

## Capitolo 20-Finalese

### 20.1 Delimitazione del quadro di valutazione

Nel tratto che va da Borghetto S.S. a Borgio Verezzi l'urbanizzazione della costa è oggi un fatto compiuto che attende di essere organizzato in senso urbano e razionalizzato per quanto riguarda i servizi.

La città di Finale, con il suo territorio di riferimento, ha una precisa identità storica e morfologica che deve essere consolidata, ponendosi come uno dei poli urbani di riferimento nella struttura provinciale. Nell'ambito sono evidenti insufficienze infrastrutturali, sia per quanto riguarda l'attraversamento sia per i collegamenti con il resto della provincia, anche in considerazione della rilevante funzione turistica alla scala nazionale ed internazionale. A questo fine è necessario rafforzare le connessioni con l'autostrada e favorire il recupero di percorsi alternativi di penetrazione nell'entroterra per la fruizione delle sue forti valenze ambientali.

Un tema strategico è il recupero delle aree ferroviarie costiere in fase di dismissione che offrono l'opportunità di condurre azioni di riqualificazione del tessuto insediativo e di migliorare la viabilità costiera.

La salvaguardia delle aree naturalistiche e geomorfologiche di grande rilevanza ambientale che si spingono fino al mare, sottoposte a forti pressioni antropiche, è uno dei principali obiettivi, connesso alla conservazione ed alla valorizzazione dei caratteri insediativi rurali storici, ancora chiaramente riconoscibili, indispensabili all'equilibrio di un paesaggio così singolare.

L'ambito Finalese è delimitato dallo spartiacque appenninico, ed è compreso tra il polo urbano di Savona e la zona agricolo – produttiva della Piana di Albenga.

Già ad una prima analisi geomorfologica è evidente la suddivisione di questo settore in tre aree ben definite e chiaramente differenziate per i caratteri geologici, vegetazionali ed ambientali, confermate dallo svolgersi delle vicende storiche.

Da oriente ad occidente incontriamo: il triangolo compreso tra il capo Vado e il capo Noli, il territorio di Finale ed il suo entroterra e l'anfiteatro compreso tra la Caprazoppa ed il Capo Piccaro, concluso dal crinale del Monte Carmo.

La localizzazione, facilmente accessibile dall'entroterra piemontese e più genericamente padano, unita a caratteri naturalistici e geomorfologici singolari e di grandissimo pregio, fanno dell'ambito Finalese, nell'arco costiero del Ponente Ligure, un'area ambientale strategica a forte vocazione turistica.

In relazione al censimento della progettualità, contrariamente alle precedenti analisi dalle quali risulta come il territorio sia articolato netta-



mente in tre distinguibili ambiti paesaggistici, l'immagine del comprensorio si presenta naturalmente divisa sotto il profilo urbanistico in due fasce con problematiche qualitativamente e quantitativamente molto differenti. Da un lato abbiamo i Comuni della fascia costiera in numero di sette, dove si concentrano la maggior parte della popolazione ed il maggior numero di progetti (76 su 125 pari al 61% del totale), dall'altro i Comuni della fascia interna, in numero di dieci, con minor densità di popolazione e maggiore estensione territoriale, caratterizzati da una capacità di spesa notevolmente inferiore (49 progetti su 125 pari al 39% del totale).

Si conferma come predominante il problema della mobilità, emerge un'esigenza di razionalizzazione della rete viaria esistente e di una più capillare mobilità sul territorio.

Nella fascia costiera il problema più importante è quello dell'attraversamento dei centri urbani.

Nell'entroterra i problemi relativi alle comunicazioni viarie riguardano soprattutto le difficoltà di penetrazione di certe aree montuose interne e la piccola viabilità richiesta per un recupero agricolo e per un turismo che vorrebbe ripercorrere i tracciati storici.

Un secondo tema emerso è quello delle infrastrutture tecnologiche, cioè del completamento delle reti di adduzione dell'acqua potabile, dell'elettricità e del gas, e delle reti di smaltimento delle acque nere e degli impianti di depurazione.

