

20.2 Capitolo 21- Savonese

21.1 Delimitazione del quadro di valutazione

Nel contesto della provincia l'ambito Savonese assume grande importanza in relazione agli obiettivi generali del Piano: per le potenzialità proprie del polo di Savona (industria, portualità, servizi, turismo, cultura.), per le caratteristiche ambientali dei territori rurali e forestali interni e per la complementarietà turistica che potrà essere attuata tra questi e la fascia costiera.

Comprende una porzione di territorio a sud ed una a nord dello spartiacque appenninico che si estende dal Passo del Faiallo al Monte Alto.

Le due realtà territoriali rappresentate dai versanti costiero e padano, danno luogo ad altrettanti schemi insediativi.

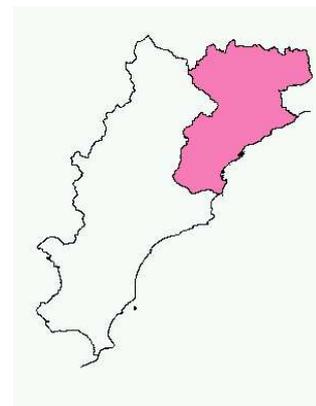
Sul versante marino, i crinali perpendicolari alla costa, che presentano un andamento pressoché parallelo tra loro, si estendono fino al mare a formare acclivi promontori. Questi costituiscono una barriera fisica che ha fortemente condizionato l'originario assetto insediativo delle vallate e ne condiziona tuttora l'evoluzione.

In origine infatti, tale assetto geomorfologico ha favorito il prevalere di relazioni e collegamenti trasversali costa-entroterra rispetto a quelli longitudinali paralleli al litorale. I centri abitati costieri costituivano lo sbocco al mare di articolati sistemi di relazione fisica e funzionale estesi verso l'interno di cui i percorsi di valico costituivano l'ossatura principale.

La realizzazione dei tratti a mare della strada statale Aurelia, il completamento sul finire del XIX secolo della linea ferroviaria litoranea e la costruzione della viabilità autostradale, hanno progressivamente modificato l'originario assetto insediativo. La nuova rete infrastrutturale è divenuta rapidamente un "attrattore lineare di sviluppo" capace di convogliare le principali risorse umane ed economiche favorendo così la crescita urbana dei centri costieri che oggi da Vado ad Albissola assumono l'aspetto di un continuum urbano.

Va inoltre rilevata una crescente urbanizzazione dei fondovalle e dei versanti marini strutturata sui percorsi di valico principali da cui si dirama una fitta rete di percorsi di impianto edilizio.

Diversa è la situazione al di là del Passo del Giovo dove, rispetto alla struttura originaria dell'assetto insediativo, non si sono verificati tali radicali mutamenti. I percorsi attuali ricalcano sostanzialmente i precedenti nonostante gli adattamenti imposti dall'avvento dell'automobile. Un limitato sviluppo di tipo sparso o diffuso, con bassa densità e relativamente recente, si riconosce lungo le direttrici viarie e attorno ai nuclei storici. Tra le emergenze storico-archeologiche risultano presenti: tracce di prime colonizzazioni preistoriche, residui di insediamenti e ruderi di castelli medioevali lungo gli assi per la Padana, insediamenti postmedievali, legati alla lavorazione del ferro, fortificazioni del diciannovesimo secolo.



L'AMBITO SAVONESE

Occorre specificare che tra i territori d'oltre Giovo e quelli costieri esiste anche una terza situazione rappresentata dalla fascia collinare intermedia gravitante intorno agli insediamenti di discreta densità delle "Stelle".

L'ambito del Savonese copre il 30% della superficie di tutto il territorio della Provincia ed ha il 45% degli abitanti i quali sono in gran parte concentrati sulla costa. Tra le due diverse realtà, costiera ed oltremontana, sopra descritte, a differenze di struttura insediativa corrispondono anche profonde disparità quantitative. Il Comune di Albissola Marina, ad esempio, conta, secondo il censimento ISTAT 1991, 5.945 abitanti. Tutti i comuni dell'oltre Giovo messi insieme e cioè i Comuni di Giusvalla, Pontinvrea, Mioglia, Sassello e Urbe, ne hanno 4.450. La densità di popolazione del Comune di Sassello è 18 ab./Kmq mentre quella di Albissola Marina è 1.858 ab./Kmq. cento volte superiore.

Nell'ambito in esame si possono identificare pertanto due contesti territoriali che presentano problemi e situazioni molto diverse. Da un lato i comuni del versante marino, costieri (Bergeggi, Vado, le Albissole, Celle, Varazze, Savona), e interni (Quiliano, Stella). Dall'altro quelli del versante padano (Sassello, Urbe, Pontinvrea, Giusvalla, Mioglia).

