

SEZIONE TERZA - Le Politiche di Settore

Capitolo 1 - Le componenti naturali del territorio

1.1 Il quadro generale

Gli studi contenuti nella Descrizione Fondativa del PTC hanno consentito di rilevare il patrimonio naturale presente nel territorio della Provincia di Savona che presenta notevoli pregi naturalistico – ambientali e risorse geologiche, storico archeologiche, paleontologiche, floristico-vegetazionali e faunistiche tali da meritare la tutela e la valorizzazione.

Nel quadro intersettoriale delle problematiche legate alla pianificazione territoriale ed allo sviluppo sostenibile, il PTC assume l'ambiente e il paesaggio come elementi centrali e getta le basi per una politica territoriale che valutando “con realismo” l'incidenza delle diverse attività sul territorio/ambiente/paesaggio permetta di trovare migliore equilibrio e maggiore attenzione sugli effetti delle trasformazioni.

Il Piano assume anche il compito di tutelare e di portare alla luce i valori e le risorse, svolgendo un ruolo di comunicazione e di attenzione. L'intento del Piano è quello di operare una tutela non per singoli comparti ma per la globalità del territorio naturale, valutando il grado di compatibilità tra le trasformazioni e l'interesse generale di conservazione ambientale.

Questo rapporto più equilibrato tra le componenti naturali e le attività umane implica da una parte azioni di tutela , di limitazione d'uso, di individuazione delle risorse da preservare e tutelare. Dall'altra parte propone politiche di recupero e di gestione attraverso interventi e progetti.

Oltre all'individuazione dei parchi e delle aree protette, il Piano riconosce gli elementi strutturali degli ecosistemi che concorrono a definire una “rete ecologica”: sistema territoriale di connessioni, anche funzionali, tra sistemi di habitat, costituente elemento nel recupero delle componenti biocenotiche e, in senso più ampio, dei processi ecologici.

Il quadro delle problematiche (e risorse) emerse dalle analisi sulle componenti naturali del territorio appare il seguente:

Il territorio provinciale è molto ricco di risorse ambientali e naturalistiche. Considerando il sistema di aree protette (Parchi Regionali e Aree Protette Provinciali), gli elementi della carta bionaturalistica, le indicazioni del piano faunistico venatorio, ed i principali corridoi ecologici, sono stati individuati i sistemi ambientali della Provincia di Savona: Ingauno, Pennavaire, Poggiogrande (da Ceriale, Zuccarello, fino a Castelvecchio), Carmo – Melogno, le due Bormide, il Finalese, Sabatia (golfo di Savona, da Bergeggi a Celle), Giovo (dal Beigua e Pontinvrea, fino alla costa di Varazze).

PTC

Per questi sistemi ambientali il Piano Provinciale delle Aree Protette e dei Sistemi Ambientali ha definito le politiche e gli obiettivi, le azioni di tutela, di valorizzazione e di fruizione ricreativa e turistica.

Tutte le conoscenze che riguardano l'ambiente, acquisite per la Descrizione Fondativa definiscono i gradi di sensibilità del territorio per la verifica di sostenibilità delle trasformazioni e individuano le seguenti problematiche:

- è in atto un graduale impoverimento della biodiversità e delle reti ecologiche in particolare sulla fascia costiera, principalmente a causa dell'alterazione;
- manca un adeguato bagaglio conoscitivo in materia di risorse geo-ambientali su cui costruire politiche di difesa del suolo e di informazione e promozione del patrimonio geologico.

Sistema	Comuni	Aree protette interessate		
<i>denominazione</i>		<i>codice</i>	<i>denominazione</i>	<i>classificazione</i>
Sistema Ambientale "Penavaire"	Arnasco, Castelbianco, Erli, Nasino, Onzo, Vendone	03-AS-Ga	Monte Galero	Riserva naturale provinciale
		02-AS-Ca	Castellermo - Rocca Livernà	Area provinciale di interesse naturalistico ambientale
Sistema Ambientale "Ingauno"	Alassio, Albenga, Andora, Casanova Lerrone, Garlenda, Laigueglia, Ortovero, Stellanello, Testico, Villanova d'Albenga	05-OA-Ar	Arroscia - Valloni	Riserva naturale provinciale
		37-OA-Me	Merula	Riserva naturale provinciale
			Centro "Emys" per la riproduzione e reintroduzione della testuggine palustre	Area faunistica attrezzata
		01-AS-MI	Alte Valli Merula e Lerrone	Area provinciale di interesse naturalistico ambientale
		06-OA-Ce	Fiume Centa	Riserva naturale provinciale
Sistema Ambientale "Poggio Grande"	Balestrino, Borghetto S.S., Ceriale, Cisano sul Neva, Zuccarello	04-AS-Ib	Monte Acuto - Poggio Grande - Valle Rio Ibà	Area provinciale di interesse naturalistico ambientale
			Rio Torsero	Riserva Naturale Regionale
Sistema Ambientale "Monte Carmo-Melogno"	Bardineto, Borgo Verezzi, Boissano, Calizzano, Giustenice, Loano, Magliolo, Pietra Ligure, Toirano, Tovo S. Giacomo	27-BM-Me	Melogno	Area provinciale di interesse naturalistico ambientale
		26-BM-Gi	Giovetti	Area provinciale di interesse naturalistico ambientale
		25-BM-Sn	Monte Spinarda - Rio Nero	Area provinciale di interesse naturalistico ambientale
		09-LO-Ca	Carmo di Loano	Area provinciale di interesse naturalistico ambientale
		08-LO-Va	Alta Val Varatella (Rio della Valle)	Area provinciale di interesse naturalistico ambientale
		07-LO-Rb	Rocca Barbena	Area provinciale di interesse naturalistico ambientale
		10-LO-Cs	Ciazze Secche	Riserva naturale provinciale
		11-LO-Ma	Torrente Maremola	Riserva naturale provinciale
		12-LO-Gr	Monte Grosso	Riserva naturale provinciale
Sistema Ambientale "Finalese"	Calice Ligure, Finale Ligure, Noli, Orco Feglino, Rialto			
Sistema Ambientale integrato delle Bormide	Bormida, Cairo M., Carcare, Cengio, Cosseria, Dego, Mallare, Massimino, Millesimo, Murialdo, Origlia, Pallare, Piana Crixia, Plodio, Rocca-vignale	30-BM-Ps	Rio Parasacco	Area naturalistica attrezzata

Sistema	Comuni	Aree protette interessate		
<i>denominazione</i>		<i>codice</i>	<i>denominazione</i>	<i>classificazione</i>
		30-BM-Pi	Pianguaschi	Riserva naturale provinciale
		33-BM-Pa	Bormida di Pallare	Area naturalistica attrezzata
		35-BM-Ro	Bormida a Rocchetta	Riserva naturale provinciale
		25-BM-Sn	Monte Spinarda-Rio Nero	Riserva naturale provinciale
		26-BM-Gi	Giovetti	Riserva naturale provinciale
		28-BM-Ca	Monte Camulera (Area wilderness)	Riserva naturale provinciale
		36-BM-Ad	Adelasia (Riserva privata)	Riserva naturale provinciale
		29-BM-Os	Lago di Osiglia	Riserva naturale provinciale
		32-BM-Si	Sorgente Sieizi	Area naturalistica attrezzata
		34-BM-Qu	Tenuta Quassolo (Parco privato)	Riserva naturale provinciale
		I-PR-BT	Parco naturale regionale del Bric Tana	
		II-PR-PC	Parco naturale regionale di Piana Crixia	
		Sistema Ambientale "Sabatia"	Albisola Superiore, Albissola Marina, Altare, Bergeggi, Celle Ligure, Quiliano, Savona, Sporonno, Stella, Vado Ligure, Vezzi Portio	15-VA-Sb
23-GI-Ba 24-GI-Fa	Area Balbi Orti Faraggiana			Area naturalistica attrezzata
22-OA-Sa	Torrente Sansobbia			Riserva naturale provinciale
19-LE-Cr	Crivezzo			Riserva naturale provinciale
18-LE-Rf	Rocca del Falcone			Riserva naturale provinciale
17-LE-Ca	Cadibona			Riserva naturale provinciale
14-VA-Ma	Monte Mao			Riserva naturale provinciale
13-VA-Rb	Rocche Bianche			Area provinciale di interesse naturalistico ambientale

1.2 Le politiche

La premessa essenziale per una strategia di tutela e valorizzazione delle diverse componenti naturali del territorio è l'individuazione, la conoscenza e consapevolezza della loro importanza.

La legislazione nazionale e regionale indica le principali categorie di componenti naturali oggetto di tutela e protezione.

Alcune componenti sono individuabili per aree o per zone più facilmente rappresentabili cartograficamente; altre numerosissime egualmente presenti sul territorio come le popolazioni di piante e animali protette, ed i relativi biotopi, trovano parziale rappresentazione nella carta bionaturalistica..

Componenti naturali del paesaggio degni di protezione non sono dunque soltanto, ne' principalmente, gli aspetti più visibili, ma tutti gli elementi, spesso poco appariscenti, che legati tra loro da una fitta rete di rapporti ecologici, formano il tessuto vitale del paesaggio naturale.

Ad un attento esame dell'attività legislativa prodotta dalla Regione Liguria in questi ultimi vent'anni non possono sfuggire i numerosi riferimenti rivolti alla conservazione del patrimonio naturale, individuati nei seguenti settori:

- 1) aree naturali protette
- 2) grotte e aree carsiche
- 3) urbanistica e tutela paesistica
- 4) itinerari escursionistici
- 5) presidio del territorio naturale
- 6) flora e fauna.

Il PTC prevede che la protezione delle componenti naturali sia organizzata sulla base della classificazione, peraltro confermata, della normativa vigente in materia.

Le aree protette regionali

Attualmente nella Provincia di Savona sono istituite le seguenti *Aree Protette regionali*, come definite dalla Legge Regionale 12/95:

Parco naturale regionale del "Beigua" (L.R. 9 Aprile 1985 n.16): con una superficie di 18.160 ettari,.

Parco naturale regionale di "Bric di Tana" (L.R. 27 Febbraio 1985 n. 7): con una superficie di 170 ettari.

Parco naturale regionale di "Piana Crixia" (L.R. 27 Febbraio 1985 n. 8): si estende su una superficie di 794

Riserva naturale regionale dell' "Isola di Gallinara" (L.R. 26 Aprile 1989 n.11).

Riserva naturale regionale di "Rio Torsero" (L.R. 27 Febbraio 1985 n. 9): con una superficie di 4 ettari.

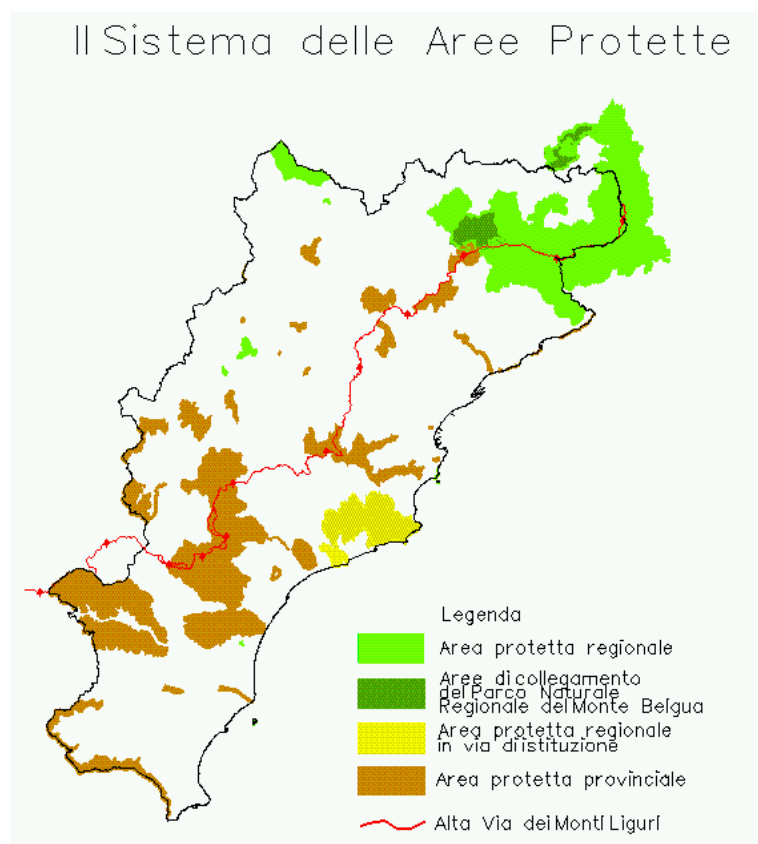
Riserva naturale regionale di "Bergeggi" (L.R. 27 Febbraio 1985 n. 10): si estende su una superficie di 8 ettari.

Parco naturale regionale del "Finalese", in via di istituzione.

Le aree di interesse provinciale

In virtù del nuovo ordinamento delle autonomie locali alla Provincia viene affidato un ruolo di rilievo nella tutela e nella valorizzazione dell'ambiente (D.Lgs n. 267 del 18/08/2000, L. R. 3/99).

In quest'ottica la Provincia di Savona ha approvato nel Gennaio 2003 il Piano Provinciale delle Aree Protette e dei Sistemi Ambientali che ha permesso di individuare un sistema di aree provinciali di interesse naturalistico, meritevoli di protezione e valorizzazione.



L'elenco riportato in tab. 1 rispecchia la ricchezza del territorio di siti meritevoli di tutela.

<p>GRUPPO ALPI SAVONESI (peculiarità floristiche, faunistiche e paesaggistiche)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Testate Alte Valli Merula e Lerrone • Castellermo – Rocca Livernà • Monte Galero • Monte Acuto – Poggio Grande – Rio Ibà
<p>GRUPPO LOANESE (specie animali e vegetali di interesse comunitario; fenomeni carsici)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rocca Barbena • Alta Val Varatella (Rio della Valle) • Carmo di Loano • Ciazze Secche • Torrente Maremola • Monte Grosso
<p>GRUPPO VADESE (siti di interesse botanico, sughereta; interesse faunistico, rettili ed anfibi rari)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rocche Bianche • Monte Mao • Sughereta di Bergeggi • Rio Solcasso
<p>GRUPPO LEVANTE (interesse paesaggistico)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cadibona • Rocca del Falcone • Sorgenti del Crivezzo • Giovo Ligure • Costiera e fondali Celle e Varazze
<p>GRUPPO BORMIDE (interesse geomorfologico, fenomeni carsici; interesse floristico e faunistico)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Monte Spinarda – Rio Nero • Giovetti • Melogno • Monte Camulera • Lago di Osiglia • Piangiaschi • Rio Parasacco • Sorgente Sieizi • Bormida di Pallare • Tenuta Quassolo • Bormida a Rocchetta • Adelasia • Collina del Deگو

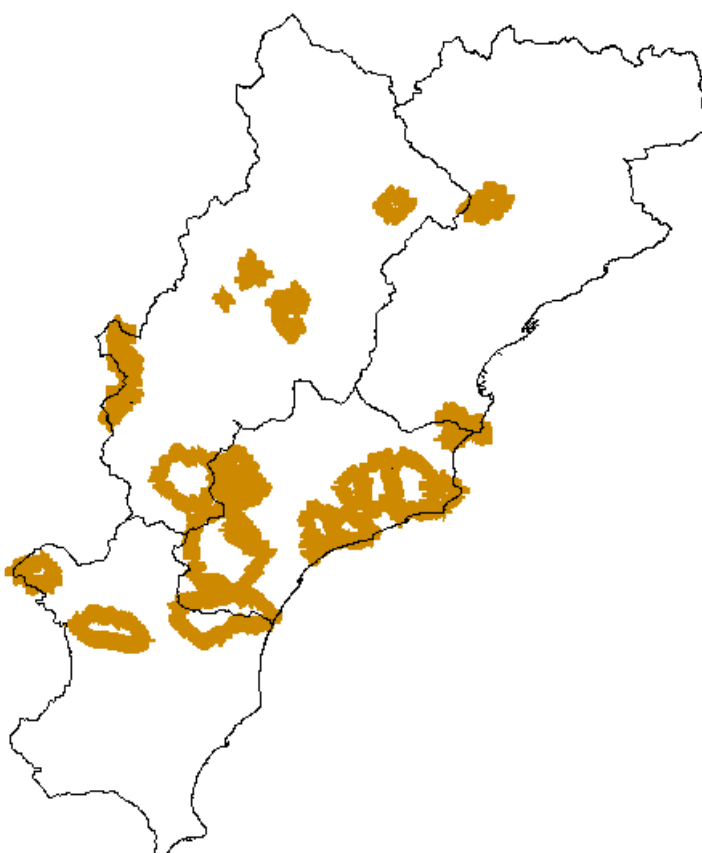
GRUPPO OASI E GIARDINI (oasi, ambienti fluviali tipici, giardini ed aree in zone urbane che potrebbero divenire orti storici o botanici)	<ul style="list-style-type: none">• Torrente Arroscia• Fiume Centa• Torrente Merula• Torrente Sansobbia• Area Balbi• Orti Faraggiana• Merula• Rio Carenda e Stagno di Salea d'Albenga• Torrente Lerrone•
GRUPPO FINALESE (interesse geomorfologico, interesse paesaggistico, specie animali e vegetali).	<ul style="list-style-type: none">• Finalese

Le aree carsiche e le grotte

Con la L.R. 14/90 la Regione Liguria intende promuovere iniziative tese alla conoscenza, alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio speleologico e delle aree carsiche presenti sul territorio regionale. Di seguito vengono pertanto elencate le principali aree carsiche individuate nel territorio della Provincia di Savona:

Bergeggi	Monte Acuto – Picaro
Stella Corona	Monte Carmo
Adelasia	Bric Tampa
Pallare	Magliolo
Bric Tana	Rocca delle fene
Valle dei tre re	Monte Grosso
Giovetti	Borgio – Caprazoppa
Bardineto	Rocca Carpanea – Rocca di Perti
Montenero	Manie – Val Ponci – Capo Noli
Ravinazzo	S. Bernardino – Orco

Le aree carsiche



Le zone di tutela della fauna minore

Poiché il territorio della Provincia di Savona è caratterizzato da una rilevante varietà di ambienti con caratteristiche alpine (Monte Galero), appenniniche (Monte Beigua), mediterranee (isole Gallinara e Bergeggi, Altopiano delle Manie) e carsiche (Finalese e Val Bormida), esso ospita una erpetofauna estremamente ricca e varia, con alcune specie uniche in Italia che, pertanto, necessitano di essere tutelate. A tale riguardo merita ricordare che la sola provincia di Savona ospita il 40% di tutte le specie di anfibi e rettili della penisola.

La tutela della fauna minore, oggetto di normative europee (Convenzione di Berna del 19/09/1979) e statali (L. 503 /81 e DPR 357/97), a livello regionale viene regolamentata dalla L. R. 4/92 che ha come obiettivo quello della salvaguardia delle specie (individuate in apposito elenco) e dei loro habitat, al fine di conservare gli equilibri delle biocenosi naturali.

Di seguito sono elencati i siti individuati che ai sensi della L.R. 4/92 necessitano di essere sottoposti a tutela, date le peculiarità che li rendono preziosi habitat della fauna minore:

Stagni Fiume Centa – Foce Fiume Centa (Albenga)

Rio Solcasso (Quiliano)

Foce torrente Crovetto (Spotorno)

Semaforo presso Capo Noli (Noli – Finale Ligure)

Isola Gallinara (Albenga)

Piangiaschi, Cave Ferrecchi (Millesimo)

Dano – Frazione Buschiazzi (Sassello)

Torbiera del Laione (Sassello)

Rio Cianetto (Cairo Montenotte)

Faggeta del Melogno – Rio Frassino (Calizzano)

Gli ambiti di interesse faunistico

La salvaguardia degli habitat di specie cacciabili viene disciplinata a livello statale dalla L. 157/92 e a livello regionale dalla L.R. 29/94, leggi che, peraltro, non impongono in queste aree particolari vincoli di tipo insediativo o urbanistico.

Le aree di interesse, individuate con il Piano Faunistico Venatorio, vengono distinte in:

Oasi di protezione (OP), aree destinate alla protezione ed alla

conservazione della fauna selvatica;

Zone di ripopolamento e cattura (ZRC), per la riproduzione della fauna selvatica;

Pareti rocciose, pareti di roccia sulle quali, essendo sedi di nidificazione di uccelli inclusi nell'allegato II della Convenzione di Berna, viene vietata l'arrampicata. Nel territorio provinciale esse sono localizzate nel Finalese (falesia di Capo Noli, bastionata di Boragni, Valle Sciusa, Bric Pianarella) e nell'area ingauna (Val Varatella, Val Pennavaire, Val Neva); per una più precisa descrizione si rimanda alla D.G.P. n. 60/3060 del 21/01/1997.

L' Alta Via dei Monti Liguri

La L.R. 5/93 promuove la tutela e la valorizzazione dell'Alta Via dei Monti Liguri (AVML), un itinerario escursionistico che collega le due estremità della riviera ligure, estendendosi per oltre 400 km, da Ceparana a Ventimiglia.

L'Alta Via, estendendosi linearmente, collega i più grandi parchi della Regione e pertanto assume significato di corridoio ecologico (divieto di caccia entro i 50 metri dal percorso principale), da tutelare e preservare con attenzione.

In Provincia di Savona le tappe dell'Alta Via sono le seguenti:

Colle S. Bartolomeo – Colle S. Bernardo

Colle S. Bernardo – Colle Scravaion

Colle Scravaion – Giogo di Toirano

Giogo di Toirano – Giogo di Giustenice

Giogo di Giustenice – Colle del Melogno

Colle del Melogno – Colle di S. Giacomo

Colle di S. Giacomo – Colle di Cadibona

Colle di Cadibona – Meugge

Meugge – Colle del Giovo

Colle del Giovo – Prariondo

Prariondo – Passo del Faiallo

Le Foreste Demaniali Regionali

Le Foreste Demaniali Regionali rappresentano aree boscate meritevoli di protezione e conservazione. Nel territorio della Provincia di Savona sono:

Foresta Demaniale Barbottina (Comune di Calizzano);

Foresta Demaniale di Cadibona (Comune di Savona);

Foresta Demaniale Deiva (Comune di Sassello).

La Direttiva Habitat, il Progetto Bioitaly e il DPR n. 357/97

A partire dal 1993 la Regione Liguria ha individuato e mappato i siti di pregio naturalistico presenti sul territorio regionale (SIC, siti di interesse comunitario; SIN, siti di interesse nazionale; e SIR, siti di interesse regionale) da proporre alla Commissione europea per la creazione di una lista comunitaria. Tale progetto ha condotto alla redazione di una Carta Bio-Naturalistica nella quale sono stati rappresentati i siti e le aree di maggiore interesse sotto il profilo biologico-naturalistico.

Nell'ambito della Provincia di Savona sono stati localizzati 40 *siti Bioitaly* (33 proposti come siti di interesse comunitario e 7 proposti come siti di interesse regionale), gran parte dei quali inseriti nel *Programma di salvaguardia e valorizzazione dei pregi ambientali del Savonese*.

*Siti di importanza comunitaria (S.I.C.)**Dir. 92/43/CEE "Habitat" - DPR 357/97 - Progetto BIOITALY**Decreto Ministeriale 3 aprile 2000*

IT1315602 PIZZO D'EVIGNO

IT1323201 FINALESE - CAPO NOLI

IT1323202 ISOLA BERGEGGI - PUNTA PREDANI

IT1323203 ROCCA DEI CORVI - MAO - MORTOU

IT1323204 ROCCA DELL'ADELASIA

IT1323205 ROCCHETTA CAIRO

IT1324007 CIAZZE SECCHIE

IT1324908 ISOLA GALLINARA

IT1324909 TORRENTE ARROSCIA E CENTA

IT1324910 M. ACUTO - POGGIO GRANDE - RIO TORSERO

IT1324011 M. RAVINET - ROCCA BARBENA

IT1323112 M. CARMO - M. SETTEPANI

IT1321313 FORESTA DELLA DEIVA - TORRENTE ERRO

IT1323014 M. SPINARDA - RIO NERO

IT1323115 LAGO DI OSIGLIA

IT1322216 RONCO DI MAGLIO

IT1322217 BRIC TANA - BRIC MONGARDA

IT1324818 CASTELL'ERMO - PESO GRANDE

IT1322219 TENUTA QUASSOLO

IT1323920 M. GALERO

IT1323021 BRIC ZERBI

IT1322122 CROCE DELLA TIA - RIO BARCHEI

IT1322223 CAVE FERECCHI

IT1325624 CAPO MELE

IT1320425 PIANA CRIXIA

IT1322326 FORESTA CADIBONA**IT1331402 BEIGUA M. DENTE – GARGASSA - PAVAGLIONE**

Sito d'interesse Regionale ex DGR 772/2002.

IT1323206 RIO SOLCASSO**1.3 Le scelte operative**

Il PTC acquisisce il sistema dei parchi e delle aree protette così come sopra rappresentate e indica i comprensori e i sistemi con valori naturalistici accertati e da accertare che potranno essere consolidati in una fase successiva.

Il concetto di protezione delle componenti naturali del paesaggio e dell'ambiente assunto nel PTC si fonda sul criterio della considerazione generale dell'intero patrimonio naturalistico provinciale.

Il principio pianificatorio fondamentale è dunque quello di proteggere tutte le componenti naturali del territorio con strumenti adeguati alla loro importanza e compatibili con gli altri interessi generali della pianificazione del territorio.

Queste componenti e la loro protezione devono essere pertanto tenute presenti nella valutazione degli interventi applicando il principio del coordinamento delle attività tendenti a trasformare il territorio.

Le scelte operative che riguardano le componenti naturali del territorio sono così sintetizzabili:

- 1 azioni complessive di coordinamento, che ne razionalizzano la gestione e il controllo, aumentando l'efficacia della normativa;
- 2 aumento della conoscenza e partecipazione delle diverse componenti istituzionali e socio-economiche;
- 3 abbinamento dell'azione vincolistica a politiche di sviluppo economico ecologicamente compatibili.

La valutazione di incidenza

Con il DPR n. 357/97 (art. 5) la pianificazione territoriale compie un ulteriore passo verso la sostenibilità ambientale grazie all'introduzione della *valutazione di incidenza*. Essa costituisce, infatti, uno strumento atto a valutare gli effetti che un piano territoriale (urbanistico o di settore) potrebbe avere sui siti di importanza comunitaria in esso eventualmente ricadenti.

I proponenti di un piano territoriale sono tenuti, pertanto, a *“presentare al Ministero dell’Ambiente (per i piani a rilevanza nazionale) o alle Regioni (per i piani a rilevanza regionale o provinciale) una relazione documentata nella quale vengano individuati e valutati i principali effetti che il piano potrebbe avere sul sito di importanza comunitaria, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo”*.

La suddetta relazione deve fare riferimento ai contenuti di cui all'allegato G del DPR stesso.

Dalle considerazioni che precedono, derivano i seguenti obiettivi.

salvaguardia dell’ambiente di vita animale e vegetale per il maggior numero possibile di comunità (biocenosi) e quindi per tutte le specie animali e vegetali che le compongono;

conservazione delle testimonianze che consentono la lettura e lo studio del paesaggio naturale e la sua evoluzione;

prevenzione degli effetti negativi e coordinamento delle attività di incidenza territoriale con gli interessi della protezione della natura;

ripristino e restauro ambientale;

creazione di aree protette, o sistemi integrati comprendenti più aree, già interessate dal quadro dei vincoli naturalistici e paesistico - ambientali esistenti;

riconoscimento delle aree protette e l’avvio di strategie di promozione e valorizzazione in sinergia con Enti ed associazioni interessate;

l’avvio di progetti per la promozione turistica e la fruizione ricreativa delle aree protette;

mantenimento di un elevato grado di biodiversità, indice di una buona gestione del territorio, anche attraverso la creazione di una rete ecologica che favorisca la comunicazione fra gli ecosistemi.

Gli obiettivi del Piano Territoriale di Coordinamento in merito alle risorse bio-geoambientali

In base a quanto precedentemente illustrato - poiché si ritiene necessario e strategico pervenire ad un quadro conoscitivo della distribuzione dei siti di interesse biologico e geologico-geomorfologico dell'intero territorio provinciale, che rappresentano le componenti biotiche e abiotiche degli ecosistemi, un **censimento dei biotopi e dei “geotopi”** intende costituire un ulteriore contributo nell'ambito dell'articolato mosaico delle informazioni territoriali, acquisite o in corso di acquisizione da parte della Provincia di Savona, e finalizzate ad una valutazio-

ne globale delle interazioni dei fenomeni naturali e della loro evoluzione, nonché ad una integrazione degli strumenti di gestione e degli interventi di tutela nei programmi e nei piani settoriali.

A questo proposito il Piano propone:

- la redazione di programmi di rilancio di determinate aree del territorio ai fini di nuove attività turistiche eco-compatibili;
- la formulazione di proposte normative tese alla salvaguardia, valorizzazione e gestione delle emergenze individuate.

Cap. 2- L'ambiente marino e costiero

2.1 Il quadro generale

L'ambiente marino costiero rappresenta per la Provincia di Savona una risorsa caratteristica e fondamentale: basti pensare che in essa si concentra quasi la metà dei flussi turistici della costa ligure (nel 2001 circa il 45% di presenze).

Le attività umane hanno però, nel corso dei tempi, esercitato pressioni sempre più intense sulle dinamiche naturali del litorale e dell'ambiente marino, in seguito all'artificializzazione dei corsi d'acqua, al prelievo di materiale per l'edilizia e di prodotti ittici, all'immissione di scarichi civili ed industriali, di inerti e di acque calde nel mare, all'attività agricola, ecc.

Elemento caratteristico del territorio della Provincia, come del resto di tutta la Regione Liguria, è, infatti, la forte urbanizzazione costiera che porta tutto il sistema territoriale a gravitare sull'assetto litoraneo con grave conseguenza per le sue risorse, soprattutto nei periodi di massima affluenza turistica. Indicativa a questo proposito è la situazione degli impianti di depurazione di cui i Comuni del ponente sono quasi del tutto sprovvisti e, ove esistenti, non sono in grado di far fronte ai notevoli flussi turistici estivi, che in alcune località rendono la popolazione addirittura dieci volte maggiore rispetto alla residente.

Il litorale e l'ambiente marino non costituiscono, tuttavia, solamente risorse economico – commerciali (turismo, portualità, navigazione, pesca, acquacoltura, ecc.), ma sono anche un importante patrimonio paesaggistico - ambientale (ecosistemi marini, parchi e riserve, mitigazione climatica ecc.) e, pertanto, è auspicabile una gestione più sostenibile che integri i due differenti aspetti e garantisca la rinnovabilità delle risorse stesse.

2.2 Le analisi dell'ambiente marino e costiero

Il PTC della Provincia di Savona mutua dal PTC della Costa gli elementi di conoscenza del territorio costiero, dell'ambiente marino e del paesaggio: il quadro dell'ambiente marino e costiero della Provincia di Savona, che verrà di seguito proposto farà, pertanto, riferimento prevalentemente alle analisi in esso contenute.

2.2.1 Le principali attività impattanti sull'ambiente marino e costiero

A causa della massiccia urbanizzazione, sulla fascia costiera si concentrano innumerevoli attività umane spesso in contrasto con gli obiettivi di conservazione dell'ambiente marino e costiero: attività industriali, agricoltura, turismo, insediamenti

civili, portualità e pesca, rappresentano le principali fonti di alterazione degli equilibri degli ecosistemi naturali.

Di seguito si riporta una panoramica delle principali attività che esercitano una certa incidenza sull'ambiente marino della Provincia di Savona.

Gli scarichi civili ed industriali

Le principali alterazioni legate agli scarichi civili sono legate all'immissione di sostanza organica che provoca contaminazione batterica, aumento dei nutrienti e della torbidità delle acque. Gli scarichi, spesso trattati in maniera insufficiente, per assenza o inadeguatezza del sistema fognario, di depurazione e di scarico, giungono al mare direttamente o attraverso i corsi d'acqua.

Nella Provincia di Savona le maggiori criticità si verificano negli ambiti Albenganese e Finalese dove, soprattutto durante i periodi estivi, la grande vocazione turistica che li caratterizza porta ad incrementi notevoli che spesso le strutture di trattamento dei reflui non sono in grado di sopportare e dove ancora poco rispetto a quanto previsto dal PRRA è stato realizzato.

Per quanto riguarda gli scarichi industriali, la zona di maggiore carico risulta l'area Savona – Vado, dove è presente la più consistente concentrazione di aree industriali della Liguria e una importante realtà portuale (porto commerciale e scalo petrolifero di Vado Ligure). In tali aree il depuratore consortile gestisce sia gli scarichi industriali che civili.

Anche la portualità turistica contribuisce, sebbene su scala minore rispetto a quella commerciale, a produrre inquinamento.

Merita ricordare, inoltre, un'ulteriore fonte di inquinamento, di tipo termico, dovuto allo scarico in mare delle acque di raffreddamento da parte della centrale termoelettrica di Vado Ligure.

