2.4 FONTANABUONA

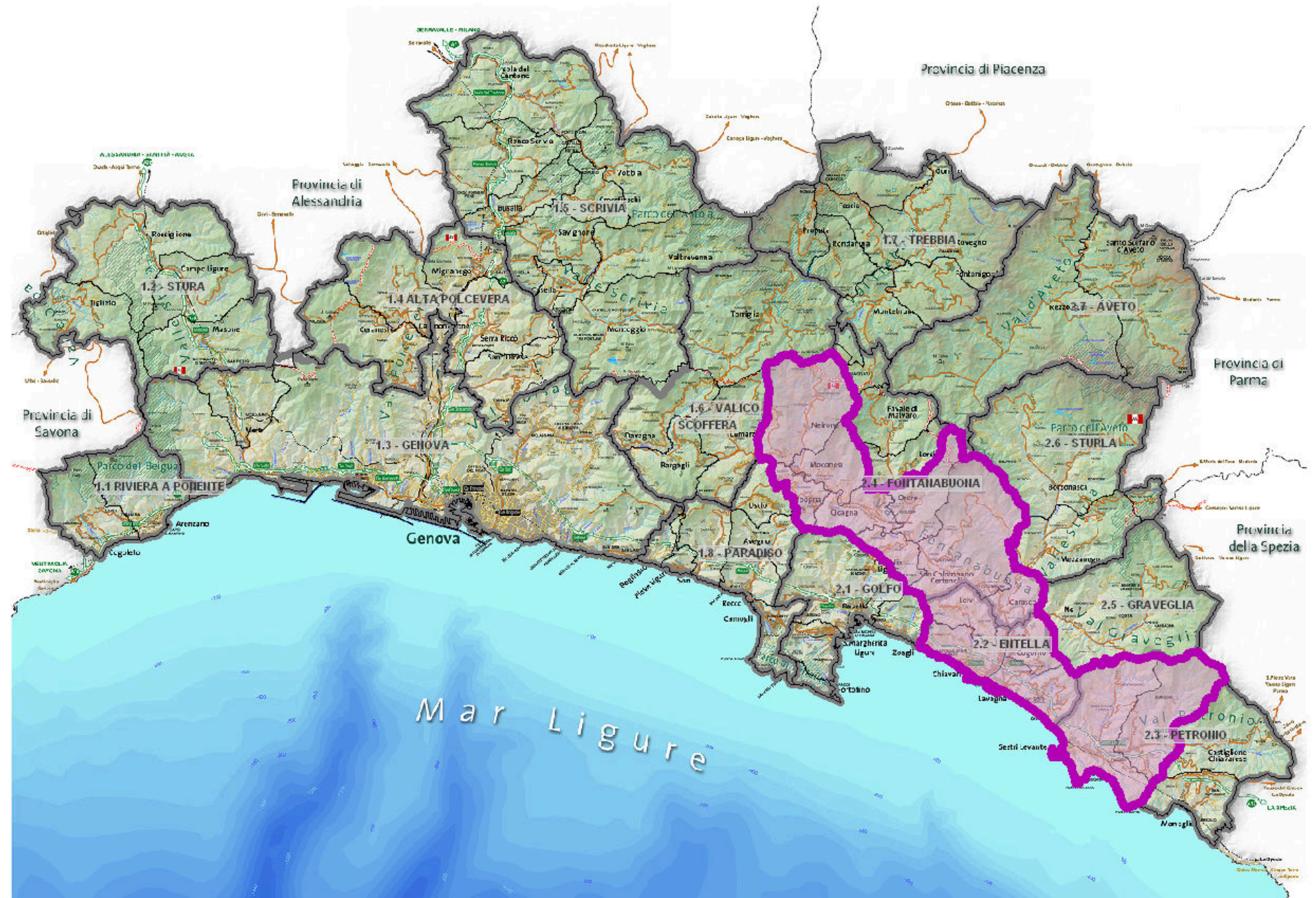
 **AMBITO DI CO-PIANIFICAZIONE** (Comuni ed aree territoriali direttamente interessati dal Sistema) : Leivi, Sestri L., Casarza L., Neirone, Tribogna, Moconesi, Cicagna, Coreglia L., Orero, San Colombano C., Carasco, Chiavari, Cogorno, Lavagna.

Elementi indicativi del tema

Breve descrizione del contesto territoriale in rapporto al tema:
l'ambito di co-pianificazione interessa i territori di fondovalle lungo gli assi vallivi della Fontanabuona, dell'Entella e del Petronio che generalmente sono connotati dalla concentrazione delle funzioni produttive e residenziali, nonché degli assi primari di collegamento infrastrutturale e dei principali poli di servizi di interesse comprensoriale. Il tratto medio-basso della Fontanabuona è interessato da una rilevante estensione delle aree soggette a criticità idraulica.

Il territorio di fondovalle dell'Entella è connotata dalla compresenza di tessuti urbani a carattere diffuso, eterogenei, prevalentemente attestati lungo le principali direttrici viarie, e di residue aree mantenute alle funzioni agrarie, anche di rilevanti dimensioni come nel caso della piana di Lavagna.

Nel territorio di fondovalle del Petronio è riconoscibile una connotazione distinta tra le due sponde fluviali : le funzioni produttive sono prevalentemente dislocate sulla sponda sinistra, mentre le funzioni urbane sono storicamente consolidate sulla sponda destra.



Sintesi degli elementi di valore, di crisi, delle minacce e delle opportunità - SWOT

Elementi di valore (S): presenza di tratti di fondovalle ad elevato valore naturalistico e paesistico, distretti produttivi specializzati (nautica, ardesia);

Elementi di crisi (W) : inadeguatezza del sistema di accessibilità, scarsa integrazione dei servizi all'impresa, commistione fra sistemi produttivi e sistemi residenziali, frammentazione degli ecosistemi fluviali;

Opportunità (O): integrazione tra pianificazione di bacino e pianificazione territoriale;

Minacce (T): delocalizzazione della attività produttive presenti verso l'esterno.

OBIETTIVI**A) Obiettivi di sviluppo territoriale e di riorganizzazione dei sistemi produttivi**

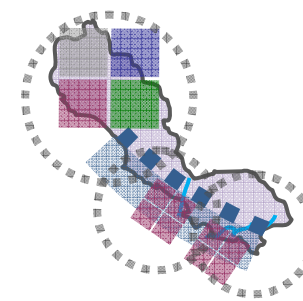
- ✓ Riordino e riqualificazione logistica del sistema produttivo dei fondovalle Lavagna e Petronio da organizzare come distretti industriali in grado di diversificare le attività, rilanciare l'economia locale e consentire operazioni di ricollocazione di attività produttive non compatibili con i tessuti urbani
- ✓ Consolidamento e diversificazione della attività produttive esistenti compatibili con il contesto, mediante l'individuazione di nuovi insediamenti artigianali, anche commisti con la residenza
- ✓ Integrazione delle previsioni di nuove infrastrutture, già inserite nella programmazione regionale (tunnel costa-entroterra, nuova viabilità Entella), nel sistema della viabilità territoriale esistente, finalizzata a al potenziamento complessivo delle connessioni fra gli ambiti del levante ed al superamento delle al fine di risolvere “nodi” strutturali, ridurre le interferenze e le duplicazioni funzionali, superare le criticità attuali alla scala di ciascun ambito, nella comparazione degli interessi pubblici prevalenti;
- ✓ Riqualificazione degli affacci a mare interessati da attività produttive, in coerenza con la normativa del PTC della Costa, come modificato con DCR n. 30/2012, volta a consolidare l'attività cantieristica a filo costa;

B) Obiettivi di riqualificazione ambientale

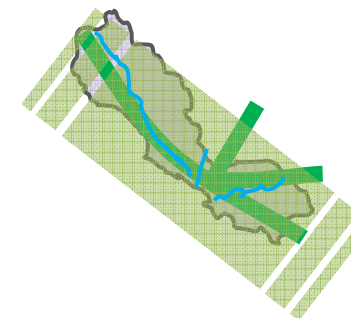
- ✓ Riassetto idrogeologico del Torrente Lavagna e messa in sicurezza delle aree insediate
- ✓ Riqualificazione idrogeologica, urbanistica ed ambientale dell'area urbana dell'Entella, in grado di integrare i temi del riassetto idrogeologico e delle previsioni varie
- ✓ Incremento della connotazione plurifunzionale del territorio e, conseguentemente, della capacità di mantenere la propria identità a fronte dei fenomeni evolutivi
- ✓ Rafforzamento delle infrastrutture verdi (corridoi ecologici, sponde naturalistiche, sistema delle aree verdi pubbliche e private) e blu
- ✓ Riqualificazione dei waterfront fluviali, a fini ecologici, manutentivi, paesaggistici e di fruizione collettiva
- ✓ Riqualificazione dei fronti urbani : le strade commerciali, gli attraversamenti urbani
- ✓ Riqualificazione del paesaggio industriale: la riorganizzazione funzionale, il linguaggio architettonico, i materiali, le sistemazioni esterne e il verde
- ✓ Riconfigurazione reti energetiche ed ecologiche anche a servizio delle attività produttive

C) Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale

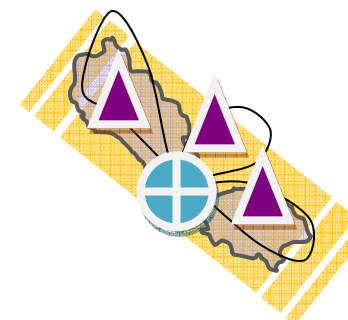
- ✓ Potenziamento dell'accessibilità ai servizi territoriali per la popolazione insediata nelle valli del levante
- ✓ Rafforzamento della coesione sociale, anche attraverso il coordinamento e l'integrazione dei servizi di interesse collettivo a scala sovracomunale, tra cui in particolare i centri di formazione professionale
- ✓ Consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento delle attività produttive storiche (ardesia, nautica, damaschi, prodotti alimentari) ma anche la creazione di attività produttive innovative, capaci di rafforzare l'identità delle vallate

SCHEMA OBIETTIVI**Sviluppo territoriale e di riorganizzazione dei sistemi produttivi**

Diversificazione dell'offerta produttiva ed integrazione con il contesto ambientale e riqualificazione degli affacci a mare

**Riqualificazione ambientale**

Costituzione di corridoi verdi e blu e riqualificazione paesaggistica degli insediamenti produttivi

**Coesione sociale e identità territoriale**

Potenziamento dell'accessibilità ai servizi comprensoriali, rafforzamento della coesione sociale, consolidamento dei livelli occupazionali

STRATEGIE DI PIANIFICAZIONE

Dimensione strategico/programmatica: gli scenari al 2020 - Sistema territoriale strategico 2 - SISTEMA PRODUTTIVO ORIENTALE

Il ruolo del Sistema produttivo orientale all'interno dello schema direttore a scala metropolitana per il raggiungimento degli obiettivi strategici del Piano: l'obiettivo strategico della riorganizzazione del Sistema produttivo orientale si colloca nella più generale prospettiva del rinnovamento della funzione produttiva all'interno dell'area vasta metropolitana che interessa diverse aree, sia centrali, sia periferiche ed una pluralità di tipologie e settori merceologici.

Le azioni di riassetto del Sistema produttivo orientale sono inquadrare in uno scenario proiettato al 2020 di rilancio dell'offerta insediativa per attività produttive, basata sulla disponibilità di nuove infrastrutture di collegamento e sull'attrattività del contesto insediativo, rivolta in particolare a piccole e medie imprese, con una potenzialità di aree anche per strutture produttive più grandi.

Gli effetti attesi da tali azioni sono: un nuovo dinamismo di impresa, l'affermazione di nuove specializzazioni "di nicchia" (arredamento, floricultura, prodotti tipici locali, ecc.), lo sviluppo di servizi evoluti (formazione professionale, marketing, fiere, ecc.)

Le strategie proposte sono fondate sul principio dell'integrazione nella pianificazione territoriale delle politiche di contrasto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici, di prevenzione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza del territorio.



Dimensione della governance locale: Strategie di co-pianificazione intercomunale - Sistema territoriale strategico 2 - SISTEMA PRODUTTIVO ORIENTALE

Integrazione delle tematiche di difesa del suolo con quelle ambientali, naturalistiche e di sviluppo territoriale.

Costituisce la strategia complessiva per il tema: la riorganizzazione dell'assetto insediativo del fondovalle delle vallate del Lavagna, dell'Entella del Petronio, per il superamento dell'attuale configurazione eterogenea, della commistione delle funzioni, delle situazioni di incompatibilità ambientale.

Individuazione degli ambiti di riassetto fluviale, per la messa in sicurezza sotto il profilo idraulico e la contestuale riqualificazione paesistica e ambientale dell'ambito fluviale.

Riorganizzazione del sistema della viabilità sovra comunale, in particolare le connessioni tra la viabilità primaria di fondovalle e la rete di versante, gli attraversamenti critici dei nuclei urbani, l'adeguamento della viabilità di collegamento.

Nuovo collegamento tra la SP 225 e l'autostrada A12 (indicazione contenuta nel Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale - PTR 2012);

Miglioramento funzionale della viabilità primaria di fondovalle (SP 225) della val Fontanabuona, tramite interventi di adeguamento della sezione stradale di alcuni tratti e nodi critici, anche attraverso operazioni di riqualificazione/riconfigurazione dei fronti urbani, migliorando la sicurezza e la continuità delle percorrenze pedonali;

Nuova viabilità di collegamento nella vallata dell'Entella e miglioramento della connessione al casello A12 di Lavagna, sulla base di una proposta integrata di riassetto viario, idrogeologico e paesistico-ambientale (indicazione contenuta nel Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale - PTR 2012 per l'area di concertazione "Entella").

Potenziamento della mobilità sostenibile: trasporto pubblico, mobilità ciclabile e pedonale

Proposta di integrazione del sistema di trasporto pubblico, anche in relazione alle specifiche esigenze di trasferimento degli addetti alle attività produttive (individuazione punti di raccolta, localizzati in prossimità delle aziende con maggior numero di addetti).

Proposta di integrazione della rete ciclabile della Val Fontanabuona, già realizzata, con la rete ciclabile ligure, con la rete dei servizi pubblici, con il sistema del trasporto pubblico su gomma.