I primi appaiono sovente caratterizzati da interventi di radicale riqualificazione urbana. Si tratta di progetti integrati che richiedono tempi lunghi e intese ampie per i quali è necessaria una forte azione di coordinamento che peraltro in alcuni casi esiste già.

I secondi si distinguono per la forte richiesta di interventi per la manutenzione del territorio, spesso troppo grande per l'esigua disponibilità di uomini e mezzi economici

Quasi ovunque è segnalato come fondamentale il problema della viabilità, seppur con ovvie variabili. Si progettano, si invocano, si aspettano nuove strade: per incentivare l'accessibilità dall'esterno e ridurre l'isolamento, per i Comuni montani; per decongestionare la costa, facilitare l'attraversamento e la fruizione della stessa, per quelli costieri.

In generale quasi la metà dei progetti riguardano il settore definito come "qualificazione paesistico-ambientale e fruizione ricreativa dei sistemi urbani", cioè progetti che puntano al miglioramento della qualità della vita: strutture ricreative, porti e approdi turistici, aree e sistemi pedonali, parchi urbani e territoriali, impianti sportivi o per lo sport spettacolo, recupero dei beni culturali, progetti integrati di riqualificazione urbana, e potenziamento dell'attività alberghiera.

In sintesi si evidenziano di seguito tre grandi argomenti su cui convergono gli sforzi creativi e propositivi delle Amministrazioni contattate per il censimento della progettualità.



LE UNITA' DI PAESAGGIO



- **Waterfront**

Un primo tema è quello del ridisegno, della riorganizzazione e dell'individuazione di nuove funzioni per il waterfront (la fascia costiera) su cui gravitano un gran numero di istanze progettuali e molte problematiche (il PRUSST, Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo del Territorio, annovera ben 37 progetti/interventi tra pubblici e privati tutti concentrati sul waterfront savonese)

Lungo la linea di costa i poteri decisionali appaiono eccessivamente frammentati. Spesso le esigenze demaniali della portualità commerciale appaiono in conflitto con le esigenze urbane dei Comuni costieri, molte funzioni gravitanti sulla fascia costiera sono tra loro incompatibili, mancano linee guida generali, politiche condivise di coordinamento tra diversi interventi che hanno incidenza territoriale.

Sono emerse altresì alcune risorse in parte già positivamente sfruttate dalla progettualità in atto a testimonianza di una certa vitalità imprenditoriale, sia pubblica che privata, dopo un lungo periodo di latenza.

Tra queste risorse vanno elencate le moltissime aree portuali e industriali dismesse, in via di dismissione o sottoutilizzate, gli specchi acquei insufficienti od obsoleti per il traffico commerciale che quindi possono essere sfruttati diversamente, grandi "vuoti urbani", porzioni di città ancora da disegnare.

La fascia costiera ha, in senso lato, una naturale capacità di attrazione.

Si riscontra anche una crescita culturale collettiva su questi temi e questi problemi. C'è da aggiungere che l'ambiente non è ancora definitivamente compromesso, rappresenta ancora un valore e può essere ancora tutelato efficacemente; una certa sensibilità in tal senso è percepibile.

- **Fruizione e gestione del versante padano**

Completamente diversa la gestione del territorio oltre appennino. Pochi abitanti si trovano a gestire un territorio molto grande che durante i mesi estivi assorbe numerosi residenti stagionali. Tra inverno ed estate, il Comune di Sassello, per esempio, passa da 1.800 a 12.000 abitanti, così da 800 a 10.000 il comune di Urbe. Per i mesi invernali c'è quindi il problema di gestire tutte le opere di urbanizzazione primaria, di mantenerle in buono stato, ma le risorse economiche per far ciò sono poche. Ci troviamo di fronte ad un problema di gestione di questo territorio, che ha grandi potenzialità che emergono. Tra queste, due sembrano degne di nota.

La prima è costituita da un certo interesse progettuale nei confronti di attrezzature per gli anziani, sotto tutti i punti di vista. Dalla casa di riposo alla residenza e molti sono i Comuni che si attivano, o per realizzare nuovi impianti, nuove strutture, o per ampliare quelle già esistenti.

La seconda è rappresentata dall'offerta dell'entroterra come spazio per inserire quelle attività sportive e ricreative che richiedono grandi aree libere ormai introvabili sulla costa. Sono varie, a questo proposito, le iniziative dei Comuni.