La portualità turistica

Riguardo al sistema dei porti turistici e delle problematiche ambientali ad essi connesse, il PTC della Costa si pone come principale obiettivo quello di ottenere l'espansione della capacità ricettiva del sistema portuale regionale, minimizzando l'impatto ambientale complessivo, raccomandando che gli interventi previsti vengano collocati in zone già urbanizzate.

Nel PTC della Costa vengono, pertanto, riportate le conclusioni di una ricerca mirata all'individuazione del grado di suscettività della costa ligure rispetto alla localizzazione di porti turistici allo scopo di definire la potenziale vulnerabilità che i singoli tratti costieri presentano rispetto all'eventualità della realizzazione di una struttura portuale di media o grande dimensione.

I parametri utilizzati a tal fine sono: parchi e riserve naturali regionali terrestri, aree individuate per la creazione di parchi marini, zone di maggior tutela del PTCP, aree libere costiere e soluzioni di continuità nell'urbanizzazione; particolare vulnerabilità rispetto a sporgenti a mare; valore naturalistico dei fondali; batimetria sfavorevole.

Nel tratto di costa della Provincia di Savona si sono ottenuti i seguenti risultati, riportati in tabella (PTC della Costa – Quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici).

TRATTO DI COSTA	COMUNI INTERESSATI	GRADO DI SENSIBILITÀ
Diano molo tartarughe marina di Andora	D. Marina, S. Bartolomeo, Cervo, Andora	Medio
marina di Andora – C. Mele	Andora	Basso
C. Mele – C. Vadino	Andora, Laigueglia, Alassio	Medio – alto
Isola Gallinara	Albenga	Molto alto
C. Vadino – P. ta Crena	Albenga, Ceriale, Borghetto S.S., Loano, B. Verezzi, Finale	Medio
P. ta Crena – C. Noli	Finale, Noli	Alto
C. Noli – Torre del mare	Noli, Spotorno	Medio
falesie ed isola di Bergeggi	Bergeggi	Molto alto
Bergeggi – C. Vado	Bergeggi	Basso
C. Vado – foce Quiliano	Bergeggi, Vado L.	Molto basso
foce Quiliano – foce Letimbro	Savona	Medio
foce Letimbro – scogli Margonara	Savona	Molto basso
Scogli Margonara – S. Ambrogio	Savona, Albisole, Celle, Varazze	Medio
S. Ambrogio – P. ta d'Invrea	Varazze	Alto
P. ta d'Invrea – Marina Grande	Varazze, Cogoleto, Arenzano	Medio

Poiché le spiagge liguri sono caratterizzate da un'endemica erosione, risulta indispensabile che ogni nuovo intervento che si realizzi lungo la costa venga studiato con attenzione per evitare che i processi erosivi si aggravino ulteriormente o che se ne inneschino di nuovi.

La situazione della portualità turistica nella Provincia di Savona risulta essere la seguente:

- il porto di **Andora** è il più indicato per un intervento di potenziamento;
- il porto di **Alassio** potrebbe essere oggetto di espansione purché non venga aggravata la situazione relativa all'accessibilità da terra all'area portuale;
- **Albenga** ipotizza la realizzazione di un nuovo porto la cui collocazione dovrà però fare i conti con la tutela dei fondali della Gallinara e la salvaguardia dell'oasi faunistica del Centa;
- con l'espansione del porto di **Loano** si giungerà al migliaio di posti, ma con probabili problemi legati ai processi erosivi lungo gli arenili di Pietra;
- per **Finale** è ipotizzabile un ampliamento senza effetti negativi sugli arenili di Varigotti;
- è in via di definizione il progetto per il porto turistico tra **Noli e Spotorno**;
- l'insenatura di **Vado** potrebbe essere sede di un qualche insediamento nautico compatibilmente con le infrastrutture del porto commerciale;
- è in via di definizione il progetto per il porto turistico della Margonara tra **Savona e Albisola**;
- è approvato il progetto per la trasformazione del porto di **Varazze**.

Come precisato dal PTC della Costa dal punto di vista ambientale (oltre agli aspetti urbanistici, funzionali e tecnico – economici) ogni nuovo intervento sull'assetto costiero dovrà prestare attenzione ai seguenti aspetti:

- salvaguardia dell'equilibrio del litorale;
- rispetto delle zone allo stato naturale;
- inserimento nel paesaggio costiero.

L'agricoltura

Un'altra rilevante fonte di inquinamento marino deriva dall'uso

in agricoltura di fertilizzanti e fitofarmaci (insetticidi, diserbanti, ecc.) che vengono recapitati in mare dal dilavamento dei suoli agrari ed attraverso i corsi d'acqua.

Una delle realtà agricole più importanti non solo della Provincia di Savona, ma anche dell'intera Regione Liguria, è costituita dalla piana di Albenga dove l'uso agricolo si è sviluppato verso le colture in serra.

La pesca illegale

La pesca a strascico effettuata illegalmente entro i 50 m di profondità provoca gravi danni all'ambiente marino, danneggiando o distruggendo le aree di riproduzione e crescita di molte specie ittiche e le prateria di Posidonia oceanica così importanti sotto il profilo ambientale.

La difesa del litorale e il ripascimento delle spiagge

L'erosione delle spiagge liguri è legata a molteplici fattori di aggressione, quali l'urbanizzazione costiera, le infrastrutture (linea ferroviaria e rete autostradale), le opere portuali e la forte riduzione degli apporti solidi dai bacini fluviali (per estrazione di inerti, modifiche nell'uso del territorio, ecc.). Ad accentuare tale criticità spesso sono state le opere di protezione del litorale in erosione (difese parallele, difese trasversali e ripascimenti) scarsamente efficaci o addirittura dannose per gli equilibri sedimentologici del litorale.

Rispetto alle altre Province liguri, però, la Provincia di Savona ha prestato maggiore attenzione alle sue spiagge ed ha tamponato gli effetti negativi comunque conseguenti agli interventi antropici sulla costa (soprattutto viabilità).

In merito alle problematiche aperte relative all'erosione del litorale della Provincia di Savona il PTC della Costa – Difesa costiera e ripascimento delle spiagge segnala le seguenti emergenze:

- l'arco che va da **Capo Mele a Capo S. Croce** è in lento ma inesorabile arretramento e necessita di adeguati interventi di ripascimento;
- tra **Capo S. Croce e Capo Lena (foce del Centa)** le spiagge di S. Anna e di Vadino sono in lenta erosione;
- necessità di riequilibrio delle spiagge lungo il litorale tra **Albenga e Ceriale**, tramite ripristino del trasporto solido del Centa;
- la spiaggia tra **Capo S. Spirito e il porto di Loano** è soggetta a fortissima pressione balneare dovuta al crescente numero di stagionali durante i mesi estivi;

- nel tratto tra il **porto di Loano e la Caprazoppa** la realizzazione e l'ampliamento del porto di Loano rischiano di determinare uno squilibrio della spiaggia occidentale di Pietra L. Tra le altre problematiche si evidenziano l'impoverimento della spiaggia di Borgio (soppressione della discarica dalla cava Ghigliazza) ed il recupero della cava su Capo Caprazoppa;
- nel tratto tra la **Caprazoppa e Punta Crena** l'alimentazione delle spiagge è quasi inesistente a causa del porto;
- tra **Punta Crena e Capo Noli** l'alimentazione naturale da Ponente è completamente annullata, a causa della costruzione del Porto di Finale e del pennello di Punta Crena;
- le **spiagge di Noli e Spotorno** sono alimentate essenzialmente in modo artificiale e pertanto per tali interventi è indispensabile l'utilizzo di materiali selezionati;
- la **spiaggia delle Sirene** a Bergeggi è priva di alimentazione da quasi 30 anni ed è quindi in lento arretramento;
- la **spiaggia di Savona** necessita di una sistematica alimentazione artificiale;
- la **spiaggia di Albissola** è sottoalimentata e con la costruzione del previsto porto turistico tra Savona e Albissola la situazione tenderà ad aggravarsi;
- la **spiaggia di Celle Piani** subisce uno squilibrio ad opera del riflesso che si verifica in corrispondenza del promontorio;
- tra **Punta dell'Aspera e Punta d'Invrea** l'alimentazione della spiaggia è insufficiente.

Da quanto esposto emerge chiaramente una tendenza diffusa di gran parte delle spiagge della provincia all'erosione, spesso connessa al sistema dei porti turistici della zona. Risultano pertanto sempre più importanti gli interventi di ripascimento delle spiagge, purché essi vengano effettuati in maniera adeguata: ogni intervento di ripascimento, infatti, richiede studi dettagliati e l'utilizzo di materiali idonei e compatibili con gli equilibri degli ecosistemi costieri interessati.

2.2.2 Le aree ad alta valenza ecologica

Le aree marine costiere ad elevata valenza ecologica rappresentano una delle risorse più interessanti della costa savonese, e ligure più in generale, sia dal punto di vista biologico, sia paesaggistico. Tali risorse, tuttavia, non possono essere considerate rinnovabili indefinitamente: una gestione poco razio-

nale e non lungimirante potrebbe, infatti, causarne il depauperamento, provocando anche rilevanti danni economici. Per questi motivi si rende necessaria l'adozione di misure atte alla protezione delle aree marine di maggior interesse sotto il profilo naturalistico – ambientale, senza dimenticare che una maggior attenzione andrebbe posta su tutto l'ambiente marino costiero e non su piccole ed isolate porzioni, in modo che possa essere realizzata una gestione integrata della fascia costiera.

Il Santuario dei cetacei

Nella zona del Mar Ligure delimitata da Cap d'Antibes in Francia, Punta Mesco in Liguria e Capo Corso in Corsica sono presenti ottimali condizioni ambientali che favoriscono la presenza di capodogli e balenottere comuni, delfini, grampi e globicefali. Quest'area, è infatti, una delle zone a più alta concentrazione di cetacei di tutto il Mediterraneo e, pertanto, necessita di essere sottoposta a tutela affinché questo ricco e prezioso ecosistema possa essere conservato e protetto dai pericoli derivanti dalle attività antropiche.

Con il D. M. 22 Maggio 1991 "Disciplina in via provvisoria della pesca con rete da posta derivante", e successive modificazioni, è stata prevista l'istituzione di una zona di tutela biologica, ovvero il Santuario dei cetacei nella suddetta area del Mar Ligure. In questo tratto di mare vengono, quindi, vietate tutte le attività che possano interferire con i cetacei e vengono, invece, svolte escursioni di whale – watching (osservazione dei cetacei) tipiche ed uniche in Mediterraneo.

Le praterie delle Fanerogame marine

L'unica fonte di conoscenza sulle praterie delle fanerogame marine, *Posidonia oceanica* e *Cymodocea nodosa* nel Mar Ligure, è costituita dall'Atlante delle Fanerogame marine (ENEA, 1995). Le fanerogame marine, in particolare la *Posidonia oceanica*, rappresentano uno dei più importanti bioindicatori dello stato di salute dell'ambiente marino e svolgono, nel mare, il ruolo che negli ecosistemi terrestri è attribuito alle foreste naturali.

Dalle analisi effettuate (Atlante delle Fanerogame marine) quasi tutte le praterie liguri sono apparse in condizioni degradate.

Nel tratto di costa della Provincia di Savona è emersa la presenza di praterie di *Posidonia oceanica* per un'estensione pari a 1000 ha (22% della Liguria).

Su 81 km di costa solo 42 km presentano praterie di *Posidonia*, cioè circa il 52%. Per quanto riguarda la profondità del limite inferiore delle praterie, determinata dall'estinzione della luce, per la zona di Savona essa è 21 m, rispetto ai 23 m di

profondità media in Liguria (ma può raggiungere anche i 35 – 40 m di profondità).

Relativamente a *Cymodocea nodosa* merita evidenziare che essa rappresenta uno stadio meno evoluto della vegetazione marina ed è tipica di ambienti instabili, laddove la *Posidonia* non trova condizioni favorevoli per il suo sviluppo. La sua presenza, soprattutto in aree dove in precedenza esisteva la *Posidonia*, indica, dunque probabilmente una situazione di degrado ambientale. In Provincia di Savona sono 800 gli ha di estensione di *Cymodocea*, distribuiti per un tratto di 51 km (63% della costa): ne deriva, pertanto, un rapporto *Cymodocea/Posidonia* pari a 0.78, cioè piuttosto elevato e presumibilmente correlabile ad una bassa qualità dell'ambiente marino costiero.

Tra le cause più rilevanti connesse alla rarefazione ed alla scomparsa delle praterie di *Posidonia* lungo la costa ligure si possono menzionare le seguenti:

- l'attività della pesca a strascico, praticata anche illegalmente entro i 50 m di profondità, con effetti distruttivi sulle praterie;
- l'aumento della torbidità delle acque conseguente alla costruzione di opere costiere quali porti e terrapieni;
- l'azione meccanica dovuta al rimaneggiamento dei litorali, ai dragaggi, alla deposizione di materiale derivante dal ripascimento del litorale;
- l'inquinamento, con l'apporto di sostanze chimiche e di materiale in sospensione;
- la diffusione di *Caulerpa Taxifolia* e *Caulerpa Racemosa*, alghe alloctone comparse ad Imperia Porto Maurizio nel 1992, entrate in competizione con *Posidonia* e *Cymodocea* ed in grado di soppiantarle con conseguente alterazione degli equilibri ecologici locali.

A causa della loro importante funzione ecologico - ambientale la Direttiva Habitat (UE) ha riconosciuto alle praterie di *Posidonia* valore di habitat naturale di interesse comunitario (allegato A), per la cui conservazione verrà richiesta la designazione di "aree speciali di conservazione".

Le riserve naturali marine

Con la "Legge quadro sulle aree protette", n. 394/1991, l'isola Gallinara (Albenga) e l'isola di Bergeggi (Bergeggi) sono state inserite nell'elenco delle aree per le quali possa essere prevista una forma di tutela tramite l'istituzione di parchi marini o di riserve marine. Tali aree vanno ad aggiungersi, nel panorama ligure, a Portofino ed alle Cinque Terre per le quali la Legge n. 979/1982 aveva previsto l'istituzione di una riserva marina.

La designazione di un'area protetta persegue fundamentalmente l'obiettivo di aumentare o di mantenere un'elevata biodiversità e di promuovere un uso delle risorse naturali che sia compatibile con la conservazione e la funzionalità degli ecosistemi.

Nella provincia di Savona sono previste le seguenti Riserve Naturali Marine Statali, ai sensi della L. Quadro n. 394/1991:

Isola Gallinara: l'ambiente terrestre dell'isola è stato già sottoposto a tutela attraverso l'istituzione di una Riserva Naturale Regionale (L. R. n. 11/89). L'isola si trova a circa 1,4 km dalla costa, tra Alassio ed Albenga, ha una superficie di 11 ha ed un'altezza massima di 90 m. I suoi fondali sono ricchi di specie ed ospitano, in particolare, il Coralligeno (bioconcrezionamento dovuto ad alghe rodoficee calcaree - componente zoologica costituita da Poriferi, Cnidari, Briozoi e Policheti) e la prateria di Posidonia.

Falesia ed Isola di Bergeggi: l'isola e la costa antistante costituiscono già una Riserva Naturale Regionale (L.R. n. 10/85). L'isola si trova a circa 200 m dalla costa, ha una superficie di 3 ha ed un'altezza massima di 53 m. L'ambiente terrestre è caratterizzato da fenomeni carsici, dovuti alla sua natura calcarea, quali la Grotta del Treno e la Grotta marina di Bergeggi. La macchia mediterranea sull'isola è ancora integra. I fondali marini sono ricchi di specie ed ospitano, in particolare, il Coralligeno, le Grotte Semioscure, le Grotte Oscure e la prateria di Posidonia. Merita ricordare la rilevanza ecologica degli ambienti delle grotte sommerse, perché caratterizzati dalla presenza di specie neoendemiche (differenziate in grotta), di specie rare e paleoendemiche (conservatesi solamente in grotta) ed, infine, di associazioni biologiche tipiche particolarmente adattate a tali ambienti.

Una terza zona meritevole di tutela nella provincia di Savona è l'area delle falesie di Capo Noli, comprese nel futuro Parco regionale del Finalese, ma già attualmente danneggiate dall'azione della raccolta dei datteri di mare *Lithofaga lithofaga* (PTC della Costa – Qualità dell'ambiente naturale marino costiero).

I siti Bioitaly

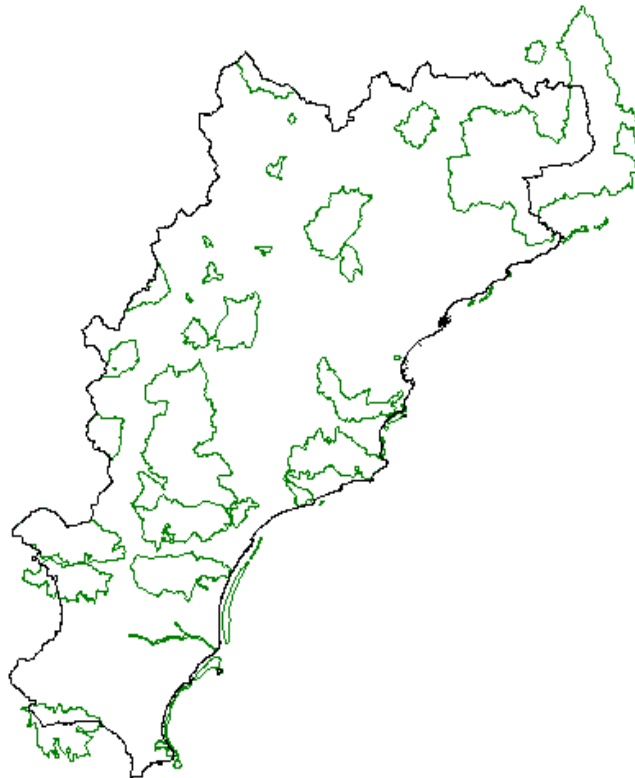
Bioitaly è un progetto avviato dal Servizio Conservazione della Natura del Ministero dell'Ambiente in attuazione della Direttiva Habitat 92/43/CEE del 21 Maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

In virtù del supporto delle Regioni, degli istituti scientifici, delle associazioni ambientaliste e dell'ENEA, esso si pone l'obiettivo di individuare gli ultimi spazi naturali esistenti sul nostro territorio e, conseguentemente, di salvaguardarli.

In Italia la Direttiva Habitat è stata recepita e regolamentata con il DPR n. 357/97, che disciplina le procedure per assicurare il mantenimento o il ripristino degli habitat naturali, delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario.

Nella provincia di Savona i siti proposti come siti Bioitaly in ambiente marino e costiero, risultano i seguenti:

I siti BIOITALY



Fondali Varazze – Albisola (IT1322470)

Punta d'Invrea (IT1322495)

Isola di Bergoggi – Punta Predani (IT1323202)

Fondali Noli – Bergoggi (IT1323271)

Fondali Finale Ligure (IT1324172)

Isola Gallinara (IT1324908)

Fondali Loano – Albenga (IT1324973)

Fondali S. Croce – Gallinara – Capo Lena (IT1324974)

Sintesi

Come si può evincere dal quadro relativo all'ambiente marino e costiero della provincia di Savona, le problematiche emergenti sono molteplici, gli effetti che ne derivano hanno spesso ricadute su zone limitrofe e quindi, nella maggior parte dei casi, la risoluzione richiede interventi che travalicano i confini provinciali.

In sintesi le maggiori tematiche che hanno incidenza sul litorale e sull'ambiente marino risultano essere le seguenti:

- **inadeguata gestione delle acque:** sistema fognario, di depurazione e di scarico per acque civili ed industriali sottodimensionato, mal funzionante o addirittura inesistente (soprattutto negli ambiti Albenganese e Finalese);
- **traffico petrolifero e porti commerciali:** sversamento cronico di contaminanti che provocano il degrado dell'ambiente marino (zona Vado Ligure – Savona);
- **erosione della costa:** la difesa del litorale dall'erosione richiede interventi quali il ripascimento delle spiagge o la costruzione di opere di difesa. Entrambi gli interventi hanno ulteriori implicazioni ambientali e devono essere realizzati con la massima cautela: per il primo è necessario effettuare scelte adeguate in merito alle fonti di reperimento del materiale, alla qualità e alle modalità del ripascimento; per la costruzione delle opere di difesa è indispensabile la perfetta conoscenza delle dinamiche costiere (diffusamente su tutto il tratto costiero);
- **portualità turistica:** richiede spazi sempre maggiori e pertanto la scelta dei siti andrebbe indirizzata verso l'utilizzo di siti già infrastrutturati o degradati, per lasciare libere le aree ancora naturali (diffusamente su tutto il tratto costiero);
- **abbandono di rifiuti e discariche abusive:** spesso il mare è anche il ricettore di rifiuti inerti ed urbani (diffusamente su tutto il tratto costiero);
- **tutela delle aree di interesse naturalistico:** ancora carenti sono le forme di tutela dell'ambiente marino (riserve marine, siti Bioitaly, protezione della Posidonia).

2.3 Le politiche

La legislazione nazionale e regionale vigente in materia di difesa del mare e delle sue risorse

La normativa prodotta riflette piuttosto chiaramente l'atteggiamento condotto fino a poco tempo fa dall'uomo nei confronti del mare: l'attenzione è stata posta, infatti, prevalentemente sui suoi aspetti economici quali la pesca, il commer-

cio e il trasporto marittimo, la balneazione e gli scarichi. Questo approccio scorretto ha originato, così, sistemi di gestione tutt'altro che integrati, ma, anzi, focalizzati su singoli problemi, disgiunti gli uni dagli altri.

Pianificazione di riferimento

In materia di pianificazione costiera e di difesa del litorale la Regione Liguria ha predisposto due strumenti di grande rilievo, che le conferiscono un ruolo preminente nell'ambito dell'attività programmatoria e pianificatoria:

- il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa;
- la L. R. n. 13/99 "Disciplina delle funzioni in materia di difesa della costa, ripascimento degli arenili, protezione e osservazione dell'ambiente marino e costiero, demanio marittimo e porti".

Alle Province è, invece, affidata la predisposizione dei Piani di Bacino che dovrebbero contenere, ai sensi della L. 183/89 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo", anche indicazioni relative alla difesa del litorale.

Il PTC della Costa

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa, adottato nel Febbraio 1999, è il primo documento redatto dalla Regione Liguria che tenta di affrontare il problema della gestione della costa e dell'ambiente marino secondo un approccio integrato ed ispirato ai principi dello sviluppo sostenibile. Il Piano, infatti, "persegue la finalità di ricercare un miglioramento della qualità paesistica ed ambientale della fascia costiera favorendo nel contempo tutte le iniziative capaci di innescare una crescita economica ed occupazionale della Regione". Tale finalità si traduce nei seguenti obiettivi più dettagliati:

- "la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa con valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale;
- la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati;
- la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili;
- lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'utilizzo turistico e ricreativo della zona costiera;
- l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica;
- il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferro-

via dismessi o da dismettere lungo la costa;

- il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera”.

Pur essendo nato come strumento prevalentemente urbanistico territoriale, il Piano ha, tuttavia, lasciato sempre più spazio alle considerazioni di natura ambientale, integrandole con gli aspetti urbanistici, amministrativi e gestionali. Tutte le elaborazioni del Piano, risultano, pertanto, pervase dai principi dello sviluppo sostenibile, inteso come politica volta a soddisfare esigenze di produzione di ricchezza, tutela ambientale ed equità sociale. Tali principi costituiscono quindi un riferimento nella formulazione di alcuni obiettivi di tutela e di sviluppo. Non a caso il Piano nasce e si sviluppa nel clima culturale della nuova LUR n. 36/97 ed assume come base di partenza il quadro della conoscenza (uso del suolo, aspetti ambientali, aspetti paesistici, aspetti insediativi, le spiagge, la portualità turistica), non lontano dal concetto di Descrizione Fondativa introdotto dalla suddetta Legge Urbanistica Regionale.

Le indicazioni del PTC della Costa per la Provincia di Savona

Il PTC della Costa costituisce riferimento per il PTC della Provincia di Savona che verifica, assume e sviluppa i suoi indirizzi e le sue indicazioni.

Le indicazioni di livello territoriale individuano 4 aree che presentano specificità in ordine alle problematiche ed ai temi che la pianificazione deve affrontare:

- la costa corrispondente alla piana di Albenga;
- la conurbazione costiera che si estende da Borghetto S. S. sino a Borgio Verezzi;
- la zona compresa fra Vado Ligure e le Albisole;
- la zona compresa fra Albisola Capo e Varazze.

In particolare, all'interno del settore costiero Savonese, sono riconosciuti dal PTC della Costa 9 Ambiti di Progetto (AP) e 4 Ambiti per la Tutela Attiva (ATA).

Per gli Ambiti di Progetto sono fornite dal Piano indicazioni riguardanti le tipologie di interventi da attuare in campo progettuale relativi agli insediamenti ed alle azioni da svolgere sul territorio di tipo morfologico/funzionale. Essi sono:

AP 11 – Marina di Andora

AP 12 – Albenga

AP 13 – Loano, Pietra Ligure, Borgio Verezzi

PTC

AP 14 – Finale Ligure

AP 15 – Noli, Spotorno

AP 16 – Vado Ligure

AP 17 – Savona, Multedo

AP 18 – Savona, Porto Vecchio, Albisola Marina

AP 19 – Varazze

Per gli Ambiti di Tutela Attiva vengono richiamati i criteri per la salvaguardia ambientale riconosciuta a ciascun sito individuato. Essi sono:

ATA 6 – dal Porto di Alassio a Capo Vadino

ATA 7 – da Punta Crena a Capo Noli

ATA 8 – Bergeggi

ATA 9 – Piani d'Invrea

2.4 Le scelte operative

Una gestione sostenibile della fascia costiera e delle risorse marine dovrebbe mirare essenzialmente ad integrare gli aspetti economici del mare (pesca, navigazione, portualità, turismo, ecc.) con quelli naturalistico – ambientali (equilibri ecologici, aree di tutela, litorale, ecc.), secondo gli obiettivi dell'Agenda XXI regionale.

Il PTC recepisce inoltre gli obiettivi del PTC della Costa volti a risolvere le principali problematiche presenti sul tratto costiero ligure.

Capitolo 3 - I pericoli naturali e la difesa del suolo

3.1 Il quadro generale

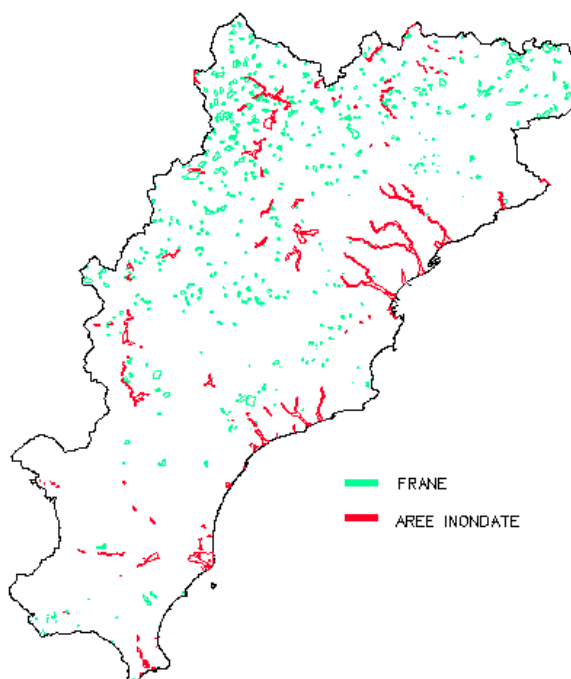
La complessità della composizione e dell'assetto strutturale del sottosuolo della Provincia di Savona influenzano in modo rilevante la morfologia del territorio.

Le caratteristiche geomorfologiche specifiche e il clima particolare, aperto a influssi mediterranei ma non esente da quelli continentali, concorrono a creare una situazione territoriale con molte aree soggette a pericoli naturali di diversa natura e diverso grado di rischio.

Tra questi, i più ricorrenti ed importanti sono certamente il rischio idraulico ed il rischio idrogeologico, capillarmente diffusi su tutto il territorio provinciale ed i più gravi in quanto in grado di svolgere azioni devastanti a largo raggio sul territorio antropizzato.

Il coinvolgimento di vaste aree va ricercato, innanzitutto, negli eventi climatici e nei conseguenti effetti sulle opere di regimazione dei corsi d'acqua che l'uomo ha realizzato nel tempo a difesa di propri insediamenti, nelle zone agricole che hanno mutato caratteristiche di lavorazione o che sono state in parte abbandonate.

I pericoli naturali



Piccole frane e smottamenti, presenti nell'arco di tutto l'anno, assumono carattere rovinoso in concomitanza con il verificarsi di eventi meteorologici estremi. Tali eventi accelerano l'erosione dei versanti, provocano frane, trasportano notevoli quantità di materiale verso valle, danneggiando colture, abitati, infrastrutture di comunicazione e trasporto. Proprio perché innescati da eventi meteorologici estremi, i due rischi sono strettamente correlati tra loro ed incrementati da opere umane presenti negli alvei, in particolare da discariche abusive e non protette. I corsi d'acqua del territorio provinciale, continuamente ridotti delle aree di espansione naturale per la continua ed incessante richiesta di aree da destinare all'insediamento civile e/o industriale, sono quasi tutti ristretti in ambiti artificiali con difese che scemano di funzionalità al mutare continuo delle situazioni al contorno.

Il territorio provinciale è inoltre soggetto al **rischio sismico** pur se in forma differente tra i vari domini geologici.

3.2 Aspetti e problematiche

Il rischio idraulico

Il territorio provinciale è esposto ad un elevato rischio di alluvione che, soprattutto nei centri urbani cresciuti e sviluppatisi in prossimità dei torrenti principali e dei corsi d'acqua secondari, si manifesta puntualmente arrecando ingenti danni e provocando, talvolta, perdite di vite umane.

La morfologia e le caratteristiche idrologiche del territorio sono solo una concausa della produzione del danno, rimanendo causa primaria le continue trasformazioni del territorio ad opera dell'uomo. Premesso che quasi tutti i corsi d'acqua, in special modo nei tratti terminali, sono stati regolati artificialmente per mettere in sicurezza le attività antropiche, l'introduzione di nuove coltivazioni, il disboscamento, l'eliminazione delle reti minori di scolo, l'ampliarsi delle superfici impermeabilizzate mutano continuamente i parametri di deflusso delle acque accelerando, in genere, i tempi di corrivazione delle stesse. Ne consegue che le difese idrauliche (argini, briglie, traverse, ecc.) vengono ad essere interessate da sollecitazioni diverse da quelle di progetto (portate, velocità, trasporto solido, ecc.) e quindi può essere accelerato il decadimento della funzionalità delle opere con conseguente riduzione del grado di difesa.

Esaminando i dati contenuti nel Progetto AVI - Censimento delle Aree Italiane Vulnerate da Calamità Idrogeologiche - elaborato dal CNR Gruppo Nazionale per la Difesa dalle Catastrofi Idrogeologiche, dal 1900 ai giorni nostri il territorio provinciale risulta essere stato colpito da 163 eventi di inondazione che hanno interessato 89 siti; i territori più a rischio risultano essere:

nel Savonese: i bacini del Torrente Teiro, Torrente Sansobbia,

Torrente Letimbro, Torrente Quiliano;

nel Finalese: i bacini dei Torrente Pora e Torrente Aquila ed il Torrente Maremola;

nell'Albenganese: quello del Fiume Centa;

in Val Bormida: i bacini delle tre Bormide (Mallare, Pallare e Millesimo).

Tra i bacini minori si segnala: il Rio Fossato ad Altare, il Bottasano a Borgio Verezzi, il Santa Brigida a Celle Ligure, il Torrente Valla a Giusvalla, il Torrente Erro a Pontinvrea, l'Arzocco a Varazze.

Il rischio idrogeologico

Le frane e tutti i processi di erosione dei versanti sono un fenomeno naturale che produce gli indispensabili apporti sedimentologici per la formazione delle pianure alluvionali sulle quali si concentra la massima parte delle attività e degli insediamenti umani.

È un errato sovradimensionato uso del territorio quello che ha trasformato il naturale processo di modellazione del territorio in una calamità naturale.

L'occupazione per usi insediativi o attività industriali, lo sviluppo delle vie di comunicazione, l'abbandono delle attività agropastorali o selvicolturali, un eccessivo disboscamento e gli incendi boschivi hanno contribuito ad innescare o accelerare processi di degrado dei versanti già presenti per le caratteristiche climatiche, geologiche e geomorfologiche del territorio.

Ai fini di una corretta previsione e prevenzione del rischio, vanno analizzate le cause scatenanti del fenomeno che non sempre sono naturali, ma dipendenti dalla continua trasformazione dell'ambiente operata dall'uomo che, con un'attenta politica territoriale, possono essere ridotte o rimosse.