Numericamente il maggior numero di progetti riguarda interventi di riqualificazione urbana e di valorizzazione di beni culturali ed ambientali.

I progetti che mirano ad una valorizzazione degli elementi di interesse paesistico, naturalistico, storico e culturale, con soluzioni che vanno dal restauro di edifici monumentali al recupero di percorsi e zone ambientali, sono indicativi di una tendenza tesa ad offrire al turismo itinerari alternativi o integrativi rispetto alla balneazione, tali da poter esercitare il loro richiamo in un più prolungato periodo stagionale.

E' inoltre stata rilevata, in particolare modo nei Comuni costieri, una forte esigenza di riqualificazione dell'offerta ricettiva-turistica, oggi soddisfatta soprattutto da seconde case o da strutture alberghiere invecchiate come tipologie e come attrezzature e con scarsi servizi.

qualitativamente e quantitativamente molto differenti. Da un lato abbiamo i Comuni della fascia costiera in numero di sette, dove si concentrano la maggior parte della popolazione ed il maggior numero di progetti (76 su 125 pari al 61% del totale), dall'altro i Comuni della fascia interna, in numero di dieci, con minor densità di popolazione e maggiore estensione territoriale, caratterizzati da una capacità di spesa notevolmente inferiore (49 progetti su 125 pari al 39% del totale).

Si conferma come predominante il problema della mobilità, emerge un'esigenza di razionalizzazione della rete viaria esistente e di una più capillare mobilità sul territorio.

Nella fascia costiera il problema più importante è quello dell'attraversamento dei centri urbani.

Nell'entroterra i problemi relativi alle comunicazioni viarie riguardano soprattutto le difficoltà di penetrazione di certe aree montuose interne e la piccola viabilità richiesta per un recupero agricolo e per un turismo che vorrebbe ripercorrere i tracciati storici.

Un secondo tema emerso è quello delle infrastrutture tecnologiche, cioè del completamento delle reti di adduzione dell'acqua potabile, dell'elettricità e del gas, e delle reti di smaltimento delle acque nere e degli impianti di depurazione.

Numericamente il maggior numero di progetti riguarda interventi di riqualificazione urbana e di valorizza-

zione di beni culturali ed ambientali.

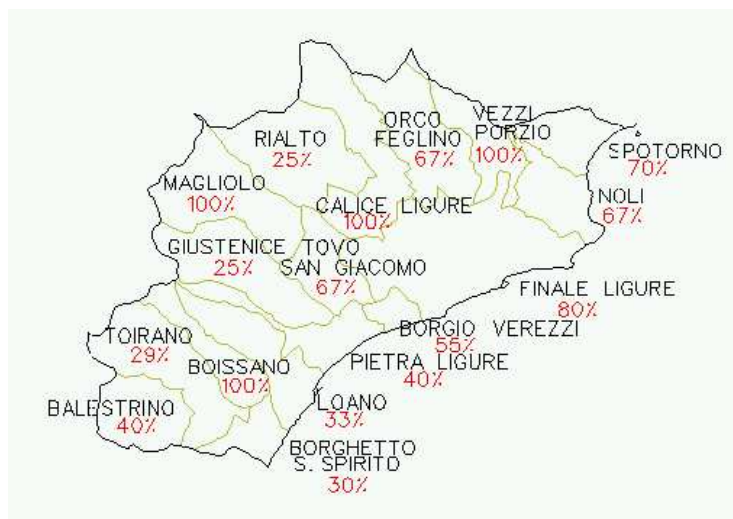
I progetti che mirano ad una valorizzazione degli elementi di interesse paesistico, naturalistico, storico e culturale, con soluzioni che vanno dal restauro di edifici monumentali al recupero di percorsi e zone ambientali, sono indicativi di una tendenza tesa ad offrire al turismo itinerari alternativi o integrativi rispetto alla balneazione, tali da poter esercitare il loro richiamo in un più prolungato periodo stagionale.