- **Mobilità**

Terzo grande tema è quello della mobilità. Tutti i Comuni costieri hanno esigenza di progetti che consentano loro, oltre ad altri aspetti, di utilizzare il litorale in chiave turistico – ricreativa. Il miglioramento della viabilità costiera è visto non solo quale necessario adeguamento infrastrutturale (si pensi ad esempio al tanto atteso collegamento autostrade - Porto di Savona) ma anche come occasione di riqualificazione della fascia costiera stessa, intesa quale luogo in cui si misura il miglioramento della qualità della vita e si materializza la vocazione turistica.

I Comuni più interni vedono invece nel miglioramento delle infrastrutture viarie oltre alla ovvia riduzione dell'isolamento dovuto alla collocazione geografica (emblematico il caso di Urbe), una occasione concreta di presidio ambientale.

21.2 Valutazione di sintesi delle componenti territoriali

- **Componenti naturali del territorio dell'ambito**

Come già detto, la ricchezza delle componenti naturali del territorio è caratterizzata dalla estrema articolazione morfologica

e dalla conseguente presenza di situazioni ambientali fortemente differenziate.

Per l'estrema diffusione dell'intervento antropico, risulta però quasi impossibile oggi identificare porzioni di territorio realmente "naturali".

Tuttavia alcune aree di rilevante valore ambientale "a prevalente connotazione naturale" possono essere identificate con le parti più elevate dello spartiacque appenninico, con l'ambiente marino, e con le valli più profonde di alcuni corsi d'acqua, non solo sul versante padano.

Le valli aperte di quest'ultimo e le pendici più in quota del versante marino sembrano essere i luoghi in cui l'elemento antropico e quello naturale si combinano con maggiore armonia.

Il litorale, specie in corrispondenza della conurbazione savonese, rappresenta invece il luogo di maggiore conflitto uomo-natura.

- **Bosco**

Sebbene sul versante padano esista ancora qualche raro caso di sfruttamento del bosco per legname, e sporadicamente venga ancora coltivato il bosco da frutto, l'interesse che questa componente naturale suscita attualmente è essenzialmente legato alla capacità di contrastare il dissesto idrogeologico, o ad aspetti di tipo paesaggistico/turistico.

Occorre specificare che l'attuale conformazione dei boschi è il portato di un capillare intervento umano protrattosi nel tempo, cui ha fatto seguito un lungo periodo di sostanziale abbandono tuttora in corso.

I problemi degli incendi e dell'abbandono, che spesso riducono anche gli effetti benefici del bosco sulla stabilità dei versanti, sono di forte attualità e non hanno ancora trovato risposte adeguate.

- **Territorio agricolo**

La distribuzione degli addetti nel settore agricoltura nell'ambito Savonese è la minima all'interno del territorio provinciale. Tale dato può essere in parte collegato al forte consumo di territorio da parte della conurbazione del capoluogo, in parte alla forte concentrazione, sempre in questa zona, di economie alternative (industria, servizi, turismo) di forte capacità di attrazione.

Quanto detto per il bosco può essere esteso anche al territorio agricolo. Più che ad aspetti legati alla quantità della produzione, che peraltro da un punto di vista qualitativo rappresenta realtà non trascurabili, il mantenimento di tale componente sembra connesso con esigenze di tipo paesaggistico (conservazione di un'immagine, di un patrimonio comuni) e di

salvaguardia e presidio ambientale.

Vanno ricordate, comunque, la buona consistenza del patrimonio zootecnico, nonché gli sforzi per l'ottenimento di produzioni vitivinicole e oleicole degne di fregiarsi di denominazione di origine (DOP e DOC).

Nel versante padano si assiste ad un particolare fenomeno di mantenimento dell'immagine, più che della produzione agricola che merita di essere tenuto nella dovuta considerazione.

Il paesaggio rurale ben tenuto e curato che si osserva percorrendo le dolci strade dei Comuni di Sassello, Pontinvrea, Giussavalla, Mioglia, è il frutto di un meccanismo economico per cui la CEE eroga aiuti a quei coltivatori che portano a termine il raccolto, indipendentemente dalla produzione ottenuta. Ma l'elemento significativo sta nel fatto che tutto il denaro ottenuto dalla Comunità viene reinvestito in loco, (nel mantenimento e nella cura dei propri campi, cascine, boschi) dai beneficiari stessi che per vivere utilizzano redditi provenienti da pensioni maturate con attività svolte in gioventù, diverse da quella agricola. L'amore dei nativi per i loro luoghi fa sì che questi si conservino.