Sempre nel Progetto AVI, sono stati censiti 315 eventi di frana che hanno colpito 211 siti sul territorio provinciale.

I territori maggiormente interessati sono quelli dei seguenti Comuni:

nell'ambito Savonese: Albisola Superiore e Albissola Marina, Celle Ligure, Savona, Stella, Varazze, Sassello;

nell'ambito Finalese: Bergeggi, Calice Ligure, Finale Ligure, Noli, Pietra Ligure, Tovo San Giacomo, Vezzi Portio;

nell'Albenganese: Alassio, Albenga, Andora;

in Val Bormida: Altare, Cairo Montenotte, Cengio, Dego.

Numerose infrastrutture di comunicazione, quali strade statali, provinciali e comunali, sono spesso colpite da tali eventi, essendone molto spesso una delle principali cause innescanti.

La zonazione del territorio in base al rischio pone alcuni problemi di pianificazione territoriale per la destinazione d'uso delle aree riconosciute a rischio e, quindi, di riesame degli strumenti urbanistici, in special modo per le infrastrutture pubbliche atte o indispensabili per le attività di soccorso.

La tollerabilità può essere intesa come il rapporto fra rischio e antropizzazione del territorio; è importante, in fase di previsione, la zonazione dell'area ed un'indagine accurata sulle variazioni intervenute nelle difese idrauliche o nelle sistemazioni di versante nel momento che intercorre tra l'individuazione del rischio e la formulazione del programma di previsione e prevenzione.

L'antropizzazione del territorio può essere desunta, in prima approssimazione, dal mosaico degli strumenti urbanistici comunali nei quali sono finite e numerabili le aree destinate all'insediamento civile, all'industria, ai servizi, alle infrastrutture, ecc. In una seconda fase va verificata l'attuazione degli strumenti urbanistici e rilevata la mappa degli insediamenti abusivi presenti nelle aree.

È necessario indicare criteri e normative per gli insediamenti civili, industriali e infrastrutturali e per le attività agricole nelle zone riconosciute a rischio che, in funzione del valore e della destinazione di investimento, ne rendano sicura e sostenibile la realizzazione che deve essere correlata con l'analisi costi-benefici.

Tali criteri e normative possono riguardare il tipo di coltura agraria, le norme di sicurezza per localizzazioni industriali, l'agibilità delle infrastrutture di trasporto, ecc.

Nel complesso questi criteri e normative devono essere recepiti nella pianificazione locale e si configurano come norme vincolanti sulla localizzazione delle attività umane.

3.3 Le politiche

In Italia, all'indomani di una nuova catastrofe ecologica, di norma viene "montata" una macchina costosissima destinata a produrre "interventi strutturali", ossia opere in gran parte di natura idraulica (argini, pennelli, canalizzazioni in genere) e di sostegno (muri, palificate, ecc.); tali opere non hanno vita lunga, o almeno commisurata al loro costo, e di solito non ottengono risultati atti a modificare le cause dei dissesti, in quanto mirate a controllare alcune manifestazioni degli stessi.

È invece opportuno realizzare e potenziare gli "interventi non strutturali", atti a prevenire i dissesti con costi molto minori rispetto ai primi; essi si possono articolare in quattro categorie.

A - Incentivare e favorire comportamenti delle Pubbliche Amministrazioni e dei privati atti a prevenire i dissesti ed evitare le loro cause: una pianificazione territoriale che a tutti i livelli definisca le zone conosciute e quelle potenzialmente soggette a rischio geoambientale ed un severo controllo che le nuove costruzioni non vengano realizzate in aree caratterizzate da elevata probabilità di inondazione o su versanti predisposti a frangimenti.

Merita accennare in particolare alla necessità che negli strumenti urbanistici comunali (PUC) vengano adeguatamente valutati i rischi geologici del territorio, facendo anche riferimento alla pianificazione di bacino.

B - Redigere piani di emergenza (protezione civile) che coprano l'intero territorio soggetto a rischio: attualmente questi piani sono ancora predisposti "a macchia di leopardo".

C - Sviluppare gli aspetti relativi all'informazione, alla formazione e all'educazione in modo capillare e in tutti gli strati sociali in quanto la cultura del rischio, sia a livello di base, sia a livello tecnico, manca o è carente.

D - Potenziare, con aumento di organico, di mezzi, di risorse finanziarie, i Servizi Tecnici per lo studio ed il controllo del territorio.

3.4 Le scelte operative

La pianificazione del territorio ha tra i suoi compiti essenziali quello di predisporre un uso razionale ed adeguato del suolo.

Si tratta perciò primariamente di evitare la messa in pericolo delle persone e delle cose e successivamente di offrire loro un sufficiente grado di protezione.

La politica settoriale in materia di protezione dei pericoli naturali deve considerare quali obiettivi principali da perseguire:

- tutela della salute e dell'incolumità dei cittadini, e salvaguardia delle condizioni di sicurezza delle attività antropiche nelle aree già oggi insediate e che ricadono entro zone in cui sussiste il pericolo di inondazione o il pericolo di frana;
- approntamento di una visione globale della situazione del territorio, promuovendo una più estesa e approfondita cognizione dei fenomeni naturali, mediante l'acquisizione costante di conoscenze, le più estese e approfondite possibili dei fenomeni naturali, e utilizzando come base la carta inventario dei dissesti individuati nell'ambito dei lavori ai sensi L. 267/98.
- mantenimento o ripristino di una buona funzionalità dei sistemi di drenaggio naturali, così da scongiurare o ridurre al minimo sia i rischi idraulici, sia i rischi idrogeolo-

gici, ed i conseguenti oneri economici di adeguamento e mantenimento delle opere di difesa idraulica o di bonifica dei movimenti franosi;

- indicazione, perimetrazione e aggiornamento delle aree soggette ad inondazione secondo le possibili portate statistiche di riferimento per la pianificazione di bacino (50, 200, 500 anni), con criteri che considerino le esigenze di smaltimento delle piene per l'intera asta del bacino idrografico, anche nei tratti non compresi nel territorio della Provincia di Savona;
- mantenimento in efficienza dei manufatti che garantiscono la sicurezza idraulica;
- definizione della influenza delle aree impermeabilizzate sul rischio;
- mantenimento della funzionalità del reticolo idrografico minore anche attraverso la definizione di politiche di contenimento delle trasformazioni d'uso sfavorevoli alle portate di piena dei grandi vettori idraulici;
- identificazione delle condizioni per un uso corretto del suolo nei territori soggetti a pericoli naturali, fornendo specifiche direttive per l'allestimento e la revisione degli strumenti urbanistici;
- coordinare gli interventi sui bacini torrentizi in maniera che siano considerate le loro diverse componenti ed in particolare la copertura boschiva, la stabilità dei versanti e il trasporto di materiale solido.

Il quadro di riferimento normativo e le risorse finanziarie

La normativa nazionale e regionale in materia di tutela dell'assetto idrogeologico del territorio fa riferimento principalmente al R.D. n. 3267/1923 e alla L.R. n. 4/1999, e definisce le zone sottoposte a vincolo idrogeologico, i criteri di intervento in tali aree e le competenze degli Enti preposti, tra i quali la Provincia che assume competenze dirette.

In materia di difesa del suolo la normativa nazionale e regionale fa riferimento alle seguenti leggi:

- L. n°183/1989
- L. n°253/1990
- D.P.C.M. 23/03/1990
- L.R. n° 9/1993
- D.P.R. 18/07/1995

- L.R. n°46/1996
- L. n° 267/1998

Queste leggi affidano alla Regione e alla Provincia i compiti relativi alla redazione dei Piani di Bacino. Le stesse leggi prevedono il finanziamento sia degli studi di base per la redazione dei Piani di Bacino, sia il finanziamento degli interventi in materia di difesa del suolo.

Lo sviluppo delle attività di ricerca e di pianificazione

La politica provinciale in materia di sviluppo delle attività di ricerca e di pianificazione volte al limitare e possibilmente evitare le conseguenze negative dovute ai pericoli naturali persegue pertanto i seguenti obiettivi:

- perfezionare il grado di conoscenza dei meccanismi che presiedono ai singoli fenomeni naturali e della loro distribuzione sul territorio, allestendo ed aggiornando un censimento dei territori soggetti a pericoli naturali;
- predisporre i necessari provvedimenti pianificatori per evitare insediamenti in zone critiche e fissare le condizioni per un adeguato uso del suolo in tali zone.
- studiare i territori soggetti a tali pericoli e promuovere gli interventi di risanamento e prevenzione indispensabili.

Il raggiungimento di tali obiettivi non potrà necessariamente essere definito in un unico momento per tutto il territorio provinciale, ma attraverso fasi diverse e con tempi differenziati in funzione dell'approfondimento degli studi in corso.

In particolare, elementi indispensabili e di primaria importanza sono certamente i Piani di Bacino, all'interno dei quali sono identificati sia i territori a rischio, classificati in base al tipo di rischio e all'importanza dello stesso, sia le linee di pianificazione e di uso del suolo, nonché le azioni rimediali e le attività di censimento/monitoraggio dei movimenti franosi.

Queste informazioni contenute nei Piani di Bacino vigenti, permettono di verificare la presenza di eventuali conflitti tra i rischi idraulico ed idrogeologico e l'uso del suolo definito dagli strumenti urbanistici comunali.

3.5 Il rischio sismico

Il rischio sismico è il risultato dell'interazione tra il fenomeno naturale e le principali caratteristiche della comunità esposta.

Si definisce come l'insieme dei possibili effetti che un terremoto di riferimento può produrre in un determinato intervallo di

tempo, in una determinata area, in relazione alla sua probabilità di accadimento ed al relativo grado di intensità (severità del terremoto).

La determinazione del rischio è legata a tre fattori principali:

1. Pericolosità

Esprime la probabilità che, in un certo intervallo di tempo, un'area sia interessata da terremoti che possono produrre danni. Dipende dal tipo di terremoto, dalla distanza tra l'epicentro e la località interessata nonché dalle condizioni geomorfologiche. La pericolosità è indipendente e prescinde da ciò che l'uomo ha costruito.

2. Esposizione

È una misura dell'importanza dell'oggetto esposto al rischio in relazione alle principali caratteristiche dell'ambiente costruito. Consiste nell'individuazione, sia come numero che come valore, degli elementi componenti il territorio o la città, il cui stato, comportamento e sviluppo può venire alterato dall'evento sismico (il sistema insediativo, la popolazione, le attività economiche, i monumenti, i servizi sociali).

3. Vulnerabilità

Consiste nella valutazione della possibilità che persone, edifici o attività subiscano danni o modificazioni al verificarsi dell'evento sismico. Misura da una parte la perdita o la riduzione di efficienza, dall'altra la capacità residua a svolgere ed assicurare le funzioni che il sistema territoriale nel suo complesso esprime in condizioni normali. Ad esempio nel caso degli edifici la vulnerabilità dipende dai materiali, dalle caratteristiche costruttive e dallo stato di manutenzione ed esprime la loro resistenza al sisma.

Attraverso l'ordinanza del 12 giugno 1998 la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della protezione civile ha individuato le zone ad elevato rischio sismico del territorio nazionale. (Ordinanza n. 2788); vengono così individuati i Comuni ad elevato rischio sismico nei quali si applicano le disposizioni previste dall'art. 12, comma 3, della legge 27/12/1997, n. 449. La legge 27/12/1997 n. 449 all'art. 12 riporta: "**le agevolazioni per i territori delle regioni Umbria e Marche colpiti da eventi sismici e per le altre zone ad elevato rischio sismico**".

Regione	Provincia	Comune	Pop.Res.	Abitazioni	Grado sismicità	Indice di rischio	Intensità max oss. MCS
LIGURIA	SAVONA	Arnasco	477	299	NC	0.0473	7
		Casanova Lerrone	814	635	NC	0.0637	7
		Castelbianco	265	220	NC	0.05	7
		Castelvecchio di Rocca Barbena	216	268	NC	0.0471	7
		Nasino	249	226	NC	0.0584	7
		Onzo	229	160	NC	0.0655	7
		Ortovero	934	544	NC	0.0559	7
		Stellanello	633	561	NC	0.1031	8
		Testico	202	212	NC	0.0958	7
		Vendone	359	261	NC	0.0642	7
		Zuccarello	300	231	NC	0.0644	7

In data 25/08/1983 è entrata in vigore la Legge Regionale n. 29 del 21/7/1983 che disciplina i criteri per la formazione degli strumenti urbanistici, ai fini della prevenzione del rischio sismico, dei Comuni inclusi negli appositi elenchi; quindi i piani urbanistici comunali in aree a rischio sismico devono essere correlati dalle indagini geologiche predisposte secondo la metodologia richiesta dalla circolare n. 87627 del 9 novembre 1983 allegata alla suddetta legge regionale.

Secondo la Legge Regionale 17 febbraio 2000, n. 9 "Adeguamento della disciplina e attribuzione agli enti locali delle funzioni amministrative in materia di protezione civile ed antincendio" le Province, in quanto componenti funzionali ed essenziali del Servizio Nazionale della Protezione Civile per la Liguria concorrono alla organizzazione ed alla realizzazione delle attività di protezione civile in relazione agli eventi di cui all'articolo 2, lettere a), b) e c) della l. 225/1992 e nel rispetto della disciplina stabilita dall'articolo 13 della stessa l. 225/1992, degli articoli 14 e 15 della legge 8 giugno 1990 n. 142 (ordinamento delle Autonomie Locali) e dell'articolo 108 comma 1, lettera b) del D.lgs. 112/1998.2.

Spettano alle Province:

- a) la predisposizione delle mappe di rischio di cui all'articolo 17 e la realizzazione di programmi provinciali di previsione, prevenzione ed i piani di emergenza conseguenti all'elaborazione ed aggiornamento dei dati di rischio nel relativo ambito territoriale anche sulla base dei dati acquisiti dalle Comunità Montane e dai Comuni o da altri Enti ed Amministrazioni anche a carattere di

ricerca scientifica; il livello provinciale è sede di programmazione;

- b) l'organizzazione, entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, di strutture permanenti di protezione civile ai fini di assicurare i servizi urgenti, anche di natura tecnica da attivare a livello provinciale in caso di eventi di cui all'articolo 2, comma 1, lettere b) e c) della L. n. 225/1992 assicurando per queste strutture una reperibilità continuativa;
- c) le attività formative del volontariato con il concorso e secondo gli indirizzi della Regione;
- d) la delimitazione degli ambiti territoriali danneggiati dalla calamità definendo sulla base di rilevamenti diretti, ed in concorso con i Centri Operativi Provinciali di Emergenza, i Comuni più gravemente danneggiati e definendo gli interventi di massima priorità e la trasmissione immediata delle informazioni relative alla Regione. Le Province intervengono direttamente con i mezzi e le professionalità disponibili nell'assistenza ai Comuni colpiti da calamità per il pronto ristabilimento delle normali condizioni di vita in base agli indirizzi dei Centri Operativi Provinciali di Emergenza.

Capitolo 4 - La prevenzione e la riduzione dei carichi ambientali

4.1 Aria

Il Quadro generale

L'analisi dei risultati dell'inventario regionale delle emissioni ha evidenziato:

- la forte concentrazione delle sorgenti emmissive di tipo antropico in un ambito territoriale tutto sommato ristretto rispetto alla superficie della Regione;
- il peso determinante della centrale termoelettrica sulla qualità dell'aria della Provincia in relazione in particolare a ossidi di zolfo, ossidi di azoto, particolato fine ed alcuni metalli pesanti, nonché il rilevante contributo alle emissioni di gas serra;
- il determinante peso del sistema dei trasporti alle emissioni di COV, CO, NO_x, i trasporti stradali contribuiscono infatti per il 73% alle emissioni di CO, il 56% alle emissioni di COV, per il 28% alle emissioni di NO_x;
- il contributo dei porti;
- il contributo non trascurabile degli incendi boschivi sulle emissioni di monossido di carbonio e particolato fine.

In particolare con l'analisi dei dati provenienti dalle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria e meteorologiche, della rete provinciale di Savona e dell' ENEL, si è evidenziata la criticità dell'area di Savona e di Albissola Marina relativamente all'inquinamento da traffico (biossido di azoto). Per il parametro CO e per gli idrocarburi si è osservata una tendenziale diminuzione, come effetto delle nuove normative sui veicoli; mentre per l'ozono si è osservato un trend in aumento.

Le proiezioni indicano per l'anno 2010 una decisa diminuzione delle emissioni di monossido di carbonio (CO) e composti organici volatili (COV) dovuta prevalentemente al ricambio del parco delle autovetture circolanti. Tuttavia è da osservare che la sostituzione delle autovetture vecchie con quelle catalizzate porterà ad un aumento dei consumi dovuto ad un maggior consumo specifico delle autovetture catalizzate; ciò in particolare potrebbe comportare un aumento delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti le cui emissioni sono strettamente legate ai consumi.

Per gli ossidi di azoto (NO_x) e gli ossido di zolfo (SO_x) si prevedono riduzioni analoghe dovute sia ai trasporti stradali sia agli interventi programmati sulla centrale termoelettrica di Vado Ligure.

Emissioni totali dei principali inquinanti

Macrosettore	Composti organici volatili	Monossido di Carbonio	Ossidi di azoto	Ossidi di zolfo	Particelle sospese <10 micron
	Tonnellate t	Tonnellate t	Tonnellate t	Tonnellate t	Tonnellate t
Centr. Elettr. Telerisc.	3709 t 6.58%	2268 t 1.07%	45901 t 55.43%	83595 t 78.41%	2964 t 40.93%
Combustione terziario ed Agricoltura	387 t 0.69%	3043 t 1.44%	1996 t 2.41%	1137 t 1.07%	789 t 10.89%
Combustione industria	305 t 0.54%	27943 t 13.23%	6940 t 8.38%	17760 t 16.66%	781 t 10.79%
Processi produttivi	411 t 0.73%	922 t 0.44%	270 t 0.33%	125 t 0.12%	24 t 0.33%
Estrazione, distrib. combustibili fossili	2884 t 5.12%	/	/	/	/
Uso solventi	7915 t 14.05%	/	/	/	10 t 0.14%
Trasporti stradali	31622 t 56.13%	153966 t 72.92%	23063 t 27.85%	1536 t 1.47%	17050 t 23.55%
Altre sorgenti mobili	2565 t 4.55%	12425 t 5.88%	4630 t 5.59%	2439 t 2.29%	340 t 4.70%
Tratt. e smalt.rifiuti	761 t 1.35%	/	/	/	/
Agricoltura	964 t 1.71%	15 t 0.01%	/	/	2 t 0.02%
Natura	4813 t 8.54%	10568 t 5.01%	5 t 0.01%	/	625 t 8.62%
Somma	56337 t	211151 t	82805 t	106619 t	7241 t

Aspetti e problematiche

La definizione delle misure da attuare per la tutela della qualità dell'aria è stata condizionata dalla limitata conoscenza della distribuzione dei reali livelli di inquinamento sul territorio, a causa della scarsa e indefinita rappresentatività spaziale dei dati forniti dalle postazioni di rilevamento della qualità dell'aria, nonché del concentramento di tali postazioni solo in alcune aree, ancorché le più inquinate.

Si deve tenere presente che le politiche, gli obiettivi della Provincia di Savona in merito alla tutela della qualità dell'aria, devono essere direttamente connessi con la pianificazione energetica, la pianificazione nel settore trasportistico, con la pianificazione in campo dei rifiuti e, per gli aspetti legati alla prevenzione, alla pianificazione della lotta agli incendi boschivi.

Il quadro di riferimento normativo e le funzioni attribuite alle Province

L'attuale normativa vigente deriva dal recepimento delle direttive emesse dalla Comunità Europea, in particolare dal 1998, anno in cui veniva pubblicato il DPR 203, la "legge quadro" sull'inquinamento atmosferico, che si è rivelata uno strumento fortemente innovativo per i contenuti e le procedure autorizzative di seguito sinteticamente descritti:

Definizioni di linea guida per il contenimento delle emissioni:

- conferimento alle regioni di un ruolo di controllo, di vigilanza e di competenza quali, la fissazione dei valori limite di qualità dell'aria anche inferiori ai valori guida imposti dalle norme nazionali;
- modalità ed iter autorizzativi diversificati per i nuovi impianti e per quelli esistenti, in sostituzione in parte di quanto previsto dalla L. n. 615 del 1966, che è rimasta in vigore solo per quel che riguarda gli impianti termici, e dal DPR 322 del 1971;
- sanzioni penali per le inadempienze procedurali e per il superamento dei valori di emissione.

Prima di questo decreto già il DPCM 28/03/1983 aveva introdotto per la prima volta il concetto di Standard di Qualità dell'Aria (SQA), valori limite di accettabilità delle concentrazioni e di esposizione per alcuni inquinanti atmosferici, allo scopo di tutelare la popolazione dal punto di vista igienico/sanitario. Nel 1989 veniva emanato il DPCM 21/07/89 per integrare ed interpretare il DPR 203/88 e per fare una distinzione nel dettaglio tra impianto nuovo ed esistente. Per una completa attuazione del DPR 203 era stata prevista l'uscita di un successivo decreto, per consentire alle imprese di definire gli interventi di adeguamento agli impianti ai limiti di emissione nei tempi previsti dal DPR 203 stesso; questo decreto è uscito solo nel 1990 (DM del 12/07/90: "Linee guida al contenimento delle emissioni inquinanti degli impianti industriali e la fissazione dei valori minimi di emissione), per cui si rese necessaria una proroga dei termini per la presentazione delle domande e dei progetti di adeguamento.

I decreti successivi al 1989 più significativi sono stati:

- DPR 25/07/91 che ha specificato quali sono le attività che non necessitano di autorizzazione alle emissioni (attività ad inquinamento poco significativo) e quelle che possono essere sottoposte ad una procedura semplificata (attività a ridotto inquinamento atmosferico);
- DPCM 02/10/95 emanato per disciplinare le caratteristiche dei combustibili da usare negli impianti;

- DM 15/0494 e DM 25/11/94 che hanno introdotto i livelli di attenzione e di allarme, allo scopo di fornire uno strumento per l'individuazione e la gestione di episodi acuti di inquinamento nelle aree urbane.

Le strategie adottate dalla legislazione italiana per la prevenzione ed il contenimento dell'inquinamento atmosferico si risolvono sostanzialmente in norme di qualità dell'aria, che limitano le concentrazioni di inquinanti a livello del suolo su tutto il territorio nazionale, norme che impongono limiti di emissione per inquinanti da fonti fisse, mobili e relative "linee guida per il contenimento delle emissioni", norme per una localizzazione idonea degli impianti mediante lo studio della valutazione dell'impatto ambientale dell'opera ed una analisi dei potenziali rischi di incidenti rilevanti ed infine nella promozione della partecipazione ad iniziative internazionali per il contenimento degli effetti negativi causati dall'inquinamento atmosferico, quali l'effetto serra, l'impoverimento dello strato di ozono, le piogge acide, ecc.

Più in dettaglio sono di competenza della Provincia di Savona:

- il rilascio dell'autorizzazione ai sensi del DPR 203/1998 all'installazione ed all'esercizio degli impianti di produzione di energia di potenza inferiore o uguale a 300 MW termici e, senza limiti di potenza, per quelli che producono energia da fonti rinnovabili di energia e da rifiuti ai sensi del D.lgs 22/1997;
- il rilascio dell'autorizzazione nei casi di cui all'art. 19, comma 3, lettera c DPR 203/1988;
- il rilascio del parere al Ministero dell'Ambiente e della Sanità, previsto dall'art. 17, comma 2 del DPR 203/1988 relativamente all'installazione e all'esercizio degli impianti di produzione di energia di potenza superiore a 300 MW termici;
- L'effettuazione degli accertamenti ed il controllo del regolare funzionamento degli impianti anche ai fini dell'adozione dei provvedimenti di competenza provinciale;
- il controllo dei valori di qualità dell'aria fissati dalla normativa vigente;
- la predisposizione della relazione provinciale annuale sulla qualità dell'aria;
- la predisposizione, per le aree a rischio di episodi acuti di inquinamento individuate dalla Regione, del Piano di intervento operativo;
- l'aggiornamento degli inventari delle emissioni secondo quanto stabilito ai sensi dell'art. 61, comma 1, lettera e);
- la gestione dei sistemi di rilevamento;

- il rilascio dell'abilitazione alla conduzione di impianti termici compresa l'istituzione dei relativi corsi di formazione;
- l'inserimento nel SIRAL, dei dati desumibili dalle autorizzazioni di propria competenza;
- la predisposizione dei Piani di risanamento e tutela della qualità dell'aria, di livello provinciale, in attuazione di quanto disposto dal Piano regionale. Detti Piani integrano il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Le politiche

Gli obiettivi della Provincia di Savona, in merito alla pianificazione in materia di qualità dell'aria, dovrebbero conseguire le finalità di:

- applicare e sviluppare per il comparto aria gli obiettivi definiti dall'Agenda XXI regionale e dalla collegata pianificazione nazionale;
- fornire un quadro di riferimento atto a favorire il processo di definizione delle linee strategiche delle differenti politiche e l'armonizzazione dei differenti atti di pianificazione provinciale;
- porre le condizioni per la gestione della qualità dell'aria allo stato attuale ed in futuro sulla base di strumenti di conoscenza (nel campo del monitoraggio, della gestione dell'informazione e della modellistica) consolidati ed efficienti;
- creare le condizioni per consentire il monitoraggio delle azioni che hanno influenza sulle emissioni e sulla qualità dell'aria.

La Provincia dovrebbe cercare di conseguire per tutto il suo territorio gli obiettivi di qualità dell'aria definiti dalla legislazione nazionale e comunitaria, tenuto conto della necessità di prendere a riferimento sia gli attuali valori stabiliti per il controllo della qualità dell'aria sia gli obiettivi definiti nell'ambito delle nuove direttive europee già emanate o in corso di emanazione.

Con la tutela della qualità dell'aria la Provincia concorre alla riduzione delle emissioni dei gas serra, impegno assunto dall'Italia a livello internazionale.

Le scelte operative

Le misure per la riduzione delle emissioni sono state individuate ponendo particolare attenzione alle componenti ambien-

tali ed alle aree maggiormente sensibili all'inquinamento atmosferico o comunque da sottoporre a particolare tutela, nel quadro generale definito nella Agenda XXI della Regione e tenuto conto delle indicazioni provenienti dagli atti di pianificazione a livello nazionale e regionale.

La maggior parte delle misure forniscono il quadro di riferimento per l'impostazione di azioni mirate alla tutela della qualità dell'aria e alla riduzione delle emissioni dei gas serra, nell'ambito, in particolare, della pianificazione energetica, dei trasporti e di quella settoriale di competenza provinciale.

Le misure che seguono sono orientate ad ottenere una riduzione delle emissioni determinate dalle sorgenti diffuse fisse (sorgenti di tipo puntiforme) e sono finalizzate in particolare:

- alla riduzione dei consumi energetici nel settore civile ed industriale;
- alla limitazione delle emissioni derivanti dalla combustione nel civile, terziario ed agricoltura;
- alla limitazione delle emissioni di composti organici volatili, sostanze che hanno un ruolo determinante nella formazione di ozono;
- alla limitazione delle emissioni di metano derivanti dal trattamento dei rifiuti e dalle reti di distribuzione del gas.

La Provincia potrà attuare misure di:

- incentivazione del risparmio energetico nell'industria e nel terziario attraverso la ristrutturazione degli edifici, il teleriscaldamento ed il passaggio a fonti energetiche ad emissione nulla;
- introduzione del divieto di incremento delle emissioni dei singoli inquinanti per gli impianti termici di cui all'art. 7 del D.P.C.M. 2/10/95 per le zone in cui si registrano i carichi inquinanti più elevati;
- introduzione della limitazione all'utilizzo dei combustibili di cui all'art. 8 del D.P.C.M. 2/10/95 per le zone in cui si registrano i carichi inquinanti più elevati;
- incentivazione degli impianti di teleriscaldamento in cogenerazione alimentati da biomasse vegetali di origine forestale, agricola e agroindustriale, con bilanciata riduzione della produzione di energia elettrica da fonti tradizionali al fine di non aumentare la produzione elettrica complessiva della regione;
- sviluppo di iniziative di teleriscaldamento nelle aree urbane maggiori utilizzando il calore di scarto della centrale termoelettrica dell'ENEL di Vado Ligure;
- potenziamento della lotta agli incendi boschivi in linea

con il Piano regionale di difesa del patrimonio forestale dagli incendi;

- interventi di riduzione delle emissioni dai terminali marittimi di combustibili liquidi in ambiente portuale;
- incentivazione alla manutenzione delle reti di distribuzione di gas;
- incentivazione delle iniziative di recupero del biogas derivante dall'incenerimento dei rifiuti;
- interventi di supporto per la riduzione delle emissioni di composti organici volatili da verniciatura in vista della applicazione della nuova direttiva sui solventi.

Per quanto riguarda le sorgenti lineari/nodali (principali arterie e nodi di comunicazione) la Provincia potrà attuare le seguenti misure:

- supporto allo sviluppo ed alla estensione del trasporto passeggeri su treno;
- riduzione della pressione dovuta al traffico merci su gomma sulle autostrade e incremento del trasporto su treno in maniera da stabilizzare i flussi di autoveicoli merci ai livelli del 1995;
- riduzione del trasporto passeggeri su strada mediante l'inserimento di interventi di "car pooling" e "car pricing";
- mantenimento e sviluppo di trasporto elettrico o ibrido urbano incrementando l'aumento dell'offerta di mobilità sui mezzi pubblici e vincolandolo all'acquisto esclusivamente di veicoli a basso o nullo impatto ambientale;
- riduzione del trasporto passeggeri su strada mediante l'incremento delle piste ciclabili;
- disincentivazione dell'uso del mezzo privato nei principali centri urbani tramite estensione delle zone di sosta a pagamento, ulteriore chiusura dei centri storici;
- introduzione di un sistema generalizzato di verifica periodica dei gas di scarico su tutto il territorio provinciale che preveda divieti progressivi di circolazione agli autoveicoli non a norma e sia di supporto allo svecchiamento del parco circolante;
- iniziative per la riduzione delle emissioni di ossidi di azoto e di zolfo dalle navi nei porti;
- iniziative per la gestione ottimale dell'intermodalità nave-mezzi terrestri nel trasporto merci e la riduzione dell'impatto locale del trasporto merci sulle autostrade;
- supporto alle iniziative di gestione della mobilità in ambi-

to urbano;

- riorganizzazione, in base ad un appropriato studio provinciale della situazione esistente, degli orari dei trasporti pubblici locali ai fini della ottimizzazione intermodalità mezzo privato- mezzo pubblico su gomma- mezzo pubblico su rotaia.

Per quanto riguarda le sorgenti puntuali e localizzate (principali impianti produttivi) la Provincia potrà attuare le seguenti misure:

- passaggio a gas di quegli impianti, attualmente alimentati ad olio combustibile, localizzati in aree già allacciate alla rete dei metanodotti;
- interventi per la riduzione delle emissioni delle principali vetrerie ed in particolare Vetrerie Italiane di Deگو e Carcare (desolforatore e denitrificatore) e Bormioli Rocco e Figlio;

Infine la Provincia può attuare anche misure e raccomandazioni di carattere generale come:

- campagna per la diffusione di fonti energetiche ad emissione nulla;
- campagna per l'aumento dell'efficienza energetica e del risparmio energetico;
- campagna per la riduzione dell'utilizzo del mezzo privato di trasporto;
- campagna per l'utilizzo della bicicletta;
- campagna per la gestione ottimale dei grandi impianti di combustione;
- campagna per la diffusione dell'Eco Audit (EMAS ed ISO 14000) nelle aziende indicate come sorgenti puntuali;
- campagna per la gestione ottimale delle aree portuali;
- campagna informativa per l'utilizzo di prodotti domestici a basso contenuto di solventi (COV).

Riorganizzazione delle reti di monitoraggio

Le reti della Provincia necessitano di una serie di interventi di rilocalizzazione e semplificazione; per quanto riguarda le reti ENEL, si ritiene necessario pianificare uno studio successivo di ricaduta al suolo delle emissioni, una volta a disposizione dati meteorologici più affidabili, per valutare se le aree attualmente coperte da tali reti sono sufficienti per valutare le ricar-

dute al suolo o se, come una prima valutazione sembra indicare, è necessario estendere l'area monitorata.

4.2 Acqua

Risorse idriche - Il quadro generale

Attraverso una indagine conoscitiva dell'attuale stato delle opere la situazione della Provincia di Savona può essere così sintetizzata:

- Servizi di adduzione e distribuzione idropotabile

Nel Savonese prevale la gestione dell'Acquedotto di Savona S.p.A., nell'albenganese si segnalano, in zona costiera due aziende private tra loro collegate (Acquedotto S. Lazzaro S.p.A. e l'ILCE) , mentre nella zona montana e in tutto il Bormidese, le gestioni sono prevalentemente in economia. Complessivamente le aziende private gestiscono circa il 65% del territorio ed il restante 35% è gestito in economia

- Servizi di depurazione e fognatura

In questo caso la realtà si presenta diversificata nelle zone della Provincia di Savona.

