



**COMUNE DELLA SPEZIA**

# **PIANO URBANISTICO COMUNALE**



## **DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI**

MARZO 2002



*Comune della Spezia*  
*Provincia della Spezia*

**PIANO URBANISTICO COMUNALE**  
**DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI**

Febbraio 2002

## **Indice**

### **1. Il nuovo modello di piano**

- 1.1. Pianificare la Trasformazione urbana
- 1.2. Sperimentare e anticipare la riforma urbanistica
  - 1.2.1. Accentuare la dimensione strutturale del PUC
- 1.3. La riforma del meccanismo attuativo
- 1.4. La sostenibilità delle previsioni
- 1.5. I caratteri e gli obiettivi generali del nuovo PUC
  - 1.5.1. Per un PUC strutturale e processuale
  - 1.5.2. Un programma per uno sviluppo sostenibile della città e del territorio
- 1.6. Migliorare la qualità della vita per tutti i cittadini

### **2. Strategie urbane e strategie urbanistiche per uno sviluppo sostenibile**

- 2.1. La Spezia e la Trasformazione urbana
  - 2.1.1. La Spezia città militare
  - 2.1.2. La Spezia città di produzione
  - 2.1.3. La Spezia città dei servizi
  - 2.1.4. La Spezia città di mare
- 2.2. Riquilibrare l'ambiente urbano e territoriale
- 2.3. Riquilibrare la città storica e la città consolidata
  - 2.3.1. La struttura policentrica della città
- 2.4. Pianificare la città della Trasformazione
- 2.5. Potenziare il sistema del verde urbano e territoriale
- 2.6. Coabitare con il porto, abitare con il mare

### **3. Le scelte strutturali del nuovo PUC**

- 3.1. I sistemi paesaggistico-ambientali e il territorio extraurbano
- 3.2. Le priorità per un riordino ecologico-ambientale
  - 3.2.1. La classificazione del territorio extraurbano ai sensi della LR 36/97
- 3. Il sistema infrastrutturale
  - 3.3.1. Gli obiettivi per il sistema della grande viabilità
  - 3.3.2. Gli obiettivi per il sistema della viabilità urbana primaria
- 3.4. Il sistema dei servizi urbani e di quartiere
- 3.5. La città consolidata: gli ambiti di conservazione e riqualificazione
  - 3.5.1. La città storica
  - 3.5.2. La città recente
  - 3.5.3. Obiettivi per lo sviluppo operativo della disciplina degli ambiti di conservazione e riqualificazione
- 3.6. La città che si rinnova: I Distretti di trasformazione
  - 3.6.1. Classificazione dei Distretti di Trasformazione

## **1. Il nuovo modello di piano**

### **1.1. Pianificare la Trasformazione urbana**

L'urbanistica italiana è ormai entrata nella nuova generazione, quella della "Trasformazione", che si sostituisce alla lunga generazione della espansione urbana che negli anni precedenti ha profondamente modificato il paese: nel 1951, per 47 milioni di abitanti erano disponibili appena 37 milioni di stanze mentre nel 1999, a 57 milioni di italiani corrispondono quasi 110 milioni di stanze. Alla Spezia nel 1971 a 124.547 abitanti corrispondevano 155.000 stanze e oggi 97.800 abitanti dispongono di circa 180.000 stanze. Nelle città italiane crescono sempre meno le nuove costruzioni, mentre si diffondono i restauri e le ristrutturazioni: e la produzione e il mercato edilizio registrano puntualmente questo cambiamento. Oltre alle singole costruzioni sono ormai intere zone urbane degradate, o anche soltanto fuori uso, a porre il problema della radicale trasformazione. Nella trasformazione i luoghi degli interventi urbanistici non saranno più allora le zone agricole da urbanizzare, ma piuttosto le aree dismesse - industriali, della difesa, ferroviarie e anche residenziali - oppure l'area inedita interstiziale o marginale all'aggregato urbano. La Trasformazione propone non solo obiettivi completamente nuovi alla pianificazione urbanistica, ma richiede anche un modello attuativo completamente nuovo.

Per realizzare l'espansione urbana era necessario il modello pubblicistico - espropriativo previsto dalla legge urbanistica nel 1942. Con la Trasformazione diventa invece irrealistico attuare i piani basandosi in prevalenza sugli espropri; si deve, al contrario, affidare i piani a regole pubbliche, possibilmente poche, semplici e quindi non difficili da rispettare, ma con attuazioni in larga prevalenza private.

Le carenze ambientali nel governo delle città e del territorio si fanno sempre più evidenti perché da un lato i danni portati all'ambiente sono ogni giorno più gravi e dall'altro perché cresce parallelamente la coscienza ecologica dell'opinione pubblica, della cultura, della politica. Questo ritardo ecologico può essere affrontato non solo con il metodo della Valutazione di Impatto Ambientale, che si applica a posteriori sui progetti, ma anche a priori, attribuendo alla pianificazione urbanistica le esigenze ambientali attraverso gli studi di sostenibilità.

Che la mutata situazione urbanistica richieda apertamente una riforma anche legislativa, è stato chiaro fin dai primi anni novanta a tutti coloro che sostengono la pianificazione della città e del territorio. In attesa che le leggi nazionali e regionali registrino l'avanzamento della disciplina, un ruolo evolutivo è, comunque, affidato ai piani; come del resto è sempre successo in passato.

Il riferimento ad un nuovo modello di piano che raccolga i temi del mantenimento e della riqualificazione urbana non può che

inquadarsi all'interno della riforma urbanistica approvata dopo molti anni in Parlamento. Il nuovo PUC dovrà così anticipare i contenuti delle proposte di riforma, quelli evidentemente compatibili con l'attuale ordinamento, rappresentando di fatto un momento di sperimentazione della riforma stessa.

Anche la nuova legge regionale n. 36/97 introduce molte novità positive, che consentono di aggiornare, anche profondamente, il quadro nazionale prima delineato: per esempio il riconoscimento ai fini del reperimento degli standard urbanistici delle dotazioni private; il riconoscimento della centralità del recupero della città esistente e della trasformazione urbana, come nuove categorie costitutive della pianificazione; l'aggiornamento dell'iter di formazione del piano che consente di operare un percorso partecipato e copianificato con Regione e Provincia.

Tra gli aspetti più importanti contenuti nella nuova legge regionale vi è infatti il nuovo ruolo assegnato ai Comuni in rapporto al principio di sussidiarietà e la definizione di nuovi compiti assegnati alla Provincia, la quale diventa a pieno titolo la sede del coordinamento della pianificazione urbanistica comunale. Un ruolo delicato in cui si misura continuamente la dimensione dell'autonomia comunale e il terreno comune della copianificazione, del coordinamento delle azioni, della concertazione come momento di raccordo istituzionale per definire gli interessi pubblici da perseguire. La redazione del nuovo PTC provinciale è il punto nodale di questa trasformazione, perché l'elaborazione di un piano d'area vasta consente alla Provincia di esercitare un'azione di coordinamento programmatico destinata a coinvolgere tutti gli enti e le istituzioni operanti sul territorio, in particolare il livello locale e il piano comunale.

## ***1.2. Sperimentare e anticipare la riforma urbanistica***

Pur restando ancorato alla legislazione vigente, il nuovo PUC della Spezia propone, ove possibile, di anticipare gli aspetti essenziali della riforma per quanto riguarda il processo di costruzione del piano; per il meccanismo di attuazione e, infine, per i nuovi contenuti centrati sulla riqualificazione urbana e sui valori ambientali.

### ***1.2.1. Accentuare la dimensione strutturale del PUC***

Il primo punto innovativo affrontato dal nuovo PUC è, infatti, quello relativo al passaggio dal piano concepito quale documento unico valido a tempo indeterminato, al piano inteso come vicenda processuale che, nel quadro di una strategia unitaria, si concretizza con atti e strumenti successivi e graduali.

E' ormai acquisita nel dibattito disciplinare italiano la tesi di separare il PRG previsto dalla vecchia legge del 1942 in due

distinti strumenti, come del resto avviene da tempo in gran parte dei Paesi europei, riorganizzando l'urbanistica comunale nel Piano Strutturale e nel Piano Operativo: il primo sarà il Piano direttore, il *masterplan*, il piano che descrive le grandi scelte di medio periodo, programmatico e non vincolante; il secondo sarà il Piano attuativo per eccellenza, vincolante per il pubblico e per i privati, di breve periodo, magari legato al quadriennio amministrativo al punto che alcuni l'hanno definito il "piano del Sindaco".

In attesa che questa riforma sia resa possibile dalla legge quadro nazionale, diventa importante aderire subito al metodo processuale, anche se il piano dovrà concludersi con una forma sostanzialmente tradizionale come richiesto dalla vigente legge regionale, anche se profondamente innovativo e originale circa i contenuti della riqualificazione urbana.

Così si è deciso di fare alla Spezia, dove il piano è stato avviato nel '96 sulla base di precisi indirizzi per la pianificazione comunale e sulla identificazione di tre trasformazioni urbane strategiche da approfondire alla scala del progetto urbano, denominati Piani d'Area, relativi all'ex Raffineria IP, al Primo bacino portuale e al Levante cittadino.

Gli studi del nuovo piano e dei Piani d'Area hanno permesso di costruire un quadro di pianificazione condiviso con Provincia e Regione che si è concretizzato nel PTC La Spezia - Val di Magra, ed avviare con gli stessi Enti e l'Autorità portuale un programma di rilancio del Porto della Spezia, anch'esso concretizzatosi in un documento ufficiale, il cosiddetto "Documento Interenti"; tali documenti hanno permesso di configurare un programma di pianificazione strategico, fortemente ancorato alle prospettive dell'area vasta e condiviso sul quale sono stati perfezionati i Piani d'area: quello relativo all'ex Raffineria IP è stato oggetto di una variante già approvata con Accordo di Programma e i rimanenti due sono oggi oggetto di un programma complesso di azioni che riguarderà l'intera linea di costa del Golfo, che ha orientato le scelte già mature per un nuovo assetto del traffico, della sosta, del trasporto pubblico e di quello marittimo.

La definizione di una strategia urbanistica realizzata con tali documenti ha così consentito di inquadrare i procedimenti più urgenti anticipando il PUC: a cominciare dalla definizione esecutiva della grande viabilità tangenziale e portuale, con i POI, le prime attuazioni del Piano del traffico e il programma delle opere pubbliche che ha puntato sul rafforzamento del sistema fognario per il disinquinamento delle acque del Golfo e sull'offerta museale a sostegno della riqualificazione della città storica.

Lo scenario territoriale delineato a partire dalle indagini relative al nuovo PUC e dalle tappe prima ricordate ha permesso di definire con il "Documento del Sindaco" (maggio '98) nuovi indirizzi programmatici e strategici per la città e il territorio che il PUC sviluppa e precisa.

L'indicazione processuale suggerita dall'operazione iniziata alla Spezia alla metà degli anni Novanta, ha ricevuto un'autorevole

conferma quando tre grandi Comuni (Roma, Napoli e Venezia, che per vari decenni avevano rinunciato a rinnovare la propria disciplina urbanistica) hanno scelto nel 1994 lo stesso metodo per costruire i nuovi piani regolatori e ne stanno oggi concludendo l'iter. Nei tre casi, come a La Spezia, fissata una precisa strategia preventiva, il piano urbanistico è stato costruito per tappe successive, senza però rinviare al futuro le prime attuazioni.

Il metodo processuale per altro faciliterà l'integrazione con la pianificazione sovraordinata, provinciale e regionale, esistente e in via di formazione, con il Piano Paesistico Regionale vigente, con il Piano Territoriale di Coordinamento La Spezia Val di Magra e poi con il Piano Territoriale Provinciale.

Ma non basta.

L'opportunità di indirizzare il Preliminare di PUC verso una caratterizzazione strutturale garantisce in modo ancora più trasparente e coerente, di quanto fatto fino ad ora, la processualità dell'attuazione e l'anticipazione di trasformazioni strategiche indifferibili. Il Preliminare di PUC viene quindi inteso a La Spezia come quadro di riferimento strutturale, che evidenzia le grandi scelte del nuovo piano e le conseguenti strategie urbane e territoriali. Un quadro di riferimento indispensabile anche per valutare progetti e proposte di attuazione e per confrontare anche le scelte della città con la pianificazione in atto dei Comuni adiacenti.

Il Preliminare costituisce perciò l'ossatura della nuova disciplina urbanistica che non dovrà essere superata nello sviluppo del progetto definitivo di PUC, costituendone la parte dura, resistente che, se modificata, comporta un iter di variante tradizionale. Gli approfondimenti del PUC definitivo dovranno caratterizzarsi invece come l'insieme delle scelte e delle discipline di piano, adeguabili attraverso il semplice aggiornamento periodico comunale con riferimento all'art. 43 della LUR 36/97, contribuendo a costruire la dimensione operativa del PUC.

La legge 36/97 offre, infatti, iter procedurali semplificati per aggiornamenti e varianti modeste che non modifichino la struttura e gli indirizzi generali della pianificazione. Bisognerà allora far leva su questi aspetti di semplificazione procedurale per provare a costruire in modo più evidente la dimensione operativa del PUC. Ciò significa costruire, a partire dal Preliminare, una soluzione che consenta sulla base di un impianto strutturale generale, caratterizzato da un numero contenuto di regole chiare da applicare e da un reale margine di flessibilità attuativa, di estrarre interventi privati e pubblici da realizzare in ogni periodo amministrativo con quella flessibilità che consenta di operare attuazioni coerenti alle specifiche esigenze di trasformazione e riqualificazione che si pongono.

Un margine di responsabilità che il livello comunale si riserva aderendo al principio di sussidiarietà e che non necessita il coinvolgimento e la verifica degli Enti sovraordinati, ma solo eventuali varianti comunali: sono le condizioni di una flessibilità

regolata all'interno della quale operare con strumenti di competenza comunale. Questa condizione riguarda sia la disciplina dei distretti di trasformazione che quella degli ambiti di riqualificazione e di conservazione.

La dimensione operativa del PUC dovrà pertanto essere ricercata indicando i margini di flessibilità attuativa da definire nei programmi attuativi (art. n.55 della LUR) e nei progetti urbanistico-operativi (art. n.50 della LUR), individuando le discipline soggette a variante con iter provinciale perché riguardanti aspetti da copianificare e quelle soggette ad aggiornamento comunale.

### **1.3. La riforma del meccanismo attuativo**

Il meccanismo previsto dalla legge del '42 per l'attuazione dei piani regolatori, si affidava agli operatori per la costruzione degli insediamenti in prevalenza privati, mentre la realizzazione dei servizi pubblici toccava ai Comuni su aree da espropriare. Questa condizione, però, restava teorica, in quanto i Comuni non riuscivano ad espropriare o ad acquisire che una minima parte delle aree necessarie per i servizi, mantenendo così la disparità di trattamento fra proprietari e lasciando crescere le città senza servizi.

Le condizioni giuridiche determinatesi in seguito alle sentenze della Corte Costituzionale dalla *deregulation* urbanistica degli anni Ottanta hanno accentuato l'impossibilità di regolamentare uno sviluppo delle città con equità di trattamento per i proprietari e insieme con la necessaria dotazione di servizi pubblici, spingendo molti Comuni verso l'urbanistica contrattata caso per caso che non solo enfatizza le arbitrarie disparità di trattamento, ma non risolve in alcun modo la carenza di servizi dovuta al costo degli espropri. Con la generazione urbanistica della Trasformazione cresce la necessità di una sostanziale riforma del meccanismo attuativo del piano che sostituisce quello sperequato basato sugli espropri, con uno perequato basato sulle acquisizioni gratuite compensative dei diritti all'edificazione.

Il modello di piano vigente divide a priori le aree dell'Espansione fra destinazioni pubbliche e private; il nuovo modello prevede che in tutte le aree della Trasformazione la divisione fra destinazioni pubbliche e private avvenga a posteriori, naturalmente in base a regole preventive. Il difetto del modello vigente risiede proprio nel fatto di attribuire con il piano ad alcune aree impegni di espropri pubblici che poi non si riescono a mantenere. Il nuovo modello propone, invece, di attribuire diritti edificatori privati a tutte le aree che il piano trasforma e non soltanto a quelle privilegiate, richiedendo in compensazione la cessione gratuita delle aree per servizi pubblici e per il verde. Nel nuovo modello di piano, infatti, ogni comparto di attuazione deve cedere gratuitamente aree più ampie per i servizi e il verde necessari per tutta la città; e il Comune dovrà intervenire ad



espropriare soltanto la più modesta quota di aree per servizi che i comparti non possono fornire.

La giurisprudenza ha stabilito che un vincolo espropriativo debba essere conseguito entro cinque anni; ciò costituisce un impegno per i comuni impossibile da rispettare, che viene reso ancora più gravoso dalla recente sentenza della Corte Costituzionale n.179/99 sull'indennizzabilità dei vincoli urbanistici. Questa porta alle estreme conseguenze il modello attuativo dell'attuale piano di tipo vincolistico-espropriativo, premiando quelle realtà che stanno già sperimentando tecniche perequative. La sentenza afferma che l'ammissibilità della reiterazione dei vincoli pubblicistici, adeguatamente motivata, comporta un indennizzo "extra", un "ristoro" rapportato alla perdita di proprietà provocata dalla riduzione di utilizzazione e di valore prodotta dalla destinazione pubblica; imponendo di conseguenza ai comuni un nuovo onere e il perseguimento di politiche di contenimento delle aree preordinate all'esproprio, nonché la predisposizione di tecniche compensative finalizzate all'acquisizione di suoli per nuovi servizi.

Diventa allora opportuno, con il nuovo PUC, ridurre per quanto è possibile gli impegni finalizzati ad espropriare aree per servizi di quartiere e per il verde, aumentando le aree in compensazione gratuita dei comparti; perché per questi servizi, dispersi come sono nei tessuti urbani, sarà più problematica la reiterazione. Mentre per le reti della grande mobilità e per le grandi attrezzature urbane, la cui ubicazione discende esplicitamente dalla strategia generale del piano, l'eventuale reiterazione in caso di mancato completamento entro le scadenze giuridiche temporali, sarà assai meno problematica.

La perequazione applicabile oggi in assenza di una riforma nazionale del regime immobiliare presenta, dunque, una prima forma di equità rifiutando le diversità previste dal piano fra aree destinate all'edificazione privata ed aree destinate ai servizi pubblici da espropriare. La seconda forma di equità caratteristica del meccanismo perequativo, è quella che assegna a tutte le proprietà presenti nel singolo comparto di attuazione, la quota di diritti edificatori proporzionale alla dimensione dell'area, indipendentemente dalla localizzazione finale degli edifici; chiedendo in compensazione gratuita la stessa quota di aree da utilizzare per servizi pubblici e verde. Infine riservando a verde privato condominiale una pari quota di aree che naturalmente restano di proprietà privata, ma a destinazione vincolata. Il meccanismo attuativo perequativo propone, inoltre, una terza forma di equità fra le aree oggetto della Trasformazione urbana, di importanza altrettanto significativa: selezionando preliminarmente le aree di trasformazione fra quelle che si trovano nella stessa condizione urbanistico-giuridica; poi pianificandole in modo analogo sulla base di questa preventiva selezione oggettiva.

Calando i principi generali nella specifica situazione comunale il modello perequativo proposto per il PUC di La Spezia si basa

essenzialmente sui seguenti elementi:

- la conferma del regime immobiliare espropriativo per la città esistente, dove le eventuali aree necessarie per usi pubblici essenziali dovranno essere di massima espropriate e indennizzate a valore pieno di mercato;

- un nuovo regime perequativo per la città da trasformare, cioè per i Distretti di Trasformazione; prevedendo la concentrazione delle volumetrie edificabili su una parte assai ridotta degli ambiti di trasformazione e la destinazione a verde e servizi della parte rimanente e maggioritaria dell'ambito, acquisita alla collettività per compensazione, vale a dire per cessione obbligatoria da parte dei privati.

La modalità perequativa consente quindi di applicare un modello attuativo oggettivo e non discrezionale, riducendo sensibilmente le disparità di trattamento tra i soggetti che attuano le trasformazioni previste dal piano.

#### **1.4. La sostenibilità delle previsioni**

Tutte le esperienze di integrazione tra urbanistica ed ecologia, fanno normalmente riferimento allo *sviluppo urbano sostenibile*. Tra le molte definizioni di questo approccio che appaiono pertinenti per l'esperienza urbanistica, molto chiara risulta quella proposta dall'*International Council for Local Environment Initiatives* (ICLEI, 1994): "per sviluppo durevole e sostenibile si intende uno sviluppo che consenta di fornire servizi ambientali, sociali ed economici a tutti gli abitanti di una comunità senza minacciare l'operatività dei sistemi naturale, edificato e sociale da cui dipende la fornitura di tali servizi". Una definizione molto simile a quella più attenta agli aspetti economici dello sviluppo sostenibile, che identifica la sostenibilità dello sviluppo come "(...) un processo di integrazione sinergica e di co-evoluzione fra i grandi sottosistemi di cui la città è composta (...), che garantisce un livello non decrescente di benessere alla popolazione locale nel lungo periodo, senza compromettere le possibilità di sviluppo delle aree circostanti e contribuendo alla riduzione degli effetti nocivi dello sviluppo sulla biosfera".

L'obiettivo dello sviluppo sostenibile impone dunque la costruzione di politiche urbanistico - ecologiche nel lungo periodo, in cui si declinino spazialmente e temporalmente le interazioni tra le sfere sociali, economiche ed ecologico - ambientali che interagiscono nel territorio. Questa nuova strategia unitaria (città, territorio e ambiente) e integrata (urbanistica ed ecologia) comporta dunque, da un lato, la ridefinizione oltre che della strategia globale del piano regolatore e dei suoi contenuti, anche il rinnovamento e l'ampliamento delle conoscenze su cui si fondano tale strategie e tali contenuti, con l'utilizzazione di conoscenze e di nuove figure scientifiche e professionali, fino ad oggi marginali nel processo di definizione delle scelte urbanistiche.