E' inoltre stata rilevata, in particolare modo nei Comuni costieri, una forte esigenza di riqualificazione dell'offerta ricettiva-turistica, oggi soddisfatta soprattutto da seconde case o da strutture alberghiere invecchiate come tipologie e come attrezzature e con scarsi servizi.

## 20.2 Valutazione di sintesi delle componenti territoriali

- **Componenti naturali del territorio**

CENSIMENTO DELLA PROGETTUALITA'  
n. dei progetti di rilevanza sovracomunale  
in percentuali riferite ai singoli comuni



Si tratta di un territorio di alto valore paesistico per la contrapposizione tra l'orizzontalità della componente marittima e costiera e la terza dimensione che articola in altezza i rilievi montuosi dell'entroterra con caratteristici punti di contatto – rocce a picco sul mare – in corrispondenza dei promontori da Bergeggi, a Capo Noli, al Picaro. Anche l'interno presenta una concentrata varietà di situazioni ambientali, dagli altopiani carsici del Finalese – in particolare le Manie – al territorio dominato dal Monte Carmo, una volta ricco di colture, chiuso tra gli scoscesi promontori della Caprazoppa e del Capo Santo Spirito.

Un tema non più rinviabile è la necessità della creazione di grandi aree a parco, non soltanto per una necessità di salvaguardia (i vincoli sono già presenti) e di gestione, ma principalmente per il reperimento delle risorse finanziarie necessarie all'indispensabile manutenzione ed allo sviluppo come risorsa economica.

- **Bosco.**

I boschi (pinete, leccete, macchia mediterranea, bosco appenninico) sono quasi tutti di origine antropica, in relazione all'importanza economica che in passato la loro coltivazione ha avuto per le comunità locali in cui il legname era materiale indispensabile alle esigenze vitali.

Oggi questo ruolo può considerarsi esaurito mentre non è esaurita la rilevanza dei boschi per gli equilibri dell'ecosistema, in relazione agli aspetti idrogeologici, agronomici ed ambientali di cui sono note le numerose situazioni di rischio. Si segnala in particolare il degrado e il dissesto dovuti alla mancanza di manutenzione e al fenomeno ricorrente degli incendi.

- **Territorio agricolo.**

Anche il territorio agricolo ha subito un processo di degrado dovuto in gran parte all'occupazione delle aree di pianura – le aree irrigue degli orti, le sole in cui sarebbe stato possibile uno sviluppo di moderne coltivazioni intensive – con insediamenti industriali ed espansioni residenziali. Inoltre si è avuto un progressivo abbandono degli impianti agricoli in collina con la cessazione d'uso dei pascoli e il ridotto sfruttamento dei terreni terrazzati. Oggi rimangono soltanto alcune coltivazioni significative come quelle dell'ulivo e della vite.

Per la salvaguardia degli equilibri territoriali, la conservazione della componente agricola nell'ecosistema è fondamentale per la tutela dei valori paesistico-ambientali, e per l'equilibrio tra insediamenti ed aree verdi.

- **Pericoli naturali e rischi.**

Emergono numerose situazioni di rischio connesse al dissesto idrogeologico del territorio, in conseguenza dell'abbandono delle coltivazioni nelle zone agricole e boschive e dell'assenza di regolamentazione di rivi e di torrenti, nonché di manutenzione delle vie di deflusso delle acque meteoriche, con la conseguenza di un progressivo disfacimento del sistema tradizionale dei terrazzamenti a fasce che raramente sono oggetto di ripristino. Si rilevano anche lacune nelle reti infrastrutturali la cui estensione è spesso limitata ai centri maggiori della fascia costiera.

Altro ben noto pericolo naturale, frequente nell'ambito, è quello degli incendi connesso soprattutto ad insufficienze nella manutenzione oltre che nella sorveglianza dei boschi.

Gravi ferite sono state inferte alla conformazione geologica dalle attività di cava, dagli inquinamenti industriali, dagli inquinamenti dovuti all'uso di agenti chimici in agricoltura, per quanto riguarda le falde acquifere e i sottostrati di rocce carsiche.