Albenganese

La situazione di questa zona risulta essere molto disagiata in special modo per quanto riguarda il problema della depurazione delle acque reflue che, a causa dei notevolissimi flussi turistici, assume punte critiche molto elevate durante i mesi estivi. Solo il 30% della popolazione è dotato di qualche sistema di depurazione; la situazione risulta critica nella fascia costiera, in particolare per gli scarichi fognari che non sono dotati di alcun impianto di trattamento.

Savonese

La situazione del Savonese appare la migliore di tutto il territorio provinciale, specialmente per quanto riguarda il sistema di depurazione delle acque reflue. La percentuale di popolazione servita dalle reti fognarie è pari circa al 90%. Per quanto riguarda il sistema depurativo la situazione è praticamente al 100%; i Comuni infatti aderiscono al Consorzio di depurazione di Savona, che gestisce l'impianto di Zinola e raccoglie le acque reflue dei Comuni consorziati attraverso due collettori costieri di tipo forzato su cui sono installati, in serie, quindici impianti di sollevamento. A detto depuratore è stata inoltre allacciata la frazione di Varigotti del Comune di Finale Ligure.

Sassellese

La percentuale di popolazione servita dalle reti fognarie è di circa il 60%; nel bacino esistono, o sono in corso di realizzazione, vari depuratori comunali a fanghi attivi.

Bormida

La Val Bormida non è caratterizzata da grandi flussi turistici, ma le problematiche relative allo smaltimento e alla depurazione delle acque reflue sono per lo più legate alla presenza industriale, specialmente nell'area cairese. La percentuale di popolazione che viene servita dalla pubblica fognatura viene stimata all'85%. Nel bacino del Bormida di Spigno è stato avviato il depuratore consortile del Consorzio Intercomunale di Risanamento Ambientale che è al servizio dei Comuni consorziati: Altare, Carcare, Cairo Montenotte, e Dego e dei Comuni di Plodio e Cosseria; in futuro potrà servire anche i Comuni di Mallare, Pallare e Bormida. Il trasferimento delle acque reflue a Dego avviene mediante dei collettori di fondo valle a pendenza naturale.

Il quadro di riferimento normativo e le funzioni attribuite alle Province

Le normative di riferimento Comunitarie sono:

- Direttiva 91/271/CEE del Consiglio del 21 maggio 1991 concernente il trattamento delle acque reflue urbane;
- Direttiva 91/676/CEE del Consiglio del 12 dicembre 1991 relativa alla protezione delle acque dall'inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole;
- Direttiva 98/15/CEE recante modifica della direttiva precedente;
- Direttiva 75/440/CEE relativa alla qualità delle acque superficiali destinate alla produzione di acqua potabile;
- Direttiva 76/464/CEE concernente l'inquinamento provocato da certe sostanze pericolose scaricate nell'ambiente idrico;
- Direttiva 78/659/CEE relativa alla qualità delle acque dolci che richiedono protezione o miglioramento per essere idonee alla vita dei pesci;
- Direttiva 79/869/CEE relativa ai metodi di misura, alla frequenza dei campionamenti e delle analisi delle acque superficiali destinate alla produzione di acqua potabile;
- Direttiva 79/923/CEE relativa ai requisiti di qualità delle acque destinate alla molluschicoltura;
- Direttiva 80/68/CEE relativa alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento provocato da certe sostanze pericolose;
- Direttiva 82/176/CEE relativa ai valori limite ed obiettivi

di qualità per gli scarichi di mercurio del settore di elettrolisi dei cloruri alcalini;

- Direttiva 83/513/CEE relativa ai valori limite ed obiettivi di qualità per gli scarichi di cadmio;
- Direttiva 84/516/CEE relativa ai valori limite ed obiettivi di qualità per gli scarichi di mercurio provenienti da settori diversi da quello dell'elettrolisi dei cloruri alcalini;
- Direttiva 84/491/CEE relativa ai valori limite ed obiettivi di qualità per gli scarichi di esaclorocicloesano;
- Direttiva 88/347/CEE relativa alla modifica dell'allegato 11 della direttiva 86/280/CEE concernente i valori limite e gli obiettivi di qualità per gli scarichi di talune sostanze pericolose che figurano nell'elenco 1 dell'allegato della direttiva 76/464/CEE;
- Direttiva 90/415/CEE relativa alla modifica della direttiva 86/280/CEE concernente i valori limite e gli obiettivi di qualità per gli scarichi di talune sostanze pericolose che figurano nell'elenco 1 della direttiva 76/464/CEE;
- Direttiva 91/271/CEE relativa alla protezione delle acque da inquinamento provocato da i nitrati provenienti da fonti agricole;
- Direttiva 98/15/CEE recante modifica della Direttiva 91/271/CEE per quanto riguarda alcuni requisiti dell'allegato 1.

La normativa statale di riferimento è la L. n. 36/1994 nonché la normativa di carattere ambientale, tra cui in particolare il D.lgs. 258/2000 coordinato con il D.Lgs n. 152/99; tale decreto definisce la disciplina generale per la tutela delle acque superficiali, marine e sotterranee, perseguendo i seguenti obiettivi:

- prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;
- conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi;
- perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche con priorità per quelle potabili;
- mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

La Regione in armonia con le disposizioni della L.R. 43/1995 e L.R. n. 9/1993 e successive modificazioni svolge le seguenti funzioni:

- programmazione attraverso la redazione del Piano di tutela delle acque e successive modificazioni;

PTC

- coordinamento per quanto attiene ad esigenze di carattere unitario delle funzioni attribuite agli Enti locali nelle materie oggetto di dette leggi;
- direzione del sistema di controllo degli scarichi e degli insediamenti;
- acquisizione ed elaborazione dei dati interessanti la tutela dell'ambiente ai fini di conoscere lo stato dell'inquinamento in atto sul territorio regionale nonché le caratteristiche dei corpi idrici;
- individuazione degli interventi e delle misure necessarie a tutelare e valorizzare le risorse idriche;
- adozione dei programmi per attuare il risparmio idrico per realizzare acquedotti ad uso rurale promiscuo ed industriale ai sensi dell'articolo 6 comma 2 della L. n. 36/1994;

Le competenze delle Province sono:

- il coordinamento degli Enti Locali per l'organizzazione del servizio idrico integrato ai sensi della L. 36/1994;
- il rilascio dell'autorizzazione e del controllo degli scarichi degli insediamenti civili ed industriali nelle pubbliche fognature ai sensi della normativa vigente;
- l'approvazione dei progetti degli impianti di depurazione a servizio delle pubbliche fognature nonché in via preliminare la verifica della compatibilità ambientale per gli impianti non soggetti alla valutazione di impatto ambientale di competenza regionale o statale e l'autorizzazione all'esercizio;
- l'organizzazione del servizio idrico integrato ai sensi dell'articolo 9 della L. n. 36/1994;
- l'installazione e la manutenzione della rete dei dispositivi per il controllo qualitativo dei corpi idrici anche ai fini dell'attività regionale di censimento delle risorse idriche. Qualora i corpi siano fonte di acqua destinata al consumo umano, le suddette attività sono svolte in collaborazione con i soggetti gestori di cui alla L. n. 36/1994;
- il catasto di tutti gli scarichi nei corpi idrici superficiali ed il suo aggiornamento. Le Province provvedono all'esercizio delle funzioni di cui ai commi 1 e 2 anche ai sensi dell'articolo 19 del D. Lgs. 30/12/1992 n. 504.

Sono di competenza dei Comuni:

- il rilascio dell'autorizzazione ed il controllo degli scarichi provenienti dagli insediamenti produttivi allacciati alle pubbliche fognature per quanto attiene all'accettabilità degli stessi, alla funzionalità degli impianti di pretratta-

mento adottati, al rispetto dei criteri generali per un corretto e razionale uso dell'acqua di cui all'articolo 2 lettera d) della L. n. 319/1976;

- l'approvazione dei progetti delle opere che originano gli scarichi di cui sopra ove questi non siano espressamente approvati nei progetti edilizi di edifici, impianti o complessi insediativi oggetto di specifiche autorizzazioni in applicazioni di leggi vigenti;
- l'organizzazione del servizio idrico integrato ai sensi dell'articolo 9 della L. n. 36/1994.

I Comuni singoli o associati e le Comunità Montane quali titolari del servizio pubblico di fognatura e depurazione adottano un regolamento per l'esercizio del relativo servizio che in particolare stabilisca:

- i limiti di accettabilità in fognatura di ciascun elemento inquinante in funzione dello stato delle opere e dell'impianto di depurazione nonché del recapito finale dello scarico della fognatura;
- le modalità di rilascio delle autorizzazioni allo scarico;
- le modalità per il controllo degli scarichi in relazione ai limiti di accettabilità;
- le norme tecniche per gli allacciamenti;
- le spese di allacciamento e le tariffe;
- i criteri per l'assimilabilità degli scarichi degli insediamenti produttivi a quelli degli insediamenti abitativi ai sensi della L. n. 8/10/1976 n. 690;
- le emissioni vietate.

Obiettivi

- prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;
- conseguire un generale miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni delle acque destinate ad usi particolari;
- concorrere a perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici nonché la loro capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

Il raggiungimento di tali obiettivi si realizza attraverso i seguenti strumenti:

- individuazione di obiettivi di qualità funzionali e ambientali per i corpi idrici;
- il rispetto dei valori limite agli scarichi fissati dallo Stato, nonché la definizione di valori limite in relazione agli obiettivi di qualità del corpo recettore;
- l'adeguamento dei sistemi di fognatura collettamento e depurazione degli scarichi idrici;
- l'individuazione di misure per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento nelle zone vulnerabili e nelle aree sensibili tese alla conservazione, al risparmio, al riutilizzo e al riciclo delle risorse idriche in particolare per le acque superficiali.

In materia di servizi **afferenenti al ciclo integrato delle acque** (acquedotto, fognatura, depurazione) si fa riferimento al programma ex art. 11 comma 3 L. 36/1994 (Piano d'Ambito) approvato dall'ATO Savonese il 11/12/2003 e recepito nella delibera di Consiglio Provinciale n. 59 del 18/12/2003.

In materia di servizi di raccolta delle acque reflue e loro trattamento dovranno essere realizzati sistemi che consentano di rispettare la L.R. n. 43/1995 e individuati nel Piano d'Ambito. La linea di intervento preferenziale prevista è il convogliamento dei reflui in impianti consortili che consentano di realizzare il minor numero di impianti, soprattutto per quanto riguarda il servizio nei comuni costieri, condizionati sovente dalla difficoltà di reperire aree idonee alla localizzazione dei depuratori.

Le scelte operative

Per gli obiettivi preposti in campo acquedottistico si prevede la fornitura di una dotazione idrica minima di 250 l per abitante al giorno, elevata a 400 l nel caso dei Comuni di dimensioni maggiori.

A seguito delle informazioni apprese dal Ministero dell'Ambiente nella riunione del 19/02/2001 è emerso che tutta la zona del versante Padano della Provincia di Savona deve essere considerata come "area sensibile" ai sensi della normativa comunitaria vigente.

Secondo il D.Lgs. 152/99, in relazione alle scadenze previste per le diverse categorie di scarichi si può evidenziare la presenza di 8 categorie teoriche di "situazioni" risultanti dalla combinazione di: numero di abitanti equivalenti dell'agglomerato originante lo scarico, insistenza in area cosiddetta "sensibile" dello scarico, scarichi esistenti o nuovi. Per ogni "categoria" è stata individuata la scadenza prevista dal D.Lgs. 152/99 per la realizzazione delle fognature e degli impianti di depurazione. Si sono così configurate tre situazioni diverse:

- scarichi e fognature che avrebbero dovuto essere adeguati al 31/12/1998 (come da Direttiva 91/271/ CEE e s.m.i);
- scarichi e fognature che avrebbero dovuto essere adeguati al 31/12/2000 (come da Direttiva 91/271/ CEE e s.m.i e dal D.Lgs. 152/99);
- scarichi e fognature che dovranno essere adeguati entro il 31/12/2005.

Il territorio dell'ATO Savonese è stato diviso in tre comparti: costiero di levante, costiero di ponente (separato da Capo Caprazoppa e il limite amministrativo orografico ad esso correlato) e padano. Il programma degli interventi prevede la realizzazione di opere per un totale massimo di €. 339.839.000,00 nel periodo 2005—2030, la cui copertura finanziaria va recuperata attraverso la tariffa del servizio idrico integrata. Lo scenario più oneroso per gli interventi nei tre comparti e nei tre settori del servizio idrico integrato è il seguente:

Comparto	Acquedotto	Fognatura	Depurazione	Totale
Costiero levante	€ 8952,00	€ 27385,00	€ 30607,00	€ 66944,00
Costiero ponente	€ 46933,00	€ 65033,00	€ 5397100	€ 165937,00
Padano	€ 23279,00	€ 22428,00	€ 16690,00	€ 62397,00
Totale ATO Savonese	€ 79164,00	€ 114846,00	€ 101268,00	€ 295278,00

4.3 Rifiuti

Il quadro generale

Il PTC mutua dal Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti l'analisi della situazione provinciale, le politiche e gli obiettivi in materia di rifiuti. Codifica nel documento degli obiettivi pianificatori provinciali quelli indicati dal Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti integrandoli con altre componenti di organizzazione del territorio, in particolare con gli altri carichi ambientali quali inquinamento delle acque, emissioni in atmosfera e con gli obiettivi in campo energetico.

La gestione dei rifiuti in Provincia di Savona

Ad oggi la gestione dei rifiuti solidi urbani (spazzamento, raccolta e trasporto) nella provincia di Savona risulta frammentata: solo il Comune di Savona si avvale di una azienda speciale, l' A.T.A., mentre per il restante territorio il servizio è dato in appalto o gestito in economia dai Comuni.

Quasi tutti i Comuni della Provincia effettuano, mediante appalto, la raccolta ed il trasporto degli RSU indifferenziati. Non esistono gestioni sovracomunali anche se le aziende presenti (le maggiori sono SAT, Aimeri, Valbormida Servizi e ATA) operano territorialmente su più comuni e quindi il bacino di raccolta e trasporto diviene sovracomunale di fatto.

Raccolta rifiuti indifferenziati

Il Piano Provinciale di raccolta dei rifiuti aggrega i dati secondo l'ipotesi di 5 bacini omogenei di raccolta:

- * Bacino 1 – Comunità Montana del Giovo e Comune di Savona;
- * Bacino 2 – Consorzio Comunità Montana Alta Valle Bormida;
- * Bacino 3 – Consorzio Comunità Montana Pollupice;
- * Bacino 4 – Consorzio Comunità Montana Ingauna.

Nella tabella che segue sono riportati i dati dei rifiuti solidi urbani e di quelli assimilabili raccolti nei vari bacini ed il totale di tutto il territorio provinciale.

	1997	1998	1999
Bacino 1	28.302	30.480	28.160
Bacino 2	31.089	33.315	32.610
Bacino 3	15.114	15.747	16.596
Bacino 4	41.305	41.518	40.708
Bacino 5	40.177	41.653	43.306
TOTALE T/ANNO	155.987	162.713	161.380

Il maggior produttore di rifiuti è il comune di Savona seguito dalle località costiere, che presentano alte punte di produzione anche per la loro vocazione turistica, e da quei comuni che presentano sul proprio territorio una forte concentrazione di attività commerciali ed artigianali.

Raccolta differenziata

La raccolta differenziata in provincia è svolta essenzialmente con il sistema delle campane stradali ed è effettuata in tutti i 69 comuni. I materiali generalmente oggetto di queste raccolte sono, almeno nei comuni più grandi ed in quelli costieri, il vetro, la carta, la plastica, l'alluminio e gli ingombranti mentre nei comuni più piccoli la raccolta differenziata è risultata quasi sempre limitata solamente ad alcuni materiali come il vetro e

la carta. In alcuni comuni viene effettuata eccezionalmente la raccolta dei residui tessili (indumenti) o della frazione organica.

Dai dati a disposizione si stima che la raccolta differenziata si attesti su un quantitativo di circa **11.000/12.000 ton/anno** che corrispondono ad una percentuale di circa il **6% - 7%** rispetto alla produzione totale dei rifiuti. Tale risultato è purtroppo ancora molto lontano dai minimi previsti dal Decreto Ronchi che fissava il raggiungimento dei quantitativi minimi di raccolta differenziata del 15% entro il 1999 e del 25% entro il 2001 a partire dal 6^a anno successivo alla data di entrata in vigore del D. Lgs n. 22 del 05/02/1997.

Gli impianti su cui la Provincia di Savona può contare per la selezione e la valorizzazione dei rifiuti provenienti da raccolta differenziata sono:

- **FG Riciclaggi** (impianti a Cairo Montenotte ed Albenga);
- **Comunità Montana Ingauna** (impianto a Villanova) per il trattamento di carta, plastica e vetro;
- **Ecolvetro** di Cairo Montenotte per il trattamento del vetro;
- **Impianti vari** che operano in regime di procedura semplificata di autorizzazione alle attività di recupero di rifiuti non pericolosi di cui agli ex artt. 31-33 D.Lgs n. 22 del 05/02/1997.

Totale rifiuti prodotti

Il quadro complessivo dei rifiuti prodotti nella provincia di Savona viene completato dalla quota di rifiuti smaltiti direttamente dai privati presso le discariche d'ambito.

Il panorama di tutti gli RSU e gli RSAU smaltiti/prodotti è riassunto nella seguente tabella:

	1997	1998	1999
RSU smaltiti tramite il servizio pubblico	155.987 t/a	162.713 t/a	161.380 t/a
RSAU smaltiti direttamente dai privati	9.900 t/a	19.806 t/a	25.000 t/a
RSU da raccolta differenziata	11.000 t/a	12.500 t/a	15.000 t/a
TOTALE	176.887 t/a	195.019 t/a	201.380 t/a

La media di produzione pro-capite si attesta sui 710 kg/ab x anno, corrispondente ad una produzione giornaliera pro-capite di circa 1,9 kg/ab x giorno. Questi dati risultano molto superiori alla media nazionale probabilmente a causa delle popolazioni fluttuanti (i turisti) che producono rifiuti ma non vengono conteggiati al momento del calcolo delle medie statistiche.

La situazione attuale delle discariche in Provincia

Le discariche operative site nell'ambito territoriale della Provincia di Savona sono quattro, collocate in maniera ottimale sul territorio:

- **Ecoter – Magliolo** a Ovest (47 Comuni serviti per un totale di 124.268 abitanti);
- **Boscaccio – Vado Ligure** nel Centro (17 Comuni per un totale di 73.925 abitanti);
- **Cima Montà – Savona** nel Centro (Comune di Savona per un totale di 63.559 abitanti);
- **Ramognina – Varazze** a Est (4 Comuni per un totale di 40.100 abitanti).

Discarica	Esaurimento
ECOTER	31/12/2005
CIMA MONTA'	1^ semestre 2005
ECOSAVONA	2^ semestre 2005
RAMOGNINA	2^ semestre 2008

In tabella viene riportata la data in cui è stimato l'esaurimento volumetrico delle discariche attualmente in esercizio.

I riferimenti normativi e le funzioni attribuite alla Provincia

Il Piano per la gestione dei rifiuti della Provincia di Savona deve rispondere essenzialmente a quanto previsto dalla normativa nazionale e regionale in materia di gestione dei rifiuti e ambiente e dalle indicazioni emergenti dagli strumenti di pianificazione di riferimento:

- Decreto Legislativo 22/97 detto "Decreto Ronchi", nel quale si evidenzia l'importanza del ruolo delle Province come Enti promotori delle politiche di gestione dei rifiuti;
- Legge Regionale 18/99 "Adeguamento delle discipline e conferimento delle funzioni agli Enti locali in materia di ambiente, difesa del suolo ed energia", che affida ai

Piani regionale e provinciale ruolo preminente per la strutturazione del sistema di gestione dei rifiuti.

- Legge Regionale 8/02 “*Modifica al Titolo 2 Capo 3 Gestione Rifiuti della L.R. n. 18/99*”;
- Legge Regionale 38/98 e s.m.i. “*Disciplina della valutazione di impatto ambientale*”;
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti..

In generale si può affermare che la compatibilità del Piano Provinciale con gli strumenti normativi e pianificatori sopra citati risulta essenzialmente dalla previsione della realizzazione di un sistema integrato di gestione dei rifiuti che va dalla produzione alla fase finale di recupero o smaltimento.

Le politiche e gli obiettivi

Il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti tiene conto delle indicazioni del D. Lgs. 22/97 (Decreto Ronchi) e di quelle dettate dal Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti. Gli obiettivi generali del Piano si basano pertanto sulla realizzazione di un modello basato su:

- riduzione della produzione e della pericolosità dei rifiuti;
- sviluppo del riutilizzo e della valorizzazione del rifiuto come risorsa rinnovabile anche in campo energetico;
- conseguimento degli obiettivi quantitativi di raccolta differenziata e riutilizzo previsti dal D. Lgs. 22/97;
- tendenziale abbandono della discarica come sistema di smaltimento;
- minimizzazione degli impatti ambientali degli impianti;
- contenimento dei costi anche attraverso il dimensionamento ottimale degli impianti;
- attivazione di opportunità di lavoro connesse al sistema della gestione dei rifiuti;
- assicurazione costante della trasparenza dei processi decisionali.

Per il raggiungimento di tali obiettivi il Piano prevede un sistema di smaltimento integrato che include l'insieme di impianti di smaltimento, le piattaforme di recupero, le infrastrutture minori e le iniziative di raccolta, di razionalizzazione delle strutture presenti, di sostegno agli autocompostaggi ed una serie di azioni indispensabili allo scopo, quali:

PTC

- attivazione del mercato delle frazioni rivalorizzabili;
- sensibilizzazione ed informazione;
- incentivazione e sostegno economico;
- miglioramento della rilevazione della produzione di RSU e delle RD;
- assicurare la coerenza con gli strumenti di pianificazione urbanistica.

In particolare la Provincia si propone di adottare un sistema di gestione finalizzato a perseguire 5 obiettivi quantitativi specifici:

- aumentare, entro il 2003, la raccolta differenziata al 35%;
- ridurre progressivamente, entro il 2007, lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani in discarica al 25 – 30%;
- gestire il periodo transitorio di attuazione del piano stesso, garantendo comunque una certezza di smaltimento;
- gestire il passaggio da tassa a tariffa contenendo l'aumento dei costi entro il limite di circa il 35% a regime;
- aumentare il tasso occupazionale nel settore della gestione dei rifiuti.

Gli obiettivi e le azioni in materia di gestione dei rifiuti potranno essere ridefiniti in sede di aggiornamento del Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti e costituiranno aggiornamento e specificazione del PTC.

Capitolo 5 - I pericoli tecnologici

5.1 Il rischio industriale

Il D.M. 9 Maggio 2001

La direttiva Europea 96/82/CE "Seveso II" è stata recepita dalla Legge italiana n. 334/99. Il D.M. 9 Maggio 2001 è attuativo dell'articolo n. 14 del D.Lgs n.334/99 e tratta il "*controllo dell'urbanizzazione*".

Il D.Lgs n. 334/99 norma il controllo dei rischi di incidente rilevante connesso con determinate sostanze pericolose, individuando specifiche azioni che devono essere adottate al fine di garantire la sicurezza dell'uomo e dell'ambiente; detta regole di riferimento in tema di sicurezza ai fini della pianificazione urbanistica e territoriale, con *riferimento alla destinazione e all'utilizzo dei suoli*".

Il D.Lgs n. 334/99 inoltre permette alle Amministrazioni Locali di individuare aree in cui possano insediarsi attività produttive a rischio di incidente rilevante e di mitigare gli impatti nelle situazioni di maggiore rischio.

Il D.M. del 9 Maggio 2001 pone delle limitazioni sul territorio alle quali sia le aziende, sia i Sindaci dei territori comunali interessati dovranno attenersi; il decreto rappresenta una opportunità per una più rigorosa gestione e pianificazione del territorio ed uno strumento atto ad accrescere l'assunzione di responsabilità di tutti i soggetti coinvolti. Inoltre il Decreto stabilisce i requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante per prevenire gli incidenti rilevanti e limitarne le conseguenze.

Gli obiettivi proposti dal Decreto, da perseguire per raggiungere livelli di sicurezza accettabili sono:

- minimizzare gli effetti dell'incidente sui tessuti edilizi, sulle persone e sull'ambiente circostante con opportune scelte localizzate e con politica di prevenzione e di informazione;
- minimizzare le probabilità che accada l'incidente attraverso opportune implementazioni tecnologiche e di sicurezza dei processi di produzione di stoccaggio;
- rendere più efficienti le misure e le infrastrutture per la pianificazione di emergenza con una corretta localizzazione dei presidi di emergenza;
- individuare nei Piani Territoriali di Coordinamento aree dove ubicare presidi di emergenza in relazione alla maglia della viabilità e alla accessibilità al luogo del probabile incidente;
- ricollocare gli insediamenti industriali all'esterno dei

grandi centri abitati eliminando così concentrazioni delle produzioni e riutilizzando, i terreni per uso civile, dopo la bonifica;

- superamento delle politiche di “vincolo” alle attività che si svolgono sul territorio, verso il raggiungimento, viceversa, di una politica integrata di sostenibilità ambientale e del raggiungimento dei massimi livelli di sicurezza perseguibili.

Il D.M. del 9 maggio 2001 può costituire uno strumento utile per stabilire un’interfaccia tra le Autorità Pubbliche preposte a tre compiti diversi:

- svolgimento delle istruttorie dei rapporti di sicurezza;
- pianificazione dell’emergenza esterna;
- pianificazione territoriale e urbanistica.

Il D.M. del 9 maggio 2001 ha come finalità quella di orientare le Regioni affinché legiferino entro un certo quadro di omogeneità a scala nazionale, le Province e i Comuni affinché pianifichino e governino nel senso di un responsabile controllo dell’urbanizzazione in prossimità degli impianti a rischio di incidente rilevante. Lo scopo del decreto è quello di determinare un punto di accordo tra le caratteristiche insediative, la pericolosità dell’impianto e le previsioni di trasformazione dell’uno o dell’altro o di entrambi consentendo la verifica della loro compatibilità.

Problematiche

Il Decreto del 9 maggio 2001 delinea l’inizio di un nuovo processo di pianificazione nel quale l’esistenza o la previsione di insediamento dello stabilimento a rischio di incidente rilevante non potrà più essere considerata separata dai processi di pianificazione regolata come somma delle destinazioni urbanistiche dei suoli dei Piani di Emergenza e in funzione del livello di sicurezza dell’impianto, ma dovrà essere affrontata complessivamente come fattore indifferibile e intrinseco dello sviluppo urbanistico e della programmazione territoriale.

Il Decreto stabilisce al comma 1 dell’articolo 1 “*i requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti*” e prevede l’individuazione delle aree interessate dagli effetti degli eventi incidentali ipotizzati. Il Decreto, come previsto nell’articolo 14 del D.Lgs. n. 334/99, prevede l’avvio della procedura di formazione e approvazione della variante al Piano Territoriale di Coordinamento provinciale e agli strumenti di pianificazione urbanistica nei casi di:

- insediamento nuovi stabilimenti;

- modifiche di cui all'art. 10 degli stabilimenti esistenti;
- nuovi insediamenti o infrastrutture attorno agli stabilimenti esistenti.

Nel caso di incompatibilità tra sorgente di rischio e territorio, è previsto dal comma 3 dell'articolo 10 del D.L.gs n. 334/99 che *“gli Enti territoriali apportano, ove necessario, le varianti ai Piani Territoriali di Coordinamento provinciali e agli strumenti urbanistici”*.

I compiti delle Province

All'articolo 3 del Decreto del 9 maggio 2001 sono definite le competenze delle Province:

- individuare le aree sulle quali ricadono gli effetti prodotti dagli stabilimenti a rischio di incidente rilevante acquisendo dai Comuni le informazioni contenute nell'elaborato tecnico “Rischio di Incidente Rilevante” (RIR);
- disciplinare, nell'ambito della determinazione degli assetti generali del territorio, la relazione degli stabilimenti con gli elementi territoriali e ambientali vulnerabili, con le reti e i nodi infrastrutturali, di trasporto, tecnologici ed energetici, esistenti e previsti, nonché con le aree ad elevata criticità di dissesto idrogeologico;
- adeguare gli strumenti urbanistici territoriali in vigore e allegare ai Piani Territoriali ed Urbanistici l'elaborato tecnico di Rischio di Incidente Rilevante (RIR).

I compiti dei Comuni

Attraverso i propri *Strumenti Urbanistici*, i Comuni individuano e disciplinano le aree da sottoporre a regolamentazione specifica, tenendo conto di tutte le problematiche relative all'area vasta, adottando la variante nel caso non sussista la compatibilità tra stabilimenti e territorio.

Al fine dell'adeguamento dei propri strumenti urbanistici, predispongono l'elaborato tecnico “Rischio di Incidenti Rilevanti- R. I.R.”, relativo al controllo dell'urbanizzazione.

Trasmettono le informazioni contenute nell'Elaborato Tecnico a tutti gli Enti locali territorialmente interessati dagli scenari incidentali.

Elaborato Tecnico “Rischio di Incidenti Rilevanti”- R.I.R.

Nell'ambito del controllo dell'urbanizzazione, i Comuni hanno l'obbligo di predisporre un documento tecnico, convenzional-

mente chiamato R.I.R., che costituisce parte integrante dello strumento urbanistico. Le informazioni che questo documento deve contenere sono elencate al punto 3.1 del D.M. 9 maggio 2001.

L'art. 14 del D.Lgs. n. 334/99 richiede alle Province di adeguare i propri Piani Territoriali di Coordinamento e i propri Strumenti Urbanistici e in particolare:

- identificare gli elementi ambientali e territoriali vulnerabili (informazioni necessarie ad inquadrare il territorio valutandone la vulnerabilità in relazione alla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante);
- raccogliere le informazioni dai gestori e identificare le aree di danno: sul territorio della Provincia di Savona, allo stato attuale sono presenti 10 stabilimenti a rischio di incidente rilevante, soggetti agli obblighi del D.M. 9 maggio 2001, fra cui 5 in classe A1 (art. 8) e 5 in classe A2 (art. 6). Determinare gli scenari incidentali e le relative aree di impatto sul territorio;
- valutare la compatibilità territoriale e ambientale e adeguare i Piani Territoriali ed Urbanistici.

La presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante nella Provincia di Savona è indicata nella tabella seguente.

REGIONE LIGURIA		Provincia di Savona		Settore Politiche e Programmi ambientali	
Elenco aziende soggette a notifica (artt. 6 e 8 D.Lgs. 334/99). Aggiornamento 31 gennaio 2002					
n.	Stabilimento	Impianti	Sostanze pericolose	D. Lgs334/99	Notifica
1	BADANO COMBUSTIBILI S.a.S. via Peagne, 27 170-27 Pietra Ligure SV	Deposito prod. petroliferi	Kerosene, Gasolio, Biodiesel, Ecoden, Oli lubrificanti	art. 6	12.10.00
2	BADANO GAS S.r.l. Località Ca' di Lodi 17020 Giustenice SV	Deposito GPL	GPL	art. 6	12.10.00
3	ERG PETROLI S.p.A. via Staligrado, 98 17100 SV	Deposito prod. petroliferi	Kerosene, Gasolio	art. 8	10.10.00
4	FERRANIA S.p.A. (ex IMATION) Viale Libertà, 57 Loc. Ferraia 17016 Cairo Montemotte SV	Impianti chimici	43 composti chimici diversi	art. 6	11.10.00
5	INFINEUM ITALIA S.r.l. Strada di scorrimento, 2 17047 Vado Ligure SV	Impianti chimici	cloro, dicloruro dizolfopentassolfuro di fosforo,	art. 8	12.10.00
6	LIQUIGAS S.p.A. Regione Massari, 4Fraz. Bastia 1703-1 Albenga SV	Deposito GPL	GPL	art. 8	11.10.00
7	OPAM OILS S.p.A. Regione Rapalline, 18 Campochiesa d'Albenga 16148 Albenga SV	Deposito prod. petroliferi	Gasolio, Benzina	art. 6	12.10.00
8	PETROLIG S.r.l. (ex-AGIPETROLI) Via Bertola, 14 17047 Vado Ligure SV	Deposito prod. petroliferi	Benzina Gasolio	art. 8	6.10.00
9	SARPOM S.p.A. Via Torcello, 1 17040 Quiliano SV	Deposito prod. petroliferi	greggio	art. 8	12.10.00
10	SDP SAVONA S.r.l. via Merula, 12/a Loc. Strada Prov. 13 17051 Andora SV	Deposito prod. petroliferi	Gasolio	art. 6	11.10.00

Il PTC, con riferimento alla legislazione vigente in materia di rischio industriale e alle competenze specifiche attribuite alla Provincia, forma un quadro conoscitivo ed interpretativo della situazione provinciale e codifica nel Documento degli Obiettivi le specifiche azioni di promozione della sicurezza territoriale.