- **Pericoli naturali e rischi ambientali**

I principali pericoli naturali nell'ambito in esame sono rappresentati dalle piene dei torrenti, dalle frane, dagli incendi dei boschi. Tali pericoli sono aggravati da comportamenti quantomeno superficiali da parte delle comunità (edificazione indiscriminata su aree esondabili, opere civili eseguite senza adeguate tecnologie, mancati interventi di regimentazione delle acque meteoriche), e dalla già descritta interruzione delle quotidiane pratiche di manutenzione dei suoli da parte di una civiltà rurale ormai scomparsa.

I rischi ambientali sono collegati essenzialmente alla presenza di industrie e di depositi di combustibile nella piana di Vado, nonché dalla presenza di condutture per l'inoltro di rinfuse liquide dai porti. La stessa attività mercantile portuale comporta un certo rischio ambientale rispetto al quale il nuovo Piano Regolatore del Porto ha indicato alcune misure ed interventi a riduzione del rischio.

- **Carichi ambientali**

Gran parte dei carichi ambientali si concentra nell'intorno della conurbazione savonese dove è presente la maggior concentrazione insediativa e delle attività economiche.

Occorre dire che in questi ultimi anni l'inquinamento marino si è ridotto, grazie alla progressiva entrata a regime del depuratore savonese. Le difficoltà nel reperire aree idonee, i problemi tecnici di dimensionamento degli impianti legati ai "picchi stagionali" di utenza, e non ultima, la scarsa sensibilità pubblica al riguardo, sono i principali ostacoli da superare. Da non sottovalutare l'irrisolto problema dei miasmi emessi dal depu-

ratore savonese.

Le discariche di rifiuti solidi urbani presenti sul territorio hanno un impatto con l'ambiente sufficientemente mitigato e sono di concezione moderna.

- **L'approvvigionamento energetico**

Gran parte dell'energia viene prodotta all'interno dell'ambito dalla centrale termoelettrica di Vado. La manutenzione e l'ammmodernamento di questo impianto sono già in atto proprio in relazione ai rischi ambientali di cui ai paragrafi che precedono, ed in funzione di una vocazione non più unicamente industriale della comunità vadese.

- **Composizione del paesaggio**

Il Monte Beigua, con i suoi 1282 metri di altezza sul livello del mare e a soli 8 Km da questo, costituisce un nodo orografico imponente che caratterizza fortemente l'assetto fisico e paesaggistico dell'ambito in esame.

Il versante costiero appare caratterizzato da una particolare conformazione delle dorsali che scendono verso il mare. A levante, il crinale che individua i bacini del Teiro e del Sansobbia, ha un andamento singolarmente parallelo allo spartiacque per poi ruotare e disporsi perpendicolarmente alla costa. Al centro i crinali che delimitano il bacino del Letimbro appaiono paralleli tra loro e normali al litorale. A ponente, più crinali confluiscono nell'unico punto rappresentato dalla piana di Vado. I corsi d'acqua a carattere torrentizio sono molto brevi a causa della modesta distanza esistente fra la costa e lo spartiacque: il colle di Cadibona dista infatti appena 13 km. dal mare. Accentuato è il fenomeno dell'erosione che ha contribuito ad allargare la fascia costiera ed in particolare a creare le pianure alluvionali del bacino del torrente Letimbro e del Sansobbia.

Il versante padano appare caratterizzato da un più dolce degradare dei pendii verso la pianura e da torrenti che a differenza di quelli costieri, hanno lo spazio ed il tempo per giungere a maturità. Il territorio comprende i due grandi bacini dell'Erro e dell'Orba e marginalmente quello del Valla. Da questo lato dell'Appennino, però, se si eccettua la parte dell'alto bacino dell'Orba, non sono i crinali a scandire il paesaggio. La gerarchia tra questi appare assai meno marcata di quanto non sia sulla costa, ed il territorio assume un carattere di maggiore unitarietà.

Una tale articolazione territoriale individua paesaggi fortemente differenziati in una miscela assai ricca in rapporto all'estensione territoriale. Si passa dall'ambiente di tipo "alpino" del gruppo del Beigua, alle lunghe strisce sabbiose della costa. Le vastissime distese boscate alle spalle di Urbe, le morbide colline del Sassellese, la dolce "oasi bucolica" di Giusvalla, le "dune" di Mioglia, i belvedere sul mare delle

“Stelle”, la “pianura industriale” costiera di Vado con l’anfiteatro di corte valli e piccoli borghi gravitanti su di essa e l’ampia rada antistante, le piane ortive e residenziali di Albissola, di Legino, gli ambienti vallivi “paleoindustriali” del Sannobbio e del Teiro, i possenti moli portuali allungati nel mare, Sono queste solo alcune delle molte immagini che coesistono e si intrecciano.