- **Carichi ambientali e approvvigionamento idrico**

La connurbazione costiera presenta le maggiori concentrazioni di carichi ambientali, con problematiche critiche soprattutto nel periodo estivo quando la popolazione raggiunge un numero anche di oltre cinque volte superiore a quello della popolazione residente stabile. In particolare sull'asse costiero il livello del traffico diventa insostenibile dal sistema viario esistente, con gravi esiti di inquinamento.

Le infrastrutture di smaltimento delle acque nere necessitano nella fascia interna di una copertura del territorio più capillare e in tutto l'ambito esaminato, di un completamento della rete dei depuratori che per la maggior parte sono mancanti della depurazione secondaria e sono oggi insufficienti per garan-

tire il rispetto dell'equilibrio complessivo delle acque terrestri e marine.

Si segnala in alcune zone, come in quella più occidentale, una carenza di approvvigionamento idrico nei periodi estivi, legata all'intenso peso insediativo ed alle particolari caratteristiche geomorfologiche del territorio.

- **L'approvvigionamento energetico**

L'energia elettrica necessaria è tutta importata dall'esterno dell'ambito e i numerosi elettrodotti presenti nel territorio oltre che incidere negativamente sull'assetto paesistico, sono fonte di inquinamento elettromagnetico.

E' allo studio il progetto sperimentale di una piccola centrale ad energia eolica nel comune di Calice ed il recupero d'efficienza di una centrale idroelettrica dell'inizio del secolo nel Comune di Tovo S.Giacomo.

- **Composizione del paesaggio**

L'elemento naturale caratteristico del paesaggio Finalese è rappresentato dallo stretto accostamento tra il mare e l'elevata spalliera dei rilievi, dalla presenza di numerose valli e di limitate piane alluvionali. I tozzi promontori a picco sul mare rappresentano importanti elementi di interruzione della continuità costiera, con caratteri naturalistici e geomorfologici singolari e di grandissimo pregio ambientale (capo Noli, il Malpasso, punta Crena, il capo della Caprazoppa, capo del Picaro, ecc.). Non meno importante è l'impronta umana riconoscibile nel fitto sistema insediativo e nella quasi totale antropizzazione dell'ambiente costiero.

Oggi la fascia costiera e la prima fascia collinare di più facile accessibilità sono zone densamente insediate e presentano caratteristiche urbane, in particolare la conurbazione che va da Borghetto Santo Spirito a Borgio Verezzi, la città di Finale Marina e Final Pia e l'area di Spotorno – Noli. In queste zone la disordinata e confusa espansione edilizia degli ultimi quaranta anni rende difficile la lettura dei nuclei storici originari e del sistema insediativo generale preesistente. Quest'ultimo aveva una sua logica legata alle ragioni storiche ed economiche, con caratteri ambientali singolari e di alto pregio.

In contrapposto ai centri urbani, nell'area rurale più interna è ancora evidente, anche se in fase di trasformazione, la struttura del paesaggio caratterizzata dalla stretta simbiosi dei tipici nuclei rurali a grappolo e dei relativi ambiti coltivati a terrazze in cui predomina l'oliveto.

Ambiti di particolare valore paesaggistico sono: la zona degli altopiani carsici del finalese con le Manie, la Rocca di Perti, la foresta dell'Orera, nonché il capo Noli, l'ambiente costiero e marino del capo e dell'isola di Bergeggi, l'area del monte Carmo e del Melogno.

- **Funzione ricreativa del territorio e turismo.**

Il nostro ambito rappresenta uno dei poli di maggior attrazione turistica della riviera di Ponente.

Alla consolidata vocazione della fascia costiera per un turismo principalmente estivo, si sta aggiungendo un interesse crescente per le aree dell'entroterra.

In generale si segnala un'insufficiente qualità ricettiva nelle strutture di tipo alberghiero.

- **Waterfront.**

Il fronte marino nell'ambito esaminato è caratterizzato dall'alternanza di spiagge e di scogliere.