Il PTC costruisce un quadro di riferimento conoscitivo ed interpretativo delle condizioni di rischio sulla base delle informazioni acquisite dai Comuni e dai gestori degli stabilimenti a rischio per verificare la fattibilità e sostenibilità di nuovi impianti industriali, indica le migliori condizioni di sicurezza e promuove quanto più possibile la riduzione dei fattori di rischio, fornendo indicazioni ai Comuni per la formazione degli strumenti urbanistici; promuove i piani di sicurezza fuori dagli impianti e coordina i soggetti interessati; promuove progetti integrati e/o di riabilitazione urbana per ridurre i fattori di rischio e delocalizzare gli impianti esistenti.

PTC

Capitolo 6 - Le aree boscate e politiche forestali

6.1 Il quadro generale

Il bosco costituisce una parte importante del territorio provinciale.

Dai dati ISTAT raccolti possiamo valutare come la superficie boscata provinciale occupi 80.011 ha su un totale di 154.454 ha, pari al 51,8% della superficie provinciale complessiva.

La distribuzione delle aree boscate non è, ovviamente, omogenea su tutto il territorio provinciale.

Le Comunità Montane dell'Alta Val Bormida e del Giovo presentano comuni con percentuali di superficie boscata superiori all'80% della superficie totale, con punte nei comuni di Bormida, Calizzano, Mallare e Osiglia, dove i boschi arrivano a coprire la quasi totalità del territorio.

Nelle Comunità Montane del ponente savonese (Ingauna e Pollupice) le percentuali di territorio boscato scendono al 50% fatta eccezione per alcuni comuni (Nasino, ad es.) dove la copertura a bosco è di gran lunga la copertura dominante, arrivando quasi a coprire il 90% del territorio comunale.

Nella Val Bormida si trovano i migliori complessi boschivi della Liguria; essi vengono utilizzati per la produzione sia di legname di pregio che di legna da ardere.

I boschi della rimanente parte della provincia non mostrano di avere un equivalente livello qualitativo; ciò è dovuto sia a cause naturali (composizione floristica, livello di equilibrio) che a cause antropiche (mancato od errato utilizzo, grande ricorrenza di incendi).

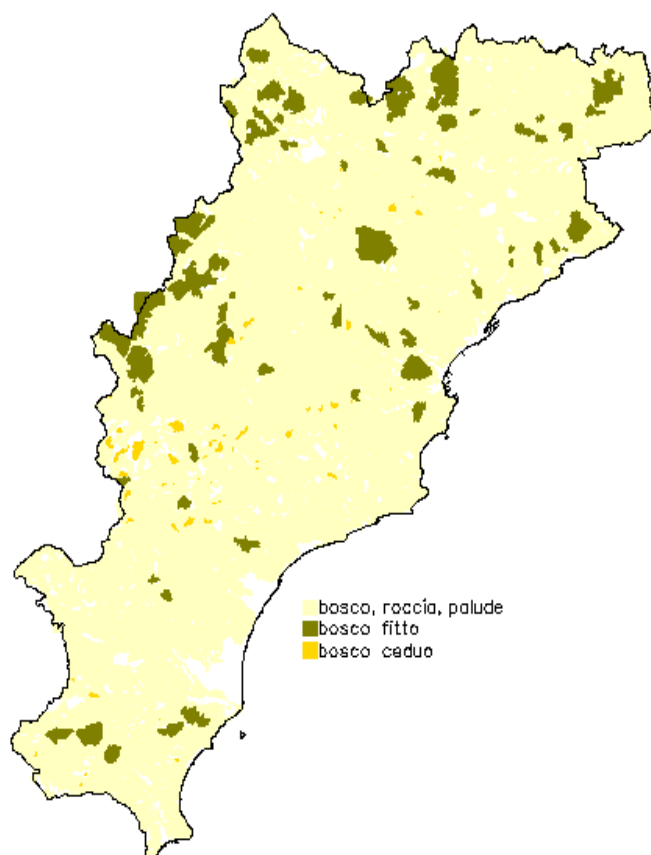
Per ciò che riguarda l'evoluzione dei boschi provinciali, possiamo evidenziare come la superficie boscata si sia incrementata di oltre il 20% nell'arco degli ultimi 40-45 anni.

Valutando poi il complesso delle formazioni arboree provinciali (boschi di vario tipo) possiamo evidenziare come l'indice di stabilità più alto per la Regione Liguria appartenga proprio alla nostra provincia (90,3%) a dimostrazione che le nostre aree boscate tendono a mantenere una costanza di superficie.

L'apporto alla formazione di nuovi boschi è dato principalmente dalla trasformazione in bosco delle aree arbustive e delle aree miste (aree naturali o seminaturali e agroforestali), quindi dalle aree a praterie e per ultimo dagli incolti, a probabile dimostrazione che occorre un passaggio ulteriore prima che l'incolto si trasformi in bosco.

La copertura boscata gioca poi un ruolo importante nella protezione del suolo dall'erosione superficiale; da indagini compiute a livello regionale risulta che, a parità di altre condizioni, l'assetto vegetazionale che presenta minori rischi a livello di erodibilità del suolo sia quello dei boschi sempreverdi densi, seguito da quello degli arbusteti e quindi da quello dei boschi decidui densi.

Le aree boscate



6.2 Aspetti e problematiche

Le problematiche emerse dalle analisi relative alle aree boscate sono prevalentemente relative all'abbandono del patrimonio boschivo (linee guida sulla pianificazione forestale del prof. Bovio, ripreso dal dott. Caviglia):

- sembra che non ci siano attualmente le condizioni economiche per un uso produttivo del bosco nella Provincia di Savona;

- le potenzialità rilevanti per l'enorme superficie boscata del territorio savonese sono da verificare anche in relazione alla funzione importante che svolge la copertura vegetale nella prevenzione del dissesto idrogeologico; a questo proposito si registra la necessità di semplificare norme e procedure di gestione per le politiche forestali. E' infatti necessario creare un ambiente favorevole per le aziende artigiane specializzate nel taglio del bosco; potrebbe configurarsi come uno sportello unico per le autorizzazioni di tipo tecnico urbanistico da attivarsi da parte delle Comunità Montane e della Provincia;
- occorre individuare i Piani di assestamento forestale dei Comuni, verso le aree dove sono presenti le migliori condizioni produttive e non sussistono esigenze di tutela paesistica, idrogeologia o botanica. A questo proposito il PTC assume le indicazioni dei piani di bacino coordinando gli studi e i programmi in materia forestale.

6.3 Le politiche

In tutta la Provincia esiste una netta dominanza dei boschi di proprietà privata: essi sono estesi per circa 70.000 ha, con un rapporto di 7 a 1 rispetto ai boschi di proprietà pubblica.

La elevata frammentazione della proprietà e il basso reddito ricavabile dal bosco fanno sì che i boschi di proprietà privata siano spesso abbandonati a sé stessi.

I boschi di proprietà pubblica non fanno però eccezione a questa regola; solo 25 dei 69 comuni della Provincia di Savona dispongono di un Piano di assestamento relativo alle aree boscate pubbliche.

Molti di questi Piani di assestamento sono peraltro scaduti e/o sono in attesa di una verifica.

I Piani di assestamento forestale previsti dalla legislazione nazionale e regionale perseguono la finalità di ottimizzare l'uso del bosco intervenendo sulla biomassa esistente con tagli programmati e operazioni selvicolturali di salvaguardia o di miglioramento del patrimonio boschivo.

Essi hanno il duplice scopo di consentire il prelevamento di una massa legnosa da destinare ai vari usi commerciali e di fare contemporaneamente tendere la copertura forestale verso uno stato ideale.

In generale, nei comuni della Provincia di Savona in cui prevalgono boschi di buona qualità e stato, i Piani di assestamento sono rivolti principalmente ad azioni di miglioramento boschivo ai fini di una maggiore produzione.

I comuni in cui abbondano superfici boschive di scarsa qualità o frequentemente percorse da incendi indirizzano il Piano di

assestamento verso un miglioramento ai fini di salvaguardia o ai fini di tutela ambientale.

6.4 Le scelte operative

La definizione delle scelte operative in tema di politica forestale non può prescindere dalla lettura economica dei dati di produzione che assegnano ai prodotti forestali un'incidenza sulla PLV (Produzione Lorda Vendibile) provinciale pari a circa lo 0,5% della PLV agricola totale (Fonte: Istituto Tagliacarne anno 1997).

E' ovvio che, di fronte a questi dati, anche azioni di modesta portata, ma mirate, possono portare ad incrementi percentuali non indifferenti del valore produttivo del bosco (senza voler citare il suo valore paesaggistico e di salvaguardia ambientale).

In particolare, volendo sintetizzare alcuni suggerimenti operativi, la Provincia di Savona dovrà:

- favorire la redazione dei Piani di assestamento forestale, sia promossi dall'Ente pubblico che da soggetti privati, tenendo comunque presente la caratterizzazione e la differenziazione dei luoghi e delle tipologie di bosco;
- creare condizioni favorevoli per le aziende che operano nel campo forestale, eliminando tutti gli ostacoli burocratici che impediscono la realizzazione degli interventi previsti nei suddetti Piani, in termini di normativa paesistica e urbanistica di competenza provinciale;
- cercare di integrare - ove possibile - gli interventi di valorizzazione e salvaguardia del patrimonio faunistico con gli interventi prospettati di gestione forestale;
- cercare di integrare gli interventi riguardanti l'aspetto forestale dei Piani urbanistici sovraordinati di livello regionale con Piani di livello provinciale e con i PUC dei diversi Comuni;
- proporre, per quanto di competenza, le linee generali per la prevenzione antincendio boschiva, in coordinazione con i corpi di polizia di dipendenza provinciale, il Corpo forestale dello Stato, i Comuni e i servizi di Protezione Civile.

Capitolo 7 - Il paesaggio

7.1 Il quadro generale

Il PTC considera il paesaggio come l'insieme di beni ambientali presenti sul territorio e l'insieme complesso delle relazioni che hanno legato l'ambiente alla vita sociale, economica e culturale, dal passato ad oggi. L'ambiente e le attività che vi si svolgono, antropiche ma non solo, sono viste come parte integrante del processo di formazione e di evoluzione del territorio. Queste relazioni hanno regolato il formarsi del paesaggio, a cui spetta non solo un valore estetico, ma una valenza storico – culturale essenziale per la definizione dell'identità territoriale.

Il PTC individua le problematiche e formula le politiche e gli obiettivi in materia di paesaggio, coinvolgendo le altre componenti di organizzazione del territorio, quali le componenti naturali, i carichi ambientali, il territorio agricolo, la funzione ricreativa e turistica, gli insediamenti.

Il Piano considera tali relazioni superando una concezione settoriale del territorio inteso come insieme delle diverse componenti e propone una visione del territorio/paesaggio/ambiente nella sua totalità, quale vero e proprio paradigma del processo di Piano.

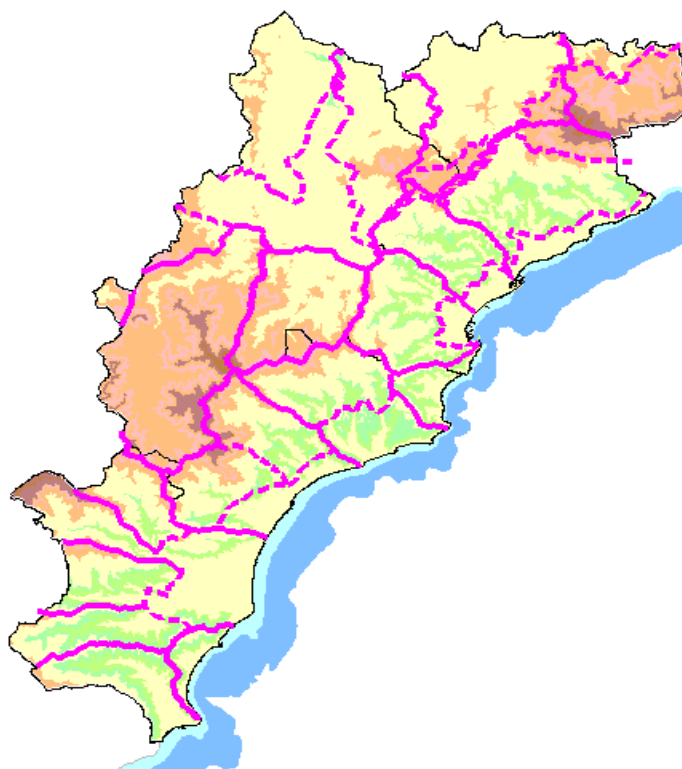
Questa visione globale concorre all'assunzione del principio di sostenibilità dove gli effetti delle politiche e degli interventi settoriali sono valutati rispetto al territorio/paesaggio/ambiente, così come letto, riconosciuto e identificato nella Descrizione Fondativa.

L'obiettivo generale è quello di un corretto equilibrio tra le diverse forme di utilizzazione del suolo che tendono sia a conservare sia a trasformare il paesaggio; equilibrio ritenuto essenziale per la qualità della vita e per *l'identità fisica della Provincia*. A questo proposito il Piano indica le linee di comportamento pianificatorio derivanti da un *progetto ordinatore del paesaggio*.

Dagli studi effettuati nella Descrizione Fondativa è emersa l'insufficienza a tale scopo degli strumenti urbanistici comunali. Se i Piani regolatori hanno permesso di comporre dei quadri paesaggistici singolarmente corretti, tuttavia, proprio perché concepiti entro i limiti territoriali locali e perché elaborati in tempi diversi da quelli dei Comuni adiacenti, non hanno sempre potuto assicurare una coerente composizione formale del paesaggio a scala comprensoriale.

La lettura storico-critica delle regole morfologiche-insediative che hanno formato il nostro paesaggio consente di passare all'individuazione di unità di paesaggio e dei rispettivi organismi territoriali, che potranno costituire riferimento per i Comuni, per la redazione della Descrizione Fondativa contenuta nei Piani Urbanistici Comunali (P.U.C.).

Carta fisico-morfologica e unità di paesaggio

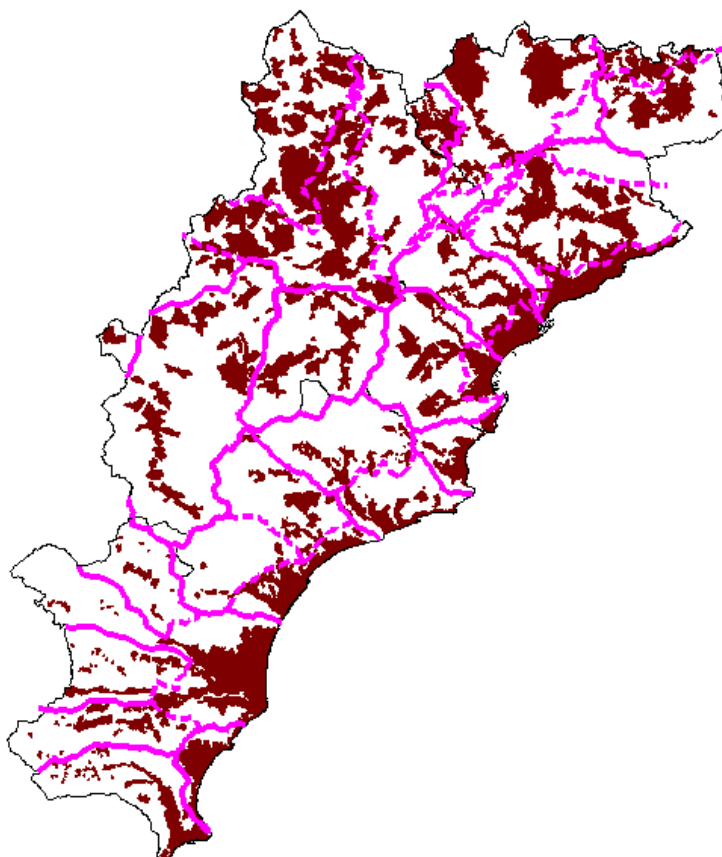


7.2 Aspetti e problematiche

Attraverso le indagini svolte nella Descrizione Fondativa viene fornito un quadro sintetico relativo all'evoluzione del paesaggio nei suoi aspetti culturali, fisici ed estetici del concetto stesso di paesaggio, per arrivare all'inquadramento del territorio savonese nella sua immagine attuale e come esito di un processo storico.

Sono state effettuate analisi molto approfondite sugli aspetti insediativi, sull'evoluzione storica degli insediamenti, sull'uso del suolo che ha portato all'individuazione di alcune grandi unità di paesaggio alla scala territoriale all'interno dei quattro ambiti.

Carta dell'assetto insediativo e delle unita' di paesaggio



Questo percorso verso una efficace tipizzazione del territorio provinciale orientato consente di dare la misura (oltre che l'immagine) delle nuove categorie interpretative proposte dalla legge urbanistica regionale per individuare e normare i tessuti insediativi urbani e rurali.

In questa prospettiva gli ambiti del livello territoriale del Piano Paesistico, pensati anche come base di incontro e confronto tra "progetti di paesaggio" diversi, acquistano particolare significato e possono rappresentare momenti di qualità di un metodo - della conoscenza e della decisione - che dovrà permanere e affinarsi nel tempo, (cercando di agire - da subito - sul "livello puntuale" del Piano Paesistico), ponendolo espressamente al centro dell' azione di valorizzazione/conservazione.

Tali aree dovranno essere pensate come luogo di coordinamento e di confronto in cui definire strategie, progetti, linee normative, come luogo speciale di bilanci e di patti (contratti) per la qualità paesistica, come laboratori permanenti della coerenza tra forme e funzioni, tra valori storici, futuro tecnologico e identità.

PTC

Le analisi e gli studi sugli aspetti fisici morfologici, insediativi, ambientali e naturalistici del territorio costituiscono un patrimonio di conoscenza da condividere con i Comuni, che potranno adottare tale conoscenza per costruire buona parte della Descrizione Fondativa dei loro PUC.

Le analisi condotte sul territorio dimostrano un'organizzazione in ambiti vallivi che si configurano come organismi territoriali omogenei dotati di precisa ed autonoma fisionomia paesistica che si presta ad essere letta nelle sue componenti ambientali, urbane ed architettoniche secondo l'asse delle direttrici. Tali assialità si configurano quali elementi significativi ed invariati nell'evoluzione della struttura complessiva, perpendicolari al sistema paesistico longitudinale della fascia costiera.

Valle Merula	Comprende la pianura marittima di Andora, i versanti collinari costieri sia verso Capo Mele che verso Cervo, le aree di fondovalle e quelle di versante sino ai crinali principali che ne definiscono i limiti a sud, ovest e nord.
Alassio e Laigueglia	L'ambito si configura come un piccolo e caratteristico anfiteatro costituito da un versante relativamente omogeneo, anche se inciso da numerosi solchi torrentizi, progressivamente degradante verso la stretta fascia costiera che si conclude su un'estesa spiaggia silicea.
La Piana di Albenga e Ceriale	L'ambito comprende la piana alluvionale di Albenga, la piana costiera di Ceriale ed i terrazzamenti marini che si spingono sino alla prima fascia collinare dell'entroterra sino a Villanova e Cisano sul Neva.
La Valle Lerrone	E' costituito dal sistema vallivo del torrente Lerrone che divide in due parti equivalenti il comprensorio. Il versante sinistro, rivolto a meridione, ospita la maggior parte degli insediamenti.
La Bassa Valle Arroscia	Comprende la vallata del torrente Arroscia caratterizzata da un versante sinistro molto esteso e di media acclività e da un versante destro ridotto e con forte pendenza.
La Valle Pennavaire	Comprende le aree del sistema vallivo del torrente Pennavaire che si estende dal Passo di Caprauna sino alla confluenza del torrente con il Neva e risulta singolare per la convivenza di due sistemi ambientali ed etnico-culturali: quello ligure e quello piemontese.
La Valle Neva	L'ambito comprende il sistema vallivo che, delimitato a nord-ovest dal massiccio del M. Galero, si estende sino alla confluenza del torrente con il corso del Pennavaire.
Ambito di Spotorno e Noli:	Comprende le valli alle spalle dei centri di Spotorno e di Noli, percorse da un sistema di strade che secondo le direttrici storiche conducono all'altipiano delle Manie ed al territorio di Feglino.
Ambito di Finale	Il Finalese comprende la zona costiera e l'immediato entroterra dell'unità geopolitica che è stato il marchesato dei Del Carretto, tra il Capo Noli ed il Capo della Caprazoppa.
Ambito delle valli alte del Pora, dell'Aquila e dello Sciusa	Comprende i territori dei Comuni interni di Vezzi - Portio, Orco - Feglino, Calice Ligure e Rialto. La rete stradale storica comprende le antiche strade di valico ed un percorso trasversale che giustifica la connessione d'ambito.
Ambito costiero da Borgio Verezzi a Borghetto Santo Spirito	Corrisponde alla porzione costiera del comprensorio storico dominato in epoca alto medievale dal monastero di San Pietro di Varatella e che oggi ricomprende la grande conurbazione costiera di più recente formazione.
Ambito della Val Maremola	Comprende i Comuni di Giustenice, Magliolo e Tovo San Giacomo. La struttura dell'insediamento, di chiara origine rurale, concentrato prevalentemente nella Val Maremola sul lato sinistro del torrente, meglio esposto, è caratterizzata dalla presenza diffusa sul versante di numerosi agglomerati storici.

Ambito del Nimbato e del Varatella	L'ambito è caratterizzato da un insediamento a nuclei sparsi concentrati lungo e le vie di valico verso Bardinetto e Garessio. Il nucleo più importante è rappresentato dal borgo di Balestrino di cui è in progetto un restauro volto a recuperarne il significato in rapporto al castello e all'ambiente.
Bormida di Millesimo	L'organismo territoriale è caratterizzato dalle valli strette e parallele di Murialdo, Calizzano e Bardinetto ed Osiglia. Gli organismi territoriali elementari e le unità insediative risultano ben definite e chiaramente identificabili. I centri urbani, localizzati nel fondovalle, hanno uno sviluppo lineare lungo i percorsi stradali, la tipologia insediativa prevalente è di tipo residenziale.
Bormida di Spigno	Il sistema orografico è caratterizzato da vallate aperte e da una notevole omogeneità di paesaggio dettata sia dalla morfologia sia dai caratteri vegetazionali; i sistemi insediativi hanno uno sviluppo meno lineare, diffuse risultano le borgate ed i sistemi di crinale e di mezza costa. Il tessuto urbano ha subito un forte sviluppo determinato dall'incidenza degli insediamenti produttivi e del sistema delle infrastrutture.
Segno-Quiliano	Caratterizzato dalla disposizione a ventaglio delle valli convergenti sulla piana di Vado e dal contrasto tra la polarità infrastrutturale/produttiva costiera ed i caratteri ancora leggibili, nell'interno, dell'organizzazione rurale del territorio.
Letimbro-Lavanastro	Nettamente delimitato da elementi geomorfologici di rilievo, che ancora oggi consentono agevoli relazioni solo verso ponente, ha una posizione baricentrica all'interno dell'ambito anche e soprattutto dal punto di vista funzionale per la presenza del Capoluogo.
Alte valli Erro-Valla	Costituiscono un ambito a forte componente rurale e naturale da conservarsi e valorizzarsi, caratterizzato da una duplice gravitazione funzionale e fisica sia verso le Bormide che verso la costa.
Giovo	I tre organismi territoriali del Rio Giovo, dell'Orba e del Sansobbia-Teiro, sono fortemente caratterizzati dalla presenza del massiccio montuoso del Monte Beigua, che ne è al contempo denominatore comune ed elemento discriminante. L'importante centro di Sassello è il fulcro di questo vasto territorio.
Orba	Sia la morfologia territoriale che le connessioni infrastrutturali legano questo territorio più all'ovadese che al savonese, l'esclusione dalle grandi vie di comunicazione ne ha determinato un certo isolamento.
Sansobbia-Teiro	Assai articolato, questo organismo è caratterizzato dalla presenza di tre polarità costiere (Albissola, Celle, Varazze) cui fanno capo altrettanti sistemi vallivi strettamente connessi ed interdipendenti per analogie morfologiche, funzionali e di sfruttamento del territorio.

Le problematiche e i temi emersi sui quali definire il sistema degli obiettivi e delle politiche per il paesaggio sono:

Tutela ed identità del paesaggio

Qualità urbana

Mantenimento spazi coltivati

Valorizzazione delle emergenze e itinerari storico-culturali

Presidio ambientale e sostenibilità

Valorizzazione delle emergenze naturali

Criteri di trasformazione del paesaggio

Fruizione del paesaggio

7.3 Le politiche

La definizione delle politiche in materia di paesaggio dovrà affrontare alcune questioni. In primo luogo l'interpretazione dei tessuti insediativi urbani e rurali, qualificati e non, nella disciplina paesistica: il paesaggio fortemente urbanizzato – costiero in particolare – è spesso considerato un territorio che ha alterato e perso la maggior parte dei propri valori paesistici. Da questa prospettiva esso sembra un “non paesaggio”, e tale considerazione porta una minore attenzione anche negli strumenti di pianificazione. Tale punto di vista è confermato anche dal PTCP, che con la denominazione di TU e di TRZ individua le zone su cui non sembra rilevante esprimere i criteri normativi e comportamentali necessari.

Dovranno essere affrontati i temi quali:

- il monitoraggio delle trasformazioni e la definizione di progetti – guida; in relazione al punto precedente, l'atteggiamento descritto rischia di confluire in una rinuncia ad esercitare un controllo e una valutazione anche sui grossi interventi (infrastrutturali ad esempio) che nei prossimi anni cambieranno ancora in modo sostanziale la percezione di interi ambiti;
- le modalità per ritrovare identità ed identificazione dei luoghi e dei paesaggi;
- il superamento del concetto di vincolo.

Il PTC tende a promuovere un'immagine del paesaggio che, tenuto conto della storia della sua trasformazione e delle sue peculiarità formali e culturali, evolva in modo coordinato con le esigenze della pianificazione del territorio.

Occorre quindi verificare la possibilità di prefigurare gli esiti di tali trasformazioni, per valutarne gli effetti e definirne i possibili

scenari.

La politica in materia di paesaggio stabilisce le misure per un progetto di paesaggio per ambiti, unità, atto a salvaguardare gli elementi di identità che configurano un territorio e lo distinguono dagli altri, per contrastare la banalizzazione del territorio. Tale politica deve altresì contribuire a garantire le necessarie superfici libere per l'agricoltura, per i biotopi naturali e per il bosco, così che siano nel contempo preservate le loro funzioni ecologiche e ricreative.

L'articolazione di tale politica paesistica deve assumere strategie differenti e complementari nel caso in cui tratti di paesaggio costiero e vallivo a forte infrastrutturazione o di paesaggio interno, in cui la trasformazione e la banalizzazione del paesaggio è l'effetto non voluto dell'abbandono del territorio. In questo senso la definizione degli obiettivi dovrà consentire la costruzione di politiche per il presidio ambientale.

Dalle considerazioni che precedono, derivano i seguenti obiettivi:

- tutelare il paesaggio e gli elementi di identità locale del paesaggio;
- promuovere la qualità urbana attraverso la composizione paesaggistica dei territori costieri e di forte urbanizzazione;
- promuovere il carattere urbano dei territori destinati agli insediamenti residenziali e commerciali, in particolare negli agglomerati urbani. Ristrutturare le aree industriali e artigianali;
- promuovere un'immagine del paesaggio provinciale che delinei chiaramente le aree insediative rispetto al territorio non insediato;
- mantenere gli spazi coltivati, preservare le attività agricole, forestali e le componenti naturali e culturali del paesaggio;
- promuovere il presidio ambientale e la sostenibilità;
- definire i criteri di trasformazione del paesaggio;
- promuovere la fruizione del paesaggio;
- promuovere la conservazione dei beni culturali e dei territori monumentali;
- valorizzare le emergenze e gli itinerari storico-culturali;
- valorizzare le emergenze naturali.

Capitolo 8 - Il territorio agricolo

8.1 Il quadro generale

Il territorio provinciale, nella sua porzione costiera, è profondamente plasmato dall'esercizio plurisecolare dell'agricoltura, praticata quasi principalmente sulle tipiche sistemazioni a terrazze o nelle piane alluvionali alle foci dei torrenti.

Il paesaggio agrario provinciale è mutato nel corso dei secoli e il principale cambiamento, dovuto allo spodestamento dei vigneti e del castagno (sulle fasce collinari prospicienti la costa) a favore della coltura dell'olivo (evento che non ha che tre-quattro secoli di vita) ha portato alla creazione di quello che si ritiene il tipico paesaggio ligure di Riviera.

Per quanto riguarda l'entroterra e il versante padano della nostra Provincia, la mutazione colturale ha riguardato principalmente l'abbandono della pratica della viticoltura, rimanendo a buoni livelli (compatibilmente con la mutazione economica e sociale che ha portato alla fortissima riduzione della forza lavoro agricola) la pratica della coltura cerealicola e la zootecnia.

L'agricoltura Savonese è comunque oggi la prima classificata per Produzione Lorda Vendibile (PLV) nell'ambito dell'agricoltura praticata nelle quattro province liguri.

Nella graduatoria nazionale la PLV agricola Savonese si situa al 49° posto, contro il 64° posto relativo alla Provincia di Imperia e l'85° e il 91° posto della graduatoria rispettivamente per le Province di La Spezia e Genova.

Il comparto delle coltivazioni erbacee detiene oltre il 93% del valore complessivo della PLV provinciale; all'interno di questo comparto spicca la produzione di piante e fiori, che totalizza da sola oltre l'85% della PLV agricola Savonese.

Tale dato conferma l'accentuato dualismo dell'agricoltura provinciale che vede una produzione "ricca" concentrata nella zona Ingauna e una produzione "povera" nella restante parte del territorio Savonese, che presenta peraltro sacche di professionalità non trascurabili.

L'estrema vitalità dell'agricoltura Savonese (in pratica: dell'agricoltura Ingauna) è mostrata dall'adattabilità e dalla flessibilità mostrata dai soggetti interessati - i produttori agricoli - di fronte ai repentini mutamenti dei mercati agricoli europei e mondiali.

Fino alla metà degli anni ottanta, la produzione prevalente dell'agricoltura Albenganese era costituita da ortaggi prodotti in maniera intensiva.

La mutazione del mercato dell'ortofrutta, con la diminuzione in termini assoluti dei prezzi, ha portato spontaneamente le a-

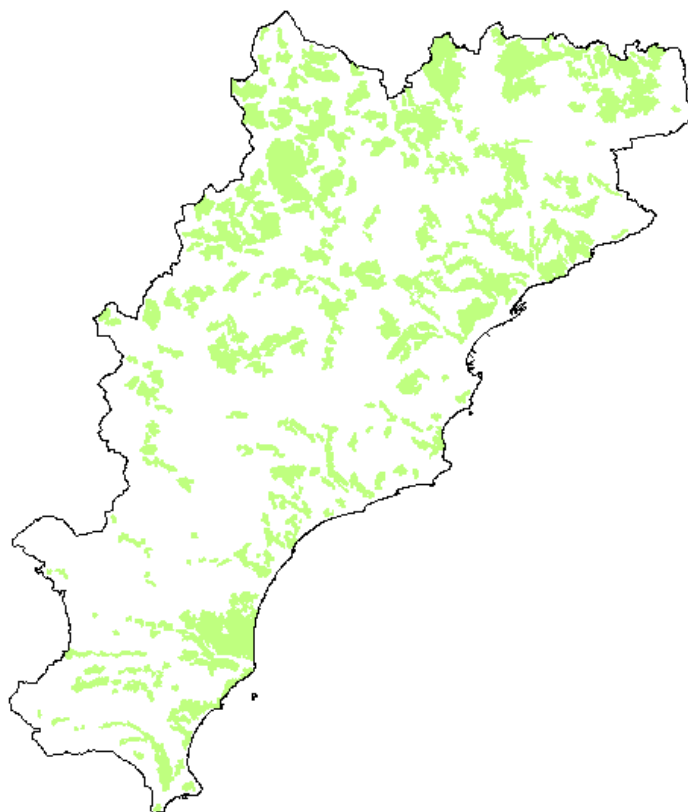
ziende a riconvertirsi a produzioni piu' redditizie, quali le piante ornamentali in vaso.

L'espulsione delle aziende agricole dalle aree produttive pregiate della Piana (espulsione dovuta ad una non programmata attività edilizia) ha costretto molte aziende a mettere a coltura terreni un tempo marginali, siti verso le propaggini collinari della valle del torrente Centa.

La produzione, pur restando intensiva, si è modificata per tener conto delle mutate condizioni microclimatiche e della eventuale impossibilità di ricostruzione degli apprestamenti protetti (serre) utilizzati in precedenza, passando a colture (sempre in vaso) con ridotte esigenze termiche e a maggiore rusticità.