Tra le strategie territoriali più attente alle problematiche dello sviluppo sostenibile (per le definizioni stesse, prima ricordate, di tale approccio), una grande importanza assumono le politiche di

*rigenerazione ecologica della città*, anch'esse riferite alla ricerca di modalità di uso e conservazione delle risorse naturali, per garantire una loro corretta fruibilità tanto alle presenti, quanto alle future generazioni. Si tratta di una strategia derivata soprattutto dalle esperienze tedesche, basata sui concetti della *compensazione ambientale* e del *potenziale ecologico - ambientale*, vale a dire il collegamento di ogni trasformazione urbanistica a concreti interventi di miglioramento qualitativo delle tre risorse ambientali fondamentali aria, acqua e suolo, affinché sia garantito un processo naturale di *rigenerazione* o di *autorigenerazione* delle risorse stesse.

Le regole di trasformazione sono state definite a partire dai condizionamenti ecologico-ambientali individuati, come prerequisito e occasione ambientale che ogni trasformazione fornisce, con l'obiettivo di confermare/potenziare la capacità di rigenerazione ambientale presente nelle singole aree, anche attraverso la "compensazione" delle risorse eventualmente sottratte, ove non risultasse possibile la conferma integrale di alcuni areali ad elevato potenziale di rigenerazione ecologica ed ambientale.

L'approccio introdotto dalle regole di trasformazione muove da due aspetti fondamentali:

- in primo luogo ogni nuova trasformazione urbanistica prevista dal PUC, contrariamente a quanto generalmente sostenuto da un approccio genericamente ambientalista, può garantire il miglioramento, delle condizioni ecologico - ambientali esistenti con cui essa interagisce; condizioni che possono essere lette attraverso una valutazione qualitativa delle risorse ambientali fondamentali;

- in secondo luogo, tutte le nuove infrastrutture previste dal piano, da quelle della mobilità a quelle tecnologiche (compreso il sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti), devono essere compatibili rispetto ai sistemi ambientali con cui interagiscono; la stessa condizione di compatibilità ambientale deve essere ovviamente estesa alle infrastrutture già esistenti, che dovranno essere quindi adeguate.

L'approccio proposto dal PUC si basa, quindi, sostanzialmente su un progetto di rigenerazione ecologica della città. Il raggiungimento dello sviluppo sostenibile per Spezia diviene pertanto una politica e un obiettivo generale del nuovo PUC, che non dovranno esaurirsi in esso. La predisposizione di un'*Agenda 21 locale* consentirà di orientare azioni strategiche per integrare e coordinare ambiente e sviluppo sul territorio spezzino.

Le trasformazioni complesse con cui il piano si dovrà confrontare inducono ad approfondire e verificare anticipatamente anche gli aspetti di concreta sostenibilità economico-finanziaria degli interventi programmati, integrando alle consuete verifiche di carattere urbanistico, tecniche valutative capaci di misurare la fattibilità finanziaria e temporale delle ipotesi di trasformazione urbanistica. Le modificazioni sociali e di mercato degli ultimi anni

hanno infatti accresciuto la rilevanza delle componenti rischio ed incertezza e della variabile temporale nella definizione e nella formazione delle decisioni private e pubbliche. A queste si aggiungono i consistenti costi di riurbanizzazione e di bonifica preventiva delle principali aree della trasformazione che molto spesso portano a moltiplicare inutilmente i differenziali di valore che il piano introduce, pur che la trasformazione abbia luogo. Se la fattibilità e l'equità sono i requisiti dell'attuazione delle trasformazioni urbanistiche, il loro conseguimento non può prescindere dall'apporto disciplinare dell'analisi economico-finanziaria e della introduzione di procedure e tecniche di valutazione ex-ante.

Le esperienze in corso nelle principali città italiane dimostrano che le trasformazioni non possono più essere semplicemente misurate con i tradizionali criteri estimativi, ma necessitano di analisi più approfondite e complesse. Valutazioni che hanno a che fare anche con i regimi edificatori delle singole aree e proprietà, ma che devono individuare innanzitutto le modalità, le procedure, gli istituti per agevolare l'attuazione degli interventi, nonché gli incentivi e le misure premiali (non solo volumetriche) più adatte per concretizzarli. Non possono essere infatti escluse, pur all'interno dello stesso meccanismo perequativo, valutazioni volte a semplificare e superare nodi specifici (proprietary, fiscali, ecc.) che potrebbero compromettere l'attuazione di aree di trasformazioni complesse, attraverso semplici correttivi locali alla disciplina generale perequativa, regolamentati dal piano in modo trasparente e non soggetti a contrattazione. Valutazioni sempre più presenti nei nuovi strumenti attuativi complessi in cui le attuazioni vengono affidate a forme di partenariato pubblico-privato.

Riteniamo che la specificità del caso spezzino, per quanto riguarda le condizioni di uso e di urbanizzazione delle aree interessate dalla trasformazione e di conseguenza delle regole urbanistiche perequative da elaborare per rendere fattibili gli interventi, debba orientare il nuovo piano verso l'assunzione di tecniche valutative pertinenti, che consentano anche di misurare l'equità del piano nel governo della rendita urbana.

### ***1.5. I caratteri e gli obiettivi generali del nuovo PUC***

In una fase critica come quella spezzina, il ruolo del piano urbanistico e le caratteristiche che deve assumere la pianificazione risultano sicuramente diverse da quelle del passato. Il nuovo modello di piano per essere utile al rilancio della città dovrà cogliere due aspetti: saper interpretare le istanze della transizione verso un'economia caratterizzata dal dinamismo, dalla flessibilità e dall'articolazione funzionale del modello di sviluppo e insieme legare la riconversione economica alla riqualificazione urbana. Per fare tutto questo è necessario un modello di piano aperto, duttile, flessibile e soprattutto sostenibile. Un piano che ponga correttamente la connessione tra le strategie urbane e le strategie

urbanistiche, nella consapevolezza che queste ultime sono necessarie ma non sufficienti per il conseguimento delle prime.

La strategia urbana riguarda l'esigenza di individuare settori innovativi che modifichino radicalmente la base economica e produttiva della città, dal momento che quelle tradizionali sono entrate in crisi, ricorrendo ad una pianificazione strategica che consenta di selezionare e scegliere i fattori che più si prestano in un certo momento ad essere esaltati e sfruttati e di limitare e ridurre tutti i fattori negativi che ne impediscono uno sviluppo qualificato e sostenibile. La strategia urbanistica deve quindi essere sostenuta da precise politiche urbane, che non si esauriscono nel contributo offerto dalla disciplina stessa e dal piano. Quest'ultimo, in una nuova accezione, deve determinare le risorse e i confini entro i quali la definizione delle politiche urbane deve esprimersi: per esempio non relegando in secondo piano le compatibilità ambientali, le condizioni di efficienza infrastrutturale, i caratteri di identità e di cultura della città. Si tratta di individuare un preciso posizionamento delle invarianti entro cui operare. La pianificazione urbanistica, se non vuole condannarsi all'inefficacia, deve pertanto sviluppare i presupposti dell'operatività, della tempistica della sua attuazione, del coinvolgimento dei soggetti che la attuano, delle risorse finanziarie necessarie, di un elevato grado di partecipazione e consenso. Il primo requisito della nuova pianificazione urbanistica deve essere la processualità, ovvero la possibilità di lavorare subito per il futuro della città quando il piano si sta ancora costruendo, eliminando la dicotomia del passato tra la formazione del piano e la sua gestione, tra la singola scelta del presente e lo scenario futuro di lungo periodo. Un processo che consenta di governare la trasformazione quotidianamente, dentro un quadro strutturante di carattere ambientale e infrastrutturale che consenta la realizzazione di pezzi del nuovo piano, mentre quest'ultimo prende forma operativa.

Il quadro strutturante dovrà far emergere gli ingredienti principali che conetteranno la nuova città a partire da tre condizioni generali di fondo. La priorità di un sistema ambientale sul quale appoggiare la riqualificazione della città e del territorio; di un nuovo sistema infrastrutturale efficiente e sostenibile che ottimizzi le condizioni del traffico, supporti le trasformazioni e che nel tempo trasferisca quote degli spostamenti privati verso l'uso del trasporto pubblico su ferro e su gomma; di un assetto urbano policentrico fatto di identità locali da rafforzare, entro il quale riconoscere centri dotati di una loro autonomia e di reciprocità con l'intero sistema urbano.

### ***1.5.1. Per un PUC strutturale e processuale***

Il PUC rappresenta una novità rispetto al vecchio PRG: in primo luogo perché sancisce il superamento del tradizionale zoning, anche se per altro la metodologia proposta dai consulenti

urbanistici era già orientata a definire un modello di pianificazione avanzato, in linea con la nuova legge regionale.

Alla luce delle effettive condizioni qualitative e quantitative desunte dalle indagini effettuate, il territorio è stato suddiviso in Ambiti di conservazione, riqualificazione e in Distretti di trasformazione ai sensi della LR 36/97 e, conseguentemente, per ognuno di essi, in relazione agli obiettivi di carattere generale, vengono definiti: le destinazioni d'uso prevalenti; le capacità edificatorie ammissibili; le regole insediative; le quantità e la qualità dei servizi, l'organizzazione della sosta e della viabilità principale; le modalità d'intervento e il sistema dei vincoli preordinati alla salvaguardia delle testimonianze antropiche e storico-culturali e a garanzia del mantenimento degli aspetti paesaggistici caratterizzanti il territorio della Spezia.

In secondo luogo mentre nel vecchio PRG ogni modifica era variabile con la medesima procedura, nel PUC vengono distinti gli elementi di struttura da quelli operativi di tipo gestionale, per i quali non è necessaria una definizione rigida, impedendo che in futuro si torni ad appesantire in modo insopportabile e alla fine controproducente un sistema di pianificazione che, al contrario, necessita di maggiore credibilità e di maggiore flessibilità.

Se la flessibilità sarà la componente che consentirà al piano di implementare le strategie urbane con operazioni urbanistiche da costruire giorno per giorno, la processualità sarà la condizione all'interno della quale opererà la strategia urbanistica. La costruzione del nuovo piano deve infatti procedere gestendo le nuove occasioni che si pongono e sostenendo l'attività degli operatori capace di far maturare le condizioni di nuova prospettiva di sviluppo sostenibile. Eliminando la tradizionale dicotomia tra costruzione del piano e sua gestione, ma facendo coincidere i due momenti. In questo caso il quadro di insieme strutturale, il disegno strategico entro cui collocare e guidare le scelte quotidiane, cresce e si esplicita. Anticipando alcuni progetti non differibili, alcune occasioni che non devono essere perse, stimolando così l'attività degli imprenditori più intraprendenti e più motivati. Ciò significa completare il processo intrapreso in questi anni ed estendere tale potenzialità ad altre iniziative che si affacceranno durante l'iter di costruzione del nuovo piano dando continuità all'attuazione degli interventi che costruiscono la nuova città.

### ***1.5.2. Un programma per uno sviluppo sostenibile della città e del territorio***

Il nuovo assetto urbanistico del territorio spezzino suggerisce, per quanto possibile, di assecondare i processi di saturazione e trasformazione della zona urbanizzata nella logica della riqualificazione dei tessuti esistenti, calibrando ogni modalità trasformativa al perseguimento di migliori condizioni urbanistiche e ambientali; di garantire la difesa del territorio collinare attraverso

interventi diversificati che vanno dalla salvaguardia ambientale delle aree boscate, alla incentivazione delle attività agricole in base alle vocazioni colturali e alle diverse situazioni geomorfologiche, alla istituzione di zone di presidio ambientale; di riorganizzare e potenziare il comparto produttivo; di sanare le situazioni di degrado urbanistico ed ambientale; di qualificare e incrementare la dotazione degli standard pubblici; di potenziare e razionalizzare il sistema della mobilità con particolare riferimento al trasporto pubblico.

Di fronte ad uno scenario di ormai esaurita espansione insediativa e caratterizzato dai problemi connessi alla riqualificazione urbana, il rilancio economico della città é affidato alle nuove opportunità, in particolare nel settore dei servizi e della produzione legata alla media e piccola impresa, del commercio con particolare interesse per quello marittimo, al settore turistico, della nautica e della cultura.

Il PUC sostiene una dinamica economica variamente articolata, attraverso il recupero e la riqualificazione urbanistica ed edilizia della città. Tende ad un nuovo e diverso assetto del territorio (non solo funzionale ma anche morfologico) entro il quale ritrovare le occasioni di sviluppo sostenibile volto alla salvaguardia e alla valorizzazione dell'identità storica, culturale e ambientale dei luoghi.

Gli obiettivi del nuovo PUC sono pertanto riconducibili essenzialmente a seguenti principi:

1) rafforzare le strategie di sviluppo qualitativo della Spezia: come città di produzione, città di servizi, città di mare, così come vengono definite nel successivo capitolo;

2) valorizzare e salvaguardare la fascia collinare extraurbana, con particolare attenzione alla conservazione dei suoi caratteri ambientali e naturali, incentivandone la fruizione e il presidio mediante un sistema di polarità insediative e di servizio (anche turistiche) che si riconnettano al paesaggio circostante e alla città consolidata;

3) recuperare e salvaguardare l'edilizia storica concentrata o sparsa e ogni altra significativa testimonianza della cultura antropica esistente nel territorio, sulla base delle indicazioni del livello puntuale della pianificazione paesistica e degli studi sui tessuti urbani storici;

4) incentivare l'agriturismo e l'immagine *storico-culturale* della città per attrarre nuovi segmenti della domanda turistica, in particolare quelli rivolti al turismo d'arte e convegnistico, potenziando e qualificando il sistema della ricettività alberghiera e dei servizi complementari ad essa collegati;

5) potenziare le capacità produttive esistenti dotando le aziende dei necessari supporti infrastrutturali e di servizio sulla base delle indicazioni scaturite dagli studi di settore, incentivandone lo sviluppo e l'ampliamento; recuperando e sostenendo alcuni settori tradizionali come quelli della cantieristica e della manutenzione con riferimento alla nautica da diporto;

6) incentivare il settore turistico con servizi di supporto e con riferimento alla logistica per i flussi gravitanti sul Golfo, sulle Cinque Terre e sulla Versilia, incentivando e qualificando l'offerta di strutture per la nautica da diporto;

7) incentivare e qualificare la dotazione degli standard urbanistici esistenti con particolare attenzione ai servizi socialmente utili, favorendo quelli connessi alle nuove esigenze collettive; migliorandone e ampliandone la distribuzione e diffusione, anche con forme di compensazione pubblico-privato;

8) guidare i processi di manutenzione, rinnovo e completamento edilizio in atto, finalizzandoli alla riorganizzazione dei tessuti esistenti secondo criteri d'omogeneità d'*ambito* e di *tessuto*, nonché quelli di ristrutturazione urbanistica per i quali saranno applicati gli stessi criteri di omogeneità morfologica ai tessuti di appartenenza;

9) definire nei Distretti di trasformazione le potenzialità e le opportunità della pianificazione flessibile e processuale, finalizzando la trasformazione alla definizione di più elevate condizioni di qualità infrastrutturale insediativa e ambientale attraverso l'applicazione del nuovo meccanismo perequativo e di regole ecologiche ambientali legate alla dotazione di ampie zone a verde pubbliche e private, al loro equipaggiamento botanico, alla permeabilità dei suoli e alla bonifica di quelli contaminati nelle aree dismesse;

10) potenziare il trasporto pubblico e riorganizzare il sistema della sosta come definito nel PUT;

11) completare e adeguare, ove necessario, il sistema della grande viabilità, definendo interventi di mitigazione ambientale sia per quelle di nuova previsione che per quelle esistenti; intervenendo attraverso adeguamenti e integrazioni della viabilità primaria e secondaria.

Proprio per l'importanza che riveste l'identità storica e culturale della città e del territorio, il PUC tende ad individuare modalità operative estremamente articolate, atte a predeterminare i presupposti necessari per una corretta attuazione degli interventi di riprogettazione urbana e ambientale, sia di conservazione che di riqualificazione o di trasformazione.

### **1.6. Migliorare la qualità della vita per tutti i cittadini**

Le scelte urbanistiche e le più generali politiche di sviluppo locale, condizionando l'evoluzione economica della città, hanno una ripercussione sul quadro demografico urbano, specialmente per quanto riguarda le sue componenti migratorie. Il nuovo PUC, mirato al rilancio economico e qualitativo della città della Spezia, dovrebbe quindi contribuire ad innescare un'inversione di tendenza della dinamica demografica, attualmente caratterizzata da una costante diminuzione della popolazione. Tale processo sarà probabilmente legato a nuovi movimenti di immigrazione e



alla presenza di culture diverse che chiedono spazio e rispetto. Considerando che questi fenomeni andranno ad innestarsi in un tessuto sociale caratterizzato dalla forte presenza di popolazione anziana, appare importante che la pianificazione e riqualificazione degli spazi urbani si apra all'ascolto dei nuovi bisogni e alla promozione di nuove forme di convivenza civile atte a favorire la solidarietà, l'integrazione fra le generazioni, la valorizzazione di tutte le minoranze.

In un processo di rigenerazione ecologica, fisica, sociale ed economica del territorio, la comunità locale gioca un ruolo rilevante ed è quindi indispensabile favorirne, attraverso la partecipazione, l'autoidentificazione e l'autodeterminazione. Il PUC, proponendo il rafforzamento di un assetto urbano policentrico fatto di identità urbane storicamente riconosciute anche nelle zone periferiche, di fatto può contribuire alla ricostruzione del senso di appartenenza e promuovere nuove forme di auto-sostenibilità locale.

Le strategie territoriali avanzate dal PUC nella direzione dell'attenzione alle problematiche dello sviluppo sostenibile, promuovono politiche di rigenerazione ecologica della città e strategie di sviluppo qualitativo che sono strettamente legate al miglioramento della qualità della vita per tutti gli abitanti.

L'attenzione alle generazioni future, implicita nella definizione di sviluppo sostenibile, trova riscontro negli obiettivi del PUC. In questi ultimi è infatti possibile riconoscere diversi degli indicatori di qualità espressi dal Ministero dell'Ambiente quali indispensabili a garantire il benessere dei bambini e dei ragazzi, in base ai quali la città della Spezia ha recentemente ottenuto il Riconoscimento di città sostenibile delle bambine e dei bambini. Ad essi sono riconducibili, in particolare:

- le nuove scelte per il traffico e i trasporti (incentivazione del trasporto pubblico e sistema di percorsi ciclopeditoni);
- l'aumento delle aree pedonali non solo nel centro storico;
- l'ampliamento degli spazi verdi con la connessione dei grandi parchi ad un nuovo sistema minuto del verde urbano;
- il miglioramento qualitativo e il potenziamento dei servizi a scala di quartiere, in particolare quelli di utilità sociale;
- l'adeguamento degli spazi didattici e le superfici di pertinenza dei singoli plessi;
- la riqualificazione della linea di costa e l'aumento dell'accessibilità agli spazi marini.

## **2. Strategie urbane e strategie urbanistiche per uno sviluppo sostenibile**

### **2.1. La Spezia e la Trasformazione urbana**

Come molte città italiane La Spezia è entrata negli anni Settanta e Ottanta in una fase di stasi demografica (1971, 124.550 abitanti e 1991, 101.440 abitanti), che in molti casi si è trasformata anzi in vero e proprio calo di popolazione. Il mercato abitativo, anche a La Spezia, non presenta più la generica domanda quantitativa del passato. E ciò perché nei quaranta anni trascorsi fra il 1971 e il 1991, per una popolazione diminuita di 23.000 abitanti, il patrimonio edilizio è cresciuto di ben 21.000 stanze; e oggi 97.800 cittadini dispongono di oltre 180.000 stanze di abitazione.

Anche a La Spezia, come in tutto il Paese, l'elevata saturazione del mercato ha provocato l'inevitabile riduzione produttiva, che in alternativa suggerisce oggi una domanda di qualità per decenni trascurata. L'altissima percentuale di proprietari di alloggio provoca allora nel mercato immobiliare una domanda di riposizionamento, di proprietari che vogliono sostituire la vecchia abitazione con una migliore.

Questo tipo di domanda prefigura, dunque, piuttosto chiaramente, l'offerta che il mercato edilizio si attende per le abitazioni nei prossimi anni. Alloggi restaurati e risanati nella Città Storica, adeguamenti edilizi diffusi nella città consolidata di più recente formazione e nuovi edifici di non grande dimensione, con molto verde privato a disposizione; magari, nei comparti più ampi, con piccole attrezzature sportive e ricreative private condominiali.

Il nuovo PUC è stato espressamente costruito per rispondere alla domanda prevalente, ma organizzandola in modo da far coincidere le sollecitazioni del mercato proprio con i principali obiettivi del piano e cioè con la riqualificazione urbana e i valori ambientali. La riqualificazione urbana sarà altresì demandata alle trasformazioni urbanistiche di tutte quelle aree interne alla città esistente, per le quali si prevede un sistema complesso di interventi capaci di innovare l'assetto fisico e funzionale dell'ambiente urbano. Tali aree sono prevalentemente concentrate nell'area centrale, tra Piazza Europa e Migliarina, lungo la via Carducci e nel Levante cittadino.

La nuova immagine della Spezia deve quindi necessariamente fondarsi sulla specificità delle risorse locali, valorizzate all'interno di un diverso modello di sviluppo. Innanzitutto uno sviluppo composito, con più vocazioni e con più opzioni. Vocazioni e opzioni mutate da alcune specificità locali. Quella di essere tradizionalmente città di produzione; quella di essere territorialmente città di servizi; quella di essere geograficamente città di mare.

### **2.1.1. La Spezia Città Militare**

Non vi è dubbio che se La Spezia è città lo si deve alle scelte del Regno Sabauda di realizzare l'Arsenale Militare. Per circa un secolo il "militare" è stato l'economia principale della città e in termini di occupazione di persone e di aree lo è ancora oggi. La Marina Militare continua ad essere una grande risorsa della città.

Il nuovo modello di difesa conferma la strategicità della base navale della Spezia, seppur sempre di più in funzione logistica. Peraltro più in generale i tagli ai finanziamenti per la difesa, a livello di politica nazionale, determinano la necessità di concentrazione di risorse in ambiti funzionali alle esigenze, ma il più ristretti possibile in termini territoriali.

Appare quindi oggi credibile, non penalizzante e di comune interesse, civile e militare, concentrare le attività della Difesa nel Comune della Spezia in due distretti l'Arsenale e la Polveriera, e poter prevedere quindi la conseguente dismissione progressiva dei vari distaccamenti esterni a queste due aree, in particolare nella zona di Pagliari (magazzini del vettovagliamento –Molo Pagliari mediante l'utilizzo di altra struttura esistente o da realizzarsi ex-novo – ex Artiglieria).