Il contatto con il mare in molte situazioni è stato compromesso da interventi artificiali, in particolare con la costruzione della via Aurelia che con il suo pesante carico di traffico rappresenta un ostacolo non trascurabile tra il territorio e il mare. Modificare questo rapporto porterebbe al recupero di un paesaggio marittimo oggi ancora in parte integro. Tendenza già in atto è la pedonalizzazione delle passeggiate a mare nei centri urbani. L'operazione sarebbe da condurre a fondo, in modo radicale, operando nel contempo una alternativa ai parcheggi ed una razionalizzazione del traffico veicolare.

L'utilizzazione del fronte a mare come risorsa turistica ed economica implica alcuni conflitti e problemi riconducibili a:

- la necessità di estendere e difendere gli arenili che sono spesso soggetti a gravi fenomeni di erosione,
- le esigenze della nautica da diporto con una articolata ed equilibrata distribuzione di approdi e di porti turistici con le loro connessioni ed i loro servizi -.

L'intervento di spostamento a monte della ferrovia in questi tratti di costa assume valore strategico per la valorizzazione urbana, funzionale, paesistica e di immagine dell'intero waterfront.

- **Insedimenti**

Strettamente connesso al patrimonio naturalistico è il patrimonio delle preesistenze edificate storiche, particolarmente ricco nel nostro ambito.

Abbiamo centri storici di interesse non solo regionale, come quelli murati di Noli, Final Borgo e Toirano, nuclei pianificati in epoca medievale come Loano, Pietra e Borghetto, insediamenti assolutamente unici in Europa come la tipologia rurale a nuclei sparsi ancora ben leggibile a Verezzi. Inoltre restano ancora tracce consistenti dei sistemi di fortificazioni ( le torri, le mura) ed altri manufatti di interesse culturale: le chiese, gli oratori, i ponti, ecc. Uniscono un interesse insieme architettonico e paesaggistico gli impianti delle ville agricole, gli edifici e il loro intorno.

Gli agglomerati urbani della fascia costiera hanno raggiunto una saturazione insediativa al limite della sostenibilità ambientale con la presenza di nuove spinte all'espansione edilizia.

Oggi esiste un residuo fabbisogno di alloggi da parte della popolazione stabile, specialmente giovani, persone sole o altre categorie meno abbienti, a cui in genere le Amministrazioni hanno cercato di provvedere con interventi di edilizia sovvenzionata.

Oltre a questo, nei centri dell'interno si assiste ad un fenomeno di immigrazione da parte di residenti stabili dei paesi costieri limitrofi, con una richiesta di nuove abitazioni, connessa anche ad una ricerca di modi abitativi migliori, diversi rispetto a quelli urbani, rivolti a tipologie diverse di case monofamiliari con ampi spazi aperti a giardini. Le tipologie di riferimento sono spesso importate da contesti ambientali estranei alla realtà locale.

Gli sviluppi di queste tendenze possono produrre effetti negativi per quanto riguarda il delicato equilibrio

dell' ambiente del Finalese, al pari dell'espansione avvenuta nei decenni precedenti.

Per quanto riguarda gli sviluppi insediativi meno recenti, sono oggi in fase di elaborazione e realizzazione progetti di riqualificazione intesi al miglioramento della qualità edilizia e delle dotazioni di aree commerciali, spazi verdi, servizi.

- **Attività industriali ed artigianali**

L'unica attività industriale di interesse nazionale è rappresentata dalla Piaggio aeronautica a Finale Ligure, collocata in un'area di forte conflittualità paesistico ambientale.

Nel Comune di Borghetto S.S. sono disponibili nuove aree per attività produttive in fase di infrastrutturazione.

Piccoli complessi produttivi con attività artigianali e prevalentemente depositi commerciali sono concentrati principalmente nella zona "industriale" di Perti con notevoli problemi di collegamenti infrastrutturali.