Proposta di collegamento ciclopedonale tra la rete ciclabile dell'Entella e quella di Sestri Levante, lungo l'asse litoraneo dell'Aurelia (litorale di Lavagna-Cavi), integrata nell'ambito di una proposta più ampia di riqualificazione del waterfront. Proposta di collegamento tra le reti ciclabili di Casarza e di Sestri Levante.

Organizzazione della rete dei servizi territoriali (scolastici, impianti sportivi, centri culturali), promuovendo l'ottimizzazione e la sinergia a livello sovra comunale;

Costituzione di una rete di poli di servizi di interesse sovra comunale, finalizzata a costituire centri di migliore qualità e con costi di gestione più contenuti, con priorità per gli interventi che integrano la riqualificazione ambientale con obiettivi plurisettoriali di interesse collettivo, per il superamento delle criticità ambientali (es. sistema della depurazione).

Corridoi verdi e blu (ambiti fluviali) integrati nella rete ecologica e nel sistema del verde provinciale

Individuazione dei corridoi ecologici fluviali principali, tramite la selezione dei territori connotati dalla presenza di valori naturalistici, tipici del contesto fluviale, geomorfologici, faunistici ed eco-sistemici, nonché delle connessioni con i corridoi secondari e le core-areas di versante della rete ecologica.


Riequilibrio del rapporto tra il sistema insediativo ed i sistemi ambientali, attraverso il superamento delle situazioni di commistione e incompatibilità


Riorganizzazione dei sistemi produttivi di interesse metropolitano nelle situazioni di incompatibilità o interferenza con i sistemi urbani o ambientali, minimizzando il consumo di suolo.

SISTEMA TERRITORIALE STRATEGICO 3 : Sistema policentrico del Polcevera

Attraverso l'integrazione e il coordinamento delle pianificazioni dei Comuni della cintura genovese e del Comune capoluogo si intende attuare un disegno policentrico finalizzato ad armonizzare il rapporto centro / periferia, a valorizzare in modo sostenibile le aree interne, a riqualificare sotto il profilo ambientale e paesaggistico le parti di territorio degradato, a favorire la residenzialità qualificata nel sistema territoriale.

Individuazione dell'ambito di co-pianificazione:

 **AMBITI TERRITORIALI:** 1.3 GENOVA, 1.4 ALTA POLCEVERA

 **AMBITI DI CO-PIANIFICAZIONE** (Comuni ed aree territoriali direttamente interessati dal Sistema): Genova Municipio 2 - Centro Ovest, Municipio 5 - Val Polcevera, Municipio 6 - Medio Ponente, Ceranesi, Campomorone, Serra Riccò, S. Olcese, Mignanego.

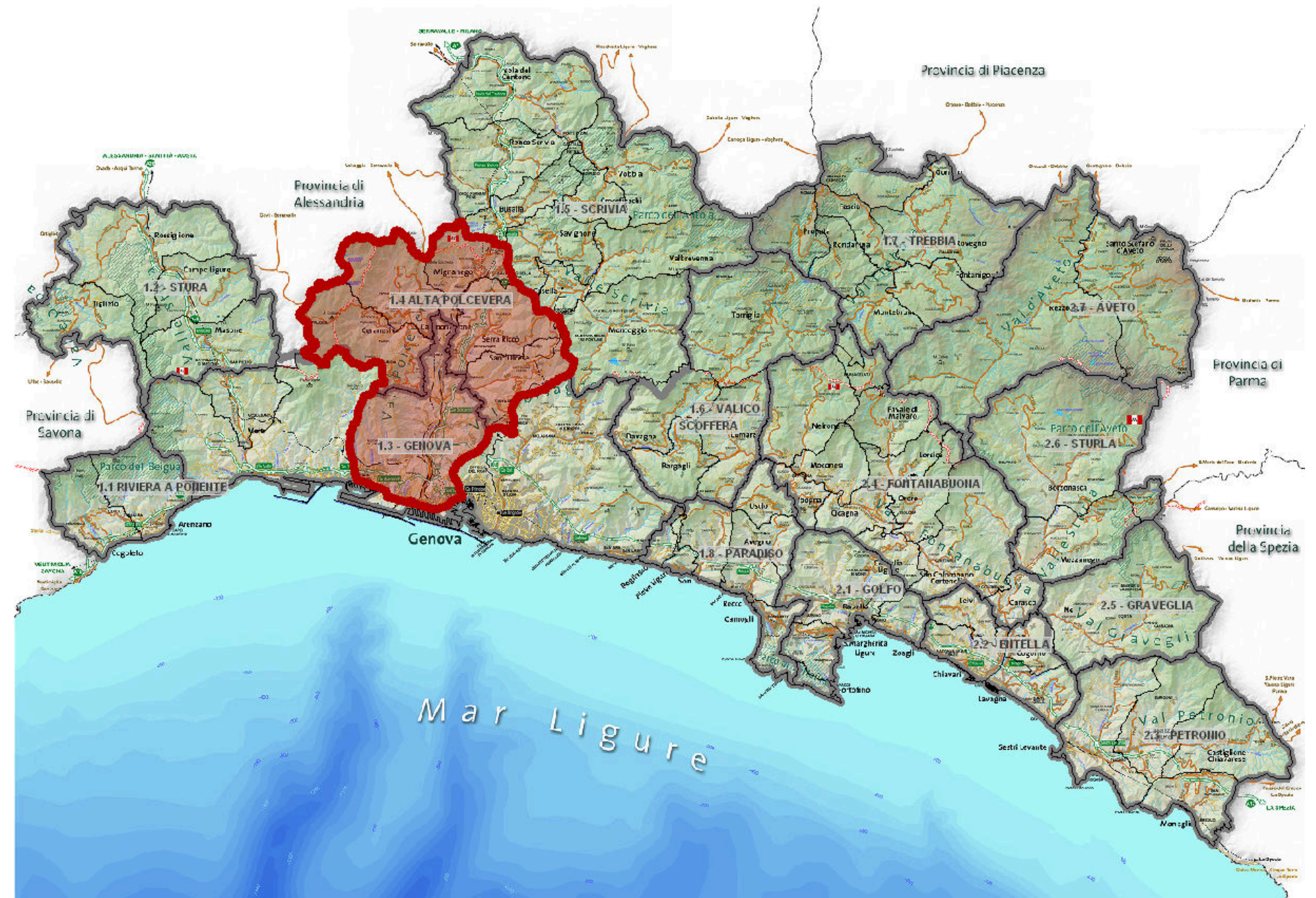
Elementi indicativi del tema

Breve descrizione del contesto territoriale in rapporto al tema :
l'ambito di co-pianificazione è esteso all'intera vallata del Polcevera, comprendendo le vallate secondarie. Il territorio è connotato dalla forte concentrazione degli insediamenti e delle reti di trasporto nei fondovalle, mentre sui versanti sono presenti insediamenti a carattere sparso, seppur con fenomeni in atto di evoluzione verso configurazioni urbane.

L'armatura viaria principale è costituita dalle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali lungo l'asta del T. Polcevera; la viabilità secondaria si dirama dall'asse principale e si irradia verso le valli Verde, Riccò, Secca, Sardorella, tale rete infrastrutturale collega il sistema insediativo dei Comuni dell'Ambito 1.4 Alto Polcevera e prosegue oltre i valichi, connettendosi con la Valle Scrivia e con il territorio extra metropolitano).

Sintesi degli elementi di valore, di crisi, delle minacce e delle opportunità – SWOT

Elementi di valore (S): assetto territoriale di tipo multifunzionale, articolato omogeneamente con uno schema a raggiera; riconoscibilità della matrice rurale storica nei versanti.



Elementi di crisi (W) : l'ambito di progetto è investito dagli effetti delle rilevanti trasformazioni dei sistemi insediativi e infrastrutturali già avvenute ed è direttamente interessato dai progetti di riorganizzazione viaria del nodo genovese; le funzioni residenziali, commerciali, produttive e di servizio della parte alta della valle, non sono supportate da un adeguato sistema infrastrutturale.

Opportunità (O): potenzialità di riorganizzazione dei sistemi produttivi e di riqualificazione urbana connesse ai processi di riconversione delle aree dismesse dal servizio ferroviario.

Ricomposizione di un disegno urbano equilibrato fra componenti insediative ed elementi naturalistici e paesaggistici nel fondovalle e nei versanti.

Riutilizzo a fini urbani delle opere di cantierizzazione delle grandi infrastrutture (viabilità ed aree per servizi).

Minacce (T): rischio di delocalizzazione delle attività produttive e decremento dei livelli occupazionali.

Impatti della cantierizzazione delle grandi opere.

Eccessiva pressione insediativa di tipo residenziale nei territori di versante dell'alta valle, proveniente dalla area urbana centrale del capoluogo.

OBIETTIVI

A) Obiettivi di sviluppo territoriale e di riorganizzazione dei sistemi produttivi e insediativi

- ✓ Riqualificazione delle aree urbane di fondovalle nei Comuni di Ceranesi, Campomorone, Mignanego, Serra Riccò e S. Olcese e nel municipio Centro Ovest e Val Polcevera per rilanciare il sistema insediativo locale offrendo nuove e qualificate opportunità di insediamento abitativo e commerciale a carattere locale
- ✓ Potenziamento sostenibile del livello di efficienza del sistema delle infrastrutture e dei servizi territoriali di livello metropolitano, coordinato con la programmazione delle grandi opere di interesse strategico per la riorganizzazione della mobilità su gomma e su ferro nel corridoio appenninico
- ✓ Incremento della competitività delle aree produttive anche ai fini occupazionali, attraverso la formazione di distretti integrati

B) Obiettivi di riqualificazione ambientale

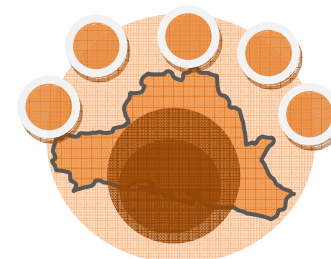
- ✓ Incremento della connotazione plurifunzionale del territorio e, conseguentemente, della capacità di mantenere la propria identità a fronte dei fenomeni evolutivi
- ✓ Riduzione degli effetti dei cambiamenti climatici e dell'inquinamento, attraverso il rafforzamento del ruolo delle infrastrutture verdi e blu (corridoi ecologici, corsi d'acqua, sponde naturalistiche, sistema delle aree verdi pubbliche e private)
- ✓ Riqualificazione dei waterfront fluviali, a fini ecologici, manutentivi, paesaggistici e di fruizione collettiva
- ✓ Riqualificazione dei fronti urbani: le strade commerciali, gli attraversamenti urbani
- ✓ Riqualificazione dell'offerta abitativa con incremento degli spazi urbani verdi e attrezzati, riassetto della viabilità di attraversamento dei centri, riduzione delle criticità idrogeologiche presenti nel fondovalle

- ✓ Riqualificazione del paesaggio industriale: la riorganizzazione funzionale, il linguaggio architettonico, i materiali, le sistemazioni esterne e il verde
- ✓ Creazione di un grande parco urbano dei versanti della Val Polcevera e sua interconnessione con i parchi urbani genovesi (parco dei Forti, parco degli Erzelli), quale tema di co-pianificazione tra i Comuni interessati, con interlocutori privilegiati (Soprintendenza, Università, facoltà di Architettura, Agraria, Consulta del Verde, ecc. ...)

C) Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale

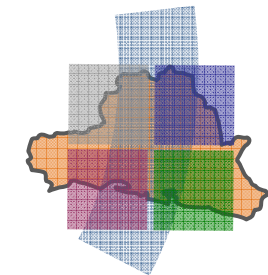
- ✓ Potenziamento dell'accessibilità ai servizi territoriali del Capoluogo per la popolazione insediata nella cintura genovese
- ✓ Rafforzamento della coesione sociale, anche attraverso il coordinamento e l'integrazione dei servizi di interesse collettivo a scala sovracomunale
- ✓ Incremento della qualità dell'abitare privilegiando la riqualificazione ed il recupero dei territori già insediati ed incentivando l'uso del patrimonio edilizio esistente anche nelle aree extraurbane
- ✓ Consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento del ruolo svolto dai bacini produttivi ed il rilancio del sistema turistico e per il tempo libero e lo sport delle valli interne

SCHEMA OBIETTIVI



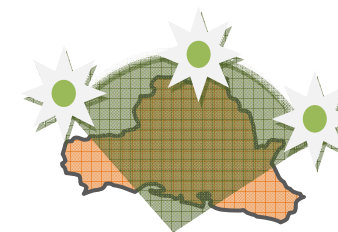
Sviluppo territoriale e riorganizzazione dei sistemi produttivi e insediativi

Attuazione di un disegno policentrico finalizzato ad armonizzare il rapporto centro / periferia



Riqualificazione ambientale

Riqualificazione sotto il profilo ambientale e paesaggistico delle parti di territorio degradato



Coesione sociale e identità territoriale

Rafforzamento della coesione territoriale, migliorando l'accessibilità ai servizi territoriali del Capoluogo, il consolidamento dei livelli occupazionali, il rilancio del sistema turistico delle valli interne

STRATEGIE DI PIANIFICAZIONE

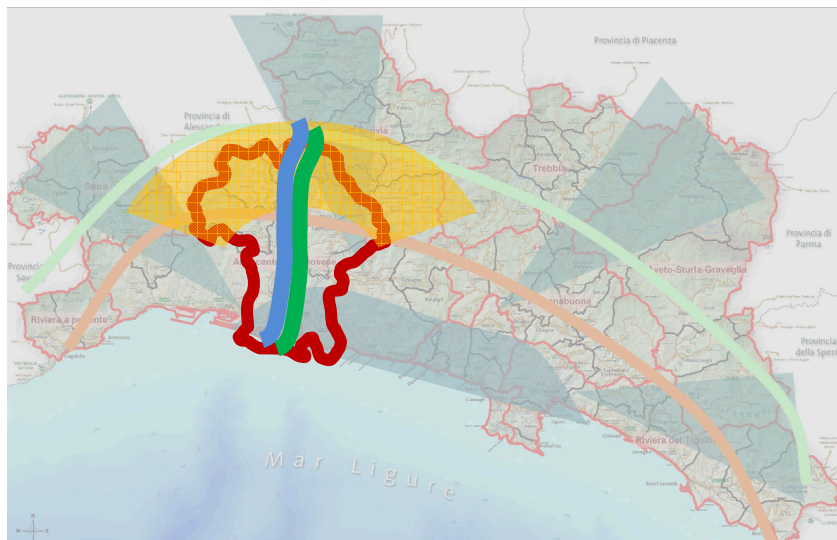
Dimensione strategico/programmatica: gli scenari al 2020 - Sistema territoriale strategico 3 - SISTEMA POLICENTRICO DEL POLCEVERA

Il ruolo del Sistema Policentrico del Polcevera all'interno dello schema direttore a scala metropolitana per il raggiungimento degli obiettivi strategici del Piano:

All'interno dell'area metropolitana genovese, che si articola in un contesto territoriale caratterizzato da diversi ambiti di vallata, la valle del Polcevera assume un ruolo strategico non solo per gli aspetti logistici e infrastrutturali affrontati nel Sistema Corridoio Appenninico Centrale, ma anche per l e funzioni insediative, sia residenziali che di servizi e produttive presenti.