Il territorio è comunque completamente antropizzato ed il paesaggio attuale è il frutto della secolare simbiosi uomo-natura. In un’economia essenzialmente agricola tale simbiosi si è attuata secondo criteri di profonda armonia tra componente naturale e componente antropica. Ma nuovi assetti economici e sociali hanno stravolto gli antichi equilibri senza costruirne di nuovi. Sviluppo industriale, espansione edilizia, reti infrastrutturali e di approvvigionamento energetico, hanno inciso in maniera traumatica sugli antichi assetti, talvolta cancellandone ogni traccia. I problemi legati al “paesaggio” sono pertanto connessi con la ricerca di criteri di intervento finalizzati sia alla salvaguardia dei valori esistenti che alla creazione di nuovi equilibri.

- **Funzione ricreativa del territorio e turismo**

Savona si presenta quale il capoluogo della provincia più turistica di una regione turistica. Nonostante ciò la città, in virtù della presenza del porto commerciale, ha sviluppato nel tempo una vocazione prevalentemente industriale. Con la crisi ed il tramonto definitivo del sistema produttivo tradizionale legato alla simbiosi porto-industria la città fatica ad assumere un nuovo ruolo. Tale ruolo è però già delineato nelle aspettative della comunità e degli amministratori e corrisponde a quello di fulcro di una serie di attività legate ad un’offerta turistica moderna, non più legata unicamente al binomio sole – mare.

Il capoluogo, con la riqualificazione del litorale e del porto storico può assumere davvero una forte funzione trainante per un sensibile miglioramento dell’offerta turistica dell’intero ambito e, in ultima analisi, di tutta la provincia.

Attualmente però si registrano alcune carenze sia nel sistema delle infrastrutture che nell’offerta di adeguate strutture ricettive. Mancano strutture di rango al servizio del turismo. I gravi problemi di mobilità lungo la costa e di accessibilità alla città storica e al porto condizionano in modo negativo la vocazione turistica della città capoluogo. Le strutture turistico ricettive sono inadeguate, insufficienti e non diversificate.

La situazione è invece sufficientemente adeguata nei Comuni costieri di Albissola, Celle e Varazze, ed in quelli montano-collinari di Sassello, Stella, Urbe, di consolidata tradizione turistica (anche se relativa a tipologie d’utenza assai differenziate). Non appare invece sufficientemente sviluppata una visione strategica delle interconnessioni funzionali e delle completezza tra costa ed entroterra.

- **Gli insediamenti**

La generale diminuzione della popolazione e lo sforzo edificatorio del dopoguerra conclusosi sul finire degli anni settanta, ha risolto, all'interno dell'ambito, il "problema della casa" inteso come carenza del numero delle abitazioni esistenti. Oggi il problema si sposta sulla necessità di mantenere, riqualificare e dotare di servizi il patrimonio edilizio esistente. La domanda di "qualità" ha progressivamente sostituito quella di "quantità", non solo in riferimento alle abitazioni ma anche in relazione allo spazio urbano in generale.

Si riscontra anche un diffuso fenomeno di "ritorno alla campagna" alla ricerca di qualità ambientali migliori rispetto a quelle cittadine.

Questo fenomeno può portare con sé conseguenze tanto positive quanto negative. Le prime risiedono nella possibilità di un rinnovato presidio ambientale ad opera dell'uomo, con conseguente diminuzione del degrado del territorio, le seconde stanno paradossalmente proprio nel rischio che un'indiscriminata edificazione sparsa, sulle pendici collinari ancora poco insediate, comprometta irrimediabilmente alcuni caratteri peculiari delle stesse, provocandone ancora una volta degrado, non idrogeologico, in questo caso, ma paesistico.

Il problema degli insediamenti è poi fortemente connesso con la diffusione, la manutenzione e la nuova realizzazione di strade. Ciò non è da sottovalutarsi tanto in termini di assetto idrogeologico che di impatto ambientale.

- **Zone di attività industriali ed artigianali**

Se come detto negli ultimi dieci anni si è assistito ad un lento spegnersi delle attività industriali storiche delle grandi imprese di rilevanza nazionale (industria pesante degli acciai), e dell'indotto di media dimensione generato da quest'ultime, la piccola, anzi "piccolissima" impresa (il 52.9% delle imprese di piccola dimensione è rappresentato da quelle individuali) sia industriale che di servizi, ha una presenza diffusa.

Tale situazione conduce a non pochi problemi circa la localizzazione di tali attività. Le zone aventi oggi la generica destinazione d'uso "per attività produttive" sono localizzate nelle aree periferiche degli agglomerati urbani principali (Savona, Vado) e sono state concepite quando il sistema produttivo aveva connotati molto diversi da quelli attuali.