Di particolare interesse è l'attività tipica delle cave di pietra nel Finalese, molto presente come materiale da costruzione di pregio nelle architetture storiche della nostra regione.

- **Trasporti e vie di comunicazione**

Si manifesta con evidenza l'esigenza dei diversi comprensori comunali di comunicare tra di loro e con l'esterno. Sono presenti numerose iniziative che riguardano la costruzione di nuove infrastrutture viarie: allargamenti e collegamenti di strade ed opere edilizie connesse. Si distinguono tendenze non solo al potenziamento delle comunicazioni in senso parallelo alla costa (Aurelia Bis), ma anche ad aprire nuovi valichi verso il territorio oltreappennino ed in particolare con le valli delle Bormide e i loro centri.

Lo spostamento a monte della ferrovia nel tratto da Finale ad Albenga sarà l'occasione per il recupero e il riassetto di aree centrali e per l'insediamento di innovativi sistemi di trasporto pubblico di rango comprensoriale e con funzioni turistiche.

### **20.3 I processi in atto ed elementi di strategia di organizzazione territoriale**

Il processo di espansione edilizia avviato dal primo dopoguerra non appare ancora oggi esaurito. Esistono oggi dei limiti di sostenibilità urbana ed ambientale a questo tipo di sviluppo che dovranno essere chiariti dalle Amministrazioni locali e centrali. Uno sta nelle capacità ricettive delle spiagge e degli arenili, un altro nelle trasformazioni ambientali che tendono ad annullare ogni carattere locale diffondendo un anonimato da periferie urbane.

Da diversi anni sono riscontrabili processi nuovi, soprattutto emergenti da una nuova coscienza dei problemi urbani da parte delle popolazioni locali che chiedono una migliore qualità di vita urbana, cioè nuove tipologie abitative, migliori comunicazioni, servizi urbani efficienti ed una gestione del turismo che rappresenta una risorsa economica fondamentale, ma nello stesso tempo incide su una corretta fruizione delle risorse del territorio.

Il sistema turistico del Finalese tradizionalmente legato a modelli organizzativi oggi sicuramente superati, potrà trarre notevoli vantaggi dall'accesso al sistema globale della "new economy". Questo permetterà di

“cucire” e comunicare in maniera sintetica ed efficace tutto il complesso ed eccezionale sistema di offerta turistica (balneazione, aree parco, monumenti, attività sportive, etc.)

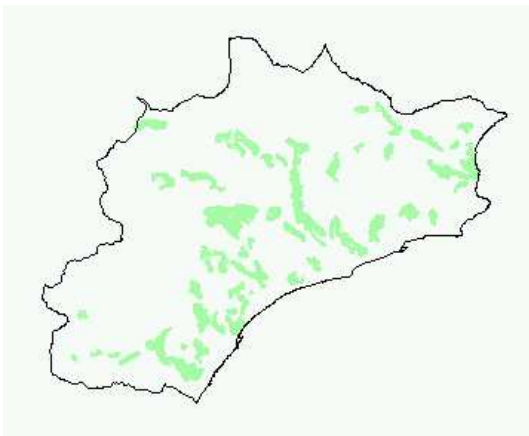
Le nuove strategie che la situazione impone sono già processi in atto che vanno sostenuti con il coordinamento dei provvedimenti che già si possono riconoscere nei progetti:

- miglioramento della qualità ambientale con il recupero di risorse naturali e culturali presenti nel territorio e non adeguatamente valorizzate;
- riorganizzazione e potenziamento della rete delle comunicazioni viarie puntando su una riconnessione tra la costa e le valli dell'entroterra e su un recupero di contatto col mare;
- riqualificazione del sistema insediativo puntando non su ulteriori espansioni ma sul recupero di spazi comunitari di vita urbana nei quartieri di nuova espansione che ne sono privi e con il ripristino abitativo dell'edilizia storica;
- controllo e gestione del territorio naturalistico di grande pregio ambientale attraverso lo strumento dei parchi e dei finanziamenti connessi;
- rafforzamento del ruolo dell'agricoltura come indispensabile componente paesistico – ambientale, oltre che produttiva;
- riqualificazione del turismo con: migliori standards di qualità e differenziazione delle strutture ricettive, estensione dell'attrattività turistica, non solo stagionale, dalla costa (balneazione) all'entroterra (cultura, attività di tempo libero, sport);
- riorganizzazione dei servizi costieri.