La formazione di un disegno unitario dell'assetto insediativo, condiviso dalle diverse realtà amministrative presenti nella valle, consente l'apertura della struttura urbana genovese, compressa all'interno dei confini del Comune capoluogo, verso una nuova dimensione di area vasta, conservando e valorizzando la natura policentrica propria di un'area metropolitana matura.

Le strategie proposte sono fondate sul principio dell'integrazione nella pianificazione territoriale delle politiche di contrasto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici, di prevenzione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza del territorio.



Dimensione della governance locale: Strategie di co-pianificazione intercomunale - Sistema territoriale strategico 3 - SISTEMA POLICENTRICO DEL POLCEVERA

Definizione del ruolo dell'area del sistema policentrico in rapporto alle scelte strategiche dei Comuni della valle e del Capoluogo genovese nel nuovo PUC (livello territoriale) ed alla programmazione delle grandi opere infrastrutturali

Estensione del tema della "linea verde" introdotto dal PUC di Genova verso una dimensione di area vasta, finalizzata al contenimento del consumo di suolo ed al rafforzamento del policentrismo, adottando modelli insediativi a basso impatto ed elevate prestazioni energetiche .

Introduzione anche nell'ambito dell'alta val Polcevera del tema del rafforzamento dei territori di effettiva produzione agricola e di presidio, sviluppato dal PUC di Genova

Corridoi verdi e blu (ambito fluviale del T. Polcevera) integrati nella rete ecologica regionale e nel sistema del verde provinciale

Individuazione dei corridoi ecologici fluviali principali, tramite la selezione dei territori connotati dalla presenza di valori naturalistici, tipici del contesto fluviale, geomorfologici, faunistici ed eco-sistemici, nonché delle connessioni con i corridoi secondari e le core-areas di versante della rete ecologica.

Formazione di un grande parco territoriale a corona delle aree urbane del Polcevera come tema di co-pianificazione con il coinvolgimento dei Comuni interessati.

Riorganizzazione del sistema della viabilità sovra comunale, per migliorare la qualità dei tessuti urbani e l'integrazione tra la città di Genova e i Comuni di cintura

Risoluzione dei nodi viari critici di cerniera tra la bassa e l'alta val Polcevera e miglioramento dei collegamenti viari con la viabilità di versante;

Potenziamento della mobilità sostenibile: trasporto pubblico, mobilità ciclabile e pedonale

Miglioramento del sistema di interscambio modale, con previsione di parcheggi veicolari per la sosta prolungata, dislocati a cintura dell'area urbana genovese, in coerenza con le indicazioni del PUC di Genova.

Realizzazione di una rete ciclabile di vallata, estesa anche alle valli secondarie (T. Secca, T.Verde) ed interconnessa con i nodi di interscambio del trasporto pubblico e i principali centri di servizi sportivi, ricreativi, sanitari, scolastici.

Miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclabili casa-scuola, casa-lavoro, casa-centri commerciali.

Organizzazione della rete dei servizi territoriali (scolastici, impianti sportivi, centri culturali), promuovendo l'ottimizzazione e la sinergia a livello sovra comunale;

Individuazione dei principali poli di servizi di scala territoriale esistenti e delle proposte di integrazione, ricollocazione, riutilizzo di strutture esistenti dismesse o dismettibili.

Riduzione impatti ambientali indotti dalle infrastrutture e dagli impianti produttivi e commerciali esistenti

Mitigazione dell'impatto paesistico ambientale degli insediamenti produttivi e commerciali e delle infrastrutture (tetti verdi, rinaturalizzazione ambito fluviale, inserimento di filari di alberature ad alto fusto e siepi nei piazzali pertinenziali e lungo la viabilità).


Sviluppo di forme di partenariato fra gli enti locali e gli attori sul territorio


Es.: Progetto Manumont (manutenzione del territorio); formazione di Contratti di fiume.

SISTEMA TERRITORIALE STRATEGICO 4 : Sistemi delle Riviere

Costituzione di scenari di fruizione sostenibile nel territorio dei sistemi delle riviere, che favoriscano le funzioni ricreative e sportive delle riviere, la riqualificazione dell'ambiente costiero, la valorizzazione della percezione paesaggistica dell'Aurelia, La promozione di forme di ricettività innovative, l'integrazione con il tessuto insediativo storico dei versanti costieri.

Individuazione dell'ambito di co-pianificazione:

 **AMBITI TERRITORIALI**: 1.1 RIVIERA A PONENTE, 1.3 GENOVA, 1.8 PARADISO, 2.1 GOLFO, 2.2 ENTELLA, 2.3 PETRONIO

 **AMBITO DI CO-PIANIFICAZIONE** (Comuni ed aree territoriali direttamente interessati dal Sistema): Genova Municipio 7 Ponente, Municipio 8 Medio levante, Municipio 9 Levante), Cogoleto, Arenzano, Bogliasco, Pieve L., Sori, Recco, Camogli, Portofino, S. Margherita L., Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Leivi, Sestri L., Moneglia

Elementi indicativi del tema

Breve descrizione del contesto territoriale in rapporto al tema:

L'ambito di co-pianificazione coinvolge i territori dei versanti costieri nell'intera area vasta metropolitana, ad esclusione del tratto corrispondente all'area urbana centrale genovese. Sono presenti nuclei e conurbazioni costieri, nuclei di versante, territori di cornice costiera nei quali il sistema insediativo, a carattere sparso, ha raggiunto un equilibrato rapporto con l'assetto vegetazionale, territori di versante alto e crinali che scendono fino al mare, dove la componente naturale è predominante.

Sintesi degli elementi di valore, di crisi, delle minacce e delle opportunità - SWOT

Elementi di valore (S): sistema naturalistico di cornice, caratterizzato dai territori non insediati che sono dislocati sia lungo la costa che verso l'interno, che costituiscono spazi di pregio per la qualità ambientale e paesistica e per l'importanza quale elemento di attrattiva turistica e di rigenerazione ecologica;

presenza di nuclei storici e manufatti emergenti, che testimoniano l'identità storica del paesaggio metropolitano nel rapporto tra terra e mare;



immagine paesaggistica qualificata dell'area vasta metropolitana in particolare per gli arrivi via aereo e via nave;

Elementi di crisi (W): pressione edificatoria che interessa il territorio di versante, specie nei territori di Zoagli, Leivi, Moneglia; marginalità del sistema dei nuclei storici di versante; insufficienza dell'armatura infrastrutturale viaria e carenza dei servizi di urbanizzazione, in particolare parcheggi, la presenza di fenomeni di instabilità dei versanti ed diffusione delle aree interessate da incendi, anche a causa dell'abbandono di alcune aree già adibite a colture agrarie.

Opportunità (O): sviluppo delle attività produttive compatibili e ricomposizione ambientale del territorio di versante; riqualificazione degli affacci a mare (es. waterfront di Chiavari, passeggiata a

mare di Lavagna, Rapallo-Zoagli); aree da riconvertire con funzioni compatibili (ES. Valle del Lerone per Arenzano e Cogoletto); diversificazione dell'offerta di ricettività turistica; integrazione dell'offerta turistica tra costa ed entroterra.

Minacce (T): perdita di competitività sotto il profilo dell'attrattività turistica

Insediamiento in aree rurali di soggetti provenienti da aree metropolitane, privi di cultura della manutenzione continua del territorio

OBIETTIVI

A) Obiettivi di manutenzione e tutela territoriale e di riorganizzazione del sistema di fruizione del tempo libero e dello sport ed insediativo

- ✓ costituzione di un nuovo sistema di ricettività diffusa, ambientalmente sostenibile ed integrata con il tessuto insediativo storico dei versanti costieri, al rafforzamento della ricettività alberghiera tradizionale, all'inserimento delle ulteriori forme di ricettività
- ✓ Consolidamento e diversificazione della attività produttive esistenti compatibili con il contesto, mediante l'individuazione di nuovi insediamenti artigianali, anche commisti con la residenza
- ✓ Riqualificazione del percorso costiero storico dell'Aurelia come viabilità turistica "lenta" e di percezione del paesaggio, con il potenziamento della fruizione ciclistica e pedonale, la realizzazione di una sequenza diffusa di punti di sosta e belvedere attrezzati, la realizzazione di modeste variazioni di tracciato.
- ✓ Coordinamento delle norme di Piani urbanistici comunali inerenti le sistemazioni esterne e la manutenzione del territorio

B) Obiettivi di riqualificazione ambientale

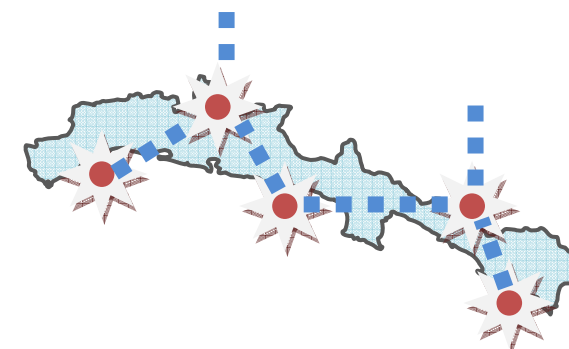
- ✓ Riassesto idrogeologico e riduzione del rischio connesso ai corsi d'acqua ed ai litorali
- ✓ Riqualificazione urbanistica, paesaggistica ed ambientale degli affacci costieri
- ✓ Incremento della connotazione multifunzionale del territorio dei sistemi delle riviere e rafforzamento dell'identità storica e paesaggistica a fronte dei fenomeni evolutivi
- ✓ Rafforzamento delle infrastrutture verdi e blu (corridoi ecologici, sponde naturalistiche, sistema delle aree verdi pubbliche e private, fruizione corsi d'acqua, ecc.)
- ✓ Riqualificazione dei fronti urbani : le passeggiate a mare, le strade commerciali, gli attraversamenti urbani, il verde urbano
- ✓ Riduzione degli impatti ambientali derivanti dall'attraversamento in aree urbane di infrastrutture (autostrada, ferrovia, ...)
- ✓ Sviluppo della cooperazione per lo svolgimento di attività di presidio ambientale e di tutela del paesaggio, anche ai fini della prevenzione dagli incendi

- ✓ Migliorare la qualità delle acque (depuratori territoriali), attraverso interventi co-pianificati e programmati in modo integrato fra i Comuni, al fine di risolvere le criticità dell'intero comprensorio costiero dei golfi Paradiso e Tigullio;
- ✓ Superamento criticità ambientali nel ponente genovese (Stoppani, Discariche, Litorale, ...)
- ✓ Favorire la diffusione di infrastrutture di mobilità "leggera" (ascensori, funivie, ecc.)

C) Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale

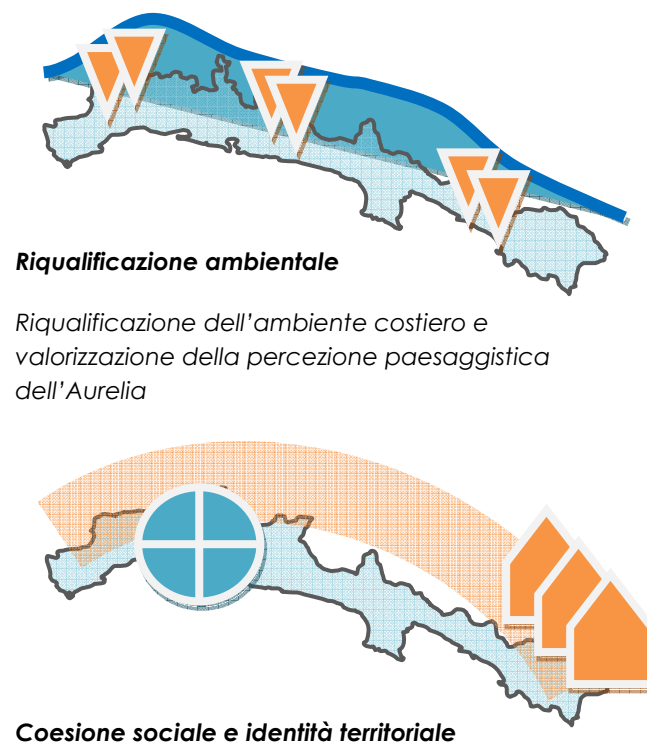
- ✓ Sviluppo e messa in rete di forme di ricettività turistica collegate all'utilizzo del patrimonio edilizio esistente e delle seconde case
- ✓ Potenziamento dell'accessibilità ai servizi territoriali per la popolazione insediata nei sistemi delle riviere e nelle valli interne del levante
- ✓ Rafforzamento della coesione sociale, anche attraverso il coordinamento e l'integrazione dei servizi di interesse collettivo a scala sovracomunale
- ✓ Consolidamento dei livelli occupazionali, attraverso il rafforzamento delle attività produttive artigianali storiche e di nicchia (prodotti alimentari, prodotti artistici, ...)
- ✓ Sviluppo della cooperazione per lo svolgimento di attività di presidio ambientale e di tutela del paesaggio, anche ai fini della prevenzione dagli incendi
- ✓ Sviluppo e la diffusione di attività produttive turistiche che riutilizzino il patrimonio edilizio delle riviere (edifici rurali, ville), garantiscano il presidio del sistema dei terrazzamenti, svolgano attività agrarie specializzate per la produzione e la commercializzazione dei prodotti tipici locali
- ✓ Tutela e riqualificazione degli spazi aggregativi pubblici, anche minori (sagrati, aree di sosta lungo le strade, piazzette, parcheggi) dotati di affaccio a mare.