La necessaria individuazione di zone destinate ad attività produttive derivata dalla legislazione urbanistica nazionale, ha portato in molti casi, specie nei Comuni più piccoli dell'interno, ad un irrazionale uso del territorio, e ad uno scoraggiamento dell'iniziativa privata. Una maggior flessibilità nella localizzazione delle aree artigianali o piccolo industriali (se compatibili con l'ambiente) potrebbe facilitare l'insediamento e la diffusione di nuove unità produttive con una conseguente rivitalizza-

zione di alcuni ambiti territoriali od urbani.

- **I trasporti e le vie di comunicazione**

La centralità dell'ambito rispetto al sistema di comunicazioni costa entroterra padano, si riflette sullo stesso sia positivamente che negativamente.

Gli aspetti positivi risiedono nelle notevoli relazioni che il savonese è in grado di intessere con l'esterno, che si traducono in scambi commerciali, economici, culturali. Ciò si deve in gran parte alla presenza del porto Savona – Vado, e alla rete autostradale e ferroviaria che consentono collegamenti diretti con la pianura padana.

I lati negativi si riferiscono a fenomeni di congestione dei traffici a causa di non risolti problemi di sovraccarico di alcune percorrenze ed alla disattesa realizzazione di opere di importanza prioritaria, previste ormai già da un trentennio (Aurelia Bis).

Alcune carenze di mobilità si riscontrano nei collegamenti intervallivi dell'interno e nella scarsa offerta di alternative ai tracciati di valico principali. Tanto i primi quanto i secondi, potrebbero contribuire sensibilmente all'attenuazione dei problemi sulla fascia costiera.

In questo settore, si è spesso operato per interventi isolati. E' mancato, e manca tuttora, un atteggiamento "strategico" nei confronti del sistema infrastrutturale che, in un territorio così strutturato, deve necessariamente essere inteso come un "organismo unitario", un "sistema" appunto, in cui la modifica di una parte ha sempre effetti sul tutto.

21.3 I processi in atto e gli elementi di strategia di organizzazione territoriale

Un significativo elemento di strategia d'organizzazione è rappresentato dalla volontà, da parte di più enti territoriali, di giungere alla individuazione di una Regione Logistica Integrata costituita dalle province di Alessandria, Genova e Savona, in cui l'integrazione di porti, aeroporti, infrastrutture stradali e ferroviarie con i centri merci veri e propri, consenta alle singole strutture di sviluppare le loro funzioni specifiche nell'ambito di una dimensione strategica, necessaria per potersi inserire con successo nello scenario europeo.

Anche se la dimensione di questo progetto supera i confini dell'ambito savonese, le sue ricadute non potranno non riguardarlo da vicino.

L'evoluzione in atto mostra la grande progettualità gravitante sul capoluogo che può rappresentare l'innesco di una positiva reazione a catena che conduca ad una nuova immagine, per

l'intero ambito.

L'annosa dicotomia organizzativa tra il Comune Capoluogo strutturato industrialmente ed i Comuni vicini improntati al turismo sembra definitivamente tramontata a vantaggio di una maggiore integrazione di funzioni tra loro maggiormente compatibili.

Molti processi in atto, e non solo a Savona, riguardano proprio la riconversione a fini di fruizione pubblica a scopi ricreativi, ludici, culturali, di spazi e strutture precedentemente destinate ad attività industriali.

Il luogo fisico simbolo di questo cambiamento può essere identificato con il Waterfront Savonese, dei quasi quaranta progetti del PRUSST.

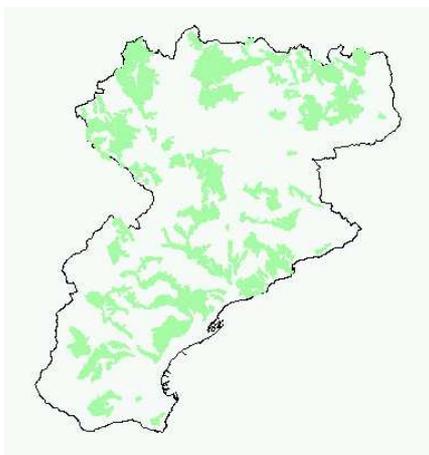
Ma esiste un waterfront a Varazze, a Celle, ed anche a Vado che non intende rinunciare alla dimensione urbana del suo litorale, credendo ed investendo nella possibilità di coniugare le esigenze della portualità commerciale specializzata con le più recenti istanze di riqualificazione della linea di costa.