Discorso a parte merita il compendio di Mariperman che ancora rappresenta un'esigenza strategica per la Marina Militare e la NATO e in grado anche di svolgere funzioni tecnologicamente avanzate. Peraltro le strutture esistenti, dal punto di vista edilizio e per la loro posizione adiacente al Porto Lotti, rendono credibile un loro riutilizzo per usi ricettivo-turistici. L'ipotesi che si intende costruire verte sulla possibilità di trasferimento delle attività di Mariperman all'interno dell'Arsenale Militare, nelle sue parti meno operative e in conseguenza di un piano di riorganizzazione generale dell'Arsenale stesso.

Il nuovo PUC inoltre si fa carico di stabilire in via definitiva un rapporto con il mare delle borgate di Marola/Cadimare, recuperando a scopi civili un'area attualmente interna all'Arsenale, ma terminale che quindi non pone in discussione l'omogeneità dell'impianto militare, ma è strategica per recepire strutture di servizio.

### **2.1.2. La Spezia città di produzione**

Il forte impulso attribuito negli ultimi anni al settore infrastrutturale, riposiziona La Spezia nel quadro degli scambi e delle relazioni territoriali anche sovraregionali e pone le premesse per l'affermazione di un nuovo tessuto produttivo, oltre naturalmente alla valorizzazione e alla modernizzazione di quello esistente.

L'area spezzina e il suo Porto divengono potenzialmente la nuova cerniera dei collegamenti Nord-Sud del Paese, attraverso i programmi nazionali di adeguamento della ferrovia pontremolese,

della realizzazione del raccordo dell'Autocisa con il Brennero, del completamento dell'Autostrada Tirrenica. Così come il programma di rafforzamento della Cispadana ferroviaria e stradale, che consentirà di legare il porto e il sistema economico locale all'asta forte del sistema produttivo della via Emilia (sistema che negli ultimi anni ha registrato le più sostenute dinamiche di crescita di tutto il Paese) e al Porto di Ravenna, moltiplicando le occasioni di crescita e di localizzazione di nuove attività.

La grande scommessa futura della città è infatti quella di rimanere connessa ai grandi sistemi dinamici nazionali ed europei; per non perdere una tradizione affievolitasi negli ultimi anni di città di produzione e di lavoro, salvaguardando, qualificando e modernizzando le attuali risorse produttive industriali, ma parallelamente stimolando la crescita di un tessuto di piccola e media impresa, a cui il nuovo PUC tenderà ad offrire adeguate localizzazioni e convenienti condizioni insediative nel levante cittadino.

Rafforzare l'armatura infrastrutturale significa anche valorizzare e sostenere la competitività del Porto, che in questi anni ha rappresentato per La Spezia l'unico settore strategico alternativo alla monocultura economica delle partecipazioni statali, che si è dinamicamente confrontato con il mercato e con le sue regole.

Rimane struttura portante dell'economia spezzina la grande industria che, pur non avendo prospettive di nuovi insediamenti, ha superato il momento di grave crisi e continua il processo di modernizzazione. In ENEL – OTO MELARA – S.GIORGIO – TERMOMECCANICA – CANTIERI MUGGIANO – INMA vi sono ormai certezze di consolidamento di mercato che consentono di proseguire con maggiore tranquillità i processi di ristrutturazione aziendale. In termini di aree tale processo comporta in molti casi un significativo potenziale riuso di parti di stabilimento non più utilizzate da inserire in un nuovo processo produttivo.

L'impegno futuro riguarda le aree Levante quali residue potenzialità edificatorie sulle aree OTO Melara, i carbonili dell'Enel, il comparto Valdilocchi e Fossamastra, il sistema di via Carducci, nonché le aree dell'ex Raffineria IP e i distretti produttivi integrati della Termomeccanica e delle Fornaci Italiane per raggiungere occasioni di sviluppo e di valorizzazione concertate. Ma ancora riguarda le aree dismesse del nuovo piano in cui sarà riservato un posto anche per le attività produttive compatibili con i tessuti limitrofi.

In questo quadro si è mossa l'azione pianificatoria del Comune, anche attraverso il PUC e con l'avvio della pianificazione strategica, del Prusst, del Piano delle aree ecologicamente attrezzate.

Tale sviluppo diversificato è rivolto soprattutto verso tre settori:

- a) consolidamento e potenziamento dell'attuale vocazione industriale
- b) sviluppo sostenibile delle attività portuali, ma soprattutto

delle attività connesse alla logistica in grado di portare ricadute economiche e occupazionali considerevoli

c) sviluppo e messa a sistema dell'offerta turistica locale.

In tutti questi campi è evidente che il PUC dovrà garantire il proprio contributo con scenari coerenti tesi a favorire tutte le potenzialità che il territorio è in grado di offrire. Sulla funzione industriale, oggetto più specifico di questa parte, il Comune è impegnato nell'individuazione e ottimizzazione di tutti gli elementi in grado di creare un sistema territoriale competitivo, capace di favorire lo sviluppo imprenditoriale locale sia di essere elemento di attuazione di iniziative esterne.

Sulla competitività del territorio agiscono diversi fattori: la costituzione di un'agenzia per lo sviluppo che operi a livello provinciale nel campo della promozione, del marketing e della infrastrutturazione di zona, l'offerta di servizi pubblici di qualità e agevolazioni nei tributi locali, la riduzione degli oneri di urbanizzazione e del costo dell'energia, un programma di modernizzazione della formazione professionale e un'amministrazione efficiente. Ma quello che più conta è la disponibilità di aree produttive infrastrutturate e acquistabili a costi concorrenziali.

Il PUC prende le mosse da questo quadro, definendo una nuova immagine della città fondata sulle specificità delle risorse locali, valorizzate all'interno di un diverso modello di sviluppo, composito, a più vocazioni, con più opzioni. Il forte impulso attribuito negli ultimi anni al sistema infrastrutturale, capace di riposizionare la città nel quadro degli scambi e delle relazioni territoriali, anche sovraregionali, è funzionale al radicamento del nuovo tessuto produttivo, alla valorizzazione e modernizzazione di quello esistente.

Il ruolo di cerniera tra i collegamenti nord-sud che può svolgere l'area spezzina e il suo porto ha visto sostenere con determinazione, fino ad essere oggetto dei programmi governativi, l'adeguamento della ferrovia Pontremolese, la realizzazione dell'Autocisa, con il Brennero, il completamento dell'autostrada Tirrenica.

L'obiettivo è rimanere connessi ai grandi sistemi dinamici nazionali e continentali, rilanciare una vocazione della città della produzione e del lavoro, che negli ultimi anni sembrava affievolita, modernizzare l'economia locale e il tessuto produttivo esistente, stimolare la crescita del sistema delle PMI.

Il PUC individua nuove opportunità localizzative per le imprese che vanno ad aggiungersi a quelle che negli anni e mesi scorsi la città ha conseguito (ex IP, aree ex OTO, aree TM, ecc.).

La città che cambia, quella della riconversione delle aree dismesse, sottoutilizzate ed ex militari, mette al centro la necessità di creare nuovi luoghi della produzione, definendo innovativi standard di compatibilità con i servizi urbani circostanti. Ritrovare un ruolo per la città nel settore industriale e artigianale significa riguadagnare posizioni adeguate nel settore dei servizi ma anche

creando i rapporti logistici necessari alla produzione, in particolare al sistema delle PMI.

Il PUC, attraverso i Distretti di Trasformazione, mette in gioco nuove aree a fini produttivi, ribadendo e consolidando la vocazione industriale della nostra città.

Una politica urbanistica e territoriale, volta a favorire lo sviluppo economico che deve mirare all'individuazione e valorizzazione di aree a finalità produttive in quanto presupposto fondamentale per la competitività del sistema economico.

Il nostro Comune ha un patrimonio di aree industriali già ampiamente utilizzate, tanto che la risorsa aree è una delle più carenti nel territorio. A tal fine il PUC individua e valorizza aree dismesse o sottoutilizzate, aree demaniali e militari da utilizzare, aree di proprietà ENEL oggi non impegnate.

### ***Le aree ecologicamente attrezzate***

In attuazione della LR. 9/99 sono state individuate aree definite "ecologicamente attrezzate" sulle quali promuovere la realizzazione di infrastrutture e sistemi idonei a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente al fine di favorire l'insediamento di attività produttive in condizioni di compatibilità ambientale. Tali aree potranno beneficiare degli interventi previsti dalla legislazione regionale per le aree industriali, per le aree ecologicamente attrezzate e di contributi comunitari e nazionali. All'interno dell'ambito A, che comprende i comuni della Spezia e di Arcola, il comune capoluogo ha individuato le aree industriali del Levante, di Valdilocchi, Pianazze e del distretto nautico di Pagliari.

### ***Le aree militari***

Il PUC affronta il tema della riorganizzazione degli spazi legati alle attività militari e alle aree già destinate a funzioni militari ed ora sottoutilizzate o dismesse. La più specifica è situata in località Valdilocchi, per la quale è prevista una destinazione a fini produttivi per attività industriali e artigianali legate alla nautica da diporto. Altre aree riguardano attività connesse alla cantieristica e in particolare al cantiere San Marco. Inoltre sono interessate aree militari a Cadimare, e il molo Pagliari nel levante, destinabile ad attività nautiche o comunque legate al mare.

La presenza di una vasta dotazione di spazi demaniali, concentrati sulla costa o in prossimità della stessa viene posta dal PUC come fattore centrale per lo sviluppo di attività produttive e turistiche.

Inoltre, anche l'obiettivo di una razionalizzazione degli spazi militari e di uso diverso, più razionale e produttivo, delle aree interne all'Arsenale è affrontato dalla pianificazione comunale.

### ***Le aree ENEL***

A seguito del processo di ambientalizzazione e ridimensionamento della centrale, l'ENEL dispone di grandi quantità di aree non più necessarie all'attività del ciclo produttivo,

e quindi utilizzabili per altri fini.

L'azione del Comune è rivolta ad ottenere la disponibilità di tali spazi con un accordo con l'ENEL. Il PUC individua e disegna già i Distretti di trasformazione che prefigurano l'utilizzo di tale area. Si tratta delle aree lungo la via Valdilocchi, di quelle in località Pianazze, in quelle del cd. "bacino ceneri" che, una volta bonificate potranno essere riutilizzate a fini produttivi, anche a tipologia port- oriented. A queste si aggiungono le aree di carbonili inserite in un apposito Distretto di Trasformazione.

La disponibilità di nuove aree a contorno del perimetro in cui sono insediate le maggiori imprese cittadine può consentire anche lo sviluppo di insediamenti di Piccole e medie imprese in grado di meglio ottimizzare i flussi di commesse provenienti dalla grande industria e che oggi seguono processi di esternalizzazione disordinati.

### ***Il Distretto nautico produttivo***

Nel Golfo si consolida l'attività produttiva legata alla cantieristica tradizionale e a quella emergente della cosiddetta nautica da diporto. L'insediamento del cantiere San Marco, dei cantieri Ferretti, Baglietto e Cayman, uniti alle tradizionali presenze nella cantieristica, portano sempre più a prefigurare la possibilità di costituire nell'area un vero e proprio distretto cantieristico.

Anche la previsione di costruire un polo della nautica da diporto in località Fossamastra – Pagliari, prevista dal PUC, si muove in questa direzione. Il polo nautico dovrebbe svilupparsi attorno ad una darsena interna localizzata nell'area ENEL di Fossamastra, e dovrebbe contenere le attività produttive a terra che gravitano attorno alla nautica da diporto, e che necessitano in uno sbocco a mare. Da qui l'individuazione di Distretti di Trasformazione comprendenti aree comunali, demaniali e private.

### ***Le aree port-oriented***

Il porto mercantile è una realtà produttiva e dinamica in grado di garantire crescita economica ed occupazionale nel territorio. Lo sviluppo del porto deve avvenire all'interno di un rapporto di coabitazione fra città e porto, e con la definizione di precisi limiti all'espansione dell'area portuale.

La presenza del porto, lo sviluppo logistico del Distretto di Santo Stefano Magra può favorire la localizzazione del nostro comune di imprese che traggono valore aggiunto dalla loro localizzazione e dalla possibilità di effettuare lavorazioni o trasformazioni delle merci. Si può pensare ad attività di imballaggio e confezionamento, alla gestione di magazzini, ecc. Queste attività devono trovare prioritaria collocazione nelle aree di Santo Stefano Magra, ma in futuro, con la disponibilità di aree ENEL, potrebbero integrare la piattaforma logistica.

### ***I Subdistretti dell'area IP***

Fra le aree per insediamenti produttivi rientrano il recupero di tre subdistretti dell'area ex raffineria IP, da destinare ad insediamento di piccole e medie imprese di produzione e di servizi alla produzione.

In particolare, il recupero dei subdistretti 7 e 8 produttivi costituisce il naturale completamento e sviluppo del subdistretto 1, e rappresenta la possibilità di creare un comparto produttivo di dimensioni significative in grado di riqualificare l'intera zona.

### ***2.1.3. La Spezia città di servizi***

Ritrovare per la città un ruolo nel settore della produzione industriale e artigianale significa riguadagnare una posizione a livello provinciale nel settore dei servizi alle imprese e alle persone, anche perché non è pensabile che la qualificazione di un tessuto di media e piccola impresa cresca in modo isolato, senza adeguati supporti logistici e qualificate condizioni insediative e ambientali. Servizi alle imprese, ma anche servizi alle persone, nel campo della formazione professionale, culturale, della ricettività, delle tecnologie e dell'ambiente, riaffermando un ruolo di capoluogo che rappresenta la prima condizione per contrastare il processo di metropolitanizzazione in atto nel sistema insediativo spezzino, ovvero di diffusione urbana non solo abitativa ma complessiva, delle attività, delle unità produttive, delle principali attrezzature urbane. Ciò significa predisporre in copianificazione con il PTC provinciale un progetto di ricentralizzazione pianificata e sostenibile del capoluogo, pur senza esaurire le fisiologiche e strategiche occasioni di crescita e di sviluppo presenti sul territorio provinciale e in particolar modo sul sistema reticolare della Val di Magra.

A tale scenario si legano gli obiettivi per una nuova qualità urbana dell'abitare inteso in modo complesso, ovvero del risiedere, del lavorare, del fruire dei servizi nella città e nel territorio di La Spezia. Si legano, più in generale, le strategie del recupero e della trasformazione urbana della città, che dovranno essere la parte sostanziale e caratterizzante rispetto al passato (e alla stagione dell'espansione) del nuovo piano urbanistico comunale. Tali previsioni riguardano essenzialmente la nuova Fiera su via Carducci, il riuso dell'Ospedale, il Centro Congressi e le attrezzature alberghiere nell'Area Ip, i servizi del waterfront portuale (Calata Paita – Mirabello), la stazione urbana di Valdellora e in generale il sistema della cultura nel centro storico.

### ***2.1.4. La Spezia città di mare***

Le strategie del recupero e della trasformazione urbana della città portano a rivalutare e a ripensare anche in chiave progettuale



le risorse locali che caratterizzano e identificano fisicamente e storicamente la città. Tra queste quella più mortificata nel passato è la presenza dell'acqua, il rapporto con il mare. Ritrovare una propria specificità e prospettiva proprio a partire da questa risorsa, sarà il tema dominante del nuovo piano, anticipato nel Piano d'area del Primo bacino portuale.

Il tema del rapporto con il mare é sicuramente influenzato da un'occasione storica che la città deve cogliere in una fase in cui il piano urbanistico e il piano regolatore delle opere portuali sono stati avviati contemporaneamente e in una congiuntura che a partire dal citato Documento Interenti permette di coordinare due aspetti che alla Spezia sono sempre stati posti antitetivamente: la vocazione portuale e la vocazione marittima della città. Il nuovo PUC pone l'obiettivo di coniugare le due vocazioni trovando i corretti limiti entro i quali ambedue possano convivere e divenire occasioni di rafforzamento dell'armatura e dell'economia della città. Da una parte il ruolo insopprimibile di un porto che deve trovare le occasioni, le risorse e gli spazi per consolidarsi, ristrutturarsi tecnologicamente e competere con le altre realtà del mediterraneo. Ciò non può che avvenire assumendo i contenuti del Documento Interenti, fornendo una seria ricollocazione alle due Marine, indirizzando lo sviluppo delle sue strutture verso levante. Condizioni che devono trovare una risposta nel PUC soprattutto nella definizione di una visione integrata del porto con la città che renda compatibili le vocazioni di porto commerciale e di porto turistico con le occasioni di riqualificazione urbana e ambientale della città. Il porto non può continuare ad essere considerato un corpo estraneo nella città, soprattutto oggi in un quadro dove sono tramontate le condizioni e le norme statali che sancivano tale separazione.

Dall'altro lo sforzo tutto da compiere è dunque quello di tornare a radicare una tradizione marittima della città, ricercando tenacemente nel rapporto con il mare una delle condizioni strutturali della sua riqualificazione. Se la riconversione a *waterfront* urbano del tratto compreso tra Calata Paita e Molo Mirabello rappresenta l'obiettivo da cogliere subito, anche con una attuazione graduale del progetto d'area e la rivisitazione del progetto del porticciolo, tale condizione va ricercata anche altrove, là dove sono possibili nuovi varchi urbani a mare, ma anche dove la nascita di nuove strutture o la riconversione di quelle esistenti con una forte integrazione urbana. Qui si gioca non solo il successo del riposizionamento della città nel settore turistico e del tempo libero, ma anche tutta la logistica del trasporto nautico e dell'organizzazione degli spostamenti nel golfo, per i quali il PUC ipotizza uno spostamento graduale verso il mare di quelli che oggi avvengono via terra. Con un beneficio ambientale per tutti i comuni del golfo e con un'offerta turistica più articolata, qualificata e moderna.

La Spezia si candida a divenire il centro logistico della fruizione turistica del golfo, ma anche delle "Cinque Terre", e delle

potenzialità ambientali e paesaggistiche dell'entroterra spezzino, organizzando e offrendo supporto qualificato a quelle attività che oggi si determinano spontaneamente e incidono negativamente sulla qualità delle risorse e dell'ambiente dei centri oggi maggiormente investiti dalla dinamica turistica.

Attraverso i tre scenari strategici il nuovo PUC tende ad inquadrare La Spezia dentro un strategia territoriale di area vasta, che a partire dai contenuti del PTC La Spezia Val di Magra, tende alla ridefinizione e alla pianificazione del ruolo di capoluogo della città e, conseguentemente, alla definizione di un nuovo scenario infrastrutturale, ambientale e insediativo che sostenga tale obiettivo di fondo. Uno scenario territoriale integrato e sostenibile che coniuga il rilancio economico della città con le condizioni di sviluppo dell'intero territorio provinciale. Una nuova attenzione per il ruolo strategico che La Spezia può rivestire a sostegno dell'intero quadro di sviluppo provinciale, eliminando diseconomie e poco sostenibili concorrenzialità territoriali.

Un recupero della funzione di capoluogo con riferimento alla Val di Magra, alla Val di Vara e all'intero sistema turistico costiero, pone per La Spezia l'obiettivo della modernizzazione della città quale centro di servizi a cerniera tra il sistema delle Cinque Terre e la Versilia e del sistema collinare del golfo: centro di organizzazione dei flussi turistici con riferimento a comprensori sempre più ampi, perno e porta di itinerari turistici territoriali e marittimi. Senza rinunciare alla necessaria ricerca di una polifunzionalità dello sviluppo, che sappia cogliere più vocazioni e opzioni nel turismo, nella formazione, nella cultura, nel commercio e nella produzione, nei servizi alle persone e alle imprese. In particolare va sottolineata l'importanza del settore culturale e dell'università, la cui presenza articola e qualifica il ruolo di capoluogo.

Il nuovo sistema di accessibilità, che in gran parte si sta concretizzando nei programmi infrastrutturali in corso, una volta completato, consentirà di sovvertire la condizione di attestamento della Spezia attraverso il completamento della Variante Aurelia, la riorganizzazione funzionale dell'autostrada e dei relativi caselli, la modernizzazione della ferrovia pontremolese e la realizzazione dei collegamenti con il Brennero, la Cispadana stradale e ferroviaria che migliorerà i collegamenti con il sistema produttivo della via Emilia e con il porto di Ravenna.

Tale programma è a sostegno di una città che ricerca un ruolo propulsivo nella Provincia e di un porto che afferma la propria competitività nel contribuire al rilancio del capoluogo spezzino in una prospettiva di modernizzazione e di nuova efficienza.

## ***2.2. Riquilificare l'ambiente urbano e territoriale***

Produrre un progetto di riqualificazione e rigenerazione ecologica del territorio significa partire dalla città, innestandosi in

una strategia di sostenibilità, e ripensarla con altri pesi, altre priorità, altri orizzonti temporali, come quelli delle modificazioni e degli equilibri biologici. Significa, innanzitutto, attribuire una dignità, fino ad ora poco riconosciuta nella prassi urbanistica, al valore degli spazi aperti da riprogettare, integrando la "natura in città", indagandone, quindi, struttura ed infrastruttura ecologica ad essa sottese.

La città è di per sé un *habitat* ecologico: lo sviluppo/trasformazione solitamente riduce la biomassa e la biodiversità edificando i terreni e dislocando le popolazioni animali e vegetali, ma può anche creare nuovi *habitat* e nuove nicchie ecologiche. Alcune importanti esperienze di pianificazione urbana mostrano come la qualità degli *habitat* cittadini sia influenzata dal tipo e dalla struttura degli spazi verdi, dal modo in cui sono gestiti, da come sono collegati tra loro, dalle interazioni tra gli edifici, dai livelli di inquinamento acustico, dai modelli di comportamento dell'uomo. La cura degli spazi aperti e della vegetazione non riguarda quindi soltanto l'ambito extraurbano o il paesaggio, ma anche la città, in quanto tale cura è prerequisito della rigenerazione dei tre fattori ambientali principali: aria, acqua, suolo.