SCHEMA OBIETTIVI



Sviluppo territoriale e riorganizzazione del sistema turistico ed insediativo

Promozione della manutenzione e tutela delle riviere , favorendo la ricettività diffusa ed ambientalmente sostenibile ed integrata con i sistemi turistici esistenti



STRATEGIE DI PIANIFICAZIONE

Dimensione strategico/programmatica: gli scenari al 2020 - Sistema territoriale strategico 4 - SISTEMI DELLE RIVIERE

Il ruolo dei Sistemi delle Riviere all'interno dello schema direttore a scala metropolitana per il raggiungimento degli obiettivi strategici del Piano: La fascia costiera costituisce l'elemento territoriale di maggior pregio, ma anche quello soggetto a maggiori pressioni, dell'intera area vasta metropolitana.

Nello scenario 2020 i Sistemi delle Riviere svolgono un ruolo di grande significato dimostrativo ai fini del riequilibrio territoriale, interrompendo il consumo di suolo frutto di scelte urbanistiche disorganiche, e rilanciando invece politiche di riqualificazione ambientale e paesaggistica.

Le strategie proposte sono fondate sul principio dell'integrazione nella pianificazione territoriale delle politiche di contrasto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici, di prevenzione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza del territorio.

I territori dei Sistemi delle Riviere possono costituire l'ambito sul quale avviare prioritariamente l'approfondimento e l'aggiornamento del tema dei vincoli paesaggistici, anche come proposta per

l'attuazione degli Accordi di pianificazione tra Direzione Regionale della Soprintendenza e Regione Liguria ai sensi dell'art. 135 del Codice del Paesaggio



Dimensione della governance locale: Strategie di co-pianificazione intercomunale - Sistema territoriale strategico 4 - SISTEMI DELLE RIVIERE

Riconversione del percorso costiero storico dell'Aurelia al ruolo di viabilità turistica "lenta" e di percezione del paesaggio, con il potenziamento della fruizione pedonale, la realizzazione di una sequenza di punti di sosta e belvedere attrezzati, la realizzazione di modeste e non diffuse variazioni di tracciato, compatibili con i valori del paesaggio, finalizzate ad alleggerire i tratti costieri di maggior pregio storico – paesaggistico e a migliorare la fruizione leggera della costa;

Riqualificazione di aree costiere degradate, quali la Val Lerone, attraverso progetti integrati in grado di promuovere sviluppo compatibile.

Potenziamento della mobilità sostenibile: trasporto pubblico, mobilità ciclabile e pedonale, ascensori, funivie, ecc.;

Incentivazione di forme collettive di trasporto turistico;

Realizzazione servizi per la mobilità locale al fine di abbattere traffico, inquinamento dell'aria, acustico, e migliorare la qualità urbana (parcheggi di interscambio, di cintura, ecc.);

Organizzazione della rete dei servizi territoriali (scolastici, impianti sportivi, centri culturali), promuovendo l'ottimizzazione e la sinergia a livello sovra comunale, con priorità per gli interventi che integrano la riqualificazione ambientale con obiettivi plurisettoriali di interesse collettivo, per il superamento delle criticità ambientali (es. sistema della depurazione).


Corridoi verdi e blu (ambiti fluviali) integrati nella rete ecologica e nel sistema del verde provinciale;


Sviluppo dei "centri integrati di via" in ambito costiero, in applicazione dell'orientamento allo sviluppo di una rete commerciale ambientalmente compatibile ("commercio amico");

SISTEMA TERRITORIALE STRATEGICO 5 : Sistemi rurali dell'Appennino

Attraverso la proposizione di forme di sviluppo compatibile nei sistemi rurali delle valli interne della Provincia, si intende conseguire la valorizzazione delle vocazioni del territorio rurale, il miglioramento dell'ambiente e della qualità della vita, la riconfigurazione dell'assetto infrastrutturale e dei servizi.

Individuazione dell'ambito di co-pianificazione:

 **AMBITI TERRITORIALI:** 1.2 STURA, 1.5 SCRIVIA, 1.6 VALICO SCOFFERA, 1.7 TREBBIA, 2.4 FONTANABUONA, 2.7 AVETO

 **AMBITO DI CO-PIANIFICAZIONE** (Comuni ed aree territoriali direttamente interessati dal progetto): Rossiglione, Campoligure, Masone, Tiglieto, Torriglia, Rovegno, Gorreto, Rondanina, Fontanigorda, Propata, Monteburno, Fascia, Stefano d'Aveto, Rezzoaglio, Vobbia, Valbrevenna, Montoggio, Neirone, Favale di Malvaro, Lorsica

Elementi indicativi del tema

Breve descrizione del contesto territoriale in rapporto al tema:

L'ambito di co-pianificazione coinvolge più sistemi rurali dell'intera area vasta provinciale, ad eccezione di quelli più strettamente connessi ai sistemi urbani.

Sintesi degli elementi di valore, di crisi, delle minacce e delle opportunità - SWOT

Elementi di valore (S): diffusa qualità ambientale in un territorio sostanzialmente omogeneo, nel quale al valore paesistico dei fattori naturalistici ed antropici si aggiungono i generalizzati buoni livelli degli elementi ecologici; presenza di attrezzature e impianti per le attività sportive e ricreative, anche connesse alla fruizione delle risorse territoriali;

presenza di numerosi elementi di pregio;

Elementi di crisi (W) : marginalità delle funzioni insediative presenti nell'ambito rispetto all'area vasta provinciale, legata alla crisi delle attività economiche tradizionali, all'abbandono del territorio rurale e del patrimonio edilizio, al decremento ed alla senilizzazione della popolazione;

Opportunità (O): sviluppo di attività produttive indotte dal sistema turistico ricettivo e di attività connesse alla fruizione organizzata del territorio rurale e naturale;

rete dei sentieri montani collegati all'Alta via dei monti liguri

sviluppo turistico collegato anche il riuso di edifici dismessi (Colonie montane, ecc.) e del patrimonio edilizio non utilizzato

riscoperta del turismo attraverso forme innovative di fruizione anche invernale;

Minacce (T): carenza di manutenzione della rete stradale, specie nel periodo invernale;



OBIETTIVI**A) Obiettivi di difesa e valorizzazione delle risorse locali**

- ✓ Protezione e migliore utilizzazione delle risorse idriche, boschive e prative e realizzazione di interventi per la messa in sicurezza degli insediamenti e delle infrastrutture dal rischio idrogeologico e sismico
- ✓ Riorganizzazione e riqualificazione delle strutture destinate alla fruizione attiva del territorio e delle attività di filiera per l'adeguamento alla nuova domanda turistica (forme evolute di ricettività, produzioni agricole di nicchia, "parchi avventura", ecc.) privilegiando il patrimonio edilizio esistente e, comunque, nel rispetto delle tipologie insediative locali
- ✓ Consolidare le attività economiche esistenti di tipo produttivo e turistico-ricettivo incentivando il mantenimento delle attività e lo sviluppo di nuove opportunità
- ✓ Incentivazione dei processi di recupero dell'agricoltura locale, anche attraverso la promozione di forme di "autocommercio"
- ✓ Migliorare e potenziare le dotazioni di infrastrutture e servizi, realizzando reti di livello comprensoriale, con particolare attenzione agli spazi pubblici attrezzati, alla creazione di un sistema di parcheggi pubblici a basso impatto ambientale, ed alla formazione di percorsi ciclabili anche di MTB, per recuperare le carenze di dotazione nei periodi di maggior afflusso turistico

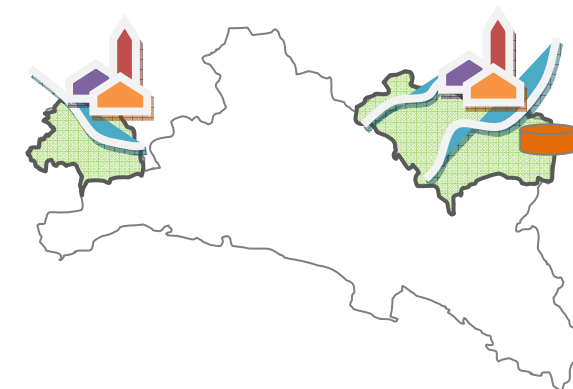
B) Obiettivi di mantenimento della qualità paesistica e ambientale

- ✓ Favorire ed incentivare il recupero ed il riuso del patrimonio edilizio esistente e la riqualificazione dei tessuti storici che caratterizzano gli insediamenti dell'Appennino, con particolare attenzione al processo di formazione delle caratteristiche tipologiche delle strutture edilizie e del tessuto insediativo
- ✓ Recuperare ed ampliare la rete dei sentieri pedonali al fine di incentivare e potenziare le percorrenze turistiche con finalità di conoscenza dei caratteri paesaggistici e naturalistici dei luoghi
- ✓ Incentivare le funzioni di presidio nelle aree a vocazione agricola, privilegiando gli interventi di recupero e riqualificazione degli insediamenti esistenti
- ✓ Favorire ed incentivare programmi ed interventi di manutenzione orientati a garantire la stabilità dei versanti

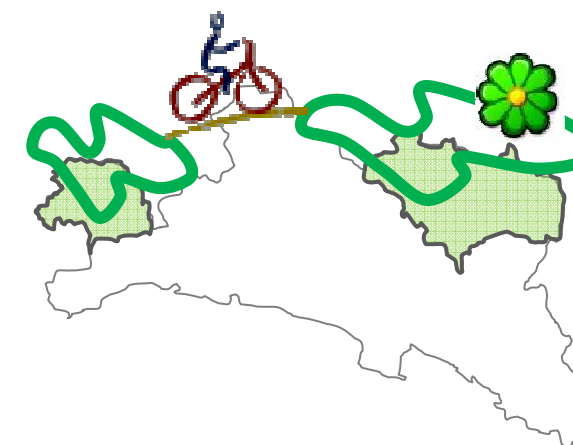
C) Obiettivi di coesione sociale e identità territoriale

- ✓ Garantire il mantenimento e l'ulteriore sviluppo dei processi di integrazione sociale, di relazione tra gli abitanti, di opportunità di incontro tra le persone, ricercando una più elevata qualità della vita per i residenti stabili e temporanei, in particolare per le famiglie giovani

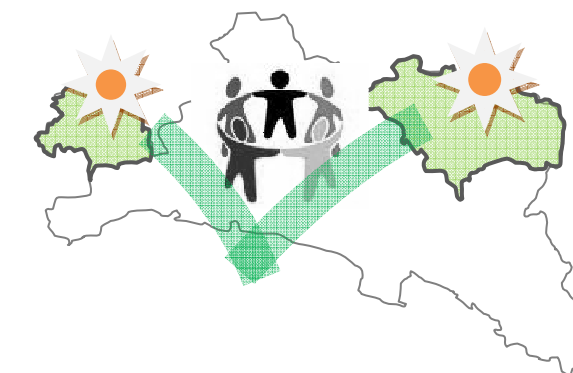
- ✓ Rafforzamento della coesione sociale, anche attraverso il coordinamento e l'integrazione dei servizi di interesse collettivo a scala sovracomunale
- ✓ Identificare e valorizzare i luoghi con elevato valore testimoniale di avvenimenti e processi storici che hanno caratterizzato la formazione delle comunità locali
- ✓ Favorire l'integrazione di singoli e di piccole comunità che trovano nei sistemi rurali dell'Appennino una risposta alle proprie esigenze insediative e di lavoro, allo scopo di rivitalizzare il contesto sociale locale

SCHEMA OBIETTIVI**Difesa e valorizzazione delle risorse locali**

Utilizzo delle risorse per la fruizione attiva del territori, delle attività di filiera, dei servizi per migliorare l'offerta turistica

**Mantenimento della qualità paesistica e ambientale**

Riuso del patrimonio edilizio esistente, riqualificazione di tessuti storici e percorrenze turistiche, presidio dei territori agricoli

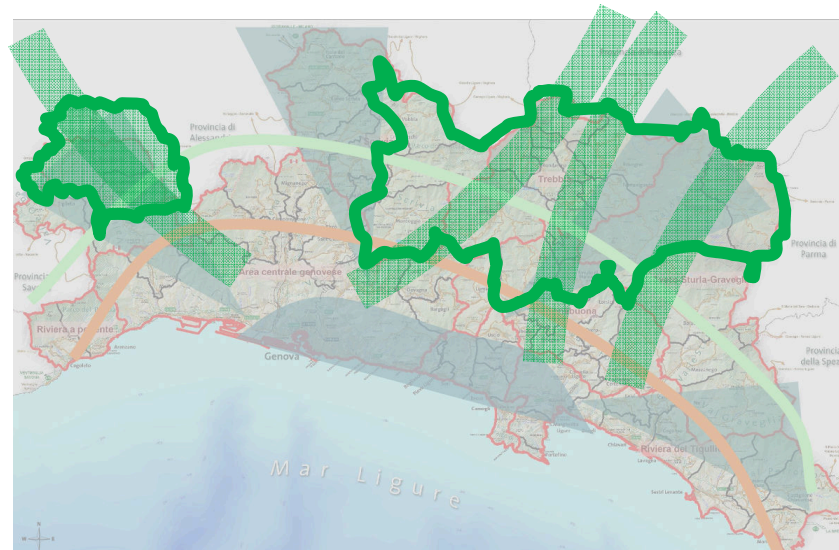
**Coesione sociale e identità territoriale**

Integrazione sociale, opportunità di incontro tra le persone, elevata qualità della vita

STRATEGIE DI PIANIFICAZIONE

Dimensione strategico/programmatica: gli scenari al 2020 - Sistema territoriale strategico 5 : SISTEMI RURALI DELL'APPENNINO

Il ruolo dei Sistemi Rurali dell'Appennino all'interno dello schema direttore a scala provinciale per il raggiungimento degli obiettivi strategici del Piano:



I Sistemi Rurali dell'Appennino costituiscono la nuova frontiera per l'offerta turistica dell'area vasta provinciale, che si rivolge all'ormai consolidata tipologia di fruizione (turismo itinerante, viaggi avventura, circuiti tematici) costantemente alla ricerca di nuove occasioni di autenticità.