La saturazione del mercato europeo provocata da una sovrapproduzione di piante ornamentali in vaso e/o dall'importazione da Paesi extracomunitari delle stesse, ha ancora una volta contribuito ad una modifica dei sistemi produttivi aziendali, in parte spinti nuovamente verso produzioni orticole intensive tradizionali (grazie ad un aumento e ad una stabilizzazione dei prezzi di vendita degli ortaggi primizia) e in parte spinti verso metodiche di produzione di piante e/o di fiori con sistemi di qualità controllata e certificata (ancorchè di realizzazione "domestica").

Il territorio agricolo



8.2 Aspetti e problematiche

Le problematiche (e risorse) emerse sono:

- forte dicotomia del settore agricolo: tra Albenganese e altre parti del territorio;
- la restante parte del territorio Savonese è caratterizzata da un'agricoltura di collina "povera" che presenta comunque dati incoraggianti e sacche di professionalità non trascurabili;
- le produzioni "forti" sono le coltivazioni erbacee, in particolare piante e fiori, mentre la produzione vinicola e oleicola incide per non più del 1,2% sulla produzione agricola della Provincia di Savona;
- iperspecializzazione del sistema distretto agrotecnologico di Albenga e Andora, che richiede garanzie e regole, (indebolimento del sistema di produzione agricola dovuto a cause legate alla congiuntura internazionale e l'uso dei terreni agricoli per scopi diversi mette a rischio l'intero sistema produttivo Albenganese);
- si sta sviluppando un sistema di servizi all'agricoltura e di attività commerciali connesse senza un coordinato programma di sviluppo economico-territoriale;
- il territorio agricolo sottoposta a forte pressioni insediative per attività di tipo residenziale e commerciale, che "consumano" ogni anno parti consistenti di aree per l'agricoltura.

8.3 Le politiche

Nonostante questi dati, oltremodo significativi, che evidenziano come l'agricoltura sia un comparto economico altamente innovativo, contribuisca in maniera non ininfluenza al PIL provinciale e costituisca una vera fonte di ricchezza, soprattutto per l'area in cui è praticata con maggior profitto (la piana alluvionale che si estende tra Ceriale e Andora), possiamo significativamente affermare che essa manchi di una vera e propria politica.

Pur di fronte a cifre produttive di notevole importanza (oltre 500 miliardi annui di produzione agricola per il comprensorio Albenganese che salgono ad almeno 1.000 miliardi annui se si considera il fatturato della produzione e dell'indotto), l'agricoltura Savonese è abbandonata a sé stessa e deve fare i conti con la vorace competizione a livello di risorse territoriali esercitata da altri comparti economici - l'edilizia, in particolare - che sono peraltro meno produttivi in termini di fatturato complessivo e di fatturato per addetto, oltre ad essere meno moderni e meno inseriti nel processo di globalizzazione e di svi-

luppo dei settori legati alle nuove tecnologie di quanto lo sia l'agricoltura.

Non possiamo che esprimerci in termini simili per quanto riguarda l'agricoltura del resto della Provincia, anch'essa abbandonata alle impietose leggi del mercato globalizzato, seppure con PLV di importo più modesto (in rapporto di 18 a 1 rispetto alla produzione del comparto ortofloricolo).

Nonostante alcuni indubbi e recenti successi di immagine per quanto riguarda le produzioni vinicole e oleicole, anche il comparto agricolo del resto della Provincia mostra la carenza di una vera politica agricola, fatte salve alcune lodevoli eccezioni relative alla promozione di comparti di filiera (almeno "in nuce") per ciò che riguarda - ad esempio - le produzioni zootecniche, realizzati da singole Comunità Montane.

8.4 Le scelte operative

Alla luce delle precedenti considerazioni formuliamo alcune linee di indirizzo da inserire tra le linee guida della programmazione del PTC:

- tutela del terreno agricolo quale risorsa produttiva principale mediante la salvaguardia dalla competizione d'uso esercitata da attività meno produttive in termini di fatturato complessivo e di fatturato per addetto;
- messa a sistema delle strutture esistenti di ricerca, assistenza alla produzione agricola, istruzione superiore e tecnica legata all'agricoltura, certificazione di qualità che, appartenendo ad Enti diversi o a privati, ora viaggiano senza una strategia comune;
- creazione di un Parco Agro – Tecnologico Albenganese con funzioni di supporto alla produzione del distretto sia per l'aspetto agrario o industriale – artigianale, sia per ciò che riguarda l'aspetto economico e di mercato o l'assetto urbanistico del territorio;
- protezione della risorsa acqua e razionale utilizzo della stessa;
- conservazione della risorsa "paesaggio rurale" finalizzata all'integrazione tra produzione agricola e turismo.

Capitolo 9 - La funzione ricreativa e turistica del territorio

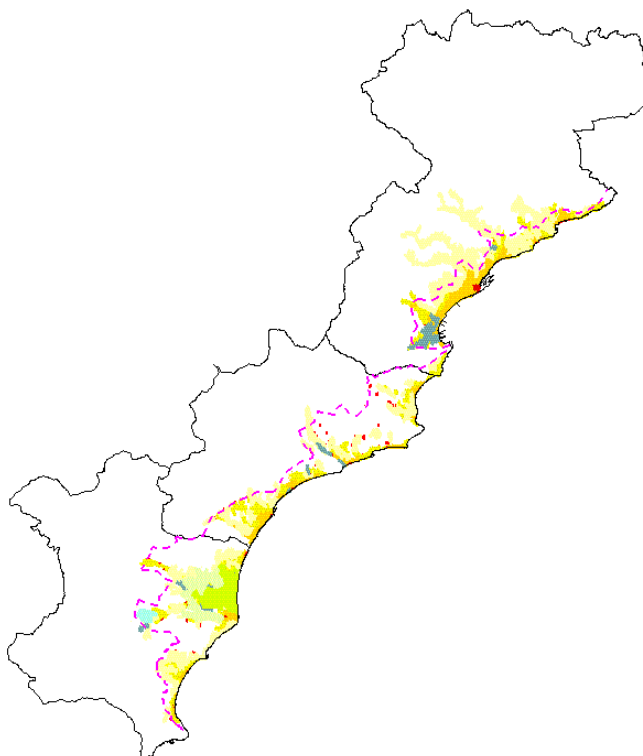
9.1 Il quadro generale

In termini sintetici le mutazioni che si sono verificate nella domanda globale del mercato turistico vanno verso una maggiore sofisticazione della stessa, il che significa che il consumatore turista muta le proprie richieste in termini di una maggiore articolazione dell'offerta ricettiva, di un miglior rapporto fra prezzo e qualità, di una crescente consapevolezza ambientale e di una più elevata mobilità durante il soggiorno.

Per il mercato Savonese le sopraccitate mutazioni hanno avuto effetti più qualitativi che quantitativi sulla domanda che si rivolge complessivamente all'area Savonese.

Infatti le tendenze che quantificano le presenze turistiche alberghiere di nazionalità italiana (com'è noto circa l'80% delle presenze alberghiere totali) rilevate nei singoli mesi dell'anno dal 1998 al 2001, evidenziano un leggero decremento dei flussi turistici durante la stagione estiva (periodo che va da maggio a settembre).

Gli spazi del sistema turistico costiero



Le mutazioni verificatesi nella domanda turistica non hanno, quindi, modificato, almeno quantitativamente, il consumatore turista Savonese che continua, pertanto a caratterizzarsi per un elevato livello di fedeltà all'area, per appartenere alla tipologia del turista familiare e per esplicitare delle aspettative monovalenti nei confronti della vacanza.

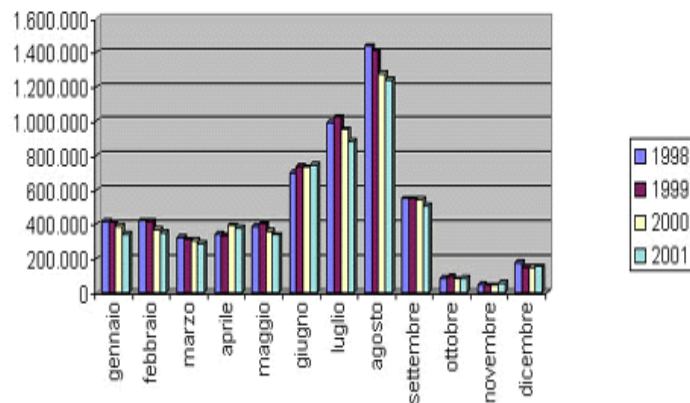
Per contro non solo il numero dei turisti che soggiornano sull'area Savonese nel periodo estivo si mantiene costante, ma si assiste, altresì, ad un allungamento della stagione turistica, con quote crescenti di presenze nei mesi di maggio e di settembre.

9.2 Aspetti e problematiche

Le analisi strutturali e dinamiche condotte per i quattro ambiti provinciali evidenziano, in estrema sintesi, quanto segue:

fra tutti gli ambiti provinciali, il Finalese è quello che concentra il maggior flusso delle presenze turistiche alberghiere: se, com'è noto, circa il 50% dei turisti liguri sceglie la Provincia di Savona, quale meta delle proprie vacanze, circa il 50% degli stessi trascorre il proprio periodo di soggiorno nel Finalese. E tali presenze sono concentrate per il 70% (percentuale al 2001) nelle seguenti quattro località: Finale, Loano, Pietra Ligure e Spotorno. In termini di dinamica dei flussi turistici rilevati fra il 1998 ed il 2001, si registra una flessione dei flussi turistici imputabile ad una diminuzione più accentuata degli italiani ed ad una diminuzione più lieve degli stranieri. Infatti, fra il 1998 ed il 2001, gli arrivi di turisti italiani passano da 840.516 a 830.419 (-1%); più accentuata la flessione sul versante delle presenze che passano, a livello provinciale, da 5.868.144 a 5.355.975 (-9%); sul versante degli stranieri, invece, gli arrivi passano da 290.310 a 285.890 (-2%) e le presenze da 1.457.485 a 1.440.441 (-1%). Anche l'Albenganese si configura quale ambito "forte" dal punto di vista dei flussi turistici: il 36,43% della domanda turistica alberghiera si rivolge, infatti, in tale area. Nell'area "gioca" un ruolo rilevante il comune di A-

turisti italiani : PRESENZE

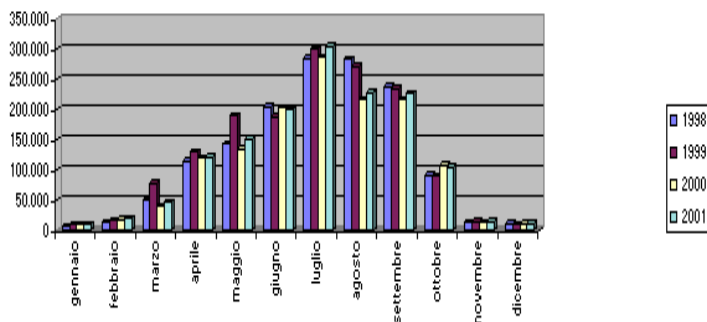


lassio in cui si concentrano ben il 62,55% delle presenze dell'ambito. Anche l'Albenganese fa registrare, nel periodo considerato, una stabilità nelle dinamiche in conseguenza di un lieve aumento della componente italiana e di una diminuzione di quella straniera. Nel Savonese il 92,59% delle presenze turistiche alberghiere è concentrato, in ordine decrescente, nelle seguenti tre località: Varazze, Celle e Savona.

In riferimento alla distribuzione delle presenze alberghiere fra costa ed entroterra si evidenzia come nel 2001 solo l'1,7% delle presenze alberghiere complessive siano state rilevate nell'entroterra. Delle quasi 98.000 presenze alberghiere rilevate nei Comuni dell'entroterra, poco oltre il 53% è concentrato in Val Bormida, il 20,34% nel Savonese, il 14,17% nell'Albenganese ed il 12,42% nel Finalese. Nonostante i trend registrati nei Comuni dell'entroterra del Finalese evidenzino un incremento del +23,56% delle presenze alberghiere, appare evidente come il "potenziale turistico" dell'entroterra Finalese (in termini di patrimonio storico, ambientale, paesaggistico, culturale, ecc.) non sia stato ancora pienamente sfruttato.

Al 30/6/2000 erano presenti in Provincia di Savona 760 alberghi, 100 residenze turistico alberghiere, 17 campeggi, 44 parchi vacanza, 5 villaggi turistici e 2 locande capaci di ospitare nel complesso 68.753 persone, ovvero un numero di turisti pari ad oltre i residenti del Comune di Savona (63.559), ed ad oltre la totalità dei cittadini residenti nell'Ambito Albenganese (57.900).

Turisti stranieri: PRESENZE



Fra il 1996 ed il 2000 i dati rilevati fanno osservare **una contrazione del numero degli alberghi con un evidente perdita della capacità ricettiva alberghiera**. In particolare **sono le strutture ad una ed a due stelle quelle che subiscono le maggiori contrazioni**, evidenziando, in questo modo, come si sia assistito ad un processo di razionalizzazione dell'offerta ricettiva, attraverso la chiusura delle imprese marginali del settore. In molti casi il cosiddetto "problema della separazione fra proprietà e gestione" ha alimentato tale processo. La dicotomia negli obiettivi fra proprietari dell'immobile e gestori dell'esercizio ricettivo (e si ricorda che a giugno 2000 il 57% degli alberghi era in locazione), in concomitanza alla necessità di procedere a delle ristrutturazioni (si ricorda che la maggior

parte delle strutture sono state costruite negli anni cinquanta e sessanta) ha comportato in molti casi la chiusura dell'attività alberghiera e/o la trasformazione dell'albergo in residenza turistico alberghiera. Negli ultimi anni il numero delle RTA appare, infatti, decisamente aumentato.

Le maggiori contrazioni nel numero delle strutture ricettive si sono verificate nell'Albenganese e nel Finalese: rispettivamente -1122 posti letto (pari a -36 alberghi) e -563 posti letto (pari a -36 alberghi).

Nel corso degli anni novanta si sta sempre più affermando il concetto del sistema locale dell'offerta turistica (SLOT) per il quale l'offerta turistica diventa offerta di un territorio turistico e non soltanto offerta di uno o più prodotti. Il concetto di prodotto turistico si amplia fino a ricomprendere non un solo bene o servizio, ma una pluralità mutevole di beni e servizi, ovvero un sistema di elementi che sono disponibili quantitativamente e qualitativamente in maniera differenziata sul territorio a seconda delle peculiarità ambientali, storiche, climatiche, ecc...Gli effetti di tale evoluzione concettuale per il mercato turistico savonese sono molteplici e si riferiscono essenzialmente al posizionamento competitivo dell'area.

ARRIVI E PRESENZE DI TURISTI ITALIANI NEGLI ULTIMI 4 ANNI

	ARRIVI											
	Alberghi				Strutture extralberghiere				Totale			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
gennaio	37.890	35.811	37.795	29.366	2.252	2.356	2.670	2.876	40.142	38.167	40.465	32.242
febbraio	42.669	38.263	38.705	37.126	1.881	1.951	2.187	2.865	44.560	40.214	40.892	39.991
marzo	42.794	39.685	45.362	41.811	3.006	2.886	3.414	4.280	45.800	42.571	48.776	46.091
aprile	74.622	69.232	76.575	80.282	12.037	14.243	17.116	18.770	86.659	83.475	93.691	99.052
maggio	66.334	69.108	58.314	55.761	12.773	12.062	9.538	9.963	79.107	81.170	67.852	65.724
giugno	92.039	96.905	95.741	105.272	24.828	26.736	27.841	32.420	116.927	123.641	123.582	137.692
luglio	91.106	98.742	96.791	84.516	34.033	39.554	38.081	32.592	125.139	138.296	134.872	117.108
agosto	123.658	115.297	110.030	108.760	43.479	40.334	38.885	39.784	167.137	155.631	148.915	148.544
settembre	56.319	59.629	67.977	59.823	7.870	9.119	11.599	9.734	64.189	68.748	79.576	69.557
ottobre	18.830	23.287	17.897	20.813	949	2.307	1.831	2.032	19.779	25.594	19.728	22.845
novembre	11.803	10.926	9.769	14.848	662	575	935	1.686	12.465	11.501	10.704	16.534
dicembre	35.446	29.940	30.812	31.144	3.176	2.696	3.357	3.895	38.622	32.636	34.169	35.039
TOTALE	693.570	686.825	685.768	669.522	146.946	154.819	157.454	160.897	840.516	841.644	843.222	830.419

	PRESENZE											
	Alberghi				Strutture extralberghiere				Totale			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
gennaio	379.862	371.882	348.149	305.134	35.040	37.126	38.245	37.500	414.902	409.008	386.394	342.634
febbraio	390.024	380.843	336.266	313.114	30.318	31.809	32.175	36.144	420.342	412.652	368.441	349.258
marzo	294.167	278.576	274.547	252.772	27.217	29.098	30.357	34.335	321.384	307.674	304.904	287.107
aprile	287.546	269.231	310.811	296.091	54.906	62.108	79.572	81.167	342.452	331.339	390.383	377.258
maggio	321.681	335.497	296.376	268.107	64.755	65.617	62.885	66.789	386.436	401.114	359.261	334.896
giugno	556.400	578.108	560.797	564.077	142.948	158.546	168.600	179.799	699.348	736.654	729.397	743.876
luglio	698.998	710.834	638.008	584.974	303.154	314.508	313.851	298.047	992.152	1.025.342	951.859	883.021
agosto	935.802	898.361	808.156	772.664	500.352	510.303	467.482	468.808	1.436.154	1.408.664	1.275.638	1.241.472
settembre	448.540	435.891	426.822	390.186	101.022	112.782	116.914	114.493	549.562	548.673	543.736	504.679
ottobre	70.562	76.128	65.634	67.671	11.845	15.227	14.028	15.396	82.407	91.355	79.662	83.067
novembre	42.684	36.888	34.170	44.263	6.251	5.346	6.844	12.356	48.935	42.234	41.014	56.619
dicembre	151.355	131.525	128.977	127.842	22.715	16.977	20.248	24.246	174.070	148.502	149.225	152.088
TOTALE	4.567.621	4.503.764	4.228.713	3.986.895	1.300.523	1.359.447	1.351.201	1.369.080	5.868.144	5.863.211	5.579.914	5.355.975

Le linee di indirizzo per lo sviluppo del comparto sono espone in due documenti programmatici: il Programma di Sviluppo Socio-Economico Provinciale, il cui schema preliminare è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale del 18/05/00 n. ord. 46 di prot. 27043, ed il Piano Turistico 1996-2000, approvato dal Consiglio Regionale con Deliberazione n. 78 del 19/12/95, come integrato con Deliberazione n. 47 del 7/05/1996, la cui validità copre il periodo 1996-2000 ed il relativo Programma di Attuazione Annuale 2000.

Il Programma di Sviluppo Socio-Economico Provinciale individua, tre direttrici per lo sviluppo del comparto: la riqualificazione delle strutture esistenti intesa anche come adeguamento alla nuova domanda turistica; lo sviluppo di nuove proposte di offerta turistica; (differenziare e diversificare la gamma dei servizi offerti "facendo leva" su tre punti di forza dell'offerta turistica, ovvero l'ambiente, il clima e la tradizione, il cui mix potrebbe dare origine ad uno sviluppo dell'enogastronomico, del culturale, dell'artistico, delle produzioni tipiche, del benessere fisico, della terza età, del congressuale); lo sviluppo della managerialità che richiede l'innesto di imprenditoria specializzata.

ARRIV E PRESENZE DI TURISTI STRANIERI NEGLI ULTIMI 4 ANNI

	ARRIVI											
	Alberghi				Strutture extralberghiere				Totale			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
gennaio	1.922	2.273	2.330	2.004	77	69	73	49	1.999	2.342	2.403	2.053
febbraio	4.400	4.468	5.141	5.823	77	55	173	75	4.477	4.523	5.314	5.898
marzo	15.533	22.937	11.799	12.990	708	992	354	372	16.241	23.929	12.153	13.362
aprile	31.287	31.590	30.294	31.989	3.168	2.628	3.815	3.298	34.455	34.218	34.109	35.287
maggio	35.137	40.917	31.376	33.171	4.026	5.320	5.708	3.873	39.163	46.237	37.084	37.044
giugno	34.780	28.213	32.005	32.025	5.109	6.369	7.074	7.862	39.889	34.582	39.079	39.887
luglio	31.578	32.872	33.475	33.600	13.225	15.711	16.627	15.260	44.803	48.583	50.102	48.860
agosto	25.083	22.999	20.928	22.744	12.069	12.344	11.988	11.172	37.152	35.343	32.916	33.916
settembre	35.934	28.951	32.934	33.388	4.725	4.745	5.518	5.322	40.659	33.696	38.452	38.710
ottobre	23.632	20.303	23.032	22.221	1.021	1.572	1.416	1.732	24.653	21.875	24.448	23.953
novembre	3.650	4.017	3.320	3.728	89	113	37	135	3.739	4.130	3.357	3.863
dicembre	2.836	2.435	2.731	2.850	244	144	227	207	3.080	2.579	2.958	3.057
TOTALE	245.772	241.975	229.365	236.533	44.538	50.062	53.010	49.357	290.310	292.037	282.375	285.880

	PRESENZE											
	Alberghi				Strutture extralberghiere				Totale			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
gennaio	6.874	9.658	8.601	8.764	670	940	1.487	1.653	7.544	10.598	10.088	10.417
febbraio	12.675	16.165	17.374	18.158	616	489	1.692	1.524	13.491	16.654	19.066	19.682
marzo	47.816	75.097	37.641	44.727	2.993	3.577	2.359	2.583	50.809	78.674	40.000	47.310
aprile	100.177	114.551	101.931	104.400	14.284	15.793	18.103	17.137	114.461	130.344	120.034	121.537
maggio	126.713	161.145	115.288	128.216	16.208	28.847	19.371	22.677	142.921	189.992	134.639	150.893
giugno	171.068	150.313	159.532	150.097	33.109	38.426	43.253	49.230	204.177	188.739	202.785	199.327
luglio	202.148	209.590	189.780	198.423	82.612	89.952	97.181	105.781	284.760	299.542	286.961	304.204
agosto	184.379	170.204	135.416	143.264	98.978	100.740	81.813	85.169	283.357	270.944	217.229	228.433
settembre	196.790	182.178	173.608	176.177	41.916	52.239	42.721	49.679	238.706	234.417	216.329	225.856
ottobre	85.014	77.832	95.000	90.362	6.932	12.026	13.583	15.002	91.946	89.858	108.583	105.364
novembre	12.869	13.349	12.550	12.364	1.144	1.931	1.230	2.398	14.013	15.280	13.780	14.762
dicembre	9.723	9.067	10.131	10.602	1.577	1.617	2.255	2.054	11.300	10.684	12.387	12.656
TOTALE	1.156.446	1.189.149	1.056.832	1.085.554	301.039	346.577	325.049	354.887	1.457.485	1.535.726	1.381.881	1.440.441

9.3 Le politiche in materia di turismo

In relazione a quanto sopra si riportano di seguito alcune linee di indirizzo da inserire nelle azioni di programmazione del PTC:

- passare dal concetto di prodotto turistico a quello di sistema locale di offerta turistica il che significa ipotizzare che la pluralità di elementi (ricettivi, fuori albergo, naturalistici, ambientali, storici, culturali, infrastrutturali, ecc...) diffusi sul territorio siano fra loro coordinati al fine di sviluppare le potenzialità turistiche presenti sul territorio e promuovere un prodotto territoriale forte;
- riequilibrare sul territorio il flusso delle presenze turistiche balneari rispettando il livello delle capacità di ciascuna località;
- allungare la stagione balneare (che, a partire dal 1994 ha già evidenziato trend significativi nei mesi di maggio, giugno e settembre);
- sviluppare la domanda extrabalneare (che, sempre nel periodo considerato, risulta in declino) e quindi individuare nuovi target di domanda connessi all'ampliamento della gamma di prodotti turistici offerti sul territorio provinciale sulla base delle specializzazioni evidenti in ciascun ambito provinciale;
- potenziare la gamma dei prodotti offerti mediante valorizzazione dei fattori di potenziale turistico presenti in ciascun territorio (come, ad esempio il clima, l'ambiente e la tradizione) e, quindi: turismo delle produzioni tipiche; turismo sportivo e paesaggistico; turismo del benessere fisico; turismo della terza età; turismo congressuale, turismo studentesco e giovanile;
- sviluppare il ruolo turistico dell'entroterra che risulta ancora estremamente debole sia per la scarsa presenza di strutture ricettive, sia per una non adeguata valorizzazione del potenziale turistico legato agli aspetti storici (grotte preistoriche, siti archeologici, pareti di roccia ed altri manufatti storici come castelli, torrioni, ecc...) e paesaggistici (sistemi dei percorsi pedonali, dei sentieri, ecc...) anche con specifici progetti di promozione turistica delle parti più interessanti del territorio provinciale;
- ampliare l'offerta ricettiva dei centri costieri minori;
- riqualificare le strutture esistenti, non solo con interventi di riammodernamento, ma anche individuare nuove formule ricettive che consentano di "catturare" target diversi e aggiuntivi di consumatori turistici;
- articolare l'offerta di tipologie ricettive, cercando di evita-

re trasformazioni “in massa” da strutture alberghiere a RTA, onde evitare la riformazione di un offerta non differenziata. Il grado di differenziazione delle strutture deve essere ampio, funzionale ai diversi target della clientela. L'impresa turistica deve essere vista come una vera e propria impresa economica e far sì che possa godere di tutti i benefici e gli incentivi previsti per le altre imprese. Studiare opportune misure di promozione e marketing affinché l'offerta alberghiera superi l'attuale frammentazione;

- favorire gli interventi a supporto del mercato turistico: interventi a carattere infrastrutturale viario ed autostradale e telematico, interventi di infrastrutture puntuali, come parcheggi; realizzazione di un sistema di porti ed approdi turistici attrezzati (in grado di fornire anche servizi di manutenzione, di ricambio di pezzi e/o componenti), piste ciclabili, percorsi pedonali, passeggiate, sentieri, sistemi di trasporto pubblico innovativi;
- sostenere le misure e gli interventi in materia di protezione dell'ambiente e della natura per la valorizzazione e la funzione ricreativa e turistica del territorio e del paesaggio.

PTC

Capitolo 10 - Gli insediamenti

10.1 Il quadro generale

Nel PTC della Provincia, la componente insediativa, costituisce un contenuto fondamentale e svolge un ruolo centrale nei processi di organizzazione-riorganizzazione funzionale e qualitativa del territorio.

La Descrizione Fondativa del PTC ha il compito di sviluppare una serie di analisi finalizzate alla conoscenza di molteplici aspetti tra i quali figurano anche gli aspetti paesistici ed insediativi.

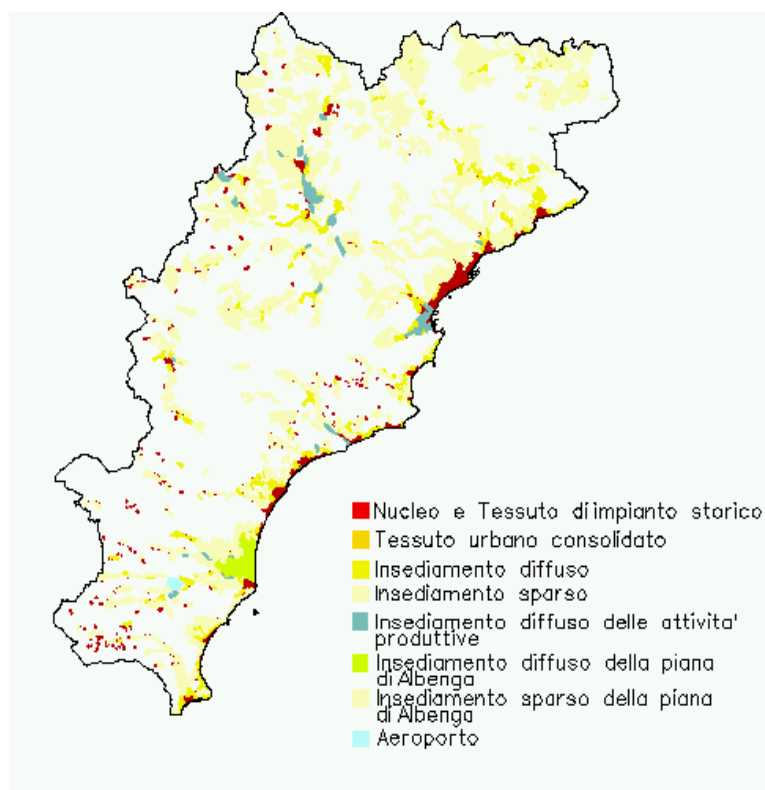
Questa base conoscitiva consentirà alla Struttura del Piano di individuare le preminenti caratteristiche dimensionali e tipologiche, nonché i principali livelli di prestazione funzionale da attribuire alla struttura insediativa in generale ed alle strutture urbane ad alta densità abitativa in particolare, con riferimento ad ambiti territoriali omogenei di livello sovracomunale stabilendo in tale contesto l'organizzazione complessiva:

- del sistema del verde a livello provinciale;
- delle attrezzature e degli impianti pubblici e di interesse pubblico di scala sovracomunale;
- dei sistemi di rilievo sovracomunale delle strutture produttive agricole, industriali, direzionali terziarie e commerciali;
- degli ambiti turistici omogenei, dettando gli indirizzi di programmazione circa il ruolo ed il carattere specifico dell'offerta turistica in ciascun ambito;
- della viabilità sovracomunale e delle altre infrastrutture per la mobilità di analogo rilievo, specificandone i requisiti.

La Descrizione Fondativa analizza quindi l'attuale situazione delle componenti insediative del territorio come sopra richiamate ricavando dalle pertinenti sintesi interpretative le direttive necessarie alla costruzione del Documento degli Obiettivi e della Struttura del Piano.

La Descrizione Fondativa del PTC affronta pertanto la questione insediativa sotto un duplice profilo, sia in relazione all'esigenza di costruire la disciplina paesistica del PTC sia in relazione all'esigenza di definire gli obiettivi e il disegno di riorganizzazione qualitativa e funzionale del sistema insediativo.

L'assetto insediativo della provincia



10.2 La nuova disciplina paesistica del PTC

Attraverso una serie di incontri operativi con la Regione e le altre Province liguri è stato concordato e definito un percorso per la costruzione della disciplina paesistica quale espressione dei rispettivi strumenti di governo del territorio come di seguito articolato.

La Regione definisce l'espressione paesistica del proprio PTR attraverso la rivisitazione e l'approfondimento del livello territoriale del PTCP del livello territoriale e del livello locale del PTCP.

La Provincia, in coordinamento con la Regione verifica, aggiorna e approfondisce la conoscenza degli aspetti paesistici.

Le elaborazioni per la Descrizione Fondativa del PTC consentono di riconoscere all'interno del territorio Provinciale, 4 specifici ambiti (Albenganese, Finalese, Savonese, Bormide).

All'interno di tali ambiti sono presenti diversi organismi territoriali per i quali sono in corso approfondimenti finalizzati alla loro migliore identificazione ai fini della costruzione della Disciplina Paesistica.

10.3 Aspetti e problematiche

Le problematiche relative agli aspetti insediativi sono trattate in modo approfondito nella parte relativa alle "Sintesi per sistemi locali dei processi e delle politiche per l'organizzazione del territorio".

10.4 Le politiche

La definizione delle politiche e degli obiettivi per la componente insediativa dovrà affrontare i temi seguenti:

- riorganizzazione e riqualificazione del fronte mare lungo la fascia costiera, e l'idea di un waterfront che riguarda l'intera costa savonese;
- le reti delle città costiere per la conurbazione che va da Finale ad Albenga con lo spostamento a monte della Ferrovia, il casello di Borghetto S. Spirito e l'Aurelia bis;
- il tema dell'organizzazione dei centri abitati della val Bormida in una vera e propria città delle Bormide;
- l'organizzazione del sistema dei servizi;
- il sistema dei nuclei di matrice rurale dell'entroterra, da considerare sistema di manufatti emergenti;
- il problema del Presidio Ambientale;
- l'individuazione dei territori non insediabili;
- il problema dei carichi ambientali, dell'ap-provvigionamento idrico ed energetico delle città;
- altri temi sono meglio specificati per ciascun ambito.

PTC

Capitolo 11 - Il sistema dei servizi

11.1 Il quadro generale

Un bilancio generale circa la dotazione dei servizi per specifici ambiti e in relazione alle previsioni insediative degli Strumenti Urbanistici Generali (SUG), potrà essere effettuato attraverso il completamento e la messa a regime dell'Osservatorio Urbanistico, con la mosaicatura degli strumenti e una verifica quantitativa e qualitativa delle dotazioni e delle carenze.

Alla scala provinciale diversi interventi previsti o da prevedere per le diverse componenti di organizzazione del territorio, quali la funzione ricreativa e turistica, le aree della naturalità, i carichi ambientali, le aree produttive, gli insediamenti e le infrastrutture per la mobilità e i trasporti, sono da ricondurre al tema dei servizi di rango territoriale.