#### **20.4 Strategie e misure particolari di politiche del territorio**

- **Il territorio agricolo.**

L'assetto del territorio agricolo contribuisce in modo sostanziale ai caratteri distintivi locali e questo fatto implica un'esigenza di conservazione che nell'ambito esaminato assume un'importanza che va al di là di un'economia produttiva.



**Il territorio agricolo  
nel Finalese**

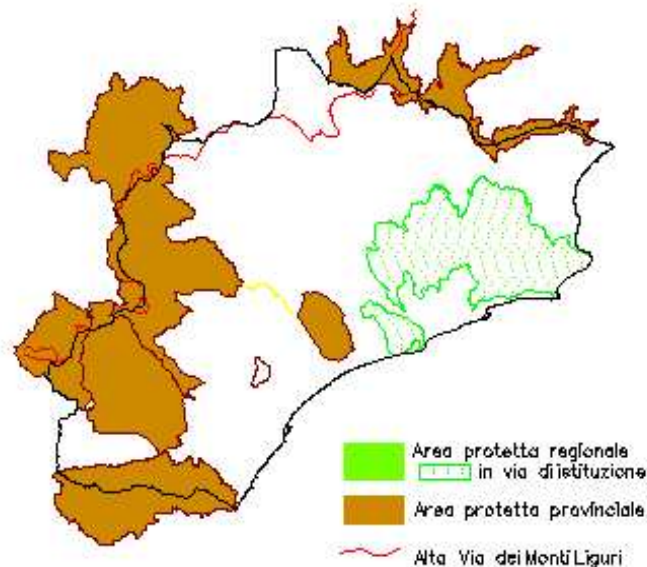


Il problema è di natura complessa e comporta studi approfonditi ed un coordinato impegno delle Amministrazioni. Difficilmente potrà essere risolto con provvedimenti disorganici come la costruzione di nuove strade o la costruzione di abitazioni diffuse.

Invece senza dubbio dovrebbero essere valorizzate le potenzialità agricole del territorio, favorendo le coltivazioni specialistiche tradizionali (l'ulivo, la vite, la frutta) ed attivando forme cooperative.

### **Componenti naturali del paesaggio.**

Proprio nell'ambito considerato le componenti geomorfologiche, vegetazionali e faunistiche del territorio con i loro spiccati caratteri di singolarità, costituiscono fattori primari paesistici ed ambientali di attrattività che dovranno essere valorizzate da un'organizzazione che coordini gli interventi, che operi una costante manutenzione dei siti e gestisca in modo economicamente sostenibile il patrimonio e la sua fruibilità.