Gli obiettivi del PUC, che aderisce al nuovo modello di piano sostenibile per qualificare l'ambiente urbano e territoriale, riguardano in generale:

- il risparmio di suolo (riuso aree dismesse, *mix* funzionale, interazione tra infrastrutture di trasporto e viabilità);
- nuove scelte per il traffico e trasporti (incentivazione del trasporto pubblico privilegiando i mezzi non energivori e non inquinanti sistema di percorsi ciclopedonali);
- la compatibilità ambientale delle infrastrutture tecnologiche (mitigazione e riduzione degli impatti, interazione con le trasformazioni urbanistiche);
- l'ampliamento degli spazi verdi, pubblici e privati (rete verde, infrastruttura ecologica, aumento della biomassa);
- la rigenerazione della risorsa acqua (permeabilità dei suoli urbani, attenzione alla vulnerabilità degli acquiferi, compatibilità funzionali e localizzative in relazione ai livelli di inquinamento accertati);
- la rigenerazione della risorsa aria (limitazioni carichi urbanistici, compatibilità funzionali e localizzative, aumento della biomassa);
- la rigenerazione dei suoli contaminati (livelli di bonifica, classi di riuso);
- la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti (prevenzione, riuso, riciclaggio, chiusura progressiva delle discariche);
- il controllo dell'inquinamento acustico (zonizzazione acustica, barriere artificiali e naturali, isolamenti).

Più in generale il nuovo modello urbanistico - ecologico si concretizza fundamentalmente in tre aspetti principali:

- la esclusione di nuove forme di espansione urbana;
- la compatibilità ambientale ed ecologica del sistema

infrastrutturale;

- l'applicazione dei principi della rigenerazione ambientale a tutte le nuove trasformazioni urbanistiche e la definizione di specifiche regole di compatibilità.

Il primo aspetto è stato generalmente affrontato attraverso il riuso delle aree dismesse (non solo quelle industriali, ma anche quelle militari, ferroviarie e agricole), escludendo dalle previsioni di piano le aree periurbane che presentano una utilizzazione agricola ancora produttiva e ridestinando tutte le aree già proposte ad insediamenti e servizi dal piano precedente (con l'esclusione delle aree per le quali è stata accertata in modo documentato una incompatibilità ambientale assoluta). Il problema del "residuo" si pone alla Spezia soprattutto per quanto riguarda le previsioni relative al vecchio modello espropriativo con riferimento ai servizi, che presentano consistenti previsioni residue.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, alla Spezia l'obiettivo riguarda una soluzione bimodale per il sistema della mobilità (una scelta obbligata anche per le dimensioni media della città) che privilegia i sistemi di trasporto meno inquinanti come la sostituzione parziale degli autobus con filobus, la utilizzazione della rete ferroviaria anche per il trasporto metropolitano, la realizzazione di una rete essenziale e fattibile per la mobilità ciclabile. Un sistema della mobilità che tende ad aumentare le aree pedonali e che fluidifica il traffico automobilistico, riducendo gli attraversamenti urbani con la Variante Aurelia, utilizzando i parcheggi intermodali esterni alla città e quelli di attestamento prossimi al centro storico. Il nuovo sistema della mobilità viene inoltre progettato non solo in funzione della migliore efficienza e fattibilità, ma anche della sua compatibilità ambientale. I nuovi tratti di viabilità non solo saranno inseriti paesisticamente, ma la loro definizione è frutto di una progettazione integrata urbanistico - ecologica che specifica, con appositi elaborati, le necessarie misure di compensazione e di mitigazione degli impatti; metodo esteso dalla normativa a tutti i tratti di nuova viabilità da realizzare, anche dai privati nelle nuove urbanizzazioni.

Il terzo aspetto si concretizza alla Spezia nella grande importanza che viene assegnata alle misure di ripermabilizzazione del suolo urbano e al ruolo assegnato alla diffusione massiccia del verde privato e delle infrastrutture ecologiche. Per le zone urbane caratterizzate da livelli di altissima e alta impermeabilizzazione saranno disposte misure di tipo normativo finalizzate essenzialmente alla ripermabilizzazione degli spazi aperti, nonché interventi relativi alle infrastrutture di raccolta e smaltimento delle acque piovane, per evitare il sovraccarico del sistema fognario.

E' soprattutto con i nuovi interventi relativi agli insediamenti e ai servizi, caratterizzati da elevate quote di superfici permeabili che si configura una sostanziale crescita della permeabilità urbana, essenziale per l'equilibrio ecologico della città, per la rigenerazione delle risorse ambientali e, di conseguenza, per

garantire migliori condizioni di salute dei cittadini in termini di qualità dell'aria e di clima.

Ai fini della rigenerazione ecologica della città, il PUC imposta scelte assai precise per le aree industriali dismesse, tanto nel loro stato di fatto (la messa in sicurezza), quanto nelle possibilità di riutilizzo. Il problema della contaminazione dei suoli determinata da molti decenni di produzione industriale e connesso alla opportunità che questa risorsa di suolo comporta per la trasformazione della città, implica quasi sempre ipotesi di riutilizzazione di tali aree per funzioni diverse dall'originaria utilizzazione produttiva. Il piano deve farsi carico di questo problema e delle opportunità conseguenti, inglobando analisi dei livelli di contaminazione dei suoli e conseguenti possibili scenari di reinsediamento, fino a definire la migliore (e fattibile) soluzione di riuso che passa attraverso i necessari interventi di bonifica, certamente differenziata a seconda delle funzioni insediabili, ma i cui costi non possono certamente essere attribuiti alla collettività.

### ***2.3. Riquilificare la città storica e la città consolidata***

Un contributo fondamentale alla riqualificazione urbanistica e ambientale del sistema urbano e territoriale della Spezia, è dato dal modo completamente nuovo con cui il PUC programma la Città della Trasformazione da un lato e pone, dall'altro, la riqualificazione della città consolidata (storica, novecentesca e di recente formazione).

In Italia, oltre 30 anni fa, ci fu una prima apertura verso la riqualificazione della città esistente, con l'enfasi dedicata dai nuovi piani alla salvaguardia e alla valorizzazione dei centri storici. Il centro storico era allora rimasto un gioiello isolato, da preservare in una città esistente ancora marginalizzata, di cui era consentita spesso la pesante trasformazione, sollecitata attraverso elevati indici di fabbricabilità che spingevano a sfruttare i valori posizionali di un'area non lontana dal centro e comunque più centrale delle nuove periferie. Non si avvertiva ancora il valore d'insieme della città esistente, i cui tessuti, oltre la Città Storica, erano cresciuti nell'Ottocento e poi nel Novecento fino all'ultima guerra, compatti e densi, però ancora disposti lungo una rete viaria, con un sistema di funzioni e di forme continue, certo meno ricchi di valori della città storica, ma sempre pregiati e vitali. Per capire appieno il sistema di valori della Città Consolidata bisognava che finisse lo stimolo della fase di Espansione perché tutta la città, non solo la sua parte storica, tornasse ad essere protagonista del piano.

L'attenzione con cui pianificare la città esistente è, dunque, ancora quella innovativa già usata per la Città Storica da dedicare oggi anche alla Città Consolidata, quella cresciuta fino alla grande Espansione di questo dopoguerra, in modo tale da guidare la conservazione e l'evoluzione dei tessuti esistenti nella direzione di una continua riqualificazione di quello che è il più vasto patrimonio insediativo della città. Con l'obiettivo di accrescere per quanto è

possibile la quota di residenza ospitata nella Città Storica. Senza trascurare l'articolata valorizzazione delle funzioni rappresentative, culturali e commerciali specializzate. Il PUC tenderà a favorire l'incremento dei residenti considerando tale la presenza il principale strumento di salvaguardia della Città Storica.

Il PUC ha voluto inoltre confermare che la pianificazione della Città Storica rappresentano un momento inscindibile della disciplina urbanistica comunale. Rifiutando ogni separazione programmatica e attuativa come suggerito da proposte di leggi nazionali che finiscono per sottrarre di fatto la responsabilità della Città Storica ai Comuni per assegnarla, contro ogni dettato costituzionale, alle Soprintendenze. In particolare alla Spezia la città storica è rappresentata, oltretutto dai tessuti di origine medievale, dai tessuti ottocenteschi cresciuti intorno all'arsenale, dai tessuti storici periferici e dai nuclei costieri e collinari originari.

E' un passo significativo verso una maggior tutela dell'identità storica spezzina soprattutto se si ricorda che il vigente PRG riconosceva come "zona A" esclusivamente il centro collinare di Campiglia, trascurando la città ottocentesca che aveva in gran parte cancellato il volto della città preunitaria. I tessuti urbani ottocenteschi, i nuclei costieri e collinari originari saranno pertanto pianificati nel PUC per la prima volta con una disciplina puntuale definita edificio per edificio prescrivendo le modalità di intervento urbanistico ed edilizio.

Ma la metodologia di attenzione, di conservazione e valorizzazione già adottata per la Città Storica, si apre oggi in Italia a tutta la Città Consolidata. Alla Spezia la nuova scelta disciplinare si spinge fino agli insediamenti dell'ultimo dopoguerra, per i quali si propongono obiettivi di conservazione e in generale a tutta la città consolidata: con l'esplicito obiettivo di non manometterla, ma certamente anche di non irrigidirla, anzi di stimolare ogni possibile processo vitale di adeguamento, nel preciso rispetto di pochi, ma ben evidenti valori morfologici e funzionali. Questi valori, analoghi a quelli da anni utilizzati per la Città Storica, non fanno riferimento come per quella alle singole "unità edilizie", ma hanno come parametro ambiti edilizi e tessuti urbanistici. Questi rappresentano insieme una differenza di scala, ma anche una diversità di forme e di contenuti da tutelare: gli isolati a blocco, i fronti edificati su strada in linea o a edifici separati e gli stessi edifici isolati delle scacchiere, o quelli più densi, ma di impianto libero in linea o a torre, fino agli edifici con giardino e alle vere e proprie ville urbane. La morfologia urbanistica di questi tessuti e ambiti storici sarà oggetto di complessiva conservazione, ma anche in alcuni casi di necessaria qualificazione richiesta da nuovi contenuti: per esempio trasformando in viali alberati alcune dorsali stradali spoglie e anonime; o piantando nuove alberature nei lotti delle scacchiere che troppo spesso ne mancano, ma hanno anche necessità di adeguare gli edifici; o preservando ovunque sia possibile la presenza di negozi lungo le strade, magari attrezzando i

marciapiedi per la sosta e il passeggio. Sempre, comunque, favorendo la flessibilità delle volumetrie, quando ciò permetta di risolvere un problema abitativo, senza che ciò provochi una politica di densificazione e congestione costruttiva. Favorendo, ad esempio, l'eventuale suddivisione degli alloggi di grande dimensione, per affrontare un mercato che risponda meglio alla drastica riduzione dei componenti dei nuclei familiari.

Per quanto concerne il complesso e articolato sistema insediativo della città consolidata recente i criteri di intervento saranno diretti verso diffuse operazioni di riqualificazione edilizia, ma anche di modificazione e di integrazione; il che costituirà il modo più sicuro per accelerare l'ammodernamento tipologico degli edifici rimettendoli, adeguatamente riqualificati, sul mercato immobiliare. Ciò consentirà la riqualificazione di gran parte del patrimonio immobiliare, oggi in condizione di sottoutilizzo o di disagiata appetibilità; processo che sarà sempre più favorito dal sistema di agevolazioni e di incentivi che leggi e regolamenti stanno avanzando per il rinnovo dell'edilizia.

### **2.3.1. La struttura policentrica della città**

Più di un secolo di intense trasformazioni urbanistiche si è depositato sulla città attribuendole quella particolare forma che dall'Arsenale si allunga verso levante, biforcandosi da una parte seguendo la linea della costa e dall'altra andando a occupare tutta la zona delimitata dall'arco ferroviario; a nord, oltre la ferrovia, si apre e seguendo l'orografia penetra verso il territorio collinare.

Questo assetto identifica più sistemi urbani che hanno connotazioni ormai definite e consolidate:

- la città storica, costituita dal nucleo compatto della città piemontese e la città militare cresciuta sull'Arsenale, dal tessuto dei Colli, dall'espansione otto-novecentesca a "risalita" dei Vicci, dai nuclei collinari e costieri originari;

- l'area centrale organizzata sulla maglia ortogonale del piano degli anni '30 e che ormai comprende tutta la città che dall'ex raffineria IP si sviluppa verso il mare;

- il sistema della piana di Migliarina, costituita dall'omonimo nucleo storico periferico e dalle sue espansioni, dai tessuti insediativi del Felettino, della Pieve, dal Canaletto e da via Carducci, ossia da quella parte di città su cui le espansioni pianificate e spontanee hanno gravitato per un intero secolo;

- il sistema periferico policentrico, costituito dalla periferia storicizzata, realtà che sempre di più consolidano la propria condizione di centri autonomi, sia sotto il profilo funzionale che sotto il profilo fisico-morfologico.

Un sistema di centri per i quali il piano dovrà identificare ruoli e rafforzare vocazioni già esplicite o latenti.

Per il Centro storico risulta necessario sostenere il processo di rilancio, di riorganizzazione e riqualificazione urbanistica che investe innanzitutto il ruolo funzionale e il sistema degli spazi aperti. Da una parte rafforzandone la vocazione commerciale e

intensificando quella culturale, con il recupero di contenitori storici che completino l'offerta di spazi e di strutture espositive qualificate. Non dimenticando l'obiettivo prioritario che rimane quello di garantire livelli di vivibilità e di abitabilità del centro, che ne incentivino il carattere ancora oggi prevalente, ovvero quello residenziale. Favorendo la sosta privata con la realizzazione di autorimesse laddove la tipologia edilizia, i caratteri architettonici e gli spazi aperti lo consentano. Ma anche adeguandone l'offerta di comfort abitativo, ogni qualvolta le condizioni di intervento lo rendano possibile.

Più determinata dovrà invece essere la riqualificazione degli spazi aperti, restituendo alla pedonalità piazze e strade che oggi risultano congestionate a causa della circolazione e della sosta automobilistica e individuando un coordinamento per gli interventi di arredo urbano. Tali obiettivi valgono anche per i centri storici periferici oggi circondati dall'edilizia del dopoguerra per i quali alla tutela della morfologia originaria e della residenzialità viene associata la possibilità di integrare funzioni commerciali ai piani terra degli edifici e servizi di vicinato che ne rafforzino il ruolo di polarità periferiche qualificate. Con caratteristiche funzionali naturalmente differenti, questi obiettivi riguardano anche i nuclei costieri e collinari che saranno maggiormente indirizzati a svolgere un ruolo di supporto e di riferimento per i flussi turistici.

Per l'area centrale il PUC si pone l'obiettivo di disegnare un riposizionamento strategico che deve prendere le mosse dalle nuove condizioni maturate al contorno: il centro Kennedy; le prime trasformazioni nell'area IP; il futuro centro di interscambio di Valdellora con la nuova stazione; il riuso dell'Ospedale; le trasformazioni del Primo bacino portuale e il nuovo affaccio a mare da Calata Paita al porticciolo Mirabello. Alcune di queste trasformazioni consentono già di programmare un forte alleggerimento del terziario e della direzionalità nella città storica a favore dell'area centrale, più accessibile e maggiormente adatto a sostenerne nuovi carichi insediativi, confermando una vocazione già riconosciuta dai piani del dopoguerra.

Per il sistema urbano della piana di Migliarina la riqualificazione passa attraverso tre condizioni: la riduzione dei flussi di traffico di attraversamento; il rafforzamento della armatura urbana con la realizzazione di nuove attrezzature e servizi lungo l'asse di Viale Italia e di via Carducci; la riqualificazione degli spazi aperti, attraverso la realizzazione di un nuovo sistema di piazze, viali alberati commerciali e di assi pedonali che consenta di ridefinire una nuova identità per i quartieri della piana.

In generale il nuovo PUC tende a valorizzare la vocazione policentrica della città periferica e collinare, identificando e sostenendo adeguatamente le diverse realtà urbane che si sono costituite lungo la storia della città, sostenendo specifici programmi urbanistici per quelle realtà in cui dovrà essere più esplicito il processo di identificazione.



## **2.4. Pianificare la città della Trasformazione**

L'esclusione di nuove forme di espansione urbana privilegia gli interventi di trasformazione nella città attraverso operazioni di trasformazione finalizzate alla riorganizzazione ecologica e urbanistica sia delle aree libere che di quelle dismesse e sottoutilizzate. Con la nuova legge urbanistica regionale gli ambiti su cui più incisivamente si indirizzerà la ristrutturazione urbanistica sono denominati *Distretti di trasformazione*.

Le indagini e gli studi urbanistici hanno permesso di operare una prima ricognizione delle aree da trasformare, che potrà essere completata con il PUC. La selezione dei cosiddetti distretti di trasformazione è stata compiuta con criteri il più possibile oggettivi, applicati a partire dalle condizioni di stato di fatto e di diritto in cui tali aree si trovano. La definizione di regole generalizzate per le aree di trasformazione riguarda così un'attribuzione egualitaria di potenzialità edificatorie a tutte le aree che si trovano nelle medesime condizioni urbanistiche, di fatto e di diritto, in rapporto cioè alla disciplina urbanistica vigente.

La selezione il più possibile oggettiva delle aree di trasformazione urbanistica è dunque la *prima regola*, che viene applicata a partire dalle condizioni di stato di fatto e di diritto in cui tali aree si trovano.

La *seconda regola* riguarda la concentrazione delle nuove quote di edificabilità all'interno degli ambiti di trasformazione in modo indifferente rispetto alla struttura fondiaria; esclusivamente quindi in base ad una valutazione urbanistica e ambientale qualitativa. I proprietari parteciperanno *pro quota* ai vantaggi e agli oneri della trasformazione urbanistica, indipendentemente dalla soluzione urbanistica (area edificabile o parco pubblico, ad esempio) disegnata dal piano.

La *terza regola* riguarda la scelta degli indici territoriali che definiscono le quote di edificabilità degli ambiti di trasformazione; tali indici possono essere identici per tutte le aree appartenenti alla stessa tipologia, anch'essa definibile in modo oggettivo; gli indici territoriali sono inferiori rispetto alla pratica corrente dell'urbanistica italiana, sia perché relativi ad ambiti o sistemi di aree di estensione notevole, sia per garantire la massima qualità urbanistica ed ecologica della trasformazione.

Le modalità attuative degli ambiti comportano, di norma, un unico strumento esecutivo, integrato da una convenzione che regolerà la partecipazione *pro-quota* di tutti i proprietari alle volumetrie consentite, ma anche agli impegni relativi alle aree da cedere (utilizzando quindi prevalentemente una modalità compensativa nell'acquisizione delle aree pubbliche) e agli oneri da sostenere; e questa è la *quarta regola* perequativa presente nella proposta. Il ricorso all'esproprio sarà quindi del tutto marginale e la sua utilizzazione è ipotizzabile solo in caso di inadempienza da parte dei proprietari, nei casi in cui il Comune

ritenesse necessaria la immediata utilizzazione di un'area.

L'applicazione dell'esproprio per pubblica utilità relativo alle aree necessarie per i nuovi servizi pubblici potrebbe non rappresentare quindi più il fondamento dell'attuazione del piano, mentre la regola sarà quella, come detto, della cessione predeterminata di questa aree, nell'ambito delle principali aree di trasformazione urbanistica disciplinate dal piano.

Potenzialità non eccessive, per garantire qualità ecologica e morfologica ai nuovi insediamenti; e che dovranno essere concentrate in una parte limitata delle aree edificabili, in modo da garantire la presenza di verde permeabile, pubblico e privato, sulla parte restante. I singoli proprietari delle aree comprese nei comparti, la cui attuazione sarà regolata da un unico strumento attuativo, eventualmente articolato in sub - comparti, parteciperanno pro quota, vale a dire proporzionalmente alle proprietà possedute, all'edificabilità complessiva del comparto. Lo stesso rapporto proporzionale dovrà essere applicato agli oneri di concessione e alle cessioni di aree per uso pubblico.

Per favorire la necessaria polifunzionalità dei tessuti, viene prescritta una *regola funzionale generale* riferita a tutte le aree di trasformazione per cui saranno programmati insediamenti integrati.

Nei Distretti di Trasformazione il Comune ha come obiettivo primario la perequazione e a questi fini ha valutato la possibilità di diversi sistemi per garantire che l'attribuzione delle volumetrie non sia affidata al "caso" o a cosiddette regole urbanistiche soggettive:

- il primo sistema dà rilievo solo alla superficie senza tenere conto dei volumi;
- il secondo sistema è quello di tenere conto delle superfici e dei volumi in una logica ponderazione;
- il terzo sistema è quello di tenere conto solo della rendita catastale.

Il Comune, al fine di determinare le quantità massime edificabili, partendo dalla constatazione che la disciplina dei Distretti di Trasformazione non fa mai riferimento ai volumi eventualmente esistenti e che quindi l'oggetto della disciplina è il suolo in quanto tale, ha optato per il primo criterio. In questa maniera il diverso valore tra aree libere ed aree eventualmente edificate che l'Amministrazione Comunale certo non disconosce, sarà oggetto delle necessarie intese tra i privati ai fini della presentazione dei PUO. In difetto di ciò l'ordinamento riconosce un diverso valore delle aree edificate rispetto a quelle che edificate non siano, con la specifica normativa in materia di indennità di espropriazione.

## **2.5. Potenziare il sistema del verde urbano e territoriale**

Il PUC nasce con l'esplicito intento di integrare nella disciplina urbanistica le nuove esigenze ecologiche ormai mature nella società. Non considerando sufficienti, in via di principio, le azioni di risanamento ambientale svolte a posteriori, sia dei danni

provocati, sia dei progetti formulati, ma non ancora realizzati. L'obiettivo è, dunque, di produrre con il piano nuovi interventi ecologicamente soddisfacenti, ma più ancora di produrre interventi tesi a riqualificare dal punto di vista ambientale il sistema urbano e territoriale nel suo insieme. In tal senso il PUC deve non solo garantire la qualità ecologica degli interventi pubblici, ma anche attribuire agli operatori privati (protagonisti nell'attuazione del piano) la realizzazione degli obiettivi ambientali del piano stesso.

Ispirato dall'esperienza tedesca del *Landschaftsprogramm* il PUC si è dato un impegno programmatico (consapevolmente non vincolante, ma propositivo) per il complesso del Sistema ambientale, che sarà ulteriormente sviluppato nel programma relativo all'*Agenda 21*. Introducendo una nuova metodologia nei processi di piano che tende ad usare la gestione urbanistica come terreno di convergenza di molte delle politiche ambientali, offrendosi quale ambito di riferimento e coordinamento di tali politiche; partendo però sempre da precisi condizionamenti territoriali e dagli stessi vincoli che la legislazione urbanistica, ma anche legislazioni diverse esplicitano sul territorio.