Le nuove opportunità richiedono un'organizzazione complessiva dell'offerta attraverso indirizzi di pianificazione omogenei e la messa in rete di servizi di supporto.

Le strategie proposte sono fondate sul principio dell'integrazione nella pianificazione territoriale delle politiche di contrasto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici, di prevenzione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza del territorio.

La presenza dei Parchi naturali regionali costituisce l'occasione per promuovere l'integrazione delle strategie dei sistemi rurali dell'Appennino con le politiche di pianificazione degli Enti parco.

Dimensione della governance locale: Strategie di co-pianificazione intercomunale

Corridoi verdi e blu (ambiti fluviali) integrati nella rete ecologica regionale e nel sistema del verde provinciale

Miglioramento dell'accessibilità ai territori montani attraverso l'adeguamento delle infrastrutture di comunicazione

Organizzazione della rete dei servizi territoriali (scolastici, impianti sportivi, centri culturali), promuovendo l'ottimizzazione e la sinergia a livello sovra comunale

Completamento della rete della viabilità secondaria di versante per la costituzione di alternative di rete di scala sovra comunale

Specializzazione delle infrastrutture di interesse turistico, attraverso la realizzazione di attrezzature, localizzate in stretta connessione con i circuiti di maggior interesse turistico, ricreativo, culturale

Servizi e attrezzature e per la fruizione attiva del territorio: individuazione delle "porte dei parchi", dei circuiti escursionistici, e dei relativi parcheggi veicolari attrezzati di intercambio tra la mobilità veicolare e la mobilità pedonale e ciclistica;

Individuazione dei criteri localizzativi e delle modalità di realizzazione per i parcheggi turistici temporanei a servizio delle grandi manifestazioni

Sistemi e reti di produzione e commercializzazione dei prodotti locali e di nicchia;

Sviluppo delle produzioni di filiera ed individuazione dei territori idonei (filiera del bosco, ecc.)

Rafforzamento delle attività agricole, specie nelle forme locali e di nicchia, anche ai fini della manutenzione dell'ambiente e per la sostenibilità in senso lato (es. prodotti agricoli "a chilometri zero")

Interventi per contrastare il fenomeno della "desertificazione commerciale" delle valli interne, favorendo l'insediamento delle attività che svolgono anche una funzione di "presidio" e sicurezza per il territorio.

Interventi e strumenti finalizzati ad incentivare l'integrazione delle risorse pubbliche e private ai fini della manutenzione e della messa in sicurezza del territorio (contratti di fiume, ecc.)



NORME DI ATTUAZIONE (1)

Art. 1 : Funzioni ed estensione del Piano

Art. 2 : Obiettivi del Piano

Art. 3 : Elaborati del Piano

Art. 4 : Valore ed efficacia dei contenuti del Piano (art. aggiornato)

Art. 5 : Ruolo del Piano (art. aggiornato)

Art. 6 : Lettura del Piano

Art. 7: Rapporti con altri atti di pianificazione di settore e di competenza della Città metropolitana di Genova (art. aggiornato)

Art. 8 : Temi territoriali di approfondimento del Piano

Art. 9 : Ambiti caratterizzati da ridotta complessità art. 18 – 1° comma, lett. e) della L.R. 36/97

Art. 10 : Esplicitazione di contenuti della Descrizione Fondativa

Art. 11 : Disciplina del Sistema del Verde a livello provinciale (art. modificato con variante approvata con D.C.P. n. 29 del 01/06/2011)

Art. 12 : Disciplina degli altri valori segnalati dal Piano

Art. 13 : Disciplina del sistema di rilievo sovracomunale delle strutture produttive

Art. 14 : Organizzazione della viabilità sovra comunale

Art. 15 : Disciplina specifica degli interventi per la viabilità provinciale

Art. 16 : Disciplina per gli interventi dell'edilizia scolastica ed i servizi provinciali

Art. 17 : Criteri per l'individuazione delle aree di effettiva produzione agricola

Art. 18 : Progetti Quadro e Sistemi Territoriali Strategici (art. aggiornato)

Art. 19 : Disciplina degli elettrodotti (art. modificato con variante approvata con D.C.P. n. 29 del 01/06/2011)

Art. 20 : Contenuti del PTC per l'attuazione dell'art. 3 del D.M. 9 maggio 2001 (art. introdotto con variante approvata con D.C.P. n. 39 del 18/06/2008)

Art. 21 : Compatibilità fra l'urbanizzazione e stabilimenti a rischio di incidente rilevante (art. introdotto con variante approvata con D.C.P. n. 39 del 18/06/2008)

Art. 22 : Sostenibilità ambientale e salvaguardia dei Siti di Importanza Comunitaria

Art. 23 : Modalità di attuazione del Piano

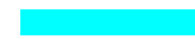
Art. 24: Missioni di Pianificazione d'Ambito (art. introdotto con variante approvata con D.C.P. n. 34 del 12/05/2010)

Art. 25 : Integrazione della pianificazione territoriale e di bacino (art. aggiornato)

Art. 26 : Monitoraggio (art. aggiornato)

Legenda:

articolo modificato con la Variante 2014



articolo modificato con le Varianti al PTCp approvate nel periodo di vigenza del Piano (Variante al sistema del verde provinciale, Variante aree a rischio di incidente rilevante, Variante art. 24 Conferenze d'ambito)

(1) sono riportati solo gli articoli evidenziati nell'Indice.

Art. 4 : Valore ed efficacia dei contenuti e degli elaborati del Piano

1. I contenuti e gli elaborati del Piano, in applicazione dell'art. 21 - 1° e 2° comma - della L.R. 36/1997, hanno i seguenti valore ed efficacia:

a) I contenuti della Descrizione Fondativa del Piano, hanno efficacia di indirizzo e coordinamento per la formazione dei PUC e degli strumenti urbanistici soggetti alla legislazione previgente alla L.R. 36/1997; le analisi e le pertinenti sintesi interpretative della Descrizione Fondativa del Piano, possono essere modificati, solo laddove la Descrizione Fondativa del PUC, o degli atti a supporto degli strumenti urbanistici soggetti alla legislazione previgente, dimostrino di poter pervenire a diverse impostazioni e conclusioni, che risultino caratterizzate dal requisito della sostenibilità ambientale e della rispondenza ai Principi informatori della pianificazione territoriale, di cui all'art. 2 della L.R. 36/1997.

b) I contenuti della Struttura del Piano hanno efficacia di indirizzo e di coordinamento, anche a contenuto propositivo, ai sensi dell'art.21 comma 1 lett.a della LR 36/1997 e s.m.i., per la formazione dei PUC, il cui mancato recepimento comporta comunque l'obbligo di specificarne la motivazione, specie sotto il profilo della sostenibilità ambientale delle scelte, della compatibilità con le istanze di miglioramento delle funzioni ecologiche nelle aree di valore ambientale già riconosciuto (Sic, reti ecologiche, ecc.) e della rispondenza ai Principi informatori della pianificazione territoriale di cui all'art. 2 della L.R. 36/1997; ad eccezione:

- 1) delle previsioni concernenti «L'organizzazione complessiva del Sistema del Verde a livello provinciale» che hanno efficacia di prescrizione ai sensi dell'art.21 comma 1 lett. b della LR 36/1997 e s.m.i., nei termini espressi all'art.11 delle presenti Norme;
- 2) delle previsioni concernenti l'organizzazione degli insediamenti per l'edilizia scolastica media superiore e per i servizi della Provincia, che hanno efficacia di prescrizione nei termini di cui all'art.21 comma 1 lett. c della LR 36/1997 e s.m.i., nei termini indicati al Capitolo 7 della Struttura del Piano, nonché all'art. 16 delle presenti Norme;
- 3) della individuazione, per la viabilità provinciale, di una fascia di flessibilità di 15 mt per lato, funzionale alla realizzazione degli interventi, che costituisce norma con efficacia di prescrizione nei termini di cui all'art.21 comma 1 lett. c della LR 36/1997 e s.m.i., come meglio specificato al successivo art. 15 delle presenti Norme;
- 4) delle indicazioni contenute nella Struttura, al Capitolo n. 11 – Contributi - che hanno, invece, valore di mera segnalazione alla Regione delle problematiche sottese al fine dell'assunzione delle possibili conseguenti azioni legislative e di pianificazione territoriale di competenza.

2. I contenuti della Struttura del Piano che hanno il valore di indirizzo e di coordinamento con efficacia di direttiva nei confronti dei PUC e degli strumenti urbanistici soggetti alla legislazione previgente alla L.R. 36/1997, possono essere modificati, solo laddove la Descrizione Fondativa del PUC, o degli atti a supporto degli strumenti urbanistici soggetti alla legislazione previgente, ed i relativi contenuti strutturali dimostrino di poter pervenire a diverse impostazioni e conclusioni, che risultino caratterizzate dal requisito della sostenibilità ambientale e della rispondenza ai Principi informatori della pianificazione territoriale, di cui all'art. 2 della L.R. 36/1997.

Art. 5 : Ruolo del Piano

1. Il Piano esplica il suo ruolo, in particolare nei rapporti con i Comuni, con la Regione Liguria e con le Province contermini, nonché al fine della formazione dei Piani e dei Programmi di settore di competenza dell'Ente, nei seguenti termini:

- a) Coordina la pianificazione urbanistica di livello locale nella dimensione di area vasta, in applicazione della Legge urbanistica regionale, in modo articolato, recependo ed integrando le indicazioni dei piani e degli strumenti urbanistici dei Comuni, in coerenza con gli esiti della Descrizione Fondativa, con il Documento degli Obiettivi e con la Struttura del Piano stesso, in modo che, da un lato, sia assicurata l'operatività dei piani e degli strumenti urbanistici vigenti e, dall'altro, siano fornite le necessarie indicazioni per la formazione dei nuovi Piani Urbanistici Comunali e per l'adeguamento dei quelli vigenti;
- b) Definisce il campo delle conoscenze e delle relative indicazioni di pianificazione, che vincolano l'Amministrazione della Città Metropolitana in sede di esercizio delle funzioni in materia urbanistica ed in quelle con esse collegate, di competenza ai sensi della L.R. 36/1997 come modificata dalla L.R. 11/2015;
- c) Definisce la disciplina degli interventi di competenza della Città Metropolitana in materia di edilizia scolastica e di viabilità, prevalendo, a tali fini, nei confronti delle corrispondenti previsioni e prescrizioni dei piani di livello comunale;
- d) Fornisce gli elementi conoscitivi e le relative determinazioni per l'assetto del territorio metropolitano al fine della formazione dei Piani e dei Programmi di settore di competenza della Città Metropolitana, ai sensi della Legge 56/2014;
- e) Limitatamente al territorio ricadente nei bacini padani, ha valore ed effetti di "Piano di Bacino", nei termini indicati nella Variante Bacini Padani "VBP" in attuazione del PAI – Piano stralcio per l'Assetto idrogeologico del bacino del Po, ai sensi dell'art. 1, c. 11 delle relative Norme di Attuazione.
- f) Costituisce fondamentale quadro di riferimento per la programmazione e la pianificazione degli interventi sul territorio rientranti nella competenza dell'Ente, ai sensi della Legge 56/2014;
- g) Costituisce l'atto sulla base del quale la Città Metropolitana coopera alla elaborazione del progetto del Piano territoriale Regionale e dei Progetti in attuazione dello stesso, ai sensi dell'art. 14 e dell'art. 16 bis, comma 3 della L.R. 36/1997, come modificata dalla L.R. 11/2015, evidenziando le questioni di interesse metropolitano, con specifico riferimento al Documento degli Obiettivi, allo Schema Direttore del Piano ed ai Sistemi Territoriali Strategici;
- h) Costituisce riferimento per definire politiche comuni e per condurre azioni ed interventi concertati con gli altri Enti territoriali;
- i) Costituisce l'atto che delinea gli scenari e le azioni conseguenti per l'assetto del territorio di interesse provinciale nel confronto e nella cooperazione con le Province contermini;
- j) Individua, con il concorso dei Comuni interessati, le aree di osservazione sulle quali effettuare le opportune valutazioni sui possibili effetti territoriali ed ambientali conseguenti ad incidenti rilevanti prodotti dagli stabilimenti soggetti alla disciplina del rischio industriale. Le valutazioni sugli effetti conseguenti a incidenti rilevanti prodotti dagli stabilimenti soggetti alla disciplina del rischio industriali, nelle aree di valore ambientale già riconosciuto (Sic, reti ecologiche, ecc.), devono riguardare le conseguenze sulle funzioni ecologiche.

2. A tal fine, costituiscono temi di approfondimento :

Art. 7 : Rapporti con gli altri atti di pianificazione di settore di competenza della Città Metropolitana

1. In attuazione del criterio della massima integrazione tra pianificazione territoriale e di settore, e riconoscendo il principio della prevalenza delle indicazioni di *carattere prescrittivo* dei piani di bacino e dei Piani delle aree protette, rispetto alle indicazioni della pianificazione territoriale, regionale, provinciale e comunale, sancito all'art. 2, 5° comma, della L.R. 36/1997, il Piano costituisce quadro di riferimento, con il valore di efficacia indicato al precedente art. 4, nei confronti degli atti di pianificazione di settore di competenza della Città Metropolitana, con specifico riferimento ai seguenti aspetti:

- a) alla definizione della domanda d'uso del suolo, al fine della formazione dei piani di bacino, in quanto sede di coordinamento dei piani e degli strumenti urbanistici comunali;
- b) alla definizione delle Missioni di Pianificazione a livello d'Ambito ed a livello comunale, al fine della formazione dei piani di bacino, in quanto sede di coordinamento dei piani e degli strumenti urbanistici comunali;
- c) alla individuazione delle previsioni di sviluppo strategico prioritarie, con riferimento ai sistemi insediativi produttivi, alle infrastrutture ed ai servizi territoriali, al fine della determinazione, nei piani di bacino, delle priorità degli interventi strutturali, sulla base della domanda di sicurezza del territorio, espressa dalla destinazione d'uso del suolo;
- d) alla definizione della vulnerabilità degli elementi territoriali ed ambientali conseguente alle ipotesi di rischio industriale;
- e) alla individuazione del Sistema del Verde a livello metropolitano;
- f) alla organizzazione della viabilità sovracomunale;
- g) alla promozione di azioni di pianificazione concertata con i Comuni per lo sviluppo dei Progetti quadro e dei "Sistemi territoriali strategici".