Pertanto un contributo essenziale alla definizione di questo capitolo può venire dagli esiti della Banca Progetti.

Alcune indicazioni sono fornite dal documento del Programma di Sviluppo della Provincia di Savona, per quanto riguarda la promozione dei servizi alle piccole e medie imprese, in particolare quelli orientati agli aspetti logistici e di supporto terziario alla produzione. Il Programma di Sviluppo sottolinea inoltre il ruolo di Savona, in qualità di città capoluogo, come polo di servizi di rango territoriale superiore.

Per quanto riguarda l'istruzione superiore, di diretta competenza della Provincia di Savona, è stata avviata una politica incrementale di manutenzione delle risorse esistenti, rafforzando i poli scolastici di Savona, di Alberga, di Finale e del sistema Cairo Montenotte – Carcare.

11.2 Le problematiche e le politiche

Le problematiche e le politiche in materia di servizi sono trattate in modo più approfondito nella parte relativa alle "Sintesi per sistemi locali dei processi e delle politiche per l'organizzazione del territorio".

Più in generale si segnala l'esigenza di sviluppare a livello di eccellenza le attività di servizio alla persona nei campi del turismo, dell'assistenza sanitaria in genere e dell'istruzione.

In questi campi sono in corso interventi per nuove strutture sanitarie, come la talassoterapia, per l'assistenza agli anziani, per la realizzazione di centri di istruzione universitaria e post universitaria di livello nazionale ed internazionale di cui occorre favorire la presenza e lo sviluppo al fine di migliorare la qualità dell'offerta di servizi sul territorio provinciale.

PTC

Capitolo 12 - Infrastrutture, mobilità e trasporti

12.1 Il quadro generale

I trasporti e le vie di comunicazione costituiscono, con gli insediamenti, la struttura dell'organizzazione territoriale e hanno effetti rilevanti sull'uso del suolo e l'ambiente.

Il sistema della mobilità e dei trasporti è quindi determinante per l'organizzazione del territorio, per le attività sociali ed economiche, per la qualità dell'ambiente e delle città.

Dalla migliore configurazione del sistema della mobilità dipende il successo delle politiche per l'organizzazione del territorio, per le relazioni a livello locale, provinciale, regionale e internazionale, per la competitività dei sistemi territoriali, per la fruizione ricreativa e turistica del territorio, per la qualità degli insediamenti.

L'Amministrazione Provinciale di Savona, nell'ambito della formazione del Piano Territoriale di Coordinamento, ha affidato al Centro Studi Traffico l'incarico di consulenza alla formazione del capitolo infrastrutture per la mobilità.

La consulenza interessa la prima fase di redazione del PTC, finalizzata alla Descrizione Fondativa e al Documento degli Obiettivi.

L'attività riguarda lo studio del sistema costituito dal corridoio plurimodale-longitudinale (ferrovia-autostrada-SS Aurelia), dai collegamenti trasversali verso l'interno (ferrovia, autostrada, strade statali), dalla rete di strade provinciali, dai porti di Savona e di Vado Ligure e dall'Aeroporto di Villanova.

12.2 Le analisi

Criteri metodologici

Lo studio è articolato in 5 fasi di lavoro:

- I - Raccolta della documentazione di base
- II - Sistemizzazione della base conoscitiva
- III - Analisi delle criticità
- IV - Analisi delle coerenze
- V - Definizione degli obiettivi

La documentazione di base comprende:

- i dati relativi all'offerta e alla domanda di mobilità per i diversi sistemi di trasporto, nonché i dati che evidenziano eventuali disfunzioni, quali quelli riguardanti

l'incidentalità e l'inquinamento;

- i Piani vigenti alle diverse scale territoriali, sia riguardanti direttamente il sistema dei trasporti sia riguardanti altri sistemi, territoriali, paesistici, socio-economici ai quali i trasporti vanno riferiti;
- gli studi di fattibilità e i progetti esistenti riguardanti i diversi sistemi di trasporto;
- le normative vigenti in materia alle scale: nazionale, regionale e provinciale.

Viene organizzato un archivio informatico di Banche Dati, Piani e Progetti, con schede che evidenziano gli elementi caratterizzanti i singoli documenti.

Sulla base dell'analisi dei dati esistenti, vengono presentate una serie di indicazioni metodologiche per organizzare un Sistema Informativo per la mobilità dove raccogliere le diverse Banche Dati esistenti sull'offerta e sulla domanda, al fine di consentirne una immediata consultazione e un aggiornamento sistematico.

Viene altresì sviluppato un modello di simulazione del traffico al fine di assegnare la domanda di mobilità su corridoi multimodali. Il grafo è necessariamente sintetico, in quanto finalizzato a valutare gli effetti indotti da scelte strategiche complessive.

Attraverso un'analisi comparata della domanda e dell'offerta di mobilità per ogni sistema si valuta innanzitutto il livello di saturazione della rete e quindi si evidenziano situazioni di particolare criticità in termini di congestione, di incidentalità, di inquinamento.

L'analisi del sistema infrastrutturale esistente sarà sempre riferito al contesto territoriale e paesistico attraversato.

Viene quindi valutata la coerenza delle previsioni di intervento sul sistema infrastrutturale con lo stato delle criticità, con le scelte di tutela ambientale, con le scelte di sviluppo insediativo, evidenziando per queste ultime eventuali problematiche indotte sul sistema della mobilità.

Alla luce del quadro conoscitivo e diagnostico del sistema della mobilità è possibile individuare una serie di obiettivi che il PTC dovrà prefiggersi:

- innanzitutto evidenziando il ruolo che i diversi sistemi di trasporto devono svolgere nel contesto provinciale, regionale, nazionale ed internazionale;
- in secondo luogo, definendo il contenuto degli obiettivi e la scala delle priorità;

- quindi individuando i grandi progetti, inquadrandone il contenuto e il livello di efficacia atteso;
- infine evidenziando le interrelazioni e le sinergie tra politica insediativa e politica dei trasporti.

Di seguito è riportato un quadro di sintesi delle principali problematiche.

Autostrade

Per l'autostrada A10, abbandonate le previsioni contenute nella prima stesura del PTC Savonese/Bormide di declassamento della carreggiata a mare tra Albisola e Varazze, non sono previsti interventi a breve-medio termine.

Nel tratto di Ponente è in fase di cantierabilità il nuovo casello autostradale a Borghetto Santo Spirito.

A livello di sola ipotesi progettuale, da qualche tempo, viene vagliata dalle Amministrazioni la possibilità di realizzare un nuovo tronco autostradale collegante la A6 e la A26.

A questo proposito è stato finanziato ai sensi della Legge n. 166/2002, lo studio di fattibilità della Bretella Autostradale Carcare-Predosa con soggetto aggiudicatore il Comune di Cairo Montenotte.

Strade Statali

Per la Provincia di Savona non sono state riconosciute strade di rilevanza nazionale e pertanto le strade già appartenute al demanio statale sono, dal 1° ottobre 2001, di competenza della Provincia.

Sono in corso accordi tra ANAS, Regione Liguria e Provincia di Savona per un nuovo collegamento stradale di rango nazionale (Nuova Aurelia), alternativo alla ex SS. 1 Aurelia.

Strade Provinciali

La rete delle strade provinciali della provincia è oggetto di diversi interventi progettuali ed esecutivi per adeguamenti e varianti.

I principali interventi in fase di completamento riguardano la variante alla ex SS. 1 Aurelia nel tratto di Albenga-Alassio e nel tratto Vado-Bergeggi.

Resta in attesa di cantierizzazione la variante alla ex SS. 29 nel tratto di Carcare.

E' stato completato il progetto definitivo del tratto Savonese della variante Aurelia tra le Albissole e Savona.

La situazione progettuale della Variante di Ortovero alla ex SS. 453, è solo in embrione, come pure l'ipotesi di un adeguamento della ex SS. 582 in alternativa all'ipotesi di una nuova bretella autostradale per la quale è stato redatto uno studio di fattibilità da parte della "S.r.l. Autostrada Albenga Garessio Ceva".

Esiste un progetto preliminare di variante alla ex SS.1 nell'abitato di Spotorno, commissionato e promosso dallo stesso Comune.

Ferrovie

Nelle previsioni di ristrutturazione della linea costiera Genova – Ventimiglia si inserisce il progetto di raddoppio e spostamento della linea nel tratto Finale – Andora.

Le precedenti previsioni progettuali elaborate da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), sono state recepite e sono confluite nel progetto incluso nel primo programma delle opere strategiche di interesse nazionale presentato dal CIPE nell'ambito delle procedure della "Legge Obiettivo" che potranno accelerare i tempi dell'approvazione del progetto.

Per quanto riguarda la ristrutturazione delle altre linee esistenti, è in fase di discussione presso le Amministrazioni locali il progetto di utilizzo per il trasporto merci tra il Porto di Savona e aree di retroterra portuale in Valbormida della linea Savona – San Giuseppe di Cairo.

Linee Urbane

Ai sensi della L. n. 211/92, è stata completata la progettazione definitiva della linea di trasporto pubblico elettrificata in sede propria Albisola-Savona-Vado Ligure, utilizzante in parte il dismesso tracciato ferroviario.

Per il tratto Savona-Vado è in corso la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo.

Modello di simulazione della mobilità'

Il modello per le simulazioni della mobilità pendolare è stato costruito riproducendo con un "grafo" la rete stradale della Provincia di Savona, comprendendo tutte le Strade Provinciali, le Statali e le tratte Autostradali del territorio provinciale.

Per il grafo sono stati definiti 270 nodi, con le relative coordinate, che comprendono, un nodo per ciascuno, i 69 Comuni della Provincia esistenti nel 1991, 12 nodi per gli svincoli autostradali

e circa 80 nodi incrocio tra le diverse strade; i rimanenti nodi rappresentano nodi grafici per una migliore leggibilità della rete stradale.

Gli archi del grafo, di connessione tra nodo e nodo, che rappresentano la viabilità provinciale, distinti per senso di marcia, sono in tutto 638. Per ciascuno di essi ne è stata implementata la lunghezza in metri, la larghezza media della carreggiata, il codice identificativo della strada (es.: SP 33, SS 28 bis, A10) un coefficiente (TP) relativo alla tortuosità e pendenza della tratta e la velocità media di percorrenza legata alla larghezza della tratta e al coefficiente TP.

Il grafo comprende inoltre 200 archi “nozionali” di connessione tra le 84 zone della Matrice Origine/Destinazione alla rete stradale.

Per la mancanza di rilievi sulle velocità e soprattutto per il tipo di Matrici O/D di cui si dispone relative solo alle componenti pendolari degli spostamenti il modello di simulazione ha un significato di tipo “Strategico” per l’analisi delle “linee di desiderio” della mobilità provinciale e delle “criticità” della rete più che di simulazione dei flussi del traffico reale e di verifica “numerica” di interventi strutturali specifici, mancando tutte quelle componenti di traffico non pendolare.

Sul grafo della rete stradale sono stati assegnate quindi le matrici degli spostamenti pendolari, lavoratori più studenti, ricavate dalla banca dati del censimento ISTAT 1991 che si riferiscono al primo spostamento (solo andate), suddivisi per i seguenti mezzi utilizzati:

- auto (come conducente);
- autobus, filobus, corriera;
- treno;
- altri mezzi.

Gli altri mezzi e le assegnazioni “Totali” come somma delle quattro componenti comprendono tra gli altri mezzi “a piedi”, “bicycletta” e “motocicletta, ciclomotore”, non sono compresi invece “auto (come passeggero)”, “autobus aziendale o scolastico” e “altri mezzi” come battello e funivia di cui non si disponevano i records nella banca dati fornita dall’ISTAT. Per l’assegnazione della matrice degli spostamenti pendolari su ferro sono stati aggiunti al grafo della rete stradale 71 archi, che rappresentano la rete ferroviaria e 64 archi per le relative connessioni tra la rete stradale e le stazioni.

Più avanti nel testo con le espressioni “Totali” o “Totale mezzi” ci si riferirà sempre alla somma delle quattro componenti considerate in matrice.

L’assegnazione dei carichi sulla rete è stata fatta col metodo del “tutto o niente”, ricercando i percorsi a costo generalizzato

minimo considerando per ogni arco il costo in termini di tempo sulla base della lunghezza e velocità di percorrenza più un costo ulteriore per gli archi di connessione con la rete autostradale per tenere in qualche modo conto del pedaggio. Il perditempo introdotto negli archi che rappresentano gli ingressi e le uscite dall'autostrada è stato valutato in modo da far sì che gli spostamenti di breve raggio (tra i 15-20 Km in funzione dell'accessibilità dei caselli autostradali dai centri abitati) pur serviti dal collegamento autostradale utilizzino le statali e/o le provinciali, mentre gli spostamenti di più grande raggio utilizzino l'autostrada.

Analizzando i flussogrammi delle assegnazioni degli spostamenti pendolari nelle diverse componenti e come "Totale" le sezioni di massimo carico risultano ovviamente sulla viabilità che connette le direttrici di Ponente e di Levante a Savona. Sulla prima, nella tratta Vado Ligure-Savona della SS 1 Aurelia, si registrano 5543 auto di cui 2979 in direzione Savona pari al 54%, percentuale che sale al 59% se si considerano i 8251 spostamenti "Totali" di cui 4907 in direzione Savona; considerando anche i ritorni si hanno in questa sezione 11086 auto bidirezionali.

Sulla direttrice di Levante vengono assegnate, tra Albisola e Savona, 7086 spostamenti "Totali" e 4376 auto, su questa direttrice la componente in direzione Savona, con 3356 auto, è pari al 77%, con il ribaltamento della matrice si ottengono andate+ritorni 8752 auto.

L'altra direttrice che interessa il Comune di Savona è la statale SS 29 del colle di Cadibona tra Altare e Savona, con flussi decisamente inferiori, con 351 spostamenti bidirezionali assegnati di cui 210 auto e con una percentuale del 62% (69% solo auto) in direzione Altare.

Il 91% percento del traffico pendolare di auto e il 76% del traffico "Totale Mezzi" che interessano il Comune di Savona sulla viabilità statale o provinciale (e la ferrovia per la componente su ferro) è traffico "specifico", con origine o destinazione nel territorio comunale di Savona, percentuale che scende al 84% per le auto e al 72% per "Totale mezzi" considerando il traffico che interessa l'autostrada A10 tra i caselli di Savona/Vado e di Albisola, tutto traffico di "attraversamento".

La sezione di massimo carico per gli spostamenti pendolari sull'autostrada *Torino-Savona* A6 è sulla tratta Altare-Vado/Savona con 2911 spostamenti e di cui 1951 in auto come conducente, la direzione prevalente è quella verso Altare con il 59% degli spostamenti "Totale mezzi" e 61% delle auto.

La ripartizione del traffico che percorre la statale SS 29 e l'autostrada A6 i Comuni di Altare e Savona assegnata dal modello è rispettivamente dell'89% e 11% dei 3262 spostamenti "Totali", in realtà sono molto di più i pendolari che utilizzano la statale oltre che per una migliore accessibilità alla viabilità urbana (difficilmente simulabile con un grafo a scala territoriale), per una percezione più penalizzante del pedaggio rispetto al modello di assegnazione; questo indica la possibilità di trasferire del traffico sull'autostrada, che ha nei giorni feriali riserve di capacità, "banalizzando" l'uso dell'autostrada con l'introduzione di forme di abbonamento per gli

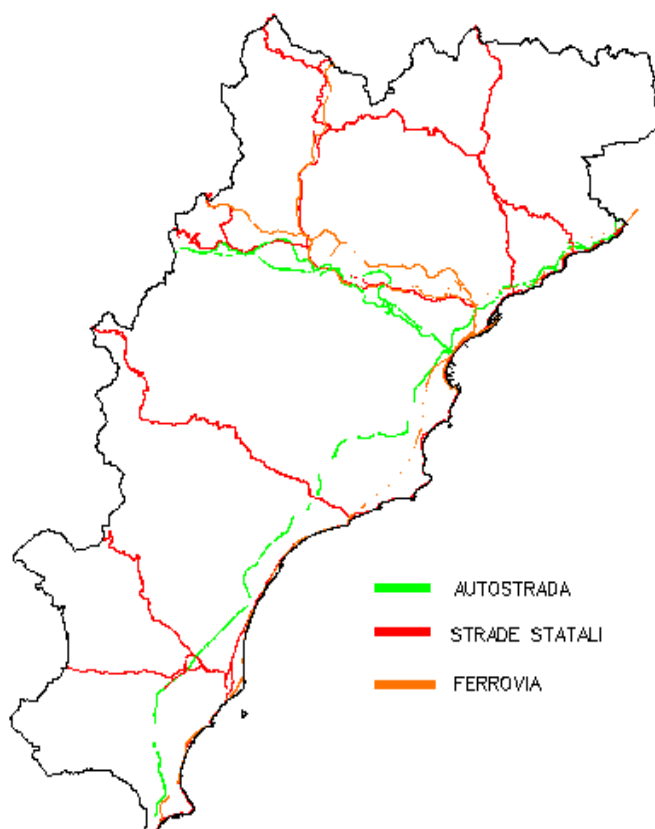
spostamenti di breve raggio e migliorandone l'accessibilità.

Un'altra tratta con flussi significativi è quella tra Carcare e Cairo Montenotte, sempre sulla SS 29 del colle di Cadibona, con flussi bidirezionali di pendolari pari a 2815 auto e 4437 "Totale mezzi" di cui il 70% in direzione Cairo Montenotte; la direzione del flusso dei pendolari che utilizzano il treno è prevalente invece quella verso Carcare con il 72% dei 488 spostamenti bidirezionali su ferro.

La componente di traffico "specifico" che interessa il Comune di Cairo Montenotte è pari all'84% del traffico in auto e all'85% per il "Totale mezzi".

Nella tratta della SS 1 Aurelia tra Spotorno e Bergeggi sono stati assegnati 1551 spostamenti "Totali" con il 67% dei flussi in direzione Savona e 998 auto; mentre nella corrispondente sezione autostradale tra i caselli di Spotorno e Savona/Vado si hanno 2297 spostamenti "Totali" con 1435 auto; nella corrispondente sezione sulla ferrovia si hanno poi 2350 viaggi in treno che rappresentano il 38% della scelta modale degli spostamenti lungo costa in questa sezione; mentre la ripartizione tra autostrada A10 e Aurelia è del 60% per il traffico "Totale mezzi" e del 59% per "auto conducente" a favore dell'autostrada.

La rete infrastrutturale della provincia



Le percentuali di distribuzione tra autostrada e statale si ribaltano invece nella tratta tra Loano e Pietra Ligure con il 78% del traffico "Totale mezzi" e il 77% di auto sull'Aurelia; per un flusso bidirezionale "Totale" di 3492 spostamenti sulla statale SS 1 e 987 sulla A10. Questa ripartizione tra i flussi assegnati dal modello sull'autostrada A10 e i flussi assegnati sull'Aurelia è confermata dall'analisi delle interviste O/D effettuate nell'ambito dello "Studio di fattibilità di un casello autostradale a Borghetto Santo Spirito" (Centro Studi Traffico - Luglio '98) per la Provincia di Savona, dove la proporzione degli automobilisti intercettati sull'Aurelia nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale, con motivo dello spostamento lavoro o studio, nella tratta tra Borghetto e Loano, e quelli intercettati in ingresso e uscita ai caselli di Albenga e Pietra Ligure è rispettivamente del 0.59 e 0.41, molto simile alla ripartizione assegnata dal modello nelle stesse sezioni pari rispettivamente al 0.61 e 0.39.

Flussi importanti si registrano anche sulla SP 29 che unisce Quiliano a Savona con 3068 spostamenti bidirezionali (76% in direzione Savona) di cui 1992 in "auto conducente".

12.3 Le problematiche e le politiche

La prima criticità da evidenziare riguarda il quadro dei dati disponibili sulla base dei quali poter indagare i problemi esistenti.

Purtroppo i dati relativi alla mobilità sui diversi sistemi di trasporto della Provincia sono assolutamente insufficienti, o perché addirittura inesistenti, quali quelli relativi alle caratteristiche geometriche, insediative e della domanda di gran parte delle strade statali e provinciali, o quelli relativi ai carichi del trasporto pubblico su gomma, o quelli relativi all'origine e alla destinazione dei traffici dei porti verso l'entroterra, o perché difficilmente accessibili da parte della Provincia e delle Amministrazioni Locali, quali i dati dei traffici autostradali e ferroviari, o perché non sistematizzati, quali i dati sugli incidenti sulle diverse strade, o comunque non rappresentativi della complessa situazione territoriale della Provincia, quali i dati sull'inquinamento.

E' inoltre pressoché impossibile effettuare un'analisi dei trend storici per molti indicatori della mobilità in quanto i dati, ancorché disponibili, non sono stati raccolti in sede storica con criteri omogenei. Inoltre, i vari settori della mobilità vengono considerati in modo assolutamente indipendente gli uni dagli altri; risulta pertanto estremamente complesso un confronto multimodale dei problemi.

Tessuto Insediativo, Valori Ambientali e Infrastrutture

Il PTC della Costa e il PTC degli Insediamenti Produttivi del Savonese Bormide hanno affrontato, per gli ambiti di propria

pertinenza, il rapporto tra sistema insediativo/ambientale e infrastrutture. E' pertanto necessario innanzitutto completare il quadro di analisi estendendolo a tutto il territorio provinciale; è quindi necessario sistematizzare le informazioni per consentire di passare da un'analisi qualitativa quale è quella attuale ad un'analisi quantitativa.

Dai dati disponibili emergono le seguenti criticità:

- la fascia costiera presenta diverse zone in cui risulta evidente la conflittualità tra sistema infrastrutturale, sistema insediativo e sistema ambientale;
- le tratte della fascia costiera a massima criticità sono tra Albisola Marina e il confine provinciale di levante, tra Varigotti e Pietra Ligure e tra Albenga e il confine provinciale di ponente;
- alcune previste varianti progettuali all'Aurelia interessano aree di elevato valore ambientale, in particolare ad Albisola e a Finale, pertanto queste dovranno o essere interpretate quali strade ambientali o sostituite da soluzioni più adeguate;
- anche la zona della Val Bormida presenta estese aree di interesse ambientale che sono oggi solo lambite dalle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti ma che verrebbero ad essere direttamente interessate da alcune previsioni o proposte infrastrutturali, in particolare dalla Bretella Autostradale Carcare-Predosa.

Saturazione delle Infrastrutture

La carenza della base conoscitiva impedisce di fare una diagnosi completa del grado di saturazione delle infrastrutture esistenti. Dai dati disponibili emergono comunque alcuni elementi di grande interesse che evidenziano diverse criticità e consentono di formulare una serie di indicazioni strategiche di intervento.

Per quanto riguarda la rete infrastrutturale delle grandi comunicazioni, emergono condizioni di saturazione sia sulla rete ferroviaria Genova-Ventimiglia sia sulla Autostrada dei Fiori, nella tratta Savona-Genova, in particolare nelle punte turistiche.

Il sistema autostradale per l'entroterra presenta buone riserve di capacità sulla Genova-Gravellona Toce e ottime riserve sulla Savona-Torino.

Ampie potenzialità per un miglioramento del servizio sono presenti sulle linee ferroviarie per l'entroterra, la linea Torino-Savona e la linea Alessandria-Savona.

Il sistema delle strade statali e provinciali evidenzia, nei limiti

dei dati disponibili, sulla SS 1 una forte saturazione permanente attorno a Savona e attorno a Loano e fenomeni più diffusi nei periodi di punta turistica.

Significativi flussi di traffico sono stati registrati anche lungo la SS 29 in prossimità di Altare e di Cairo Montenotte.

I dati di traffico esistenti non evidenziano sul resto della rete delle statali e delle provinciali valori tali da richiedere un potenziamento generalizzato delle diverse direttrici; analisi più mirate, in particolare dell'incidentalità e del rapporto tra infrastrutture e struttura insediativa, potranno indicare la necessità di intervento per risolvere problemi specifici o migliorare situazioni particolari.

Per quanto riguarda infine il sistema portuale Savona-Vado, emergono evidenti le difficoltà di accesso stradale al porto di Savona, il quale ha per altro relazioni prevalentemente su gomma con l'entroterra.

Apparirebbe inoltre una dicotomia tra il trend dei traffici del sistema portuale Savona-Vado ed i lavori ed i progetti di potenziamento della capacità lato mare.

Incidentalità

Il trend complessivo degli incidenti stradali della Provincia di Savona risulta negli ultimi anni in miglioramento; tuttavia quasi 1.700 feriti e oltre 20 morti nel solo 1996 impongono di assegnare alla sicurezza stradale alta priorità.

Per altro, per quanto riguarda l'incidentalità, sono disponibili banche-dati dettagliate che consentono di individuare le situazioni più a rischio.

E' pertanto necessario avviare un'analisi delle banche dati esistenti degli incidenti per gli ultimi tre anni, utilizzando le tre fonti dei soggetti preposti al rilievo dei sinistri: polizia stradale, carabinieri e vigilanza urbana.

La mappatura degli incidenti, da organizzare su base informatica, consentirà innanzitutto di effettuare una diagnosi della pericolosità della rete e quindi di individuare le priorità di intervento. L'archivio informatico degli incidenti consentirà poi, con opportuno monitoraggio, di valutare l'efficacia dei diversi interventi e dei risultati raggiunti.

Coerenza tra le scelte

Il sistema della mobilità è oltremodo articolato ed è fortemente interrelato con il sistema insediativo. E' pertanto necessario che le scelte di intervento sui diversi sistemi di trasporto vengano definite in un disegno strategico complessivo multi-

modale e che le scelte sui trasporti siano supportate da scelte insediative con esse coerenti.

Le esigenze di coerenza riguardano in particolare le seguenti principali tematiche:

- il potenziamento della SS 1, il ruolo dell'Autostrada dei Fiori e la politica insediativa ed ambientale della costa;
- il minitram per la costa, il trasporto pubblico locale, la politica della sosta e lo sviluppo turistico;
- le connessioni stradali e ferroviarie con l'entroterra, il ruolo delle Autostrade esistenti e lo sviluppo territoriale;
- il potenziamento del Porto di Vado, il potenziamento del Porto di Savona, le potenzialità del trasporto marittimo e le esigenze di riqualifica urbanistico-ambientale della città di Savona.

Criteri di scelta degli interventi

La scelta degli interventi sui diversi sistemi della mobilità da inserire negli obiettivi del PTC va formulata sulla base di alcuni criteri base che tengano conto da una parte della criticità delle diverse situazioni e dall'altra dei limiti delle risorse disponibili.

E' evidente che la realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto ha elementi di positività e rappresenta in molti contesti un'occasione di sviluppo economico. Sono pertanto comprensibili le richieste di nuove infrastrutture da parte non solo di associazioni di categoria o di comitati spontanei ma anche di Pubbliche Amministrazioni.

Nell'ambito del presente PTC si propone di definire il quadro degli interventi prioritari, cioè di quelle opere che, secondo i criteri sotto esposti e nei limiti degli elementi conoscitivi disponibili, vanno considerati irrinunciabili e da realizzare nell'arco di 10-15 anni.

I criteri di scelta, per ordine di importanza e quindi di priorità degli interventi, comprendono:

- la sicurezza;
- la salvaguardia urbanistico/ambientale;
- la saturazione delle infrastrutture;
- l'indotto economico delle nuove opere.

Il PTC, attraverso l'analisi delle criticità esistenti, può individuare il quadro degli interventi prioritari. E' però opportuno che ognuno di questi progetti prioritari venga fatto oggetto di un adeguato studio di fattibilità, come già ora è stato fatto purtroppo-

po solo per 2 opere: il minitram Albissola-Savona-Vado e lo svincolo autostradale di Borghetto Santo Spirito.

E' evidente che possono esserci altre motivazioni, di carattere strategico, che portano l'Amministrazione Provinciale a ritenere importante la realizzazione di una infrastruttura: anche in questo caso dovrà essere predisposto un adeguato studio di fattibilità che definisca chiaramente costi e benefici dell'intervento.

Sistema Informativo della Mobilità

L'insufficienza dei dati disponibili è già stata ampiamente evidenziata ed ha rappresentato il maggiore ostacolo nella comprensione dei problemi e nella definizione del quadro strategico dei possibili interventi del PTC.

Il primo obiettivo che si propone per il redigendo PTC è la costituzione di un Sistema Informativo della Mobilità che consenta innanzitutto di effettuare una corretta diagnosi dei problemi, quindi di valutare le soluzioni più adeguate e le loro priorità ed infine di monitorare l'evoluzione dei fenomeni e l'efficacia degli interventi.

Compiti del PTC saranno pertanto quelli in primo luogo di definire la struttura complessiva del Sistema Informativo, in secondo luogo di raccogliere e di sistematizzare le Banche Dati esistenti, in terzo luogo di integrare direttamente o sollecitare l'integrazione delle Banche Dati nei settori carenti ed infine di curare l'interpretazione dei fenomeni e l'analisi dei trends dei diversi indicatori.

Politica Insediativa e Trasporti

Nell'attuale contesto di criticità dei problemi e di limiti delle risorse economiche ed ambientali, risulta ragionevole assumere come obiettivi del PTC uno scenario infrastrutturale conservativo teso a sanare le carenze pregresse e una politica insediativa tesa innanzitutto ad utilizzare al meglio le infrastrutture esistenti e quindi a valorizzare l'efficacia dei nuovi interventi.

Un caso esemplare riguarda la valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti per la mobilità locale attraverso una politica insediativa che valorizzi le aree intorno alle stazioni e riduca la lunghezza dei percorsi terminali dalle stazioni ai poli generatori di traffico. Anche una scelta quale quella di realizzare un sistema di minitram lungo la costa deve essere supportata da una politica degli insediamenti che favorisca questa forma di mobilità.

Aurelia Bis e Autostrada dei Fiori

Lo Schema di Orientamento del Piano della Costa e il Piano

Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi dell'Ambito Savonese Bormide evidenziano molto chiaramente il ruolo e il significato dell'Aurelia bis. In particolare nel rapporto relativo al sistema infrastrutturale del Piano del Savonese Bormide si legge:

« La situazione della rete attuale ha portato ad una serie di richieste, in particolare nel ponente ligure, per la realizzazione di un asse con prestazioni di asse di scorrimento a quota intermedia tra Autostrada ed Aurelia (la c.d. Aurelia bis).

Alcune infrastrutture collegabili a questa ipotesi sono in corso di realizzazione, altre si trovano in fase di elaborazione. Tale ipotesi di tracciato si configura per tipo di prestazioni e per caratteristiche (continuità di tracciato, percorso protetto, svincoli di tipo autostradale) come un sostanziale raddoppio dell'autostrada e non appare in questi termini condivisibile.

Infatti tale tipo di struttura andrebbe ad assolvere una funzione oggi svolta dall'autostrada, senza apportare un sostanziale beneficio alla mobilità di breve raggio (la quale, per contro costituisce il segmento con maggiori problemi) e solleva notevoli preoccupazioni sotto il profilo dell'impatto ambientale e paesistico.

L'orientamento regionale, come espresso nello Schema di Orientamento del Piano della Costa, riconosce la necessità in relazione ad una serie di situazioni precisamente individuabili (conurbazione savonese, ponente savonese, sanremese) di realizzare limitate varianti volte a razionalizzare ed a rendere più efficiente la penetrazione e la mobilità interna nell'ambito urbano, all'interno di un disegno di integrazione con la rete autostradale e di razionalizzazione della rete locale.

Si tratta quindi di una viabilità di raccordo tra l'autostrada e la viabilità urbana propriamente detta, con caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle prefigurate nei progetti di Aurelia bis sin qui proposte. »

Si concorda pienamente sull'impostazione data dal Piano del Savonese Bormide di cui sopra, tuttavia va evidenziato che, nella tratta Genova-Savona il problema dell'Aurelia bis non può essere disgiunto dal problema dell'Autostrada. Infatti, la tratta autostradale Genova-Savona ha raggiunto livelli inaccettabili di congestione e di incidentalità; la situazione media annua riportata nelle figure allegate è ancora più grave considerando le punte di traffico di tipo turistico alle quali questa Autostrada è soggetta.

Il trend dei traffici turistici e merci su questa direttrice è tale da far prevedere un peggioramento degli attuali problemi. Anche l'eventuale collegamento autostradale Carcare-Predosa, la cui fattibilità è ancora da valutare relativamente al suo perseguimento verso la riviera di ponente, anche tenendo conto delle riserve di capacità della Genova Voltri-Gravellona Toce e della Torino-Savona, non sembra comunque risolutivo dei problemi della Genova-Savona (uno degli approfondimenti richiesti dal

PTC dovrà riguardare questi tematismi).

Prendendo atto delle carenze di capacità della grande viabilità sulla direttrice Genova-Savona, va deciso se queste carenze vanno soddisfatte dall'Aurelia bis o da altre opere.