Tale elaborato, definito "Proposte per il sistema ambientale" in una tavola programmatica del nuovo PUC, riguarda in primo luogo la qualificazione delle risorse esistenti che sarà necessario gestire unitariamente in modo sistemico. Individuando appunto il sistema del verde esistente nei parchi, nei servizi, lungo le strade, negli insediamenti; il sistema ecologico, dai biotopi ai boschi, dalla vegetazione ripariale agli ambiti fluviali; e il sistema storico-archeologico, presente al di fuori della Città Storica e dei centri frazionali. In secondo luogo il programma riguarda la qualità ecologica dei nuovi interventi previsti: ancora una volta offrendo una visione d'insieme per l'aspetto ambientale dei tre sistemi, infrastrutturale, insediativo e ambientale vero e proprio. In terzo luogo il programma riguarda le reti per la fruizione ambientale: le piste ciclopedonali, ma anche i corridoi spaziali di relazione fra tessuti urbani ed aree extraurbane e gli ambiti fluviali di connessione biotica, infine i punti critici nelle relazioni di mobilità tangenziali e radiali. Un ultimo aspetto del programma riguarda l'approccio alle situazioni critiche da riqualificare: le zone ad altissima impermeabilizzazione, i punti di sversamento inquinante nei corsi d'acqua superficiali e i tratti dei corsi d'acqua con presenza d'inquinamento, infine le aree esondabili e a forte vulnerabilità degli acquiferi e le aree ad elevato inquinamento.

Le proposte programmatiche per il Sistema ambientale rappresentano insomma la sintesi dell'intersezione disciplinare fra urbanistica ed ecologia. Che raccoglie gli indirizzi della legislazione urbanistica e ambientale vigente e propone congiuntamente quelli ecologici. Il PUC offre, così, un quadro d'insieme dei comportamenti di governo per la città e il territorio, anche se non tutti saranno formalmente disciplinati dal PUC, affidando in futuro alla pratica di governo della città, la capacità di proporre un contributo significativo alla nuova gestione

ambientalista del territorio.

## **2.6. Coabitare con il porto, abitare con il mare**

Nell'ultimo decennio, sulle aree che si affacciano sul mare si sono svolte le principali iniziative imprenditoriali della città. Sul mare, infatti, si sono recentemente sviluppate le dinamiche di nuova economia, quella che ha reso meno doloroso il declino del vecchio modello di sviluppo della città.

Il porto mercantile, anch'esso in origine fondato su "traffici garantiti", è diventato in breve tempo uno dei primi porti del Mediterraneo per merci containerizzate; il diporto, attività che utilizzava i luoghi marginali e sottoutilizzati della tradizione industriale in contrazione, è diventato un settore di investimento che è in sviluppo e che continua a richiedere nuove e qualificate occasioni di crescita; la cantieristica, tradizione forse più storica, va sostenuta in questa fase critica promuovendone la ristrutturazione, sia nei grandi cantieri che nelle piccole unità artigianali.

La città, storicamente, non ha mai coltivato un rapporto positivo con il mare, ma è sul mare che oggi essa gioca in gran parte il destino economico della città. Nel passato si è trascurato il ruolo che svolge a livello economico, territoriale, paesaggistico, nell'immagine e nelle condizioni di vivibilità della città. Le iniziative imprenditoriali, anche importanti, nate in questi anni sul mare si sono sviluppate spontaneamente, cogliendo settorialmente solo alcuni di questi aspetti, ma senza valorizzarli e integrarli in rapporto alla città. Le contraddizioni di questo processo sono visibili: un porto che soffoca i quartieri limitrofi, porticcioli turistici di alta qualità senza alcun rapporto con le realtà urbane circostanti o assediati da attività di bassa qualità ambientale, infrastrutturale, edilizia; *enclave* diportistiche poco sostenibili in termini logistici e di reale vivibilità cittadina; cantieri che soffocano le potenzialità turistiche dei borghi marinari. La realtà che si è delineata spontaneamente è certamente confusa, ma è impensabile ed errato trascurarne la vivacità e la prospettiva.

Si devono invece valorizzare le vocazioni naturali e fisiche della costa, definendone contemporaneamente il corretto modello di sviluppo come stimolo e rafforzamento delle attuali forze imprenditoriali e di quelle ancora da formare. Alcuni punti fermi di questo programma sono ormai conseguiti o sono presenti nelle decisioni prese negli ultimi due anni: i confini del porto mercantile, il recupero del primo bacino a scopi turistico-ricettivi, il porto Lotti, la darsena e il distretto nautico del Levante, i programmi per il riassetto della linea di costa. Altri sono da perseguire tenacemente: una più razionale infrastrutturazione del porto mercantile; la costruzione di un distretto nautico nella zona connessa e coerente al porto Lotti; la concentrazione degli spazi cantieristici nelle attuali aree dell'Inma e del Muggiano. Per fare

questo occorre un disegno copianificato con l'Autorità Portuale, ma innanzitutto una corrispondenza di intenti con l'intera città e con i suoi operatori marittimi.

Riappropriarsi del mare significa anche, infatti, poter garantire la libera fruizione dell'acqua anche dove si realizzano strutture private. Far crescere iniziative e sostenere operazioni che sappiano instaurare un rapporto fisico con la città, una continuità con i suoi tessuti, un riavvicinamento all'acqua dei suoi confini.

Il citato risanamento ambientale del golfo dovrà inoltre consentire in futuro la balneazione, elemento che caratterizza molte città di mare. Cadimare e la diga foranea dell'Arsenale, opportunamente servita dal trasporto marittimo e forse più avanti nel tempo la passeggiata Morin e il primo bacino, possono costituire per gli spezzini e per il nuovo turismo i luoghi vocati per soddisfare le esigenze del tempo libero legato al mare.

Il PUC e il PRP Portuale dovranno, pertanto, individuare e condividere un'assetto compatibile tra sviluppo portuale mercantile e sviluppo nautico turistico, migliorando il rapporto della città con la sua costa. Le questioni fondamentali sulle quali il PUC concentra il proprio impegno di copianificazione, sono:

- unicità del porto mercantile da Molo Garibaldi a terminal Enel;
- dismissione ad usi turistico-ricettivi di Calata Paita secondo il relativo Piano d'Area;
- razionalizzazione ferroviaria, con il nuovo fascio Canaletto ed eliminazione del binario in via S.Bartolomeo;
- rafforzamento funzionale per le attività portuali del parco ferroviario di S.Stefano Magra, eliminando gli scali La Spezia Marittima e Valdellora;
- unicità del varco mezzi pesanti doganale da Stagnoni ed eliminazione del varco Porta Rocca, nonché dei varchi leggeri di servizio in via Palmaria e Valdilocchi;
- spostamento della Marina di Fossamastra a Molo Pagliari/ENEL e della Marina di Canaletto a Mirabello e Calata Paita;
- creazione di una fascia di rispetto e arretramento della cinta portuale di 20-30 metri da S.Cipriano a Terminal Enel, al fine di consentire una riambientalizzazione del viale S.Bartolomeo, per una migliore vivibilità dei quartieri;
- realizzazione del Centro Direzionale del Porto al varco di via Palmaria;
- messa in sicurezza del sistema idraulico dei canali della piana di Migliarina e Stagnoni;
- creazione di un distretto nautico e per attività legate al porto nella zona di Valdilocchi, secondo il piano d'area del levante, con eliminazione delle attività retroportuali.

Un'ultima questione connessa alla compatibilità tra PUC e Piano del Porto riguarda le competenze decisionali della Port Authority in relazione ai compiti amministrativi di pianificazione e gestione urbanistica del Comune. Esiste, infatti, una differenza ai fini della pianificazione e gestione urbanistica tra le aree di

generale competenza amministrativa della Authority e le aree di specifico interesse strategico nazionale, quali sono i porti commerciali. Se per le seconde sono evidenti le necessarie compatibilità di pianificazione tra porto e città, al fine di consentire ampia facoltà di potere decisionale all'Authority, per le aree esterne al porto commerciale, invece, una volta stabilite regole condivise, risulta sicuramente preponderante il ruolo di pianificazione del Comune: sia nel settore della produzione cantieristica che del diportismo nautico o nella pianificazione degli affacci pubblici, le previsioni urbanistiche non possono essere limitate alla sola compatibilità con lo strumento comunale, poiché sono preminenti le relazioni con le molteplici variabili del territorio costiero, del suo grado di vulnerabilità e capacità di assorbire iniziative. In questo senso il PUC dovrà indirizzare interventi e programmi specifici come se le stesse costituissero ambiti di pianificazione autonoma comunale: programmi che naturalmente saranno verificati e coordinati con il Piano del Porto.

### **3. Le scelte strutturali del nuovo PUC**

#### **3.1. I sistemi paesaggistico-ambientali e il territorio extraurbano**

Lo studio agronomico-ambientale ha identificato e classificato i caratteri rappresentativi del territorio spezzino con riferimento all'analisi biotica. Il biotopo ha costituito, unitamente ad altri elementi di valutazione paesaggistica e agronomica il riferimento principale per l'individuazione degli Ambiti extraurbani denominati Organismi Territoriali Elementari a cui riferire le specifiche discipline urbanistiche e ambientali.

Lo studio geologico ha fornito indirizzi per garantire in tali Ambiti la migliore protezione del suolo, suggerendo i criteri per meglio garantire il presidio delle aree a rischio a difesa dalle azioni sismiche o dei movimenti franosi.

L'analisi paesistica ha evidenziato le caratteristiche dello sviluppo contemporaneo del territorio e della città sotto il profilo paesistico, individuando le componenti che devono essere salvaguardate e valorizzate attraverso un sistema coordinato di interventi di conservazione e riqualificazione.

L'articolazione del territorio comunale in Organismi Territoriali Elementari, sintetizza e fa propri gli intendimenti di salvaguardia della disciplina paesistica che, distinguendo fra le aree insediate secondo le definizioni del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, esprime concetti di "conservazione" (CE) e "mantenimento" (MA) al fine di guidare il progetto di pianificazione verso una gestione integrata del patrimonio ambientale. L'elenco e la descrizione dei "manufatti emergenti" (ME) del territorio completano ed integrano quello già fornito dal PTCP regionale.

Le risultanze delle indagini geologiche, agronomiche, biotiche e paesaggistiche offrono un quadro generale della situazione del territorio extraurbano del Comune della Spezia riconducibile a tre punti fondamentali:

- una presenza diffusa di agricoltura despecializzata, non competitiva sul mercato, indirizzata verso l'autoconsumo, che svolge però un ruolo decisamente efficace sul mantenimento dell'assetto ambientale e sulla caratterizzazione paesaggistica, di valenza sociale determinante sotto il profilo ecologico;
- una presenza insediativa consistente a prevalente carattere residenziale, non omogeneamente distribuita sul territorio e concentrata in prossimità di alcuni centri storici e nella fascia suburbana. Tale situazione ha responsabilità dirette sulle trasformazioni paesaggistiche in atto nel territorio extraurbano;
- una situazione ambientale caratterizzata complessivamente da isole di elevato pregio all'interno di un sistema a diverso grado di involuzione naturale con situazioni di elevato degrado.

In tale situazione gli obiettivi della pianificazione si articolano essenzialmente in otto condizioni fondative:

1) *favorire la presenza agricola sul territorio extraurbano.* La caratterizzazione paesaggistica ed il presidio territoriale possono essere garantiti da un'agricoltura a basso impatto ambientale, perfettamente sostenibile sotto il profilo ecologico-ambientale;

2) *contenere la nuova edificazione residenziale.* La filosofia del piano regolatore vigente in materia di edificazione in zona extraurbana ha condotto ad una radicale trasformazione di tipo paesistico. Tale trasformazione, basata esclusivamente sull'incremento del carico insediativo, non ha prodotto gli effetti attesi sul territorio in termini di valorizzazione e presidio. Di fatto è dimostrato come la residenzialità non garantisce da sola l'innesco di un processo di valorizzazione territoriale. Per questi motivi di fondo, confermati dai dati raccolti con le indagini, il PUC tenderà ad un deciso contenimento delle nuove edificazioni residenziali. Questo non significa che non si dovranno costruire abitazioni nell'ambito extraurbano, ma che i nuovi insediamenti programmati sul territorio (territori di produzione agricola e territori di presidio ambientale) saranno vincolati esclusivamente a zone limitate sulle quali le trasformazioni saranno indirizzate al suo miglioramento e preservazione secondo precisi e predeterminati programmi e diversificate sulla base delle specifiche attività prescelte, nonché sulla base delle attribuzioni date ai diversi territori dallo stesso PUC;

3) *migliorare le condizioni degli attuali insediamenti.* Uno dei contrappesi al contenimento della nuova edificazione è sicuramente rappresentato dalla ampia gamma di possibilità che si intendono invece offrire per il miglioramento delle condizioni degli insediamenti. Saranno dispiegate tutte le possibili forme di "intervento edilizio" in grado di consentire una riqualificazione consistente e tipologicamente orientata del notevole patrimonio edilizio esistente. Tali azioni riguarderanno anche le porzioni di territorio in stretta connessione ai fabbricati (aree verdi private, recinzioni, accessi, ecc.). Sarà inoltre favorita, in quelle porzioni di territorio extraurbano più densamente insediate, la formazione di servizi sia privati (attività commerciali e artigianali dimensionalmente e tipologicamente compatibili al contesto generale) che pubblici (viabilità, sosta, verde ecc.) con l'obiettivo di migliorare le condizioni degli insediamenti concentrati;

4) *favorire il presidio attivo sul territorio.* Il PUC garantirà e favorirà il presidio territoriale abbracciando la tesi, in contrapposizione al vecchio PRG, secondo la quale è più conveniente favorire lo svolgimento di attività coerenti piuttosto che la esclusiva residenzialità. Favorire le attività coerenti sul territorio comporterà anche agevolare interventi strutturali ed infrastrutturali a basso o nullo impatto paesaggistico ed ambientale (strade poderali ed interpoderali, manufatti tecnici, ecc.);

5) *stimolare iniziative ed attività compatibili.* Oltre ai servizi privati e pubblici in precedenza richiamati, il PUC intende non sottovalutare le potenzialità offerte da nuove attività connesse al



tempo libero con le quali individuare una rigenerazione ecologica attraverso attività agrituristiche, il turismo verde, attività sportive e ricreative nel verde, attività culturali in spazi aperti;

6) *favorire la oculata fruizione del territorio.* In combinazione con le finalità sopra ricordate il PUC intende favorire e promuovere tutte quelle iniziative, pubbliche e private, finalizzate ad una migliore fruizione del territorio. Il ripristino di vecchie scalinate, la pulizia dei sentieri, la creazione di percorsi attrezzati, la opportuna dislocazione di aree di sosta ecc. rappresentano possibili esempi di intervento. La creazione di un parco progetti a tal fine orientati appare ottimo investimento futuro per l'amministrazione Comunale soprattutto in vista della imminente entrata in vigore della nuova regolamentazione comunitaria in materia di sviluppo rurale, che stimola e offre nuove possibilità di investimento finanziario;

7) *incidere sulla riqualificazione dei siti degradati.* La diffusa presenza di siti degradati (non solo discariche e cave) impongono al PUC l'adozione di tutte quelle azioni che consentano l'effettiva e rapida riqualificazione. In particolare il PUC fornirà una chiara e dettagliata specificazione di come dovranno essere redatti e realizzati le diverse tipologie di riqualificazione dei siti degradati;

8) *migliorare la valenza biologica del territorio.* Il perseguimento degli obiettivi sopra esposti dovrà contribuire ad incrementare e meglio distribuire la potenzialità biotica sul nostro territorio. Tale potenzialità dovrà essere messa in connessione con la stessa città attraverso stretti corridoi ecologici e congiunzioni, ove mancanti, tra le diverse parti territoriali.

Perseguendo tali obiettivi il PUC si impegna ad invertire positivamente la tendenza alla trasformazione-involuzione del "paesaggio" del territorio extraurbano.

### **3.1.1. La classificazione del territorio extraurbano ai sensi della LR 36/97**

Ai fini della classificazione del territorio secondo il dettato dell'art. 28 della L.R. 36/37, tutti i Sub-organismi territoriali elementari vengono ad essere considerati ambiti territoriali di *Conservazione e Riqualificazione*. Sono considerati di *Conservazione* quei territori nei quali gli elementi distintivi, di natura biologica, morfologica e paesaggistica, risultano consolidati e caratterizzanti. In tali territori si promuovono azioni finalizzate al rafforzamento della loro presenza ed alla esaltazione della loro valenza predominante. Sono considerati di *Riqualificazione* quei territori nei quali gli elementi distintivi di natura biologica, morfologica e paesaggistica risultano non confermati a causa di fenomeni di trasformazione evolutiva o degenerativa in atto. In tali territori si promuovono azioni rivolte al recupero dell'identità territoriale nella logica di equilibrio tra i diversi Organismi territoriali. Tale precisazione consente di graduare diversamente l'applicazione di una norma (norma di conformità) in relazione all'obiettivo di fondo

(assetto) previsto per quel particolare territorio. All'interno di ogni SubOTE risultano individuabili potenzialmente Aree di Produzione Agricola, Territori di Presidio Ambientale e Territori non insediabili.

SubOTE	Identificazione geografica	Assetto	Aree individuate nel subOTE
1A	Colline di San Bartolomeo	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
1B	Colline di Pitelli	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
1C	Piano di Canelli - Pomara	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
1D	Bersaglio – Valle Oscura	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile
2A	Brigola	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Area di produzione agricola
2B	Gavatro – Calabria	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Area di produzione agricola
2C	Valle Tria	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
2D	Montefosco	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
3A	Isola - Toracca	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Area di produzione agricola
3B	Pellizzarda – Berro	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
4	Costa dei Pini	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile
5A	Porta Isolabella	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
5B	Antoniana–Zambarda	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
5C	Monte Pertico – Monte Arsa	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
6	Val Durasca	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
7A	Viano - Galereo - Lugo	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
7B	Proffiano – Ligurzano	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Area di produzione agricola
7C	Costa di Murlo	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
8	Viseggi – Sommovigo - Fondiga	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
9A	Monte Parodi	CONSERVAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
9B	Biassa	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
10A	Monte Santa Croce	CONSERVAZIONE	Territorio non insediabile Area di produzione agricola
10B	Coregna	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Area di produzione agricola
10C	Castellana–Punta Ferro	RIQUALIFICAZIONE	Territorio non insediabile Area di produzione agricola
10D	Campiglia	CONSERVAZIONE	Territorio non insediabile Territorio di presidio ambientale
11	Costa di Tramonti	CONSERVAZIONE	Territorio non insediabile Area di produzione agricola

Tutti gli ambiti di conservazione e riqualificazione (SubOTE) risultano insediati seppure con diversa intensità e distribuzione. La

presenza di insediamenti risulta sicuramente diffusa nei territori di Produzione Agricola e di Presidio Ambientale mentre risulta sporadica o inesistente in quelli definiti non Insediabili.

### ***3.2. Le priorità per un riordino ecologico-ambientale***

Due sono gli aspetti sui quali concentrarsi: la tutela e la valorizzazione del territorio e del paesaggio spezzino e il riordino ambientale ecologico delle situazioni a più elevato degrado.

Il primo tema riguarda in generale la protezione delle colline e del territorio extraurbano, i suoi principi insediativi, la realizzazione di un sistema dei parchi e di verde integrato e fruibile. La salvaguardia delle colline si consegue contrastando la diffusione casuale di insediamenti che si è determinata fino ad oggi riconoscendo il preminente valore ambientale e paesaggistico di alcune zone e riqualificando la presenza insediativa laddove costituisce presidio delle condizioni di stabilità ecologica e ambientale del territorio. In particolare stimolando programmi produttivi sostenibili e attività agrituristiche. Il nuovo PUC a questo proposito avanza la proposta della “dorsale collinare” in contiguità con il parco nazionale delle Cinque Terre, costituendo, così, un unico sistema ambientale dell'intero arco collinare del golfo spezzino fino a Monte Marcello.

Le indagini naturalistiche-ambientali e vegetazionali del PUC hanno consentito di individuare una sorta di sistema di aree che potrebbero costituire il fil-rouge del Parco del Golfo, basato sulla alta via dei monti liguri sulla quale si attestano le fortificazioni ottocentesche e novecentesche: aree di grande pregio vegetazionale e zone agricole storiche terrazzate, che potrebbero costituire una trama. In particolare sulle fortificazioni dovranno essere concentrate le attività di supporto al turismo e funzioni pregiate, che consentano il recupero di questo grande patrimonio storico-monumentale, che necessita di notevoli investimenti.

Infatti, se il Piano vigente ha permesso la realizzazione di alcuni significativi parchi urbani, il nuovo PUC dovrà potenziare la dotazione urbana di verde nell'ambito delle principali trasformazioni, ma più decisamente dovrà identificare il grande sistema dei parchi ambientali, veri e propri serbatoi di naturalità e di rinaturalizzazione ai quali connettere tutta la rete del verde, dei corsi d'acqua (la rete blu) e dei giardini urbani. Una rete ambientale connessa che dovrà strutturare la riqualificazione e la trasformazione ambientale della città e del territorio di La Spezia, nonché del suo Golfo.

Alla grande rete ambientale inoltre corrisponde un nuovo sistema minuto del verde urbano basato essenzialmente sulle attuali dotazioni di parchi e giardini, connessi e integrati con le aree a verde pubblico e privato presenti negli Ambiti di

Riqualificazione e ricavati dai Distretti di Trasformazione, con nuovi corridoi ecologici, con viali e piazze alberate, giardini.

Il secondo tema riguarda il riordino ecologico ambientale che avrà come obiettivi prioritari la rinaturalizzazione del grande ambito delle discariche del Levante, il recupero ambientale e paesaggistico delle cave del Ponente e non ultimo il risanamento delle acque del golfo. Il piano dovrà inoltre tendere alla compatibilità ambientale ed ecologica dell'intero sistema infrastrutturale della città.