2. Le indicazioni del Piano relative agli aspetti sopra indicati, ai fini anche della necessaria integrazione della pianificazione generale e di settore, costituiscono contenuto essenziale per la formazione, la variazione e l'aggiornamento della pianificazione di bacino.

3. Le modifiche e gli aggiornamenti del Piano, conseguenti all'approvazione dei piani di settore, sono disciplinati dagli artt. 22 e 23 della L.R. 36/1997.

Art. 8 : Temi di approfondimento del Piano

1. Il Piano individua e specifica temi ed ambiti territoriali sui quali l'azione di coordinamento della pianificazione locale da parte della Provincia richiede azioni di esplicitazione ed approfondimento, in ragione della complessità e della rilevanza strategica che gli stessi temi assumono, anche in rapporto agli Obiettivi del Piano; le conseguenti modifiche di aggiornamento ed approfondimento, nel rispetto delle linee e dei contenuti del Piano stesso, integrano e specificano le Missioni di Pianificazione, ai sensi del 1° comma dell'art. 23 della L.R. 36/1997.

a) i contenuti indicati nei progetti-quadro, per gli ambiti di co-pianificazione definiti "Sistemi territoriali strategici", che esplicitano le tematiche oggetto di approfondimento, come meglio specificati all'art.19 delle presenti Norme; i suddetti contenuti, qualora interessino aree di valore ambientale già riconosciuto (Sic, reti ecologiche, ecc.), non potranno prescindere dalla valutazione della compatibilità con le istanze di miglioramento delle funzioni ecologiche;

b) individuazione delle aree idonee alla realizzazione di impianti e reti di teleriscaldamento, nel rispetto dei criteri di cui all'art. 2, c. 1, lett. d) della L.R. 22/2007, ovvero sulla base dei criteri emanati dalla Regione Liguria; le aree, qualora interessino zone di valore ambientale già riconosciuto (Sic, reti ecologiche, ecc.), saranno valutate approfonditamente sotto il profilo della compatibilità con le istanze di miglioramento delle funzioni ecologiche.

c) l'individuazione dei corridoi di massima per l'inserimento degli elettrodotti, in applicazione delle disposizioni di cui all'art. 8, 2° comma lett. b), della L.R. 18/1999 e dell'art. 72 duodecies L.R. 41/1999, con l'obiettivo di tutela dell'ambiente, del paesaggio e della minimizzazione della popolazione esposta a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici;

d) approfondimento ed aggiornamento in materia di "impianti a rischio di incidente rilevante", anche al fine di individuare una normativa unitaria per il territorio della Città Metropolitana, sulla scorta delle esperienze dei documenti RIR già predisposti dai Comuni, nonché avuto riguardo alle normative recentemente approvate (c.d. Seveso IV)

3. L'iniziativa alla predisposizione dei suddetti approfondimenti, è assunta dalle competenti strutture della Città Metropolitana ovvero, su iniziativa dei Comuni e delle loro Unioni, previa stipula di appositi atti di intesa, aventi ad oggetto gli stessi temi che potranno essere esplicitati nell'ambito dei contenuti dei PUC.

4. Fino alla predisposizione degli approfondimenti del Piano concernenti l'individuazione dei corridoi di massima per l'inserimento degli elettrodotti, mediante la debita predisposizione delle necessarie varianti integrative del Piano, si applicano le disposizioni indicate ai successivi articolo 19 e 20 delle presenti Norme.

Art. 11 : Il Sistema del Verde a livello provinciale (approvato con D.C.P. n. 29 del 01/06/2011)

1. Il Sistema del Verde a livello provinciale è conformato e localizzato per potersi correlare direttamente, in termini di percezione e di fruizione, con le aree urbane a più elevata concentrazione abitativa e, comunque, al territorio insediato con i caratteri dell'organizzazione urbana.

2. La sua composizione e articolazione corrisponde all'esigenza di esplicitare una diffusa azione di rigenerazione ecologica dell'ambiente, anche agli effetti dei cambiamenti climatici, e di qualificazione paesaggistica, in grado di permeare i sistemi insediativi specie se ad alta densità abitativa, di offrire possibilità di fruizione attiva del territorio secondo il modello dei parchi urbani territoriali, di costituire elemento di raccordo tra le aree urbane e le aree protette interne, per lo sviluppo a livello provinciale della rete ecologica ligure.

3. Il Sistema del verde a livello provinciale è costituito dalle seguenti componenti:

a) parchi urbani territoriali

a.1 : Parco del Monte di Portofino, la cui dislocazione corrisponde ai criteri di cui al precedente comma 1;

a.2 : Parchi urbani territoriali previsti dalla pianificazione urbanistica comunale, la cui dislocazione corrisponde al criterio di cui al precedente comma 1.

a.3 : Parchi urbani del PTCP – PU, come individuati dal Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria, ed individuati nella cartografia della Struttura del Piano, la cui dislocazione corrisponde ai criteri di cui al precedente comma 1;

b) aree di verde strutturato e aree rurali:

b.1: Aree verdi strutturate soggette al vincolo storico e monumentale, di cui al Titolo I del D.lvo 42/2004 recante il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;

b.2: Aree verdi strutturate di pausa e cornice, poste nel territorio urbanizzato o ai margini e costituenti momenti di interruzione nella continuità del tessuto edificato, caratterizzate da predominanti assetti vegetazionali, naturali od antropici, che concorrono a qualificazione del paesaggio urbano;

b.3: Aree rurali libere nel sistema urbano, intercluse o poste ai margini del tessuto urbano, costituenti momenti di attenuazione del sistema insediativo e corridoi ecologici;

c) territori urbani e territori di cornice costieri connotati dal verde:

c. 1: Territori urbani in cui la presenza del verde ha funzione connotante e qualificante (tessuti urbani a ville, struttura a viali alberati, ecc.)

c. 2: Territori di cornice costiera in cui la presenza del verde ha una funzione sia di coronamento del sistema insediativo discontinuo sia di pausa dove la componente ambientale assume un valore predominante.

d) ambiti fluviali

Ambiti fluviali dislocati lungo i principali corsi d'acqua, costituenti corridoio ecologico ed elementi puntuali di interruzione del territorio insediato, ove sono ancora leggibili gli elementi costitutivi dell'ambiente fluviale, specie nell'assetto vegetazionale delle sponde;

e) verde di progetto

Aree verdi di progetto, categoria dinamica che integra ed aggiorna il Sistema del Verde, con i progetti di riqualificazione che introducono nuove aree di verde e con le previsioni della pianificazione urbanistica e territoriale che abbiano ad oggetto la costituzione di parchi urbani di nuovo impianto ovvero la realizzazione di nuove aree di verde, come sopra definite.

4. Gli obiettivi perseguiti con la disciplina del sistema del verde sono : 1) la ricognizione, il coordinamento e la specificazione delle aree che compongono il sistema; 2) la tutela dei valori espressi sia dall'insieme che dalle singole componenti del sistema per le funzioni ecologiche, ambientali, paesaggistiche, sociali, che svolgono; 3) l'integrazione con la disciplina regionale del PTCP attraverso la specificazione delle disposizioni normative dei Parchi Urbani PU.

5. Il presente articolo 11 è integrato con la disciplina contenuta nell'elaborato "Schede delle aree del Sistema del Verde", che ne costituisce parte integrante e sostanziale, sulla base degli approfondimenti di carattere conoscitivo ed interpretativo, e delle relative valutazioni di sintesi.

6. **Parchi urbani e territoriali** : si applica la disciplina vigente nei piani territoriali ed urbanistici, con le specificazioni ed integrazioni di seguito indicate :

a1. Per le aree del Sistema del verde di cui al comma 3, lett. a.1- **Parco del Monte di Portofino** – si applica la corrispondente disciplina contenuta nel Piano del Parco e nei relativi Regolamenti attuativi.

a2. Per le aree del Sistema del verde di cui al comma 3, lett. a.2- **Parchi urbani territoriali** – si applica la disciplina contenuta nei piani urbanistici comunali, integrata con il divieto di abbattimento di alberature nei termini indicati al successivo comma 7.

a3. Per le aree del Sistema del verde di cui al comma 3, lett. a.1- i **Parchi urbani del PTCP – PU**, la disciplina dell'art. 36 delle Norme di Attuazione dello stesso piano paesaggistico, è integrata con le specificazioni indicate nelle "Schede delle aree del Sistema del Verde", di cui al comma 5, che, per ciascun parco urbano, sulla base delle caratteristiche peculiari, fornisce direttive in merito all'ammissibilità dell'inserimento delle funzioni consentite al comma 4, del medesimo art. 36.

7. La disciplina urbanistica dei parchi urbani territoriali è integrata con le seguenti disposizioni : - divieto all'abbattimento delle alberature di alto fusto, - obbligo di realizzare, unitamente alla esecuzione degli interventi edilizi consentiti, un consistente miglioramento, quantitativo e qualitativo, dell'assetto vegetazionale e morfologico delle aree interessate dagli interventi stessi. Nei casi in cui per la realizzazione degli interventi ammessi dalla disciplina comunale o per attuazione dei piani di gestione agro-forestale, sia necessario procedere all'abbattimento di alcune alberature, deve essere previsto in via preferenziale lo spostamento delle stesse o, in sub

ordine, la sostituzione con esemplari della stessa specie o con specie indicate dalla disciplina dell'Assetto Vegetazionale del PTCP e di dimensioni congruenti a quelle esistenti. A tal fine il progetto deve essere corredato dallo studio delle caratteristiche vegetazionali, agronomiche, morfologiche del sito e della conseguente proposta di sistemazione finale dello stesso. Il rilascio del titolo abilitativo è subordinato alla stipula di un Atto Unilaterale d'Obbligo, a carico del soggetto attuatore degli interventi, che stabilisca le modalità di esecuzione delle sistemazioni di riorganizzazione e miglioramento degli assetti vegetazionali, le congruenti garanzie finanziarie ed i termini per l'adempimento dei relativi impegni.

8. **Aree di verde strutturato e aree rurali:** Nelle aree del Sistema del verde di cui al comma 3, lett. b) si applica la disciplina indicata nelle relative "Schede delle aree del Sistema del Verde", di cui al comma 5. I Comuni sono tenuti a recepire nei propri piani urbanistici detta disciplina. Tale recepimento può essere effettuato con l'inserimento delle Schede pertinenti il proprio territorio, come parte integrante delle Norme di Attuazione, ovvero con approfondimenti ulteriori dei caratteri e specificazione della disciplina, a parità dei livelli di tutela, indicati nelle Schede stesse. Il recepimento comporta l'assunzione in capo ai Comuni di ogni determinazione nei confronti delle istanze relative ad interventi nelle aree oggetto delle Schede. Nelle more del recepimento si applica la disciplina indicata nelle Schede. Sono in ogni caso consentiti gli interventi di abbattimento motivati da gravi fitopatie che compromettano la stabilità e/o da ragioni di pubblica incolumità, con obbligo della loro sostituzione con esemplari della stessa specie o con specie indicate dalla disciplina dell'Assetto Vegetazionale del PTCP, autorizzati dai competenti uffici comunali.
9. **Territori urbani e territori di cornice costieri connotati dal verde:** Nelle aree del Sistema del verde di cui al comma 3, lett. c), sono indicati gli indirizzi per la pianificazione comunale. I competenti Organi e Uffici comunali sono tenuti a verificare la coerenza dei propri piani urbanistici rispetto a tale indirizzi, esplicitandone gli esiti e apportando le Varianti urbanistiche che si rendessero necessarie. Nelle more dell'accertamento e dell'eventuale adeguamento delle previsioni urbanistiche vigenti, il rilascio dei titoli abilitativi in attuazione dei piani stessi è subordinato alla verifica del positivo bilancio sia in termini quantitativi che qualitativi dell'assetto vegetazionale delle aree interessate, sulla base di specifici elaborati di studio allegati al progetto. Sono in ogni caso consentiti gli interventi di abbattimento motivati da gravi fitopatie che compromettano la stabilità e/o da ragioni di pubblica incolumità, con obbligo della loro sostituzione con esemplari della stessa specie o con specie indicate dalla disciplina dell'Assetto Vegetazionale del PTCP, autorizzati dai competenti uffici comunali.
10. In sede di recepimento nei piani urbanistici della disciplina di cui ai precedenti commi 8 e 9, ovvero nella formazione dei piani urbanistici comunali e delle loro Varianti, i Comuni possono apportare le seguenti modifiche, senza che ciò costituisca Variante al PTC ai sensi dell'art. 23, comma 5 della legge regionale 36/97:
 - a) introdurre limitate rettifiche alla perimetrazione delle aree conseguenti al passaggio di scala, approfondimenti e specificazioni dei caratteri peculiari descritti nelle "Schede delle aree del Sistema del Verde", specificazioni di maggior dettaglio della disciplina da applicarsi nelle "Schede delle aree del Sistema del Verde", fermi restando la qualificazione delle aree ed il livello di tutela.
 - b) introdurre l'obbligo di sottoporre la realizzazione di interventi edilizi alla preventiva sottoscrizione, anche laddove non già previsto dalla vigente legislazione in materia, e/o dai

propri piani urbanistici, di Convenzioni/ atti obbligazionari che stabiliscano le modalità di realizzazione ed esecuzione delle opere sugli assetti vegetazionale, e garantiscano l'adempimento degli impegni, anche in termini di avvio e manutenzione, attraverso l'imposizione di congruenti garanzie finanziarie.

11. **Ambiti fluviali** - nelle aree di cui al precedente comma 3, lett. d), non è consentita la realizzazione di opere ed interventi che determinino la modificazione sostanziale degli assetti morfologici e vegetazionali esistenti, ed in particolare la costruzione di muri e la formazione di terrapieni, l'abbattimento delle piante di alto fusto, fatta eccezione per le opere di protezione, sistemazione e riassetto idraulico consentite dai rispettivi Piani di Bacino, e per gli interventi diretti alla tutela della pubblica incolumità o determinati da cause di forza maggiore.
12. **Verde di progetto** - nelle aree di cui al precedente comma 3, lett. e), si applica la disciplina prevista dall'atto di pianificazione urbanistica e/o territoriale con cui viene introdotta l'area, come riportata nelle "Schede delle aree del Sistema del Verde", di cui al comma 5. L'inserimento di nuove aree nella categoria del "verde di progetto", conseguente all'approvazione di piani/progetti territoriali ed urbanistici, comporta l'aggiornamento del Sistema del verde provinciale con predisposizione della Scheda da parte dell'Amministrazione proponente. Tale inserimento costituisce Variante di aggiornamento ai sensi dell'art. 23 c.1 della L.R. 36/1997 al PTC.