21.4 Strategie e misure particolari di politica del territorio

- **Il territorio agricolo**

Come si è visto il territorio agricolo conserva valori sia di tipo intrinseco, per la produzione di nicchia che ne scaturisce, che legati all'identità storica e di immagine dei luoghi; valori che si traducono in elementi di richiamo turistico. Va pertanto preservato e valorizzato.

Il territorio agricolo nel Savonese



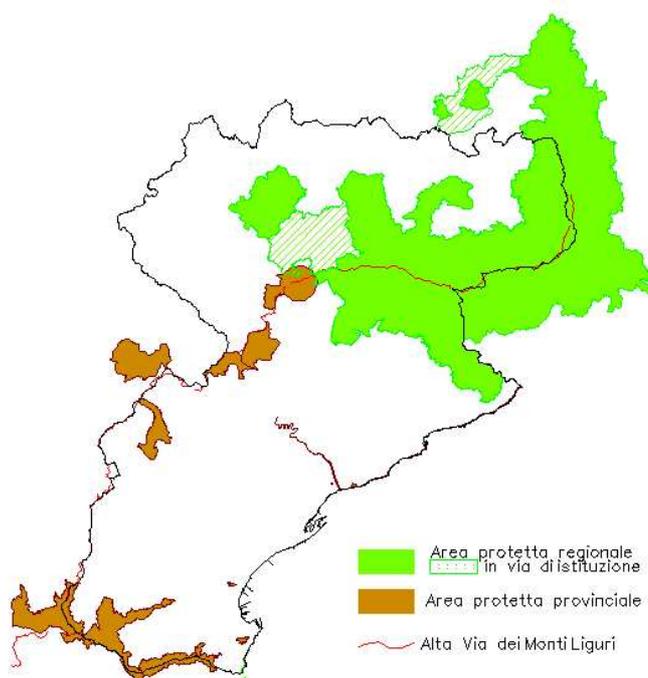
In particolare occorre:

- garantire il mantenimento dell'immagine rurale "capitalizzando" ed incoraggiando l'attaccamento dei nativi ai propri luoghi d'origine;

- incentivare le attività agricole produttive vere e proprie con interventi di potenziamento dei servizi al contorno, sia infrastrutturali che di informazione;
- incentivare, nel versante marino, il mantenimento di quei settori di nicchia (vino, olio) inserendoli in un contesto globale in cui "l'unione fa la forza", un po' come avviene per le distillerie scozzesi. Un' opportuna "visibilità" di queste preziose attività produttive, unita ad una efficace azione promozionale collettiva, non altrimenti economicamente sostenibile dai singoli, gioverebbero alle attività stesse ma anche all'immagine turistica.

- **Componenti naturali del territorio ed emergenze di interesse storico**

Le componenti naturali del territorio, nell'ambito in questione, possono essere adeguatamente valorizzate solo se messe in relazione con le emergenze storiche ampiamente diffuse sul territorio. Così, ad esempio, le componenti naturalistiche della valle del Sansobbia saranno veramente apprezzabili e quindi valorizzate se messe a sistema col l'insieme dei manufatti storici di estremo interesse di cui la vallata è punteggiata.



La localizzazione dei beni storico-artistici ed architettonici



- **La mobilità**

L'alto valore strategico di un buon livello di mobilità di merci e persone sia all'interno dell'Ambito che verso l'esterno è da più parti riconosciuto e molte delle iniziative in atto riguardano questo tema. (cfr. capp. 1, 2.11 e 3)

In particolare si ritiene opportuno ribadire alcune priorità:

- conservare un atteggiamento "strategico" nei confronti del sistema infrastrutturale che deve necessariamente essere inteso come un "organismo unitario", un "sistema". In tal senso, con particolare riferimento al movimento delle merci, l'individuazione della citata Regione Logistica Integrata (cfr. cap.3) appare fondamentale;
- tra gli interventi riguardanti il Savonese connessi alla realizzazione di tale sistema logistico appaiono prioritari i miglioramento dell'accessibilità al bacino portuale di Savona, il potenziamento delle aree di immediato retroterra portuale a Vado ed interventi infrastrutturali e di miglioramento gestionale, sia stradali che ferroviari, verso la Val Bormida e verso Genova;
- dare attuazione alla Variante Aurelia e realizzare o rendere utilizzabili collegamenti trasversali minori (costa-entroterra) alternativi ai principali;
- creare strutture alternative al traffico veicolare privato ("Minitram");
- attuare una politica di strategia globale del sistema delle percorrenze minori, anche pedonali (escursionistiche).