Il Piano Regionale '95 per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti e le intese tra gli Enti locali in materia, il potenziamento della raccolta differenziata, consentono di lavorare in una prospettiva di graduale riconversione dell'intera area oggi interessata dalle discariche e di avviare un progetto di rinaturalizzazione, che riguarderà in una prima fase la messa in sicurezza dei siti da bonificare (Monte Montada, Vallescuro, Saturnia, Pitelli). In tale programma deve essere inquadrato il destino dell'attività dell'ultima discarica che interesserà in futuro il territorio spezzino, quella pubblica di Val Bosca. Se questo è l'ultimo prezzo che La Spezia può pagare per uscire dall'emergenza rifiuti, le condizioni da porre sono quelle della trasparenza e della drastica inversione delle logiche che hanno caratterizzato i programmi del passato. Il piano di riconversione ambientale delle aree interessate dalla discarica di Val Bosca dovrà essere studiato, coordinato e integrato alla generale rinaturalizzazione del sistema delle discariche spezzine, in modo tale che il sacrificio, pur necessario, di questo sito non sia isolato dalle più complessive strategie di riassetto paesaggistico ed ecologico, che ne devono regolare le condizioni e i limiti di sostenibilità.

Il risanamento delle acque del Golfo è, invece, un tema che riguarda essenzialmente l'efficienza, la modernizzazione (separazione delle acque bianche dalle acque nere), la capillare distribuzione del sistema fognario della città e la sua connessione al depuratore di Stagnoni. Un tema trascurato solitamente nei piani regolatori, ma che risulta determinante in generale, e particolarmente per il contesto spezzino, ai fini del riordino ecologico ambientale della città. L'impegno futuro dovrà concentrarsi sul completamento della rete in tutto il centro della città, nelle zone del Levante fino all'abitato di Pitelli, con l'allacciamento del sistema fognario al depuratore; a ponente dovrà essere prevista la realizzazione del nuovo collettore che interessa l'Arsenale e il prolungamento della rete fino ad allacciare la frazione di Cadimare. L'obiettivo finale non riguarda esclusivamente la maggiore efficienza e distribuzione della rete, ma interessa direttamente la possibilità di rendere concreta la balneazione delle acque in prossimità di "spiagge attrezzate", ipotizzabili a Marola e a Cadimare.

### **3.3. Il sistema infrastrutturale**

Il nuovo PUC di La Spezia tenderà ad una politica integrata tra previsioni infrastrutturali e nuovi insediamenti con particolare attenzione alle situazioni di rafforzamento del trasporto pubblico e agli assi di riqualificazione urbana. E' proprio in questo senso si è lavorato con l'elaborazione del PUT, del Piano del trasporto pubblico e quello del trasporto marittimo nati già in coerenza con la strategia urbanistica in corso di definizione, che il nuovo PUC dovrà sostenere e valorizzare.

In merito al trasporto pubblico sicuramente ci si deve orientare gradualmente e senza traumi verso sistemi di incentivazione dell'offerta in quanto attualmente la situazione spezzina si presenta pesantemente connotata dall'uso del trasporto privato, che interessa soprattutto il traffico pendolare.

Il servizio pubblico dovrà quindi essere incentivato con il potenziamento delle linee filoviarie, con la costituzione di parcheggi scambiatori lungo le principali direttrici del trasporto pubblico e con la regolamentazione della sosta nell'area centrale. Interventi funzionali anche al rafforzamento del ruolo commerciale e culturale del centro storico.

Una funzione determinante sarà giocata dal servizio ferroviario, che sempre più dovrà svolgere anche un servizio metropolitano con i centri limitrofi. Ciò sarà sostenuto dalla previsione di una nuova stazione passeggeri a Valdellora nell'ambito della riorganizzazione urbanistica dell'attuale scalo ferroviario, nel quale sarà previsto il nuovo centro d'interscambio, originariamente localizzato all'interno del piano d'area dell'ex raffineria IP.

Inoltre, decisivo sarà il ruolo del servizio marittimo, anche per il traffico legato al turismo organizzato, attraverso la realizzazione di stazioni di interscambio che in via preliminare sono previste nel progetto d'area del primo bacino portuale e nel Levante cittadino.

#### **3.3.1. Gli obiettivi per il sistema della grande viabilità**

Per il sistema della grande viabilità il nuovo Piano dovrà puntare sul completamento delle infrastrutture programmate, finanziate e in parte già realizzate, adeguandone i tracciati ove necessario. Al completamento del 3° lotto della Variante Aurelia viene attribuito un ruolo determinante sia a livello territoriale, (soprattutto se raccordata a nord-ovest al nuovo casello di Beverino sulla A12-Genova Livorno) che urbano, in quanto si configura come tangenziale della città, a tutto beneficio della qualità urbana dell'area centrale e delle attuali condizioni di attraversamento della città. Sempre per il sistema della grande viabilità si dovranno completare le infrastrutture di accesso al Porto, comprese le nuove strutture doganali.

Lo sforzo progettuale ed economico per il completamento di queste opere impegnerà per la quasi totalità le risorse locali attivabili in questo specifico settore durante la validità del nuovo PUC. Pertanto il nuovo piano sarà sostanzialmente indirizzato verso una sorta di austerità selettiva per quanto riguarda nuove infrastrutture viabilistiche, in modo tale da agevolare il completamento di quelle programmate, finanziate e parzialmente già realizzate. Peraltro tale impostazione collima con la strategia generale di un piano quasi esclusivamente indirizzato alla trasformazione e riqualificazione urbana.

Il nuovo piano non dovrà, quindi, rinunciare al completamento della Variante Aurelia, sia per quanto concerne naturalmente l'apertura dei primi due lotti, sia per il terzo, indispensabile per collegare i precedenti al raccordo autostradale e attribuire così continuità alla futura tangenziale di Spezia. La variante Aurelia, come già detto, svolgerà un ruolo territoriale determinante, soprattutto se raccordata a nord-ovest al nuovo casello di Beverino sulla A12-Genova Livorno, in modo tale da attenuare quell'attestamento che oggi vede La Spezia gravitare esclusivamente sul Levante e sulla Val di Magra. Ma più significativo sarà il ruolo urbano che potrà svolgere a beneficio della viabilità primaria della città oggi maggiormente gravata dal traffico delle ore di punta. La variante Aurelia completata si configura infatti come 'la tangenziale della città', che consentirà di intraprendere provvedimenti di traffico più incisivi nell'area centrale a tutto beneficio della qualità urbana.

Tali valutazioni introducono un tema progettuale impegnativo per il Piano. Quello di definire il più corretto tracciato per i segmenti ancora mancanti, così da conseguire il migliore risultato sotto il profilo ambientale e sotto il profilo della funzionalità delle opere realizzate: per il terzo lotto, avvicinando il tracciato alla città attraverso una mitigazione ambientale preventiva e aumentandone la connettività con i tessuti urbani; per i pennelli di penetrazione in città, fluidificandone agli estremi gli ingressi urbani e lavorando sui tracciati in modo tale da raccogliere il maggior bacino d'utenza.

### ***3.3.2. Gli obiettivi per il sistema della viabilità urbana primaria***

Per quanto attiene alla viabilità urbana primaria il nuovo sistema della mobilità consentirà una rigerarchizzazione più chiara dei tracciati esistenti.

La riorganizzazione più incisiva riguarderà tre assi urbani primari: Via Carducci sulla quale insistono importanti aree di trasformazione, via San Bartolomeo e Viale Italia nell'ambito della riorganizzazione urbanistica della Calata Paita. In particolare, Via

Carducci deve essere recuperata a strada urbana, con una ridefinizione e riqualificazione delle sue caratteristiche morfologiche; per Via San Bartolomeo si ipotizza un risezionamento della sede stradale e il suo equipaggiamento, anche riutilizzando eventualmente il sedime ferroviario e la fascia verso il mare attualmente destinata ad attività portuali; il risezionamento della sede stradale e la riqualificazione attraverso un nuovo e consistente equipaggiamento riguarderà anche Viale Italia, riconfermando così il suo ruolo di asse urbano primario.

Ancora fra gli interventi di riqualificazione si collocano quelli previsti per Via Sarzana all'interno del quartiere di Melara: la realizzazione del nodo di Pianazze consentirà infatti di individuare una viabilità alternativa a sud del quartiere di Melara, completando con modeste integrazioni la viabilità di servizio alla zona industriale, sul quale potrà essere deviato il traffico in ingresso e in uscita dalla città; su via Sarzana continuerà invece ad insistere il traffico residenziale di quartiere.

Un'altro elemento di novità, che si colloca pur sempre in una logica di adeguamento e integrazione di strade esistenti, È rappresentato dall'asse urbano di gronda, una connessione con caratteristiche prettamente urbane che collega Via Carducci, Corso Nazionale e il relativo sottopasso al prolungamento della Via Fontevivo fino a raccordarsi con la Galleria Spallanzani al centro città, attraverso il riposizionamento di Via Valdellora nell'ambito della trasformazione prevista per lo scalo ferroviario e la nuova stazione. Tale asse non dovrà avere caratteristiche di scorrimento veloce, per non creare un'alternativa urbana alla variante Aurelia, ma servirà per rafforzare l'accessibilità delle parti di città cresciute oltre la ferrovia.

Le integrazioni per la realizzazione di tale asse sono prevalentemente all'interno di aree di trasformazione e pertanto i costi graveranno solo in misura limitata sul Comune.

Un tema che rimane aperto e per cui la fase definitiva del PUC dovrà trovare un coordinamento tra le proposte che vengono avanzate con il PUT e quelle del Preliminare di PUC, riguarda lo stato di 'affaticamento' della Galleria Spallanzani e le condizioni ambientali e di traffico all'imbocco e al termine della stessa. Le valutazioni relative ai flussi di traffico suggeriscono la conferma del ridimensionamento del ruolo della Spallanzani, già di fatto operato con i primi provvedimenti del piano del traffico e la previsione di un suo raddoppio a monte: una nuova galleria, denominata Spallanzani bis che collega via Valdellora con via Vicci e quindi con il proseguimento della gronda verso ponente.

Ferma restando la necessità di una migliore accessibilità della zona dei Vicci, il tema della nuova Galleria Spallanzani merita un approfondimento e una riflessione di più lungo termine, che probabilmente non dovrà essere nemmeno sciolto dal nuovo PUC, ma che dovrà rimanere aperto fino a quando potranno essere

tangibilmente apprezzabili i benefici offerti dal completamento della nuova Aurelia, comprensivo del terzo lotto. Infatti se da una parte la limitatezza delle risorse comunali consiglia di orientare gli interventi al completamento della rete urbana direttamente collegata alla grande viabilità, dall'altra appare prematuro focalizzare l'attenzione su una realizzazione assai onerosa, che, anche dall'analisi dei flussi del traffico del PUT, risulta non essere decisiva per l'assetto viabilistico della città, in quanto sposta più a nord le stesse problematiche di traffico e di inquinamento che oggi interessano l'attuale galleria.

Il ruolo della nuova galleria Spallanzani rischia peraltro di essere assai depotenziato, senza la previsione del prolungamento, sempre in galleria, oltre il ponte della Scorza e lungo il sedime ferroviario, che il PUC non recepisce. Pertanto, si propone di "congelare" tale scelta fino al completamento degli interventi sulla grande viabilità, esercitando comunque una salvaguardia programmatica sul tracciato previsto, in modo da poterne riconsiderare nel corso della costruzione e gestione del PUC una sua fattibilità, evitando, così, che intervengano fattori di compromissione.

Per quanto riguarda il Levante cittadino, il relativo Piano d'Area ha individuato in primo luogo una nuova viabilità primaria a servizio degli insediamenti in corrispondenza delle pendici collinari direttamente tangente alle aree di trasformazione, capace di ridurre il traffico su via San Bartolomeo davanti ai nuclei di Fossamastra e di riconnettere il settore del Levante alla città, tramite la ridefinizione delle connessioni con la via Oto Melara e il sistema dell' Aurelia. Ad essa si salderà la viabilità legata ai nuovi insediamenti artigianali: si tratta di una previsione che alleggerisce i flussi su viale San Bartolomeo e permetterà di riconnettere allo stesso tempo i tessuti settentrionali del Levante con quelli meridionali.

La nuova viabilità di progetto si pone come elemento di ricucitura urbana, dando continuità all'accesso all'area da Nord e da Sud. Ad essa si salda in primo luogo la rete della viabilità esistente di cui si configura il ruolo tramite interventi di ridefinizione della sede stradale: per viale San Bartolomeo si prevede una rizezionatura a carattere residenziale, mentre per la via Val di Locchi un adeguamento dell'attuale sezione con lo scopo di determinare un'omogeneità del tracciato e di carico capace di sopportare il traffico d'accesso alla città da Est e di fungere contemporaneamente da viabilità di servizio agli insediamenti industriali.

Previsioni di riqualificazione interessano inoltre la viabilità minore, attraverso interventi di regolamentazione del traffico, tesi a creare un sistema di circolazione con attestamenti limitati e con ricucitura e integrazione dei tratti esistenti. Si tratta della ridefinizione delle caratteristiche morfologiche e fisiche di via



Della Pianta, Via Canaletto, Via Molo: questi tracciati risulteranno direttamente connessi a via Carducci, vera e propria spina urbana, e alla vecchia Aurelia, con carattere anch'esso urbano e parzialmente connessi alla gronda interna. Anche il tratto terminale di Viale Italia potrebbe assumere le connotazioni di un viale residenziale attestato all'interno del nucleo abitato di Migliarina.

Per quanto concerne i collegamenti con i comprensori turistici, gli obiettivi mirano principalmente a spostare quote di traffico (soprattutto legate al turismo organizzato) su un efficiente servizio di trasporto marittimo, individuando nuove stazioni di interscambio cittadine localizzate una in Calata Paita, prevista nell'ambito del progetto d'area del primo bacino portuale, e una nel Levante cittadino. La previsione, inoltre, dell'uscita di Beverino sulla A12 consentirà il raggiungimento di tale comprensorio attraverso la strada del Maggiano senza che il traffico che proviene da Genova continui a gravitare sulla città della Spezia.

Un adeguamento dei tracciati viari che oggi collegano la città al comprensorio turistico di Portovenere e delle Cinque Terre potrà essere condotto sempre all'interno dello scenario di potenziamento del servizio marittimo che costituisca un'alternativa modale ai traffici congestionanti che non trovano riscontro nei comuni turistici di destinazione in termini di dotazione di spazi per la sosta.

#### ***3.4. Il sistema dei servizi urbani e di quartiere***

La città risulta fornita di un sistema di servizi quantitativamente non elevato sia a livello urbano (attrezzature culturali, sportive, scolastiche, sanitarie, sistema dei parchi territoriali) che di quartiere (attrezzature per l'istruzione dell'obbligo, religiose, culturali, giardini, parcheggi). Lo standard di quartiere è pari a 9 mq/ab. con una distribuzione sufficientemente equilibrata nei quartieri. Una dotazione comunque quantitativamente distante dai minimi previsti per legge pari a 18mq/abitante, con carenze relative soprattutto alle dotazioni di parcheggi e al verde pubblico, ma anche di pertinenza di alcune categorie di servizi tra i quali spiccano quelli scolastici.

A fronte di una sostanziale inefficacia delle politiche di reperimento "quantitativo", attraverso l'acquisizione pubblica e dell'inadeguatezza di una strategia vincolistica Il PUC, infatti, propone nelle Trasformazioni l'assunzione della modalità compensativa e quindi del meccanismo attuativo perequativo, come regola prevalente per l'acquisizione di aree per servizi pubblici.

Il nuovo PUC opera una attenta selezione delle previsioni a servizi del PRG vigente non attuate in modo tale da ricondurle al

meccanismo perequativo il maggior numero, riconvertendo a usi privati quelli non necessari, reiterando selettivamente quelli da assoggettare a regime espropriativo. Per questi ultimi, potrà essere anche individuato, in sede di PUC definitivo, un doppio regime che consenta, in alternativa all'esproprio, un'edificabilità convenzionale.

Le maggiori necessità di intervento riguardano l'integrazione di alcuni specifici servizi di quartiere: nuove aree verdi, piazze, parcheggi, centri di vita collettiva. Per le aree a verde esistenti si prevede una sistematica integrazione con collegamenti pedonali e percorsi ciclabili che dovranno interessare in particolare quei corridoi ambientalmente rilevanti ma oggi poco o per nulla fruibili, in modo tale da restituirli alla città attraverso una adeguata riqualificazione ecologica-ambientale (il percorso lungo il Dorgia rappresenta sicuramente l'esempio più significativo). In generale le politiche da perseguire per i servizi dovranno quindi puntare alla qualità complessiva del paesaggio urbano, alla qualificazione, all'integrazione e alla connessione attraverso interventi sia di riqualificazione dell'esistente, che nuovi interventi.

Per i servizi il PUC definisce una strategia realistica di intervento a partire dalla situazione accertata nelle singole unità territoriali urbane, al fine di colmare i fabbisogni ancora pregressi, di risolvere particolari situazioni di carenza e affidando alle nuove previsioni, da reperire prevalentemente attraverso il nuovo meccanismo perequativo, un ruolo strategico e riequilibratore.

Le modeste risorse pubbliche da impiegare per l'acquisizione delle aree destinate a standard pubblici consiglia, nelle zone in cui non sarà prevista la reiterazione di vincoli urbanistici, l'applicazione del meccanismo 'perequativo' che consentirà di diffondere e riqualificare l'offerta dei servizi senza oneri per il Comune. I criteri di carattere generale che il PUC individua per la programmazione del sistema dei servizi urbani e di quartiere sono i seguenti:

- conferma e, ove possibile, rafforzamento delle aree pubbliche attualmente destinate a servizi in quanto ritenute compatibili con l'attuale struttura insediativa;

- la reiterazione mirata e selettiva delle aree già vincolate dal precedente PRG motivate sia da ragioni di opportunità urbanistica e ambientale e sia perché collegate ad una reale domanda sociale;

- la riclassificazione a destinazione privata di tutela dello stato di fatto delle aree vincolate nel PRG vigente, ma che costituiscono con evidenza pertinenze di costruzioni esistenti o che per forma e dimensione non permettono un razionale utilizzo a fini pubblici;

- supplire alle carenze delle zone più densamente edificate, nelle quali non è possibile reperire aree libere, con aree in località agevolmente raggiungibili;

- per quanto riguarda le aree per attrezzature scolastiche, che

risultano quantitativamente assai carenti, ritenendo l'attuale distribuzione e configurazione dei plessi scolastici adeguata, si dovrà puntare ad adeguare gli spazi didattici e le superfici di pertinenza dei singoli plessi;

- per il verde pubblico devono essere reperite almeno le quantità minime previste per legge. In questo caso lo standard, in relazione alla situazione dei luoghi, deve essere utilizzato per risolvere condizioni di degrado edilizio ed urbanistico o per riqualificare le preesistenze di valore culturale ed in genere per migliorare la qualità degli insediamenti e dell'ambiente urbano;

- per i parcheggi la dotazione dovrà tenere conto della loro capillare distribuzione nel territorio.

### ***3.5. La città consolidata: gli ambiti di conservazione e di riqualificazione***

Il PUC affronta la salvaguardia dei tessuti urbani e in particolare di quelli storici, in termini fortemente innovativi. In primo luogo riconoscendo il carattere di storicità non solo alle tracce dell'insediamento precedente alla rivoluzione industriale, ma anche alla città ottocentesca dell'Arsenale, ovvero alla *ville nouvelle*, realizzata in più fasi in funzione dell'insediamento militare e delle attività ad esso collegate. Estendendo poi tale carattere oltre i limiti spazio-temporali del cosiddetto «centro storico», investendo con la pianificazione di salvaguardia tutti i tessuti formati con i primi piani del novecento, fino al dopoguerra, ponendo quindi attenzione ai tessuti dei nuclei periferici storicizzati (Migliarina, Canaletto, Chiappa, Pegazzano, ecc.).

Per le parti di città costituite prevalentemente da edilizia moderna, caratterizzata da specificità di rapporti tra assetto morfologico e tipologico-ambientale, non riconducibile a quelle storiche di tessuto, il PUC individua regole insediative funzionali al riordino urbanistico conferendo, per quanto possibile, una organizzazione e una gerarchia degli insediamenti in una logica di integrazione e di riqualificazione delle preesistenze, attraverso interventi volti a garantire omogeneità tipomorfologica, architettonica e d'uso, in relazione alla struttura e gerarchia dei percorsi.

#### ***3.5.1. La città storica***

L'indagine nella città storica e nelle parti urbane di più antica formazione ha avuto come scopo quello di mettere in evidenza gli aspetti testimoniali e documentari che concorrono a definire l'identità storico-culturale e di formazione della città che dovranno

essere salvaguardati e la disciplina urbanistica ed edilizia determina la ricerca di un modello normativo-gestionale più complesso di quello solitamente utilizzato per il centro storico, desumendo le modalità di intervento diretto dalla lettura delle tipologie dei tessuti storici, determinando così diversi livelli di salvaguardia con riferimento alle qualità edilizie presenti.

In relazione ai caratteri tipo-morfologici e d'uso degli insediamenti sono stati individuati cinque sottoambiti di conservazione:

a) centro storico, che comprende i tessuti del centro storico caratterizzati da insediamenti di impianto storico a sviluppo edilizio chiuso, disposti su isolati regolari collegati da una rete infrastrutturale continua per poli o percorsi gerarchizzati;

b) nuclei storici periferici, che comprendono i nuclei storici periferici di Migliarina, della Chiappa, di Pegazzano, della Scorza, caratterizzati da insediamenti di impianto storico a sviluppo edilizio chiuso;

c) tessuto storico "quartiere dei Colli", che comprende la parte storica della città a sviluppo edilizio aperto con prevalenza di edifici storici a villa, villino e palazzina, di cui si prevede il mantenimento delle corti e delle aree private a giardino, il riordino delle aree interstiziali o di margine;

d) nuclei storici costieri e collinari, che comprendono i nuclei storici costieri di Marola e Cadimare e i nuclei storici collinari di Pitelli, Biassa, Campiglia, S. Venerio, Carozzo, Isola, Sarbia, Stra, Quercedo, Fornello, Torracca, Foce, Sommovigo, Sant'Anna, Contra, Vignale, Ronco, Cozzano, Coregna, Il Piano, Fabiano alto, Fossola, Monesteroli, Navone, Persico, Schiara, Schiaretta;

e) tessuti centrali dei quartieri, che comprendono i tessuti storici in area urbana periferica, caratterizzati da polarità pubbliche e collettive con un impianto urbanistico ricco di spazi di relazione (Felettino, Canaletto, Termo, Limone-Melara, Muggiano, S. Venerio, Mazzetta, Valdellora, La Pieve, Rebocco e Acquasanta).