Art. 18 : Progetti Quadro e Sistemi Territoriali Strategici

1. I Progetti Quadro e i Sistemi Territoriali Strategici affrontano temi aventi rilevanza strategica e d'interesse territoriale, che prevedono attività di co-pianificazione. I Sistemi Territoriali Strategici sviluppano temi trasversali rispetto agli Ambiti territoriali e integrano la pianificazione territoriale con le politiche di adattamento ai cambiamenti climatici e di prevenzione dei rischi idrogeologici. I progetti quadro e sistemi territoriali strategici, qualora interessino aree di valore ambientale già riconosciuto (Sic, reti ecologiche, ecc.), contengono la valutazione della compatibilità ecologica al fine di garantirne il mantenimento o il miglioramento della corrispondente funzione. Progetti quadro e sistemi territoriali strategici devono sempre essere impostati secondo il criterio della mitigazione degli impatti.
2. I Sistemi territoriali strategici affrontano le tematiche territoriali indicate dal Piano, la cui rilevanza alla scala di area vasta richiede l'azione di coordinamento ad opera della Città Metropolitana, e per la cui progettazione potranno essere attivate, anche con iniziativa dei Comuni, azioni di co-pianificazione con i soggetti interessati, all'interno delle quali saranno effettuate le valutazioni ambientali strategiche a corredo delle eventuali previsioni di trasformazione territoriale in termini localizzativi.
3. L'iniziativa alla predisposizione dei progetti di co-pianificazione può essere assunta dalla Città Metropolitana, dai Comuni e dalle Unioni di Comuni, nel momento della formazione dei PUC o di varianti sostanziali ai piani urbanistici comunali vigenti, previa sottoscrizione, a tal fine, di appositi atti di intesa con la Città Metropolitana. L'iniziativa può essere assunta anche dagli Enti parco.

4. Possono assumere l'iniziativa alla progettazione coordinata anche gli altri soggetti interessati, promuovendo atti di intesa con la Città Metropolitana ed i Comuni.
5. I contenuti rappresentati nei Progetti Quadro e nei Sistemi Territoriali hanno l'efficacia di indirizzo e coordinamento ai sensi dell'art.21 comma 1 lett.a della LR 36/1997 e s.m.i., nei termini specificati al precedente art. 4, comma 1.

Art. 19 : Disciplina degli elettrodotti

1. Fino a quando non siano individuati i corridoi di massima per l'adeguamento e lo sviluppo degli elettrodotti, in applicazione delle disposizioni di cui all'art. 8, 2° comma lett. b), della L.R. 18/1999 e dell'art. 72 duodecies L.R. 41/1999, che costituiscono tema di approfondimento del Piano, come specificato all'art. 8 delle presenti Norme, valgono le seguenti disposizioni :
 - a. L'attraversamento di aree urbane con linee ad alta e media tensione, anche per semplice sostituzione dei cavi conduttori o modificazione delle linee esistenti, deve avvenire con cavi interrati o posti entro apposite condutture a vista debitamente schermate; le linee o i tratti di linee aeree di alta e media tensione sostituite con linee interrate, devono essere rimosse, compresi i relativi sostegni;
 - b. E' consentita la costruzione di nuove linee aree di alta tensione o modificazione di tracciato delle linee esistenti, e la localizzazione dei relativi impianti, all'esterno delle aree urbane e degli insediamenti previsti dai piani e strumenti urbanistici comunali, purché i relativi tracciati non superino la lunghezza di 500 mt e siano, comunque, rispettati i parametri di cui all'art. 72 duodecies, 1° comma, della L.R. 41/1999.
 - c. I tracciati di nuovi elettrodotti di alta e media tensione e la modifica di quelli esistenti, non devono interessare aree ricadenti nel Sistema del Verde di livello provinciale, di cui al precedente art. 11, 3° comma lett. a3, b1, b2.

Art. 20 : Contenuti del PTC per l'attuazione dell'art. 22 del Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105.

1. La Città metropolitana, ai sensi dell'art. 8 del Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105, "Attuazione della Direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi a sostanze pericolose", esercita le funzioni relative all'assetto del territorio ed al controllo dell'urbanizzazione in relazione alla presenza di "stabilimenti" come definiti all'art. 3, primo comma, del medesimo D. Lgs. 105/2015, con le modalità specificate al successivo art. 22 dello stesso Decreto.
2. Nel quadro della definizione dell'assetto del territorio, la pianificazione metropolitana definisce i seguenti contenuti per il controllo dell'urbanizzazione nelle aree interessate dagli effetti di incidenti rilevanti:
 - a) la conoscenza del territorio, attraverso l'utilizzazione di profili descrittivi che analizzano l'idoneità dei diversi contesti a sostenere processi di trasformazione a fini produttivi, con

riferimento agli attuali insediamenti ed alle previsioni della pianificazione comunale, anche per l'eventuale futura localizzazione o rilocalizzazione di stabilimenti a rischio;

- b) l'organizzazione delle conoscenze attualmente disponibili circa la presenza nel territorio provinciale di stabilimenti a rischio di incidente rilevante e le loro caratteristiche, come contributo alla formazione di un sistema informativo integrato tra i soggetti a diverso titolo competenti in materia;
- c) la segnalazione delle situazioni in cui gli stabilimenti sono collocati in prossimità dei confini amministrativi comunali e l'eventuale presenza di stabilimenti ubicati in prossimità dei confini provinciali, nonché quelli presenti nell'ambito del Porto di Genova;
- d) l'individuazione, negli ambiti dove sono localizzati gli stabilimenti esistenti, di "aree di osservazione", che possono risultare interessate dagli effetti diretti ed indiretti, anche a frequenza di accadimento molto bassa, prodotti dagli eventi incidentali, proposte ai Comuni al fine della valutazione della relativa compatibilità, sia con riferimento all'assetto insediativo esistente che, soprattutto, alle previsioni dei piani e strumenti urbanistici per quanto attiene alle eventuali trasformazioni edilizie e urbanistiche ammesse al contorno di entità superiore alla ristrutturazione edilizia senza mutamento di destinazione d'uso e senza demolizioni e ricostruzioni, che possono aggravare e/o contribuire a determinare tali eventi; tali aree di osservazione, anche aggiornate a seguito delle varianti di cui al successivo comma 6, costituiscono elemento conoscitivo del Piano, anche al fine del controllo delle trasformazioni nella organizzazione e configurazione degli stabilimenti.
- e) l'indicazione di criteri per la determinazione delle eventuali aree di osservazione nel caso di nuove localizzazioni o rilocalizzazioni, nei termini di seguito indicati;
- f) l'individuazione nelle aree di osservazione, di cui alla precedente lettera d), di elementi territoriali vulnerabili, ricomprendendovi le principali reti e i nodi infrastrutturali e le principali reti tecnologiche e di comunicazione esistenti e previste;
- g) l'individuazione nelle aree di osservazione, di cui alla precedente lett. d), di elementi ambientali vulnerabili;
- h) la definizione di criteri in base ai quali i Comuni effettuano la valutazione della compatibilità degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, con gli elementi territoriali e ambientali vulnerabili, per determinare le destinazioni d'uso compatibili con la presenza dello stabilimento e a predisporre la specifica regolamentazione urbanistica o la definizione di interventi di diminuzione del rischio o di mitigazione degli impatti. L'accertamento della compatibilità ambientale deve essere effettuata a seguito della verifica puntuale da parte del Gestore – anche su specifica richiesta del Comune – dell'incidenza degli effetti degli incidenti ipotizzati sugli elementi ambientali vulnerabili, anche al di fuori delle aree di danno dichiarate per gli elementi territoriali; in caso tale verifica non sia disponibile, l'accertamento è effettuato assumendo a riferimento le aree di osservazione indicate dal PTC;
- i) l'informazione ai Gestori sulle caratteristiche territoriali ed ambientali del contesto circostante lo stabilimento, da tenere in considerazione ai fini della redazione dei rapporti di sicurezza e delle notifiche, allo scopo di predisporre le analisi di incidenza degli scenari incidentali sulla

base della conoscenza degli elementi vulnerabili potenzialmente interessati;

- j) l'esercizio del ruolo di coordinamento per le situazioni poste a confine fra due o più Comuni, attraverso il debito raccordo e collegamento tra le discipline urbanistiche locali, e la promozione di procedimenti di copianificazione e concertazione tra gli Enti interessati.

Art. 20-bis : Compatibilità fra l'urbanizzazione e stabilimenti a rischio di incidente rilevante

1. In applicazione del D.M. 9 maggio 2001, la compatibilità territoriale dello stabilimento con il territorio circostante deve essere valutata in relazione alla presenza di elementi territoriali vulnerabili, elencati nelle categorie di cui alla Tabella 1 compresa nell'Allegato al decreto, all'interno dell'inviluppo delle aree di danno, applicando i criteri di compatibilità definiti nella Tabella 2 compresa nell'Allegato al decreto da utilizzare per la redazione della pianificazione urbanistica comunale, e nella Tabella 3 compresa nell'Allegato al decreto da utilizzare per il rilascio di permessi di costruire nell'ipotesi di cui al successivo comma 7.

Le aree di danno corrispondenti alle categorie di effetti considerati, individuano le distanze, misurate dal centro di pericolo interno allo stabilimento, entro le quali risultano compatibili gli elementi territoriali vulnerabili appartenenti alle categorie risultanti dall'incrocio delle righe e delle colonne rispettivamente considerate.

Nel caso di depositi di GPL e depositi di liquidi infiammabili e/o tossici, soggetti all'art. 8 del decreto legislativo 334/1999, occorre avvalersi dei criteri di valutazione della compatibilità territoriale definiti nell'ambito della specifica normativa di settore.

2. Ai fini dell'analisi di vulnerabilità territoriale delle infrastrutture della mobilità, i Comuni possono stabilire parametri quantitativi equivalenti a quelli indicati nella Tabella 1 (affollamento/frequenza d'uso) sulla base della presenza di utenti all'interno delle aree di danno, in base a dati rilevabili da fonti certificate, ed attribuire le categorie B o C, rispettivamente se la presenza rilevata è superiore o inferiore a 1000 persone/giorno.
3. In sede di formazione delle varianti ai P.U.C. o delle varianti agli strumenti urbanistici generali per l'adeguamento alla disciplina in argomento, di cui al precedente comma 6, al fine di realizzare interventi coordinati relativi alla riduzione del rischio tecnologico e della vulnerabilità territoriale e ambientale nonché alla mitigazione degli impatti, i Comuni possono prevedere, anche su richiesta del Gestore, specifici programmi integrati, secondo quanto indicato all'art. 4, comma 5, del D.M. 9 maggio 2001, per svolgere le opportune analisi socio-economiche e finanziarie e di fattibilità tecnica e amministrativa degli interventi previsti.
Nei casi di compatibilità condizionata, di cui al successivo comma 5, i Comuni possono introdurre nella disciplina dei piani e degli strumenti urbanistici, criteri perequativi per compensare l'eventuale compressione di diritti edificatori conseguente alla definizione della disciplina urbanistica introdotta per l'attuazione del predetto D.M. 9 maggio 2001.

4. Il RIR costituisce parte integrante e sostanziale della Descrizione Fondativa del PUC e della relativa Struttura di Piano, quale contenuto dello studio di sostenibilità ambientale, prescritto dall'art. 27, comma 2 della L.R. 36/1997 sulla presenza di impianti a rischio in rapporto alle previsioni al contorno, nonché documento obbligatorio per l'adozione della variante agli strumenti urbanistici per la conferma o la modificazione delle previsioni e della relativa disciplina (ex art. 14 comma 3 D. Lgs 334/99 e s.m.i.), ed è trasmesso anche agli altri Comuni eventualmente interessati dagli scenari incidentali, per quanto di competenza.
L'elaborato RIR redatto dal Comune a corredo delle varianti di aggiornamento dei P.U.C. e delle varianti agli strumenti urbanistici generali per le ipotesi di cui di cui al precedente comma 6, a seguito dell'entrata in vigore delle medesime varianti, aggiorna la Descrizione Fondativa del PTC Provinciale.

5. In esito alla valutazione della compatibilità territoriale, infrastrutturale ed ambientale, i Comuni, sulla base degli indirizzi espressi dalla pianificazione provinciale, qualificano le destinazioni d'uso previste dalla pianificazione urbanistica sulla base delle seguenti classi:

- a) Ambiti o zone compatibili;
- b) Ambiti o zone a compatibilità condizionata all'avvenuta realizzazione di provvedimenti di attenuazione del rischio e/o di protezione degli elementi territoriali, infrastrutturali ed ambientali circostanti, e/o di modifica delle previsioni urbanistiche nelle aree circostanti gli impianti;
- c) Ambiti o zone incompatibili con la localizzazione di impianti a rischio di incidente rilevante, anche a seguito delle analisi di idoneità condotte ai sensi del precedente art. 13, comma 6.

6. I Comuni, nel cui territorio sono presenti stabilimenti a rischio di incidente rilevante o il cui territorio risulta interessato dagli effetti incidentali di stabilimenti a rischio ubicati in altro Comune o in ambito portuale, sono tenuti a predisporre l'elaborato tecnico "Rischio di incidenti rilevanti (RIR)", con il fine di approfondire le analisi conoscitive effettuate dal PTC nelle "aree di osservazione" con elementi di maggior dettaglio a livello locale, sulla base delle valutazioni effettuate dall'autorità competente di cui all'art. 21 del D. Lgs. 334/99, e delle informazioni fornite dai Gestori.