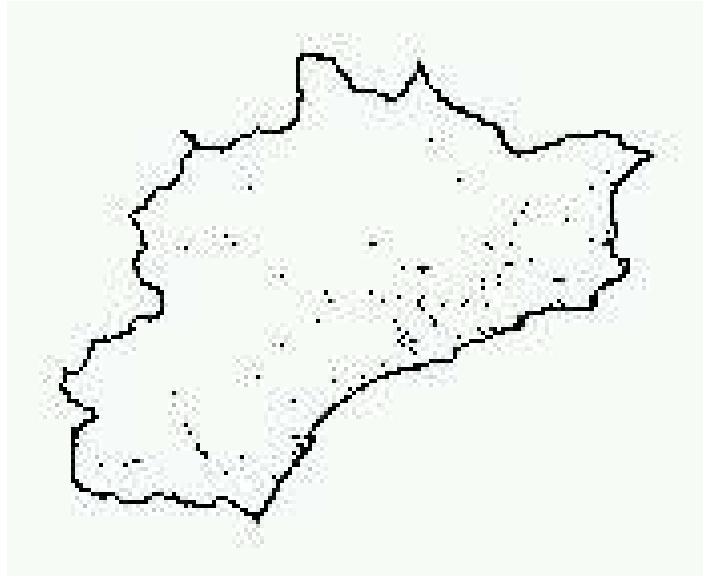


- **Assetto insediativo e paesaggio.**

Il rilevante patrimonio storico-artistico e architettonico presente nell'ambito, dovrà essere tutelato e valorizzato. Sarà da completare il processo di restauro degli edifici monumentali e il recupero del tessuto abitativo storico in funzione di una residenzialità stabile. Sarà da potenziare il rapporto tra l'edificato e gli spazi verdi attrezzati salvaguardando i vuoti urbani e le aree di natura e i giardini contigui all'abitato, in generale saranno da frenare ulteriori sviluppi di seconde case.

E' necessario pure un recupero urbanistico dei nuovi quartieri dotando gli stessi di servizi ed attrezzature urbane con progettazioni coordinate e ristrutturazioni.

Per i nuclei abitativi isolati di matrice storica occorre preservare i loro caratteri di riconoscibilità, evitando interventi con tipologie edilizie avulse dal contesto, collocate in posizione isolata, lungo strade nuove o esistenti.



- **Funzioni ricreative e turismo.**

Per l'affermazione di un'offerta turistica alternativa alla costa, occorre riorganizzare e recuperare il complesso sistema dei percorsi pedonali storici, e delle emergenze architettoniche rurali connesse. Occorre inoltre realizzare una rete di servizi e di attrezzature che, attraverso una gestione attiva del territorio, favoriscano l'ampliamento delle mete turistiche, la valorizzazione del paesaggio, dell'arte e della cultura, il recupero delle memorie storiche e la promozione di grandi zone naturalistiche recuperabili ad attività sportive e di escursione connesse.

Questo comporta un'estensione delle funzioni turistiche e ricreative dalla costa all'entroterra sia per quanto riguarda le comunicazioni, sia per quanto riguarda l'ospitalità con strutture di accoglienza alternative (ostelli per i giovani e gli sportivi, ed agriturismo).

L'accessibilità alle attrezzature sportive che sono peculiari della zona come quelle nautiche e le palestre di roccia indubbiamente è da agevolare con impianti ed iniziative d'appoggio che oggi scarseggiano. Anche le attrezzature ricreative di livello locale dovrebbero essere incrementate e meglio distribuite anche con forme di coordinamento intercomunale.

- **Mobilità.**

I problemi della mobilità possono essere in parte risolti per quel che riguarda il tracciato costiero, evitando gli attraversamenti veicolari con sottopassaggi dei veicoli se non con una totale deviazione del traffico. Per la circolazione primaria di attraversamento dell'ambito e di collegamento tra i centri sono necessari radicali interventi che attuino migliori connessioni della viabilità urbana con l'autostrada, e collegamenti dell'Oltrebormida e delle valli interne con l'asse costiero.

Dovrebbero essere attivati trasporti alternativi al veicolo privato studiati per la fruizione turistica del territorio utilizzando trasporti marittimi e ferroviari, attivando piste ciclabili, impianti di monorotaie a minimo impatto ambientale, trasporti collettivi, ecc.

Drastiche limitazioni del traffico dovrebbero essere introdotte nei centri abitati e completata la pedonalizzazione dei nuclei storici.

Esiste inoltre un'esigenza di soluzione per quanto riguarda i problemi dei parcheggi oggi insufficienti e disorganizzati. Sono da studiare progetti appropriati per ciascuna particolare situazione, interrati o in superficie, sempre in modo che la presenza degli autoveicoli in sosta non interferisca con gli ambienti di pregio architettonico o paesistico. Il problema è particolarmente delicato nei centri storici e nelle aree naturalistiche destinate al tempo libero. In entrambi i casi la localizzazione dei parcheggi non dovrà interferire con la leggibilità delle architetture, quanto con la vivibilità della natura.