### **3.5.2. La città recente**

La città recente comprende le parti urbane costituite prevalentemente da edilizia moderna in cui i rapporti tra assetto morfologico e tipologico-ambientale non sono riconducibili a quelle storiche di tessuto, da qualificare attraverso regole insediative funzionali al loro riordino urbanistico conferendo, per quanto possibile, una più esplicita organizzazione e gerarchia all'insediamento, attraverso l'integrazione e la riqualificazione delle preesistenze storiche e ambientali, con interventi volti a garantire omogeneità tipomorfologica in relazione alla struttura e gerarchia dei percorsi.

L'indagine sulla città recente (che ha interessato lo sviluppo

urbano post-bellico) ha messo in evidenza cinque grandi tipologie urbane che coincidono con altrettante fasi di sviluppo della città:

- la città dell'espansione novecentesca caratterizzata da una crescita ordinata attraverso una edificazione ad alta densità edilizia disposta su percorso urbano regolare a maglia ortogonale in modo da costituire una cortina edilizia continua;

- i tessuti pianificati che comprendono i quartieri della prima fase insediativa post bellica, costituiti da tipologie in linea disposte su una maglia insediativa regolare e le lottizzazioni recenti che, seppure perseguono un disegno unitario sono costituite da tipologie edilizie e linguaggi architettonici diversificati;

- la città periferica interessante in prevalenza lo sviluppo urbano post bellico della piana di Migliarina, delle frange periferiche di fondovalle e quelle pedecollinari, esterne al tramato ortogonale della città otto-novecentesca, sviluppatasi in modo occasionale e spontaneo, in molti casi costituite da edilizia priva di alcuna relazione con il percorso di riferimento casualmente distribuita senza ordine e gerarchia, in alcune zone frammista ad insediamenti artigianali e della piccola industria;

- l'area industriale nella quale sono insediate le grandi imprese;

- l'area portuale.

La città recente è stata attentamente esaminata edificio per edificio, area per area, lotto per lotto; ciò ha consentito, in relazione ai caratteri insediativi prevalenti degli insediamenti, di suddividere l'ambito di riqualificazione in zona urbanizzata in sub ambiti, per ognuno dei quali sono perseguiti differenti obiettivi:

*a) tessuti pianificati di valore architettonico e/o documentario.* Comprende i quartieri della prima fase insediativa post bellica (Favaro, Termo, Melara, Pianazze e Fabiano) costituiti da tipologie in linea serialmente ripetute all'interno di una maglia insediativa regolare che presentano un equilibrato assetto morfologico tra edificato e spazi aperti;

*b) tessuto ortogonale recente a sviluppo edilizio chiuso.* Comprende l'espansione novecentesca della città a sviluppo edilizio chiuso caratterizzata da una edificazione ad alta densità con tipologia a blocco disposta su percorso urbano regolare a maglia ortogonale in modo da costituire una cortina edilizia continua;

*c) tessuti pianificati recenti.* Comprende le lottizzazioni recenti che, pur seguendo un disegno unitario, sono costituite da tipologie edilizie e linguaggi architettonici diversificati che hanno raggiunto una forma insediativa compiuta;

*d) tessuti di impianto con presenza di edilizia storica.* Comprende le zone periferiche con presenza di edilizia storica, impostate su tessuti di impianto ma che non hanno ancora raggiunto una forma insediativa compiuta;

*e) tessuti recenti omogenei o disomogenei.* In area urbana comprende le espansioni recenti avvenute in modo spontaneo su

tramato lottizzativo con caratteri tipo-morfologici omogenei o disomogenei, le parti occasionali costituite da edilizia priva di alcuna relazione con il percorso di riferimento casualmente distribuita senza ordine e gerarchia interessante le frange urbane periferiche; in territorio collinare comprendono le espansioni diffuse a bassa densità edilizia;

e) *aree di ricomposizione*. Comprende le aree urbane all'interno dei tessuti edificate e non, ambientalmente degradate, con forme e funzioni incompatibili per le quali sono previsti specifici progetti di ristrutturazione urbanistica;

f) *aree miste artigianali, commerciali e terziarie*, costituite da aree caratterizzate dalla commistione di funzioni produttive, espositive, commerciali all'ingrosso e terziarie;

g) *aree specialistiche commerciali e terziarie esistenti*, costituite da aree a specializzazione funzionale commerciale e terziario direzionale;

h) *aree specialistiche artigianali e industriali esistenti*, comprendono le aree e gli edifici industriali e artigianali esistenti, con relativi magazzini, depositi e servizi.

### **3.5.3. Obiettivi per lo sviluppo operativo della disciplina degli ambiti di conservazione e riqualificazione**

L'obiettivo generale di riordinamento dei tessuti di edilizia di impianto e recente a carattere diffusivo viene espresso all'interno di ciascun tessuto, per ciascuna unità insediativa, attraverso interventi edilizi di consolidamento dei relativi caratteri tipomorfologici esistenti. Le seguenti indicazioni sono espresse, nel preliminare di PUC, a livello dei singoli subambiti, nei "Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica" e nei "Tessuti recenti omogenei o disomogenei" in area urbana e collinare, e pertanto assumono la funzione di parametro di riferimento puntuale, che potrà essere, ove necessario, maggiormente specificato, anche con diversificazioni dei parametri edilizi, all'interno dello sviluppo operativo del PUC secondo le caratteristiche che verranno ulteriormente stabilite sulla base della suddivisione in tessuti e ambiti contenuta nella tavola della tipologia urbana.

Gli obiettivi relativi a ciascun subambito sono inseriti nel quadro di quelli più generali di ciascuna delle 30 unità insediative dell'area urbanizzata. Pertanto gli obiettivi relativi ad entrambi i livelli (Unità insediative e subambiti-tessuti) vengono di seguito riportati seguendo l'ordine utilizzato nella descrizione fondativa:

#### **- unità insediativa n. 1 – centro storico**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffuso, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature pubbliche, culturali e rappresentative;

- recupero del Centro Storico;

- potenziamento della rete dei servizi museali;

- *unità insediativa n. 2 - Colli*

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffuso, attività ricettive, attrezzature pubbliche, culturali e rappresentative;
- conservazione dei caratteri morfologici, tipologici e architettonici del tessuto;
- realizzazione del Parco delle Mura;

- *unità insediativa n.3 - Piazza Brin-Vicci*

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffuso, attività ricettive, attrezzature pubbliche, culturali e rappresentative;
- potenziamento, per il quartiere dei Vicci, delle connessioni viabilistiche con la rete urbana principale;
- realizzazione del Parco delle Mura;
- conservazione dei caratteri morfologici, tipologici e architettonici dei tessuti storici;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- incremento delle dotazioni di parcheggi e verde pubblico;

- *unità insediativa n. 4 – La Scorza-Fossitermi*

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffuso, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature pubbliche, culturali e rappresentative;
- potenziamento del ruolo di centralità e valorizzazione dei caratteri storico-architettonici del nucleo storico della Scorza;
- realizzazione del Parco delle Mura;
- miglioramento della viabilità di livello locale;
- incremento delle dotazioni di aree a parcheggio, attrezzature di interesse comune, verde attrezzato;

*Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica*

- conservazione degli episodi edilizi storici;

*Tessuti recenti omogenei e disomogenei*

- incremento della dotazione verde pubblico attrezzato e parcheggi;

- *unità insediativa n. 5 La Chiappa-Rebocco*

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature pubbliche, culturali e rappresentative;
- miglioramento dell'accessibilità, della rete viabilistica locale e di connessione con la rete urbana ed extraurbana;
- riqualificazione di siti produttivi sottoutilizzati a funzioni terziarie, residenziali e commerciali;
- completamento delle aree verdi del Parco delle Mura;
- potenziamento dell'omogeneità morfotipologica dei tessuti;
- polarizzazione funzionale del nucleo storico della Chiappa e del tessuto centrale di Rebocco;
- valorizzazione dell'immagine urbana del nucleo e del tessuto storico attraverso il recupero dell'edilizia di valore storico-architettonico, ambientale e documentario;
- salvaguardia e recupero delle connessioni pedonali con l'area collinare;
- incremento della dotazione di aree a parcheggio e attrezzature di interesse comune;

*Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica*

- mantenimento delle caratteristiche morfotipologiche (rapporto edificio-lotto-strada) consolidate;

- conservazione degli episodi edilizi storici;
- gli interventi di completamento del tessuto dovranno avvenire con tipologie a villino con altezza non superiore a 2 piani;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- gli eventuali interventi di completamento dovranno contribuire alla riorganizzazione della accessibilità locale e alla dotazione di parcheggi pubblici;
- gli eventuali interventi di completamento dovranno essere attuati con tipologie a villino di altezza non superiore a piani 3;

**- unità insediativa n. 6 – Nucleo urbano centrale**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, attrezzature per lo spettacolo, complessi direzionali e sedi bancarie, grandi strutture alberghiere, sedi istituzionali e rappresentative;
- polarizzazione del tessuto in funzione direzionale, commerciale, ricettiva e di servizio;

**- unità insediativa n. 7 - Area ex IP**

- Piano d'Area IP;
- recupero delle connessioni con l'area collinare;
- recupero del nucleo collinare dell'Antoniana;

**- unità insediativa n.8 - Valdellora**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffuso, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature pubbliche, culturali e rappresentative;
- potenziamento della accessibilità locale e della connessione viabilistica con la rete urbana principale;
- incremento della dotazione di verde attrezzato, attrezzature di interesse comune, aree a parcheggio e verde attrezzato;
- recupero dell'edilizia storica e potenziamento dell'immagine urbana del tessuto centrale del quartiere di Valdellora;
- riqualificazione degli spazi pubblici;

*Tessuti recenti omogenei e disomogenei*

- gli eventuali interventi di completamento dovranno contribuire alla riorganizzazione della viabilità locale e alla dotazione di parcheggi pubblici;
- gli eventuali interventi di completamento dovranno essere attuati con tipologie a villino di altezza non superiore a piani 2;

**- unità insediativa n. 9 - Migliarina**

- polarizzazione dell'unità come centro della città di Levante;
- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo direzionale e diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- potenziamento dei servizi di livello urbano e delle attrezzature di interesse comune con funzioni di polarità urbana;
- recupero del nucleo e dei tessuti storici esistenti;
- potenziamento del ruolo di centralità del nucleo attraverso interventi volti a favorire, nel rispetto delle caratteristiche storico-architettoniche e tipologiche degli edifici e degli spazi aperti, l'insediamento, all'interno del tessuto residenziale, di funzioni speciali e servizi di interesse comune;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare, delle connessioni pedonali locali;
- incremento delle dotazioni di parcheggi, attrezzature di interesse comune, verde attrezzato;



- riqualificazione e salvaguardia del Dorgia come Parco urbano e connessione ambientale;
- riqualificazione degli spazi aperti con interventi volti a incrementare il valore rappresentativo, la dotazione di servizi e la qualità urbana del nucleo;
- potenziamento dell'immagine urbana e dell'identità locale del nucleo storico della piana di Migliarina e del tessuto centrale di Mazzetta attraverso la valorizzazione dei caratteri architettonici dell'edificato e delle piazze, in particolare con l'accentuazione della polarità del tessuto attraverso il recupero dell'edificato di valore storico-ambientale-documentario, il riallineamento e l'omogeneizzazione delle cortine edilizie lungo il tracciato stradale, la riorganizzazione degli spazi pubblici;

*Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica*

- consolidamento delle caratteristiche morfotipologiche esistenti, con riferimento al caratteristico rapporto edificio-lotto-strada pubblica;
- potenziamento dell'omogeneità del tessuto edilizio, in particolare lungo la dorsale;
- gli eventuali interventi di completamento o di sostituzione saranno attuati con tipologie a villino o a palazzina e dovranno rispettare l'ordine morfologico del tessuto di appartenenza, in particolare non superando l'altezza di piani 2;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare e pedonale locale e inserimento di spazi pubblici per aumentare le dotazioni locali di parcheggi e verde;
- conservazione degli episodi di edilizia storica;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- potenziamento dell'omogeneità morfotipologica del tessuto edilizio;
- gli interventi sull'edilizia esistente dovranno essere indirizzati a rendere morfologicamente più omogenei i singoli ambiti, in particolare se attestanti su percorso pubblico;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare e pedonale locale e inserimento di spazi pubblici per aumentare le dotazioni locali di parcheggi e verde;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a palazzina o a villino e dovranno contribuire alla riorganizzazione morfologica dell'ambito o tessuto di appartenenza, in particolare non superando l'altezza di piani 3;
- conservazione degli episodi di edilizia storica;

*- unità insediativa n. 10 – Felettino-Pieve-Favaro*

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- potenziamento della viabilità principale, in particolare delle connessioni veicolari con il sistema della mobilità urbana;
- recupero dei nuclei e tessuti storici;
- consolidamento delle polarità di servizio esistenti;
- riqualificazione dei quartieri pubblici, con miglioramento delle urbanizzazioni primarie;
- miglioramento delle connessioni pedonali locali e recupero di quelle di relazione con il territorio collinare;
- incremento delle dotazioni di parcheggi pubblici, verde attrezzato e sportivo, attrezzature di interesse comune;
- riqualificazione e salvaguardia del Dorgia come Parco urbano e connessione ambientale;
- potenziamento del ruolo di centralità del nucleo attraverso interventi volti a favorire, nel rispetto delle caratteristiche storico-architettoniche e tipologiche degli edifici e degli spazi aperti, l'insediamento, all'interno del tessuto residenziale, di funzioni speciali e di nuovi servizi pubblici di interesse

comune volti a incrementare il valore rappresentativo e la qualità urbana del tessuto;

- potenziamento dell'immagine urbana e dell'identità locale del nucleo storico della piana di Migliarina e dei tessuti centrali del Felettino e della Pieve attraverso la valorizzazione dei caratteri architettonici dell'edificato e dello spazio pubblico, in particolare con l'accentuazione della polarità del tessuto attraverso il riallineamento e l'omogeneizzazione delle cortine edilizie lungo il tracciato delle dorsali, il recupero dell'edificato di valore storico-ambientale-documentario, la riorganizzazione degli spazi pubblici;
- valorizzazione e tutela dei percorsi matrice - via dei Pilastrini, via della Lobbia e Salita di Castelvecchio come connessione pedonale con le aree e gli insediamenti collinari. Valorizzazione delle nodalità tra aree collinari e aree urbane costituite dall'innesto di tali percorsi con le strade urbane con interventi di riqualificazione degli spazi aperti e dell'arredo urbano;
- potenziamento dell'immagine urbana e dell'identità locale del "tessuto centrale" del quartiere Felettino attraverso la valorizzazione dei caratteri architettonici dell'edificato e degli spazi aperti, in particolare attraverso il recupero dell'edificato di valore storico-ambientale-documentario attualmente fatiscente (Felettino) e l'organizzazione degli spazi aperti in prossimità dell'emergenza monumentale della Pieve;

*Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica*

- mantenimento delle caratteristiche morfotipologiche esistenti, con riferimento al caratteristico rapporto edificio-lotto-strada pubblica;
- conservazione degli episodi di edilizia storica;
- mantenimento dell'omogeneità del tessuto edilizio;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare e pedonale locale e inserimento di spazi pubblici per aumentare le dotazioni locali di parcheggi e verde;
- gli eventuali interventi di completamento dovranno essere con tipologie a villino e non superare l'altezza di 2 piani fuori terra;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- consolidamento dell'omogeneità morfotipologica del tessuto edilizio;
- gli interventi sull'edilizia esistente dovranno essere indirizzati ad accentuare i caratteri di omogeneità tipologica dei singoli ambiti;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino e dovranno contribuire alla riorganizzazione funzionale (accessibilità locale) e morfologica dell'ambito o tessuto di appartenenza, in particolare non superando l'altezza di piani 2;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare e pedonale locale e inserimento di spazi pubblici per aumentare le dotazioni locali di parcheggi e verde;
- conservazione degli episodi di edilizia storica;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei in territorio collinare*

- consolidamento dell'omogeneità morfotipologica del tessuto edilizio;
- gli interventi sull'edilizia esistente dovranno accentuare i caratteri di omogeneità tipologica del tessuto, in particolare per gli edifici direttamente attestanti sulla dorsale del Buonviaggio;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino e dovranno contribuire alla riorganizzazione funzionale (accessibilità locale) e morfologica del tessuto, e non dovranno superare l'altezza di piani 2;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare e pedonale locale e inserimento di spazi pubblici per aumentare le dotazioni locali di parcheggi e verde;
- conservazione degli episodi di edilizia storica;

*- unità insediativa n. 11 – Canaletto-Carducci*

- trasformazione complessiva dell'unità finalizzata al completamento dei

servizi esistenti, alla realizzazione di nuovi servizi di interesse generale e al recupero a funzioni urbane dei siti dismessi;

- trasformazione di via Carducci in asse di viabilità urbana e suo recupero come dorsale;
- completamento e ricucitura della maglia viaria urbana locale;
- riqualificazione del tessuto centrale del Canaletto;
- riqualificazione del tessuto residenziale esistente;
- potenziamento del ruolo di centralità del tessuto centrale del Canaletto attraverso interventi volti a favorire, nel rispetto delle caratteristiche storico-architettoniche e tipologiche degli edifici, l'insediamento, all'interno del tessuto residenziale, di funzioni speciali e di nuovi servizi pubblici di interesse comune a carattere speciale volti a incrementare il valore rappresentativo e la qualità urbana del tessuto;
- potenziamento dell'immagine urbana e dell'identità locale del "tessuto centrale" del quartiere del Canaletto attraverso la valorizzazione dei caratteri architettonici dell'edificato e la riqualificazione degli spazi pubblici;

*Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica*

- recupero a funzioni speciali e residenziali dell'edificio di origine industriale;
- incremento delle dotazioni locali di parcheggi;
- conservazione e recupero degli episodi di edilizia storica;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- miglioramento dell'accessibilità veicolare e pedonale locale e inserimento di spazi pubblici per aumentare le dotazioni locali di parcheggi e verde;
- consolidamento dell'omogeneità morfotipologica e dei caratteri funzionali del tessuto edilizio, volto a recuperare il carattere abitativo e la qualità ambientale;
- gli interventi sull'edilizia esistente dovranno essere indirizzati ad accentuare i caratteri di omogeneità tipologica dei singoli ambiti;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a palazzina e a villino, non dovranno superare l'altezza di piani 3 e dovranno contribuire alla riorganizzazione funzionale (accessibilità locale) e morfologica del tessuto, a migliorarne i caratteri ambientali (aree verdi private e pubbliche);
- miglioramento delle condizioni ambientali della fascia residenziale contigua alla via Carducci (interventi mitigatori con inserimento di barriere vegetali);
- conservazione degli episodi di edilizia storica;

*Tessuti recenti omogenei e disomogenei*

- gli eventuali interventi di completamento dovranno contribuire alla riorganizzazione della viabilità locale e alla dotazione di parcheggi pubblici;
- gli eventuali interventi di completamento dovranno essere attuati con tipologie a villino di altezza non superiore a piani 2;

**- unità insediativa n. 12 – Pegazzano-Buggi**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature pubbliche, culturali e rappresentative;
- miglioramento dell'accessibilità, della rete viabilistica locale;
- riqualificazione e riorganizzazione dei siti militari sottoutilizzati;
- polarizzazione funzionale del nucleo storico di Pegazzano;
- recupero a piazza di quartiere dell'area dismessa del "Filtro";
- recupero del tracciato della dismessa ferrovia dell'Arsenale a "percorso verde";
- potenziamento dell'omogeneità morfotipologica dei tessuti recenti;
- valorizzazione dell'immagine urbana del nucleo attraverso il recupero

dell'edilizia di valore storico-architettonico, ambientale e documentario;  
- salvaguardia e recupero delle connessioni pedonali (gradonate) con l'area collinare;  
- incremento della dotazione di attrezzature di interesse comune e parcheggi pubblici;

*Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica*

- mantenimento delle caratteristiche morfotipologiche (rapporto edificio-lotto-strada) consolidate;
- conservazione degli episodi edilizi storici;
- gli eventuali interventi di completamento dovranno contribuire alla riorganizzazione della viabilità locale e alla dotazione di parcheggi pubblici;
- gli interventi di completamento del tessuto dovranno avvenire con tipologie in linea o a villino con altezza non superiore a 3 piani;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- gli eventuali interventi di completamento dovranno contribuire alla riorganizzazione della accessibilità locale e alla dotazione di parcheggi pubblici;
- gli eventuali interventi di completamento dovranno essere attuati con tipologie a villino di altezza non superiore a piani 2;

**- unità insediativa n. 13 - Fabiano**

- miglioramento dell'accessibilità e della rete viabilistica locale;
- potenziamento delle connessioni pedonali e viabilistiche del nucleo storico collinare di Fabiano Alto;
- valorizzazione dell'immagine urbana del nucleo collinare attraverso il recupero dell'edilizia di valore storico-architettonico, ambientale e documentario;
- salvaguardia e recupero delle connessioni pedonali (gradonate) con l'area collinare;
- incremento della dotazione di aree verdi e parcheggi pubblici;

*Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica*

- mantenimento delle caratteristiche morfotipologiche (rapporto edificio-lotto-strada) consolidate;
- conservazione degli episodi edilizi storici;
- gli interventi di completamento del tessuto dovranno avvenire con tipologie a villino con altezza non superiore a 2 piani;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- gli eventuali interventi di completamento dovranno contribuire alla riorganizzazione della accessibilità locale e alla dotazione di parcheggi pubblici;
- gli eventuali interventi di completamento dovranno essere attuati con tipologie a villino di altezza non superiore a piani 2;

**- unità insediativa n. 14 – Marola-Cadimare**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature pubbliche, culturali e rappresentative;
- potenziamento del carattere turistico ricettivo dei nuclei costieri di Marola e Cadimare;
- recupero dell'affaccio pubblico a mare;
- trasformazione a funzioni turistiche e di attrezzature per la nautica delle aree demaniali della Marina Militare e della diga di Cadimare;
- miglioramento dell'accessibilità locale, della rete viabilistica locale e di connessione con la rete urbana ed extraurbana;
- riqualificazione di siti produttivi sottoutilizzati dell'Acquasanta a funzioni residenziali, terziarie e commerciali;

- valorizzazione dell'immagine urbana dei nuclei e del tessuto storico attraverso il recupero dell'edilizia di valore storico-architettonico, ambientale e documentario;
- salvaguardia e recupero delle connessioni pedonali con l'area collinare;
- incremento della dotazione di attrezzature di interesse comune;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- gli eventuali interventi di completamento dovranno contribuire alla riorganizzazione della accessibilità locale e alla dotazione di parcheggi pubblici;
- gli eventuali interventi di completamento dovranno essere attuati con tipologie in linea di altezza non superiore a piani 4;