Tale approfondimento dell'analisi a livello locale può portare:

- a) all'accertamento della compatibilità tra lo stabilimento considerato e gli elementi insediativi ed ambientali circostanti esistenti e previsti dai piani e strumenti urbanistici, in applicazione dei criteri di cui al precedente art. 20 comma 2, lett. h), con conseguente superamento del regime transitorio di cui all'art. 14, comma 3, del D. Lgs. 334/1999 e delle disposizioni di cui al successivo comma 7; in questo caso il Comune è tenuto al recepimento del RIR mediante:
 - a.1 approvazione della variante di aggiornamento ex art. 43 della L.R. 36/97, se dotato di PUC;
 - a.2 adozione della variante qualificabile di esclusivo interesse locale ai sensi dell'art. 2 della L.R. 9/83 se dotato di Piano Urbanistico Generale;
- b) alla definizione delle condizioni di compatibilità, da stabilirsi tramite l'adozione di una apposita variante alla disciplina urbanistica che, introducendo elementi di tutela e di mitigazione del rischio anche attraverso la limitazione delle trasformazioni del territorio circostante lo stabilimento, garantisca gli adeguati livelli di compatibilità, in applicazione dei criteri di cui al precedente art. 20 comma 2, lettera h), con conseguente superamento del regime transitorio di cui all'art. 14, comma 3, del D. Lgs. 334/1999 e delle disposizioni di cui al successivo comma 7; in questo caso la variante alla disciplina urbanistica conterrà, sia l'attestazione di cui alla precedente lettera a), che le pertinenti disposizioni sopra indicate;

- c) in situazioni di motivata impossibilità di pervenire ad una compiuta valutazione della compatibilità tra lo stabilimento considerato e gli elementi insediativi ed ambientali circostanti, esistenti e previsti dai piani e strumenti urbanistici, al recepimento, anche con eventuale motivata modificazione, in applicazione dei criteri di cui al precedente art. 20 comma 2, lett. e), delle aree di osservazione, nelle quali gli interventi di entità eccedente quella di cui all'art. 3, comma 1, lett. a), b), c), d) del D.P.R. 380/2001 la ristrutturazione edilizia senza mutamento della destinazione d'uso e con esclusione della demolizione e ricostruzione, devono essere sottoposti al parere tecnico dell'Autorità competente di cui all'art. 21, comma 1, del D. Lgs. 334/1999 e s.m.i.; in questo caso la variante alla disciplina urbanistica consisterà nella introduzione del piano o nello strumento urbanistico dell'area di osservazione con la relativa disciplina di gestione, nel rispetto delle previsioni di assetto urbanistico della zona compresa all'interno delle stesse aree di osservazione.
7. A seguito della formale comunicazione da parte del Gestore della cessazione dell'attività di un'azienda o della sua eventuale esclusione dalla classificazione a rischio di incidente rilevante ai sensi dell'art. 6 e 8 del D. Lgs. 334/99 e s.m.i., la relativa area di osservazione definita dal PTC provinciale è da intendersi priva degli effetti normativi di cui ai commi precedenti.
8. Nel caso di stabilimenti la cui classificazione a rischio di incidente rilevante ai sensi dell'art. 6 e 8 del D. Lgs. 334/99 e s.m.i. si sia verificata in data successiva all'esecutività della variante al PTC concernente l'attuazione del D.M. 9 maggio 2001, ovvero nei casi di modifiche riduttive o estensive del perimetro degli stabilimenti già classificati, la Provincia, provvede alla definizione della relativa area di osservazione, in applicazione dei criteri di cui al precedente articolo 20, comma 2.
9. Fino all'adozione della variante di cui al precedente comma 6, i Comuni sono tenuti ad applicare la procedura stabilita al predetto art. 14 del D. Lgs. 334/1999 per assentire gli interventi urbanistico edilizi, di cui al comma 1, lett. c), dello stesso D. Lgs. 334/1999, di entità eccedente quelli di cui all'art. 3, comma 1, lett. a), b), c), d) del D.P.R. 380/2001, senza mutamento della destinazione d'uso e con esclusione della demolizione e ricostruzione ivi ammessa, ricadenti nelle aree di osservazione indicate dal PTC, di cui al precedente art. 20 comma 2, lett. d).
10. I contenuti del PTC, sub Struttura Cap. 10, par. 10.5 "Criteri per la localizzazione di insediamenti produttivi" con riferimento ai profili descrittivi riferiti alla "idoneità del territorio a sostenere processi di trasformazione ai fini produttivi", costituiscono elemento di indirizzo e coordinamento con efficacia propositiva nei confronti degli strumenti urbanistici comunali.
11. I contenuti del PTC, sub Struttura Cap. 10, par. 10.6 "Criteri per la redazione dei RIR" integrano la disciplina degli artt. 20 e 20 bis, con riferimento ai contenuti metodologici per la formazione dei documenti comunali costituenti i RIR.

Art. 24 : Missioni di Pianificazione

1. Le Missioni di Pianificazione sono lo strumento con il quale il Piano, in coerenza con le linee strategiche, gli indirizzi e le prescrizioni di organizzazione territoriale indicati dalla pianificazione di

livello regionale, coordina le scelte di pianificazione comunale da operare in ambiti territoriali omogenei di area vasta, promuovendo la concertazione dei piani e la cooperazione fra gli Enti. Le Missioni di Pianificazione esprimono i requisiti prestazionali che devono essere soddisfatti, a livello di ciascun ambito territoriale in cui è articolato il territorio provinciale, nella elaborazione dei Piani Urbanistici Comunali e dei Piani di settore, costituendo lo sfondo di riferimento per l'elaborazione degli stessi e per la loro armonizzazione a livello dell'ambito e dell'area vasta della Città metropolitana. L'attuazione delle Missioni impegna i Comuni e gli altri soggetti titolari del potere di pianificazione del territorio ad esercitare forme di concertazione e cooperazione tra loro.

2. I Piani Urbanistici Comunali e le loro Varianti devono essere predisposti in coerenza con la Missione di Pianificazione determinata dal Piano per l'Ambito territoriale di appartenenza e con il ruolo svolto dall'Ambito nella struttura organizzativa e relazionale metropolitana, devono contribuire all'attuazione dello Schema direttore per il territorio metropolitano e sviluppare gli elementi evidenziati nella Missione come "Indirizzi di Pianificazione per l'Ambito".
3. I piani di settore di competenza della Città Metropolitana, nell'esplicitare il rapporto con gli atti di pianificazione dei diversi livelli e le eventuali modifiche al Piano, devono rapportare le proprie previsioni con le Missioni di Pianificazione relative agli ambiti territoriali interessati.
4. I Comuni possono aggiornare la Missione di Pianificazione dell'ambito, promuovendo procedimenti di concertazione con tutti i Comuni appartenenti all'ambito e con la Città Metropolitana, che, all'interno di intese preventive, si fa carico di assumere il ruolo di coordinamento e di regia, concordando i temi e le linee di intervento di rilevanza territoriale, e procedendo, di comune intesa e con le modalità previste dalla legge urbanistica regionale, all'aggiornamento del Piano, nonché dei Piani Urbanistici degli stessi Comuni interessati.
5. I Comuni, in sede di predisposizione del progetto del Piano Urbanistico Comunale e di verifica di adeguatezza dello stesso, provvedono a convocare i Comuni dell'ambito di appartenenza e quelli limitrofi, la Regione Liguria e la Città Metropolitana, alla Conferenza di servizi preliminare, prevista dall'art. 14 bis della L. 241/1990 e s.m.i., ove rappresentare le scelte che hanno ricaduta sugli stessi Comuni (infrastrutture, previsioni di insediamenti produttivi e di trasformazioni, impianti e servizi di scala sovracomunale, ecc.) ed effettuare la verifica di compatibilità con la programmazione e pianificazione della Regione Liguria, della Città Metropolitana e di detti Comuni. In esito alla Conferenza preliminare, qualora ne ricorra la necessità, la Città Metropolitana può attivare una o più Conferenze di Pianificazione ex art. 6 della L.R. 36/1997, con la finalità di approfondire ed aggiornare la Missione di Pianificazione.
6. La Città Metropolitana può assumere il ruolo propulsivo delle attività di concertazione, promuovendo atti di intesa e Accordi di Pianificazione ex art. 57 della L.R. 36/1997, volti ad approfondire, aggiornare le missioni di pianificazione degli ambiti territoriali omogenei, allo scopo di meglio indirizzare e coordinare i Piani comunali, individuando, se del caso, strumenti e modalità di "perequazione territoriale", nonché fornendo elementi per l'esercizio della Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi predisposti nell'ambito, con riferimento ai temi di area vasta.
7. La Città Metropolitana può fornire supporto tecnico per la predisposizione dei Piani Urbanistici Comunali, delle loro Varianti sostanziali, secondo il principio di sussidiarietà, con particolare

riferimento alla migliore specificazione ed all'arricchimento della Descrizione Fondativa contenuta nel Piano.

Art. 25 : Integrazione della pianificazione territoriale e di bacino

1. La Città Metropolitana incentiva l'integrazione della pianificazione territoriale con quella di bacino, al fine sia di corrispondere agli obiettivi di integrazione previsti dal quadro normativo vigente nonché dalla L.R. 15/2015, art. 3, comma 4, sia di semplificare l'attuazione delle disposizioni di manutenzione del territorio e di riduzione del rischio idrogeologico, attraverso azioni volte a realizzare forme di co-partecipazione di risorse pubbliche e private, a inserire nelle pianificazioni comunali norme urbanistiche premianti, omogenee per bacini idrografici, per facilitare interventi di manutenzione, recupero di aree fluviali degradate, realizzazione di opere di messa in sicurezza, nel rispetto del mantenimento o del miglioramento, qualora ricadano in aree di valore ambientale già riconosciuto (Sic, reti ecologiche, ecc.), delle funzioni ecologiche.
2. Nel territorio metropolitano ricadente nel bacino del fiume Po, i contenuti del presente articolo sono specificati nella Variante di approfondimento del Piano di Assetto Idrogeologico del fiume Po (PAI) relativa ai Bacini Padani, denominata "VBP", approvata con Accordo di pianificazione del 23/3/2011.
3. La Variante "VBP" di cui al comma precedente nell'Elaborato "N1- Norme di attuazione" introduce una specifica disciplina relativa alla integrazione della pianificazione territoriale con quella del piano di bacino.
4. I Comuni, nella redazione dei PUC o di loro aggiornamenti o varianti, applicano gli istituti di cui agli artt. 29 ter e 29 quinquies della L.R. 36/1997 come introdotti con la L.R. 11/2015, al fine di incentivare la realizzazione di interventi per la messa in sicurezza del territorio nelle situazioni caratterizzate dal rischio idrogeologico.
5. In applicazione ed in coerenza con la disciplina regionale di cui al comma precedente, i Comuni, anche non ricompresi nel territorio padano, al fine di incentivare la realizzazione di interventi per la riduzione del rischio idrogeologico attraverso meccanismi perequativi e compensativi, possono introdurre le norme della "VBP", in analogia e per l'omogeneità del territorio metropolitano. I meccanismi perequativi e compensativi, nelle zone interessate da aree di valore ambientale già riconosciuto (Sic, reti ecologiche, ecc), devono contenere dispositivi per la valutazione della compatibilità con le istanze di miglioramento delle funzioni ecologiche e la loro attuazione.

Art. 26: Monitoraggio del Piano

1. Le competenti strutture della Città Metropolitana preposte alla pianificazione territoriale, assicurano anche al fine dell'aggiornamento del Piano, ai sensi dell'art. 23 della L.R. n. 36/1997,

pertinenti azioni di monitoraggio e di verifica degli effetti sul territorio provinciale, conseguenti all'attuazione del Piano, con particolare riferimento ai Temi trasversali, ai Sistemi territoriali Strategici, alla partecipazione dei Comuni all'attuazione del Piano, sia in fase di predisposizione dei propri Piani Urbanistici, attraverso le Conferenze d'Ambito di cui al precedente art. 24, sia in fase di valutazione dei progetti di PUC, ai sensi e per gli effetti del c. 7 dell'art. 38 della L.R. 36/1997 e s.m.i.

2. Il Monitoraggio del Piano è effettuato anche ai sensi dell'art. 18 del D. Lgs 152/2006 e smi, attraverso il controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani comunali, al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale prefissati nel Rapporto Ambientale, ovvero individuare tempestivamente gli impatti imprevisi ed adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio e le misure correttive, nelle aree di valore ambientale già riconosciuto (Sic, reti ecologiche, ecc.), contengono la valutazione della compatibilità con le istanze di miglioramento delle funzioni ecologiche e la loro attuazione.
3. Il monitoraggio del Piano di cui al precedente comma deve integrarsi nel sistema di monitoraggio complessivo della pianificazione sovraordinata, comunale, di settore, anche al fine di evitare sovrapposizioni tra strumenti analoghi e ottimizzare le risorse coinvolte, utilizzando i meccanismi di controllo esistenti e garantendo l'efficienza e l'efficacia nel controllo del sistema ambientale complessivo. L'integrazione del sistema di monitoraggio, nelle aree di valore ambientale già riconosciuto (Sic, reti ecologiche, ecc), deve garantire la valutazione della compatibilità con le istanze di miglioramento delle funzioni ecologiche e la loro attuazione.

MAPPA DEL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO



Fascicolo 1
Introduzione alla Descrizione del
territorio provinciale



Fascicolo 2
Analisi conoscitiva - Suolo e
Ambiente



Fascicolo 3
Analisi conoscitiva - Infrastrutture -
Servizi - Sistema insediativo



Fascicolo 4
Analisi conoscitiva - Paesaggio



Fascicolo 5
Analisi conoscitiva - Temi monografici



Fascicolo 6
Esiti della Descrizione Fondativa



Fascicolo 7
Gli obiettivi del Piano



Fascicolo 8
Ruolo di coordinamento



Fascicolo 9
Ruolo di organizzazione



Fascicolo 10
Ruolo di indirizzo



Fascicolo 11
Le Norme del Piano



Fascicolo 12
Allegati cartografici



**Variente R.I. (Aree a rischio
di incidente rilevante) - 2008**



**Variente V.B.P. (Variante
bacini padani) - 2011**



**Variente S.V. (Sistema del
verde provinciale) - 2011**



Fascicolo VAR 2014

Variente al PTC

I "Sistemi Territoriali Strategici" coerenti con la Strategia Europa 2020

RELAZIONE

LA VARIANTE 2014 :
Sistemi Territoriali Strategici
Norme di Attuazione del PTCp