- **Il Waterfront**

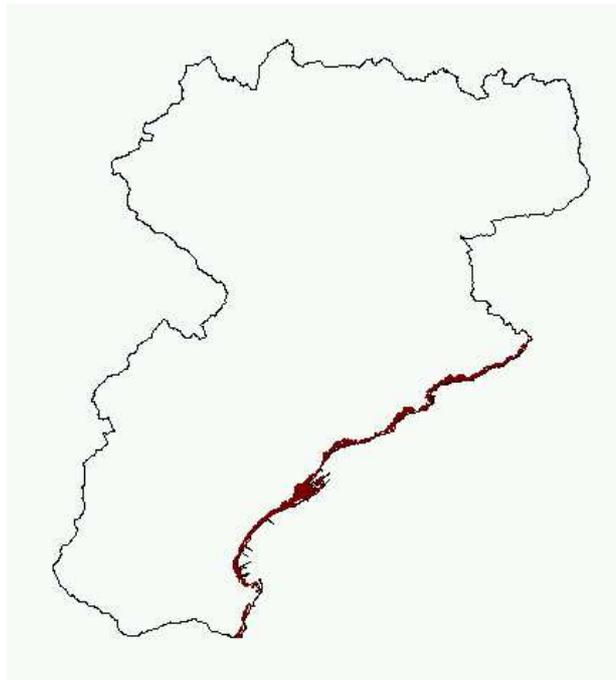
La deindustrializzazione, lo spostamento della linea ferroviaria, il mutamento delle esigenze del traffico portuale, hanno offerto la grande occasione di poter costruire un'immagine turi-

stica ove mancava o di poterla ridisegnare ove già c'era.

Spiagge, giardini, passeggiate a mare, porti turistici, grandi strutture sportive, culturali, sono interventi che possono cambiare radicalmente l'immagine di una città e di un intero comprensorio.

Per questo occorre un disegno unitario, uno strumento di coordinamento forte in grado di impostare le linee guida di questo grande rinnovamento.

Il waterfront nel Savonese



- **La funzione ricreativa e turistica**

Gli interventi auspicati nei paragrafi che precedono, il territorio agricolo, le componenti naturali del territorio ed emergenze di interesse storico, la mobilità, il Waterfront, non mancano di avere una forte ricaduta in termini di incremento della funzione ricreativa e turistica. In particolare a tale vocazione (cfr. cap. 2.8) si dovrà dare risposta attraverso:

- il miglioramento e la diversificazione dei sistemi di mobilità interni ed esterni all'ambito;
- l'incremento e la diversificazione dell'offerta ricettiva;
- lo sviluppo di interconnessioni funzionali e di complemen-

tarietà tra coste ed entroterra;

- la riqualificazione ed il conseguente recupero di fruibilità dei litorali;

- lo sviluppo della portualità turistica;

- la valorizzazione ed il recupero dei beni architettonici ed ambientali.

- **Il porto e le attività produttive**

La vocazione turistica deve nell'ambito Savonese necessariamente coesistere ed integrarsi con l'attività portuale che pur con il declino dell'industria pesante continua ad avere un ruolo fondamentale e trainante per l'economia dell'intera Provincia. I primi passi di tale integrazione si sono già concretizzati ad esempio negli interventi di riqualificazione e di riuso in chiave urbana del porto storico, e nello sviluppo dell'attività crocieristica.

Tra le iniziative che si reputano prioritarie per lo sviluppo dell'attività portuale si enumerano:

- il potenziamento della rete dei collegamenti viari e ferroviari esistenti come elemento imprescindibile di ogni discorso legato alla qualità/economicità dei servizi del porto. (Regione Logistica);

- il reperimento di aree retroportuali da destinare al ciclo delle merci in transito;

- la ricerca di un plausibile compromesso con la città quale elemento fondamentale di successo per uno sviluppo sostenibile ed equilibrato.

Nel nuovo scenario economico che si sta progressivamente delineando, il successo delle attività produttive sarà necessariamente legato alla capacità di innovazione, di comunicazione e di costruzione d'immagine. A tale riguardo appare necessario agire sia sulle infrastrutture a servizio delle aziende che sul capitale umano. In particolare:

- favorire ed incoraggiare fruttuose sinergie tra il mondo della produzione e quello della formazione sviluppando corsi e settori di ricerca all'interno dell'Università di Savona, con possibilità di inserimento degli studenti all'interno del tessuto produttivo già durante il periodo formativo;

- migliorare le "condizioni al contorno" per le imprese, in termini di reti infrastrutturali a servizio, con particolare riferimento a quelle telematiche oggi quanto mai indispensabili per la competitività a livello globale;

- favorire gli insediamenti di attività cantieristiche da diporto nei porti di Savona e Vado.

Il sistema logistico del porto Savona - Vado