**- unità insediativa n.15 - Melara**

- potenziamento della struttura sportiva esistente con aree verdi e attrezzature a diretto servizio del tessuto abitativo circostante;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare, delle connessioni pedonali locali e di relazione con il territorio collinare;
- incremento delle dotazioni di parcheggi, attrezzature di interesse comune;
- riqualificazione e salvaguardia del corso d'acqua esistente come connessione ambientale;
- mitigazione degli effetti indotti sull'ambiente dal viadotto autostradale;
- potenziamento del valore rappresentativo del tessuto centrale del quartiere di Melara, con l'inserimento, nel rispetto dei caratteri tipologico-architettonici esistenti, di funzioni speciali;
- potenziamento dell'identità del tessuto entrale del quartiere di Melara mediante recupero dei caratteri architettonici dell'edificio storico, riallineamento delle morfologie edilizie lungo il tracciato della dorsale;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- potenziamento dell'omogeneità morfotipologica del tessuto edilizio;
- miglioramento dell'accessibilità locale e della dotazione di parcheggi pubblici;
- conservazione e recupero degli episodi edilizi storici;
- gli interventi di trasformazione del patrimonio edilizio esistente dovranno contribuire all'omogeneità tipologica del tessuto;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino o a palazzina, e non superare l'altezza di piani 3;

**- unità insediativa n.16 - Limone**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare, delle connessioni pedonali locali e di relazione con il territorio collinare;
- incremento delle dotazioni di aree verdi, parcheggi, attrezzature di interesse comune;
- mitigazione degli effetti indotti sull'ambiente dal viadotto autostradale;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- potenziamento dell'omogeneità morfotipologica del tessuto edilizio;
- miglioramento dell'accessibilità locale e della dotazione di parcheggi pubblici;
- conservazione e recupero degli episodi edilizi storici;
- gli interventi di trasformazione del patrimonio edilizio esistente dovranno contribuire all'omogeneità tipologica del tessuto, particolarmente lungo il tracciato dell'Aurelia;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino, e non superare l'altezza di piani 2;

**- unità insediativa n.17 - Termo**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare, delle connessioni pedonali locali e di relazione con il territorio collinare attraverso la gradonata esistente;
- incremento delle dotazioni di parcheggi, attrezzature di interesse comune;
- mitigazione degli effetti indotti sull'ambiente dal viadotto autostradale;
- potenziamento del valore rappresentativo del tessuto centrale del quartiere del Termo con l'inserimento, nel rispetto dei caratteri tipologico-architettonici esistenti, di funzioni speciali;
- potenziamento dell'identità del tessuto centrale mediante recupero dei caratteri architettonici dell'edificato storico, riallineamento delle morfologie edilizie lungo il tracciato della dorsale;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- potenziamento dell'omogeneità morfotipologica del tessuto edilizio;
- miglioramento dell'accessibilità locale e della dotazione di parcheggi pubblici;
- conservazione e recupero degli episodi edilizi storici;
- gli interventi sul patrimonio edilizio esistente dovranno contribuire all'omogeneità tipologica del tessuto;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino o a palazzina, e non superare l'altezza di piani 2;

**- unità insediativa n.18 - Pianazze**

- caratterizzazione funzionale: industria, artigianato, commercio all'ingrosso, residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- riqualificazione ambientale e recupero a funzioni produttive delle aree in dismissione;
- consolidamento del tessuto produttivo esistente;
- potenziamento della rete viabilistica di connessione della zona industriale con il raccordo autostradale, con le aree retroportuali di Fossamastra e con il versante costiero (Pitelli, Ruffino);
- salvaguardia e riqualificazione delle aree residenziali esistenti;
- incremento delle dotazioni di aree a parcheggio e attrezzature di interesse comune;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- consolidamento dell'omogeneità morfotipologica e dei caratteri funzionali del tessuto edilizio, volto a recuperare il carattere abitativo e la qualità ambientale;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a palazzina e a villino di altezza non superiore a piani 2 e dovranno contribuire alla riorganizzazione funzionale (accessibilità locale) e morfologica del tessuto, a migliorarne i caratteri ambientali (aree verdi private e pubbliche);
- miglioramento dell'accessibilità veicolare e pedonale locale e inserimento di spazi pubblici per aumentare le dotazioni locali di parcheggi e verde;

**- unità insediativa n.19 - Fossamastra**

- recupero di condizioni ambientali e di dotazioni di servizi adeguate per il tessuto abitativo esistente;
- recupero dell'affaccio costiero e di aree per servizi;
- trasformazione e riorganizzazione delle aree retroportuali in aree produttive legate alla nautica e in aree miste per l'artigianato, il commercio ed il

terziario;

- riorganizzazione del sistema viabilistico;
- recupero del tessuto storico centrale di Fossamastra;
- caratterizzazione funzionale del tessuto: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- gli interventi sull'edilizia esistente dovranno essere indirizzati ad accentuare i caratteri di omogeneità tipologica dei singoli ambiti;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino, non superare l'altezza di 2 piani. Nei tessuti a sviluppo edilizio aperto dovranno essere rispettati gli allineamenti dell'edificato esistente lungo i percorsi;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare e pedonale locale e inserimento di spazi pubblici per aumentare le dotazioni locali di parcheggi e verde;
- conservazione degli episodi di edilizia storica;

**- unità insediativa n. 20 – S. Bartolomeo**

- recupero a funzioni turistiche e per servizi pubblici degli insediamenti militari costieri;
- caratterizzazione funzionale: residenziale, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- miglioramento dell'accessibilità locale;

*Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica*

- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino e non dovranno superare l'altezza di 2 piani;
- conservazione degli episodi di edilizia storica;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei*

- gli interventi sull'edilizia esistente dovranno essere indirizzati ad accentuare i caratteri di omogeneità morfotipologica dei singoli tessuti o ambiti, particolarmente lungo la dorsale;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie in linea lungo la dorsale, con un'altezza non superiore a piani 3, a villino nelle fasce di versante dove non dovranno superare l'altezza di 2 piani;
- conservazione degli episodi di edilizia storica;

**- unità insediativa n. 21 - Ruffino**

- recupero degli edifici militari a funzioni polari di servizio;
- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- recupero di affacci a mare pubblici;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare, delle connessioni pedonali locali e di relazione con il territorio collinare;
- incremento delle dotazioni di verde pubblico e parcheggi;

*Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica*

- mantenimento delle caratteristiche morfotipologiche (rapporto edificio-lotto-strada) consolidate;
- conservazione degli episodi edilizi storici;
- gli interventi di completamento del tessuto dovranno avvenire con tipologie a villino con altezza non superiore a 3 piani;

**- unità insediativa n.22 - Muggiano**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo

diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;

- recupero di affacci a mare pubblici;
- miglioramento dell'accessibilità veicolare, delle connessioni pedonali locali e di relazione con il territorio collinare;
- incremento delle dotazioni di verde, parcheggi, attrezzature di interesse comune;
- potenziamento della rete dell'accessibilità locale;

**- unità insediativa n.23 - Campiglia**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;

- potenziamento della funzione di polarità turistico-ricettiva del nucleo in connessione con il Parco Nazionale delle Cinque Terre;
- miglioramento dell'accessibilità locale e della dotazione di parcheggi pubblici;
- salvaguardia e recupero del nucleo storico attraverso il recupero dell'edilizia di valore storico-architettonico, ambientale e documentario;
- salvaguardia e recupero delle connessioni pedonali con le aree del Parco delle Cinque Terre;

**- unità insediativa n.24 - Biassa**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;

- potenziamento della funzione di polarità turistico-ricettiva del nucleo in connessione con il Parco Nazionale delle Cinque Terre;
- potenziamento della rete dell'accessibilità locale e della dotazione di parcheggi pubblici;
- salvaguardia e recupero del nucleo attraverso il recupero dell'edilizia di valore storico-architettonico, ambientale e documentario;
- salvaguardia e recupero delle connessioni pedonali con gli insediamenti di Fossola, Schiara e Monesteroli nell'area del Parco delle Cinque Terre e della Collina spezzina;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei collinari*

- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino con altezza non superiore a piani 2;
- conservazione degli episodi di edilizia storica;

**- unità insediativa n.25 – Sommovigo-S.Anna-Foce**

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;

- potenziamento della funzione di polarità turistico-ricettiva dei nuclei e degli aggregati collinari in relazione al Parco della Collina;
- salvaguardia e recupero dei nuclei e degli aggregati attraverso il recupero dell'edilizia di valore storico-architettonico, ambientale e documentario;
- salvaguardia e recupero delle connessioni pedonali tra i nuclei e gli aggregati di crinale e la città;
- miglioramento dell'accessibilità locale;

*Tessuti di impianto con presenza di edilizia storica collinari*

- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino con altezza non superiore a piani 2;

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei collinari*

- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino con altezza non superiore a piani 2;



- *unità insediativa n.26 - Valdurasca*

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie a villino con altezza non superiore a piani 2;

- *unità insediativa n.27 - Sarbia*

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- polarizzazione turistico ricettiva del nucleo storico di Sarbia e dei nuclei di S. Lucia e Strà in relazione al Parco della Collina;
- potenziamento della rete dell'accessibilità locale e di connessione con la rete viaria urbana principale;
- salvaguardia e recupero delle gradonate di connessione tra sistema urbano e sistema collinare;
- incremento della dotazione di parcheggi pubblici e verde attrezzato;  
*Tessuti recenti omogenei o disomogenei collinari*
  - gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie architettoniche a villino di altezza non superiore a piani 2;
  - conservazione degli episodi edilizi storici;

- *unità insediativa n.28 - Isola*

- polarizzazione turistico ricettiva del nucleo storico di Isola in relazione al Parco della Collina;
- salvaguardia e recupero del nucleo storico attraverso il recupero dell'edilizia di valore storico-architettonico, ambientale e documentario;
- salvaguardia e recupero delle connessioni pedonali con le aree del Parco e con gli insediamenti urbani;

- *unità insediativa n.29 – S.Venerio-Carozzo*

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- polarizzazione turistico ricettiva dei nuclei storici di S.Venerio e di Carozzo in relazione al Parco della Collina;
- potenziamento della rete dell'accessibilità locale e di connessione con la rete viaria urbana principale;
- salvaguardia e recupero dei nuclei storici attraverso il recupero dell'edilizia di valore storico-architettonico, ambientale e documentario;
- salvaguardia e recupero delle gradonate di connessione tra sistema urbano e sistema collinare;
- incremento della dotazione di parcheggi pubblici e verde attrezzato;  
*Tessuti recenti omogenei o disomogenei collinari*
  - gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie architettoniche a villino di altezza non superiore a piani 2;
  - conservazione degli episodi edilizi storici;

- *unità insediativa n.30 - Pitelli*

- caratterizzazione funzionale: residenza, commercio, terziario di tipo diffusivo, artigianato di servizio, attività ricettive, attrezzature culturali, associative, sedi istituzionali e rappresentative;
- polarizzazione turistico ricettiva del nucleo di Pitelli;
- salvaguardia e recupero del nucleo storico attraverso il recupero

dell'edilizia di valore storico-architettonico, ambientale e documentario;  
- potenziamento della rete dell'accessibilità locale;  
- salvaguardia e recupero delle gradonate di connessione tra sistema urbano e sistema collinare.

*Tessuti recenti omogenei o disomogenei collinari*

- gli eventuali interventi di completamento saranno attuati con tipologie architettoniche a palazzina o villino di altezza non superiore a 2 piani.

### **3.6. La città che si rinnova: i Distretti di trasformazione**

Nelle aree eterogenee è previsto l'intervento attraverso specifici progetti di trasformazione realizzato attraverso un sistema complesso di interventi destinati ad innovare in modo sostanziale l'assetto fisico e funzionale di parti di città. In genere le aree eterogenee individuano zone industriali ormai desuete, attrezzature cittadine che hanno concluso il loro ciclo di vita, interstizi urbani e quelle parti di città su cui il piano vigente non è riuscito a produrre interventi incisivi rimanendo così inattuato. I Distretti di Trasformazione comprendono, quindi, sia aree di grandi dimensioni sia aree di relativa grandezza che giocano però un ruolo strategico per la riqualificazione dei tessuti circostanti, per l'articolazione del disegno urbano della città, per la sua infrastrutturazione o per la localizzazione di funzioni tattiche. Aree in cui i caratteri di ristrutturazione e di riqualificazione urbanistica si configurano come operazioni complesse che devono essere dosate e sostenute. Aree che per la loro importanza tattica possono essere interessate da programmi integrati di intervento, di carattere regionale o nazionale.

I principali ambiti urbani interessati dalla trasformazione risultano: la Via Carducci, il quartiere di Migliarina, Viale Italia, l'arco ferroviario, l'area dello scalo ferroviario di Valdellora e il Levante cittadino. A partire dallo stato di fatto (condizioni di uso delle aree) e dallo stato di diritto (destinazioni del piano vigente) i Distretti sono stati classificati in tre differenti tipologie:

- 1) Distretti di trasformazione integrati in aree centrali di 'trasformazione strategica' per le quali si prevede un mix funzionale spinto verso funzioni più direzionali e commerciale
  - aree dismesse/dismittibili o sottoutilizzate (AD);
  - aree parzialmente costruite destinate a servizi, non attuate (AC);
  - aree prevalentemente libere destinate a servizi, non attuate (AL);
- 2) Distretti di trasformazione per funzioni produttive
  - aree per funzioni produttive integrate (API);
  - aree per funzioni produttive, artigianali e industriali (APA);
- 3) Distretti di trasformazione per servizi
  - aree per attrezzature urbane pubbliche o di uso pubblico (ASU);
  - aree demaniali per attrezzature turistiche o di uso pubblico (ATN);
  - aree militari (AM).

I Distretti di trasformazione presentano una superficie

complessiva pari a circa 120 Ha, a cui vanno sommati i 30 Ha relativi ai Distretti del Piano d'area del Levante, i 65 Ha del Piano d'area dell'ex Raffineria IP e gli 12 Ha del Piano d'area del Primo bacino portuale, per complessivi 237 Ha.

I Distretti di trasformazione integrati riguardano 32 Ha, di cui l'86% interessa aree urbane già edificate (AC+AL) e il 33% (AC+AL) aree urbane vincolate a servizi nel PRG vigente; tali aree daranno un contributo in termini di nuove aree cedute per standard e servizi pari a 16 Ha (44% della superficie territoriale interessata dai Distretti di trasformazione integrati).

I Distretti per funzioni produttive coprono una superficie di 26 Ha, di cui il 22% (API) indirizzata per lo sviluppo di attività produttive integrate (artigianato, commercio, terziario) e l'88% (APA) dedicata al consolidamento del ruolo industriale della città e per lo sviluppo del tessuto della piccola e media impresa.

I Distretti per servizi interessano circa 65 Ha, di cui il 28% relativi a servizi urbani pubblici e privati, il 67% trasformazioni finalizzate alla realizzazione di attrezzature per la nautica da diporto, di servizi per la navigazione e per la fruizione della linea di costa, il 5% strutture per la difesa.

Anche i Distretti per servizi sono costituiti in grande prevalenza da aree già urbane, in particolar modo le ATN attraverso le quali il PUC ricerca le condizioni di un radicale riuso e riqualificazione della linea di costa utilizzando banchine esistenti e strutture a mare da riorganizzare o completare. Complessivamente i Distretti consentono la realizzazione di 260000 mq. di Superficie utile, di cui il 45% concentrata all'interno dei Distretti integrati, il 22% in quelli produttivi e il 33% in quelli per servizi.

### ***3.6.1. Classificazione dei Distretti di Trasformazione***

Fanno parte dei Distretti di Trasformazione tutte quelle aree per le quali si prevede una trasformazione urbanistica che comporta un sistema complesso di interventi destinati ad innovare in modo sostanziale l'assetto fisico e funzionale di parti di città.

Pertanto i Distretti di Trasformazione comprendono sia aree di grandi dimensioni sia aree di relativa grandezza che giocano però un ruolo strategico per la riqualificazione dei tessuti circostanti, per l'articolazione del disegno urbano della città, per la sua infrastrutturazione o per la localizzazione di funzioni tattiche. Aree in cui i caratteri di ristrutturazione e di riqualificazione urbanistica si configurano come operazioni complesse che devono essere 'dosate e sostenute' con particolare attenzione nelle fasi di implementazione del piano. Aree che per la loro importanza tattica possono essere interessate da programmi integrati di intervento,

di carattere regionale o nazionale.

I Distretti di Trasformazione individuati dal Preliminare di PUC si concentrano in alcune parti di città interessando localizzazioni industriali nel cuore della città ormai desuete, attrezzature cittadine che hanno concluso il loro ciclo di vita, interstizi urbani e quelle parti di città su cui il piano vigente non È riuscito a produrre interventi incisivi rimanendo così inattuato.

I principali ambiti urbani interessati dalla trasformazione risultano pertanto: la via Carducci, il quartiere di Migliarina, Viale Italia, l'arco ferroviario, l'area dello scalo ferroviario di Valdellora e il Levante cittadino .

A partire dallo stato di fatto (condizioni di uso delle aree) e dallo stato di diritto (destinazioni del piano vigente) i Distretti di Trasformazione sono stati classificati in tre differenti tipologie:

- 1) Distretti di trasformazione integrati
  - a) Aree dismesse/dismittibili o sottoutilizzate (AD);
  - b) Aree parzialmente costruite destinate a servizi non attuate (AC);
  - c) Aree prevalentemente libere destinate a servizi non attuate (AL);
- 2) Distretti di trasformazione per funzioni produttive
  - a) Aree per funzioni produttive integrate (API);
  - b) Aree per funzioni produttive, artigianali e industriali (APA);
- 3) Distretti di trasformazione per servizi
  - a) Aree per attrezzature urbane pubbliche o di uso pubblico (ASU);
  - b) Aree demaniali per attrezzature turistiche o di uso pubblico (ATN);
  - c) Aree militari (AM).

Nella prima tipologia sono state inoltre individuate le aree centrali di trasformazione strategica per le quali si prevede un mix funzionale spinto verso funzioni più direzionali e commerciale.

Il perimetro dei Distretti comprende margini edificati che saranno in sede di PUC alternativamente assoggettati alle norme di congruenza proprie dei Distretti o alle norme di coerenza proprie degli Ambiti di Conservazione e di Riqualficazione. Questo allo scopo di riservare alla fase operativa del piano la possibilità di operare più incisive saldature e ricuciture con alcuni margini urbani non ancora consolidati morfologicamente e funzionalmente.

### ***3.7. Le azioni di coordinamento tra il PUC e il PRP***

La parallela redazione del PUC e del Piano Regolatore del Porto costituisce un appuntamento decisivo per fare quello che in passato non è stato possibile coordinare correttamente: allineare i progetti futuri per la città con quelli relativi alle potenzialità dello sviluppo portuale. Il ruolo del porto e la sua organizzazione e dimensione deve, pertanto essere collocata dentro un progetto complessivo per la città, per le sue infrastrutture, per il suo ambiente, per la sua vivibilità.

E' da auspicare che ciò avvenga attraverso un percorso copianificato, ricordando che il PRP è uno strumento di pianificazione settoriale, mentre il PUC è per eccellenza lo strumento generale (di livello locale) in cui vanno misurate e rese compatibili le diverse istanze di sviluppo della città.

Ruolo, organizzazione e dimensione del porto della Spezia sono aspetti che, più che altrove, riguardano la città nel suo complesso in quanto il porto si sviluppa nel cuore della città a diretto contatto con i tessuti cresciuti lungo il profilo del Golfo. Storicamente il porto e la città hanno seguito, infatti, un identico e parallelo (nello spazio, non nel tempo) sviluppo lineare lungo la costa, da ponente verso levante e ancora oggi la gravità dello sviluppo è la medesima. Questa prossimità deve pertanto essere inquadrata all'interno di una stessa logica, che sostenga la riqualificazione della città e insieme lo sviluppo delle attività portuali. Oggi sul Levante si giocano obiettivi che pongono problemi di compatibilità. La riqualificazione dei quartieri di levante dipende in gran parte da come si riorganizzerà la linea di costa.

Il PUC porta avanti una prospettiva cresciuta all'interno dei patti interistituzionali (documento interenti, PRUSST, ecc.) e inquadrata dagli strumenti di pianificazione di area vasta (PTC La Spezia-Val di Magra, PTCP in corso di redazione, Piano della Costa, Piano paesistico regionale). In questa prospettiva, il porto commerciale si estende dal prolungamento sulla Calata Paita dell'asse di Via San Cipriano fino al Molo Enel e delinea uno sviluppo per fasi che porterà alla realizzazione del terzo bacino portuale, peraltro già previsto dall'attuale piano di sviluppo portuale e al potenziamento ed estensione delle calate e dei moli esistenti.

La capacità complessiva in termini di banchine dedicate al porto commerciale crescerebbe approssimativamente, come riportato nei documenti per ora disponibili, dagli attuali 57,5 Ha ai futuri 71 Ha.

Il disegno urbano del PUC associa allo sviluppo del porto commerciale, il polo urbano della nautica da diporto, dei servizi e della ricettività qualificata legata al mare (interventi del Mirabello e riconversione urbana di Calata Paita) a ponente, polo integrato della microcantieristica diportistica (Valdilocchi) a Levante, interventi per i quali sono stati predisposti piani d'area ormai «assimilati» sia a livello politico sia nelle intese e negli strumenti di pianificazione territoriale (PTC vari, PRUSST, ecc.).

Ulteriormente il PUC auspica, quale scelta di indirizzo in caso di ridimensionamento delle attività oggi insediate, una graduale riorganizzazione a Levante della linea di costa compresa tra i cantieri INMA e Porto Lotti, con caratteri di cantieristica minore e

diportismo integrato per rafforzare la prospettiva di riqualificazione urbana proposta con la trasformazione delle aree di Valdilocchi. Si tratta di una delle situazioni più delicate sotto il profilo ambientale e infrastrutturale della città: la porta di Levante, provenendo dalla strada costiera; un punto dove l'orografia della collina di Pitelli proietta lo spazio urbano verso il mare e lo confina insieme all'insediamento di Mariperman, che in prospettiva costituirà una risorsa urbana di grande significato e pertanto non ne va compromesso il rapporto con la città e con il mare.

=====000=====