Questa decisione ha enorme valenza strategica e risulta urgente e prioritaria rispetto al progetto in corso di definizione dell'Aurelia bis per la tratta Albisola-Savona.

Se l'Aurelia bis rappresenta l'unica nuova infrastruttura sulla direttrice Genova-Savona essa dovrà avere capacità e livelli di servizio certamente poco compatibili con le caratteristiche ambientali ed urbanistiche del territorio attraversato e certamente non risponderà alle esigenze espresse dai Piani vigenti.

Se invece si ritiene che in un futuro la carreggiata a mare dell'Autostrada possa essere utilizzata per il traffico di medio raggio, con ruolo di tangenziale del sistema urbano costiero, allora gli interventi da realizzare con urgenza per far fronte alle situazioni più critiche sull'Aurelia potrebbero utilmente configurarsi come strade urbane che temporaneamente, cioè fino al recupero della carreggiata a mare dell'Autostrada, dovranno far fronte a parte dei flussi che oggi percorrono l'Aurelia e che, nello scenario futuro, potranno essere recuperate pienamente alla città.

Questa scelta appare senza dubbio più convincente e coerente con i Piani vigenti e consentirebbe di contenere al massimo i costi, i tempi e l'impatto ambientale delle infrastrutture attualmente oggetto di progettazione.

Nell'attesa degli interventi infrastrutturali più adeguati ma comunque sempre troppo distanti nel tempo, è però opportuno che l'Autostrada, nei giorni feriali, quando presenta ancora alcuni margini di capacità, possa essere maggiormente utilizzabile da parte del traffico locale (ad esempio attivando forme agevolate di abbonamenti), attenuando così la pressione sull'Aurelia che è diventata ormai insostenibile e che non può certamente essere mantenuta ancora per gli anni che separano da soluzioni più definitive.

Connessioni Stradali con l'Entroterra

I due collegamenti autostradali esistenti con l'entroterra, la Genova-Gravellona Toce e la Savona-Torino, presentano buone riserve di capacità che migliorerebbero ulteriormente con il raddoppio in corso di completamento della Savona-Torino.

Per altro, i flussi interregionali sulle statali esistenti dirette verso l'entroterra risultano alquanto limitati.

E' da verificare se la risoluzione dei problemi di saturazione dell'Autostrada dei Fiori, in particolare della tratta tra Savona e Genova, possa essere associata alla realizzazione di nuovi

assi autostradali verso l'entroterra per i quali la Provincia sta studiando le possibili soluzioni.

Certamente andranno superate le criticità esistenti su alcune tratte della rete stradale interna, innanzitutto migliorando l'accessibilità alle autostrade esistenti, quale è il caso della zona fortemente insediata di Cairo Montenotte, mal raccordata con l'Autostrada Savona-Torino, e potenziando le tratte e le connessioni a maggiore domanda.

Gli interventi sulle connessioni stradali interregionali dovrebbero essere invece inquadrati in una politica di contenimento degli incidenti, di salvaguardia dei centri abitati e di utilizzo e di percezione turistica dei percorsi.

Minitram e Spostamento a Monte della Ferrovia Genova-Ventimiglia

Il Progetto di un Minitram tra Albisola Superiore e Vado ha ottenuto un finanziamento da parte dello Stato nell'ambito della L. n. 211 del 26/02/1992. Lo studio promosso dall'Amministrazione Provinciale ha dimostrato la fattibilità dell'intervento sulla base dell'acquisizione della sola domanda di mobilità pendolare diretta verso il Comune Capoluogo; questo studio evidenziava però le potenzialità del minitram anche per la domanda di mobilità turistica e mirava ad inquadrare il progetto in un disegno più complessivo con prolungamenti sia a ponente che a levante.

Dalle difficoltà evidenziate dalla progettazione definitiva del tratto Savona—Albisola Superiore ne consegue una prima fase di avvio solo della parte a ponente tra Savona e Vado Ligure per la quale l'Amministrazione Provinciale ha affidato al Consorzio ACTS la consulenza e lo studio di fattibilità e per la quale è in corso la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo.

La realizzazione di un sistema innovativo di Trasporto Pubblico Locale (TPL) elettrificato a guida vincolata lungo la costa per tutto il territorio provinciale può consentire di promuovere un nuovo modello di mobilità, che risolva le attuali criticità di inquinamento, di congestione, di carenza di parcheggi e che consenta di contenere il fabbisogno di nuove infrastrutture stradali.

Il TPL può utilizzare sedimi ferroviari dismessi, dove questi non rappresentano una barriera, o può utilizzare parte della sede stradale, possibilmente in sede propria.

Si concorda sull'inopportunità di utilizzare interamente i sedimi ferroviari già dismessi o di prossima dismissione in quanto molti manufatti ferroviari costituiscono oggi pesanti vincoli alla continuità urbana e all'accesso al mare e rappresentano nell'immaginario collettivo elementi da eliminare per una riqualifica ambientale.

Alcuni di questi manufatti sono per altro sovradimensionati per il TPL, che deve a tutti gli effetti apparire come un sistema nuovo o rinnovato di trasporto pubblico che mira a riqualificare gli ambiti urbani attraversati e non rappresenta un elemento di barriera, bensì un elemento di integrazione e di percezione del territorio naturale ed antropizzato.

Si ritiene che il Progetto TPL per la costa per l'intero territorio provinciale rappresenti uno dei riferimenti più qualificanti ed innovativi nel settore infrastrutturale per il Piano Territoriale di Coordinamento. Una decisione in merito a questo possibile scenario risulta pertanto prioritaria, non solo per il progetto della prima tratta funzionale tra Vado Ligure e Savona, ma anche per definire la più corretta politica di sviluppo territoriale da parte del PTC.

Ruolo del Trasporto Pubblico Locale

Il trasporto pubblico locale sta subendo a Savona, come in molti altri contesti italiani ed europei, una forte emorragia dell'utenza, fino al punto di dover mettere in dubbio la sua stessa esistenza.

Si possono configurare 2 possibili scenari per il trasporto pubblico locale savonese: da una parte il suo abbandono, ad esclusione dei servizi minimi, per coloro che non hanno mezzi alternativi di trasporto, destinando le risorse, oggi utilizzate a sovvenzionare il trasporto pubblico, a migliorare altre forme di mobilità; dall'altra il rilancio del trasporto pubblico con la realizzazione di nuovi sistemi a guida vincolata e in sede protetta, quale è il TPL, migliorando il servizio lungo le linee ferroviarie secondarie e integrando il servizio su ferro con il servizio su gomma che andrà adeguato all'evolvere della domanda di mobilità.

Gestione della Mobilità Locale

E' evidente che un'inversione dell'attuale scelta modale sempre più rivolta verso il trasporto privato va supportata certamente con un miglioramento della qualità del trasporto pubblico ma anche con una corretta politica della mobilità urbana e in particolare con una corretta politica della sosta.

In assenza di azioni sinergiche sulla mobilità urbana, interventi di solo potenziamento del trasporto pubblico risulteranno sicuramente inefficaci.

Dal momento che si ritiene che la pressione del traffico pendolare e turistico lungo il corridoio costiero della Provincia debba essere ridotta, vanno programmati gli interventi più adeguati sui trasporti pubblici e parallelamente va concordata una strategia comune per la gestione del traffico dei Comuni costieri.

Il Sistema Ferroviario

La realizzazione del progetto di raddoppio della linea Genova-Ventimiglia nella tratta Finale-Andora consentirà di superare le attuali criticità nel ponente savonese. Sarà certamente necessario far fronte anche ai limiti della tratta Savona-Varazze, soprattutto in previsione di un forte incremento dei traffici passeggeri e merci.

Inoltre lo spostamento a monte della linea tra Finale Ligure e Andora con l'eliminazione o l'allontamento dagli abitati di alcune stazioni dovrà essere controbilanciato dalla realizzazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico locale per la costa.

Nel PTC si dovranno altresì valutare le potenzialità delle linee Savona-Torino e Savona-Alessandria sia per il traffico locale, sia per il traffico di più lungo raggio passeggeri e merci.

Porto e logistica

Le problematiche e le politiche in questa materia sono più ampiamente rappresentate nel successivo Capitolo 16 relative alle politiche settoriali per il sistema portuale e della logistica.

L'Aeroporto di Villanova

Le scelte in merito all'Aeroporto di Villanova andranno formulate sulla base di una serie di analisi e valutazioni che, tra gli altri, dovranno considerare i seguenti elementi:

- le potenzialità di traffico dell'Aeroporto di Villanova, considerando il ruolo dei due aeroporti limitrofi di Genova e di Nizza;
- il possibile indotto economico e turistico;
- le compatibilità ambientale di un potenziamento aeroportuale.

PTC

Capitolo 13 - Le aree produttive

13.1 Il quadro generale

Le analisi condotte in materia di aree produttive si compongono di diverse parti, relative ai settori di attività ed alle ricadute fisiche sul territorio di tali attività.

Il capitolo viene quindi articolato sulle seguenti tematiche: aree industriali ed artigianali; aree commerciali.

Aree industriali ed artigianali

Il PTC Savonese Bormide propone un'ipotesi di qualificazione del ruolo preminente tradizionale dell'industria di trasformazione, ponendo particolare attenzione all'esigenza di conseguire adeguati livelli di compatibilità con l'ambiente naturale e urbano, anche al fine di garantire le condizioni per l'ulteriore sviluppo dell'altra componente fondamentale dell'area: il settore del turismo.

Tale ipotesi di partenza richiede strategie diverse per le varie parti del territorio provinciale: per l'area delle Bormide occorre migliorare i rapporti tra le attività produttive esistenti e l'ambiente naturale, da considerare come condizione necessaria al mantenimento ed allo sviluppo delle attività stesse. Il documento politico programmatico dell'Amministrazione Provinciale segnala tra i grandi nodi ancora non risolti la questione dell'ACNA, per gli aspetti occupazionali, per la messa in sicurezza e la bonifica del sito, per creare un'area ecologicamente attrezzata e per l'insediamento di nuove attività produttive.

Le profonde trasformazioni che hanno interessato la struttura produttiva del capoluogo, porta alla ridefinizione del ruolo, in termini di centro di servizi del sistema produttivo circostante, per agevolare e promuovere lo sviluppo e la sostituzione di imprese di piccola e media dimensione che stanno ormai sostituendo la maggiore industria.

La connessione con il settore turistico si evidenzia con le strutture legate alla nautica da diporto e la valorizzazione delle potenzialità offerte dalle aree interne.

L'area di Vado Ligure e Quiliano è caratterizzata da una forte concentrazione di attività produttive in trasformazione: grandi insediamenti industriali, strutture portuali, impianti per la produzione di energia, che hanno indotto molteplici cambiamenti interni all'intero ambito produttivo. Tali trasformazioni lasciano spazio allo sviluppo del porto, al rafforzamento dei nuclei urbani, alla creazione di una struttura produttiva di piccole e medie imprese.

L'area, nonostante la riduzione complessiva di offerta occupa-

zione (conseguita alla chiusura di industrie) presenta ancora la maggior disponibilità di risorse fisiche e strutturali idonee al perseguimento di politiche di rinnovamento e sviluppo dell'apparato produttivo.

Nonostante le trasformazioni in corso, occorre sottolineare ancora oggi la presenza di situazioni di profondo degrado ambientale e di inadeguatezza del tessuto urbano.

La crisi industriale degli ultimi anni ha impoverito l'apparato produttivo tradizionale, la zona di Savona e delle Albisole sta cercando di assumere il ruolo di "città capoluogo", rispetto a questioni potenziali ancora in evoluzione: il futuro assetto funzionale del sistema portuale Savona – Vado, il non adeguato decollo di attività di rango nel comparto direzionale e terziario e la mancata risoluzione di alcuni nodi critici del sistema infrastrutturale.

L'area tra Savona e Albisola si inserisce in un quadro di alta congestione del sistema urbano, per carenza di spazi a servizio del porto e per inadeguatezza della struttura viaria, rispetto ai flussi di attraversamento e penetrazione delle diverse tipologie di traffico.

Nonostante il ridimensionamento complessivo dell'apparato produttivo, l'Albisolese ha mantenuto – seppure in forma debole – una vocazione piccolo industriale ed artigianale legata alla ceramica, e altri settori che sono generalmente compatibili con la struttura urbana.

La parte dell'ambito Savonese con i Comuni di Celle e Varazze, presenta un carattere che non privilegia il settore industriale; appare comunque rilevante ribadire il suo ruolo attuale e potenziale legato al settore turistico e del tempo libero. Di un certo rilievo appare il comparto alimentare nel Sassellese.

I sistemi economici delle aree interne - Bormide di Spigno e di Millesimo – sono caratterizzati da contrazioni occupazionali, che non ne hanno mutato il carattere produttivo, modificandone altresì i caratteri strutturali e insediativi. Negli ultimi anni si sta consolidando una rete di strutture commerciali, insieme ad un rinnovamento urbano ed infrastrutturale, che ha rafforzato la direttrice di collegamento con Alessandria ed Acqui Terme.

La condizione dell'ambiente rimane ancora piuttosto compromessa e tale da determinare la soglia critica raggiunta e l'avvio di politiche che riportino l'attenzione su quelle risorse alternative di tipo agricolo ed ambientale, presenti ma non valorizzate.

Il PTC divide l'area nei due ambiti di Spigno e di Millesimo per porre in evidenza i problemi puntuali relativi al risanamento ambientale e per prefigurare prospettive di sviluppo differenziate e complementari.

Il documento politico-programmatico dell'Amministrazione Provinciale indica nelle nuove tecnologie un fattore importante

dello sviluppo e in particolare le attività legate all'informatica ed alla telematica, società di consulenza, centri di progettazione, il telelavoro. L'ambito dell'Albenganese sembra offrire a questo proposito buoni livelli di infrastrutturazione e un'alta qualità ambientale quali requisiti per realizzare aree dedicate alle tecnologie avanzate.

Le maggiori risorse territoriali disponibili per l'insediamento di attività industriali ed artigianali sono rappresentate dalle aree demaniali non strettamente funzionali all'aeroporto di Villanova d'Albenga e dalla nuova zona industriale del Comune di Borghetto S.S.

Aree per il commercio

Il settore commerciale è un tema che appartiene sia alla componente territoriale del sistema insediativo -per il tessuto commerciale di medie e piccole dimensioni - sia al sistema propriamente produttivo. A questa seconda categoria appartengono tutte le aree occupate da insediamenti commerciali che non costituiscono tessuto urbano e che richiedono infrastrutture, servizi e regole morfologiche e tipologiche assimilabili agli insediamenti produttivi.

Ci si riferisce quindi alle strutture commerciali legate alla produzione, artigianale ed industriale, alla grande distribuzione ed ai centri commerciali di notevoli dimensioni.

Anche a fronte della recente evoluzione legislativa in materia di strutture commerciali, il PTC ritiene necessario evidenziare le problematiche principali per definirne obiettivi e quadro delle azioni rimediali.

Le questioni rilevanti da considerare, legate alle aree commerciali possono essere così sintetizzate:

- la connessione delle aree alle infrastrutture, in particolare alla viabilità per il trasporto automobilistico privato;
- la capacità di carico della rete della viabilità, a fronte dei notevoli incrementi di traffico indotto;
- la distribuzione di centri simili sul territorio provinciale e la razionalizzazione della rete commerciale per tipologie merceologiche;
- la competizione tra la grande distribuzione ed il tessuto commerciale al dettaglio, anche rispetto a forme di incentivi per la riqualificazione del tessuto esistente (politiche regionali per il commercio, Centri integrati di Via);
- le relazioni con altri servizi di rango superiore (sistema dei grossi parcheggi, luoghi per il tempo libero).



13.2 Aspetti e problematiche

Possiamo riprendere la distinzione in “distretti” proposta dal PTC Savonese – Bormide:

Vado - Quiliano

Le principali problematiche relative all’assetto attuale riguardano la necessità di risanare e rilanciare l’apparato produttivo industriale, e il potenziamento diversificato per gli impianti energetici e portuali. Nonostante la fase di crisi ed i conseguenti condizionamenti, appare possibile pensare a processi di riconversione, in base alle condizioni fisiche, infrastrutturali e socioeconomiche presenti.

Savona – Albisola e Celle - Varazze

La riorganizzazione delle aree produttive è parte integrante della riorganizzazione del sistema insediativo, in particolare in riferimento alla razionalizzazione e potenziamento della struttura viaria, per agevolare il collegamento levante – ponente ed il traffico autostrada – porto.

Le aree industriali e portuali in via di dismissione sono rilevanti per avviare un processo di riuso a carattere urbano – turistico per la riqualificazione della struttura urbana e la valorizzazione delle risorse ambientali esistenti.

Tale linea si integra con le potenzialità di Celle e Varazze, in cui permangono risorse ambientali da proteggere, mentre l'offerta turistica deve essere qualificata, con particolare riferimento alla nautica ed alle attività commerciali e produttive ad essa collegate.

Bormide di Spigno e di Millesimo

La disponibilità di risorse territoriali della Bormida di Spigno evidenzia la potenzialità a rafforzare le attività produttive, con al proprio interno una funzione direzionale e di ricerca.

Entrambe le aree devono tendere ad un risanamento ambientale, al recupero delle aree dismesse, all'offerta di aree infrastrutturate, anche telematicamente, ed ecologicamente attrezzate.

13.3 Le politiche

La politica della Provincia di Savona in merito alle aree produttive (industriali, artigianali, commerciali), delineata nel Programma di Sviluppo, è parte integrante delle proposte per la futura organizzazione territoriale della provincia.

La promozione di tali zone e le relative scelte urbanistiche rientrano nel quadro della politica dell'integrazione funzionale a scala geografica ed interprovinciale e di quella di sostegno all'occupazione ed alla popolazione.

Essa è inoltre una specificazione di quella più generale in materia di insediamenti.

Essa è volta ad assicurare le migliori premesse territoriali per soddisfare la domanda delle categorie produttive ed imprenditoriali nel rispetto delle altre esigenze della pianificazione del territorio, in particolare quelle attinenti ad un uso razionale e sostenibile del territorio e dell'ambiente.

Inoltre occorre sostenere l'incremento del livello tecnologico delle aziende, in particolare delle piccole e medie imprese, su tutte le parti del territorio provinciale.

13.4 Le scelte operative

Vado – Quiliano

Il PTC Savonese Bormide assegna al sistema produttivo di Vado—Quiliano il ruolo di erogatore di servizi portuali, complementare al polo portuale genovese, per assorbire, nel tempo, alcune funzioni commerciali e industriali dal porto di Savona. Dall'altro il ruolo di nucleo produttivo su cui impostare politiche di sviluppo del comparto industriale, in particolare per le piccole e medie imprese, con una progressiva sostituzione e diversificazione rispetto al passato.

Il PTC Savonese Bormide esplicita i seguenti obiettivi:

- dare risposta alle esigenze della nuova struttura portuale, in termini di accessibilità, di spazi a terra, di prospettive di evoluzione, in una visione di complementarità e specializzazione con il porto di Savona, fissando nel contempo le condizioni per un corretto rapporto con l'abitato di Vado;
- individuare spazi per l'insediamento di attività produttive medio – piccole, che rappresentano il segmento del sistema industriale che conserva margini di evoluzione;
- impostare una soluzione per il problema dei depositi petroliferi;
- creare le condizioni per un ordinato sviluppo urbano dell'abitato di Vado Ligure e per il recupero di migliori condizioni dell'intera fascia litoranea;
- garantire la presenza di un'adeguata fascia di rispetto attorno ai nuclei collinari, assicurando migliori condizioni ambientali e salvaguardando la leggibilità dei caratteri storici dell'insediamento.

Savona – Albisola e Celle—Varazze

Il carattere sottolineato dal PTC è di un polo terziario direzionale – amministrativo e commerciale.

Per assumere maggior peso in termini di scambio con l'area geografica circostante, sembra importante una maggiore strutturazione dell'area nel campo dei servizi di rango superiore (sanità e turismo, istruzione superiore, formazione e ricerca).

Si individuano alcuni obiettivi emergenti:

- favorire la progressiva trasformazione e crescita di Savona, sia in termini di funzioni ospitate che di immagine e qualità urbana, verso il ruolo di capoluogo dell'ambito prefigurato dal Piano attraverso:
 - la riqualificazione del centro urbano, in termini di effettiva saldatura tra città storica ed espansione oltre il Letimbro e di creazione di un riconoscibile tessuto urbano in questa parte di città;
 - la definizione dell'assetto della fascia di transizione tra città e porto e dei rapporti tra le prospettive evolutive della città e quelle delle strutture portuali;
 - la trasformazione del ruolo delle Albisole, quali porta di accesso a Savona per creare le condizioni per una evoluzione verso la costituzione di un polo per l'offerta di servizi turistici in un contesto di più eleva-

ta qualità ambientale;

- la riqualificazione della fascia costiera tra Savona ed Albissola;
- la viabilità di collegamento con il porto e prospettive di evoluzione dell'assetto portuale;
- il trasferimento del terminal funivie;
- la soluzione del nodo infrastrutturale delle Albisole, con Aurelia bis e trasporto pubblico;
- la riqualificazione dell'area industriale alla foce del San-sobbia.

Per il distretto Celle – Varazze si individuano alcuni obiettivi emergenti:

- riqualificazione e ridefinizione dell'identità dell'area;
- incremento della qualità dell'offerta turistica;
- riorganizzazione infrastrutturale in modo da ridurre i livelli di congestione.

Bormide di Spigno e Millesimo

Il PTC sottolinea il ruolo delle due aree come sede di interventi mirati ad un radicale risanamento delle condizioni ambientali.

A partire da tale condizione, il PTC Savonese-Bormide (per l'area di Spigno) configura un ruolo produttivo integrato con una struttura infrastrutturale, commerciale e di servizi di livello superiore.

Per il distretto della Bormida di Spigno, il PTC medesimo definisce i seguenti obiettivi generali e particolari:

- riorganizzazione dell'assetto infrastrutturale;
- riqualificazione in termini quantitativi e qualitativi dell'offerta di aree a destinazione produttiva;
- definizione delle caratteristiche, prestazioni e dimensioni delle "strade mercato";
- inquadramento degli indirizzi generali per l'evoluzione dell'assetto urbano;
- definizione delle modalità per la soluzione delle problematiche ambientali attraverso la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse ancora presenti ed il recupero di un più alto livello di qualità ambientale;

PTC

- riorganizzazione delle aree a destinazione produttiva, in riferimento alla disciplina urbanistica, tra indicazioni di PTCP (ANI MA ed ISMA) e le ampie zonizzazioni produttive dei piani comunali;
- selezione delle aree in base alla morfologia del territorio e quindi alla sostenibilità ambientale degli insediamenti;
- miglioramento complessivo delle infrastrutture a servizio delle aree industriali.

Per il distretto della Bormida di Millesimo, il PTC definisce i seguenti obiettivi:

- miglioramento dei collegamenti infrastrutturali;
- riordino dell'offerta di aree a destinazione produttiva;
- verifica della reale domanda delle aree pianeggianti ancora disponibili;
- indirizzi per lo sviluppo urbano di Millesimo;
- verifica della variante alla S.S. 28 relativa all'abitato di Millesimo.

Capitolo 14 - Il sistema portuale e della logistica

14.1 Il quadro generale

Il movimento complessivo delle merci dei porti di Savona e di Vado è stato nel 2001 di 13.100.000 tonnellate, rispetto ai 13.198.000 del 2000, ai 12.446.000 del 1999 e ai 12.743.000 del 1998.

Le rinfuse liquide ai pontili incidono per oltre il 57% del totale merci movimentate, seguite dalle rinfuse solide ai pontili (20%) e dai traffici a banchina (17%).

Il trend storico complessivo, in decremento dal 1990 con una ripresa prevista per il 1998, si ripresenta per i diversi tipi di traffici, con un'eccezione per il terminal Cerealicoli dove si sta registrando una crescita dal 1995.

Dall'analisi del trend storico per disaggregazione di merci, si evince lo stesso andamento negativo riscontrato nel trend generale, con un crollo negli anni 1996 e 1997 dei traffici del Terminal Acciai e dei Contenitori in Transito (T.E.U.) e con una ripresa tendenziale diffusa per il 1998.

Sono in programma investimenti per 300 Miliardi sul sistema portuale tra la punta di Bergoggi e l'area di San Benedetto, ad Albisola.

Gli interventi hanno obiettivi diversi: commerciali e industriali (incremento dei traffici, realizzazione di un polo della pesca), turistici (realizzazione di un grande scalo da diporto) e ambientali (con l'ammodernamento degli impianti e il graduale allontanamento dal centro urbano delle attività di movimentazione delle merci).

La "direttrice Savona" è finalizzata all'acquisizione di banchine e spazi su fondali adeguati ai nuovi vettori marittimi ed alla razionalizzazione delle aree che il porto è intenzionato a dismettere perché non più funzionali alle attività commerciali.

L'elemento centrale è costituito dal completamento dello sporgente interno della Darsena Alti Fondali che consentirà al porto di aggiungere alle proprie dotazioni nuove banchine e 60.000 mq di piazzali.

Il Piano Regolatore Portuale prevede la dismissione di spazi tra la Nuova e la Vecchia Darsena che sono oggetto di un Masterplan approvato nel corso dell'anno 2002 dal Comune di Savona e attualmente in fase di realizzazione.

La disponibilità agli Alti Fondali di nuove aree e magazzini e la già cessata funzione portuale dell'autosilo Zust-Ambrosetti consentiranno, nell'arco di pochi anni, di destinare l'intera Calata delle Vele ai traffici passeggeri ed alla cantieristica riqualificando l'intera penisola compresa tra la Nuova e la Vecchia Darsena.

La riqualificazione interesserà tutta la fascia costiera a levante di Savona e coinvolgerà nel futuro, in un radicale intervento di ammodernamento, anche il terminal funiviario di Miramare.

Si realizzerebbe pertanto “un continuum” costiero tra il polo nautico di Savona (Vecchia Darsena) e il futuro porto turistico di Albisola (Margonara) con la realizzazione, a ridosso del cantiere Campanella, di un’area per insediamenti artigianali orientati alle costruzioni ed ai servizi navali.

Per quanto riguarda le infrastrutture di collegamento il sopra richiamato Masterplan prevede la modifica dell’accesso veicolare al porto mediante uno svincolo a rotatoria ubicato sotto i bastioni della Fortezza Priamàr, previsto peraltro anche nel PTC Savonese/Bormide.

Per la “direttrice Vado” si punta ad un più incisivo utilizzo delle strutture attuali (terminal containers) e ad un completamento delle iniziative in corso alle Calate Nord (traghetti), al Reefer Terminal (frutta) e alla banchina Sud (autovetture).

Alle spalle delle banchine, la piena operatività dell’Interporto è in grado di rafforzare la valenza logistica dello scalo.

Importanti risultati produttivi ed occupazionali sono inoltre attesi dalla realizzazione, a levante del porto di Vado, del polo della pesca, comprendente l’intero ciclo dell’attività, dal porto pescherecci alle fasi di lavorazione e commercializzazione.

Il quadro delle infrastrutture di accesso prevede il completamento della Variante alla S.S. 1 Aurelia sotto il Capo in fase di realizzazione.

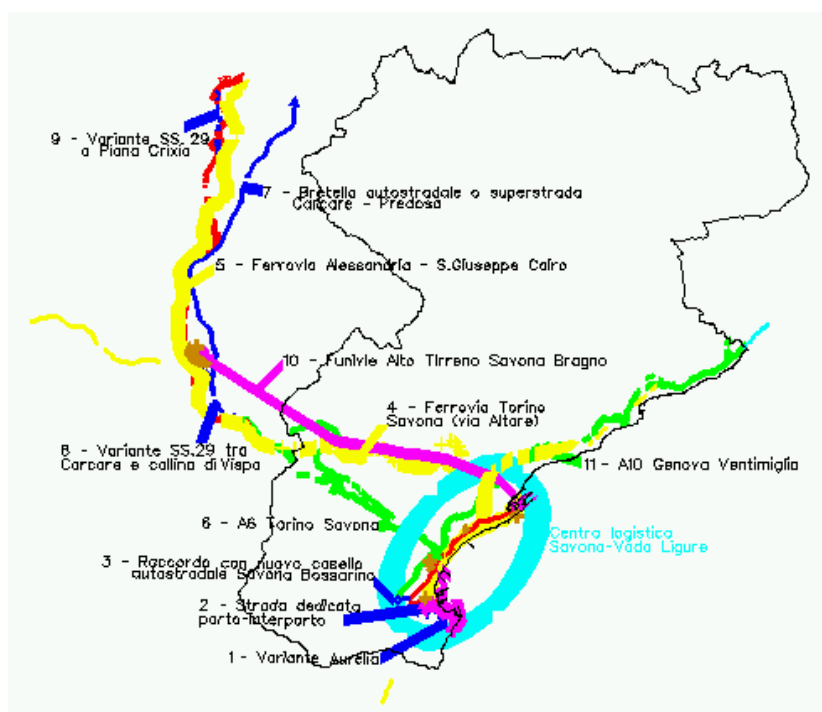
14.2 Aspetti e problematiche

Per quanto riguarda il sistema portuale e della logistica le ipotesi di potenziamento, previste dal nuovo Piano Regolatore, del Porto di Savona - Vado, sembrano confermate dal trend positivo dei traffici marittimi e dalla recente realizzazione di nuove opere portuali alcune delle quali in corso o in fase di avvio.

Progetti e interventi sono in corso anche sul sistema infrastrutturale locale per il miglioramento dell’accessibilità ai porti di Savona e Vado mediante nuovi raccordi alla rete ferroviaria e autostradale ormai quasi completati per il porto di Vado, mentre le ipotesi di potenziamento del porto di Savona saranno verificate con le esigenze di riqualificazione dell’area urbana del comune capoluogo.

Il porto di Savona - Vado è oggi dotato di aree di retroterra portuale per lo stoccaggio delle merci e, tuttavia, necessita di nuove aree logistiche che possono essere reperite nell’immediato retroterra portuale e nella vicina Val Bormida.

Il sistema logistico del porto di Savona - Vado



14.3 Le politiche

Il Programma di Sviluppo socio-economico della Provincia di Savona analizza il trend e le problematiche del porto di Savona – Vado, considerandolo una componente fondamentale del “primo motore dell’economia” e formula indirizzi per lo sviluppo della portualità commerciale, con i seguenti obiettivi:

- mantenere e rafforzare le specializzazioni esistenti;
- sviluppare un porto regionale competitivo.

Le prospettive di crescita delle attività portuali sono state concretizzate nell’adozione del Piano Regolatore Portuale, sia con la previsione della piattaforma multipurpose sul bacino di Vado Ligure che con il consolidamento delle merci tradizionali nel bacino di Savona.

A questo va associata una valutazione sul sistema logistico che rende le opere previste di notevole interesse strategico per un comprensorio molto vasto.

L’Autorità Portuale si sta orientando verso uno scenario di gestione del sistema ferroviario volto a garantire competitività allo scalo portuale.

Nel quadro delineato sono state movimentate significative ri-

sorse sia per l'ammodernamento della rete ferroviaria interna ed esterna ai due bacini portuali, sia per la fornitura di mezzi di trazione al fine di ottimizzare l'utilizzo delle linee di valico e di svincolare il sistema dal nodo genovese.

L'Autorità Portuale sta costituendo una Società di Logistica per la gestione del settore ferroviario portuale, aperta a FS Cargo, ai terminalisti ed altri soggetti, anche operatori privati, che siano interessati allo sviluppo del traffico ferroviario dal porto di Savona—Vado per ottimizzare i trasporti in rotaia all'interno del porto.

L'ipotesi di definizione della regione logistica del Nord – Ovest così come proposta nel documento del luglio 1999, predisposto dalle Amministrazioni Provinciali di Savona, Genova e Alessandria, appare di rilevante interesse in relazione alla reale necessità, per il porto di Savona - Vado, di implementare l'offerta di aree e infrastrutture di servizio alle merci, all'opportunità di estendere le relazioni con l'area geografica più interna e di integrare la propria funzione con quella del porto di Genova per la creazione di un sistema portuale e della logistica in grado di competere con i porti del Nord Europa e di collaborare per lo sviluppo dei traffici con i porti di Barcellona e Marsiglia nel Mediterraneo occidentale.

Ogni ipotesi di sviluppo del porto e della funzione logistica presuppone comunque il rafforzamento dei collegamenti interni e in particolare della direttrice Savona - Val Bormida - Alessandria intesa anche come alternativa di gronda alla direttrice costiera. Pertanto si dovranno realizzare gli interventi già programmati nel breve periodo sulla direttrice Carcare - Predosa relativamente alla viabilità statale e si dovrà predisporre uno studio di fattibilità per una nuova infrastruttura autostradale di proseguimento verso la riviera di ponente. Sulla stessa direttrice sono indispensabili interventi di potenziamento della rete ferroviaria peraltro già programmati.

Nel medio periodo sulla direttrice Savona - Genova occorrono interventi sull'autostrada e la ferrovia che segnano attualmente livelli di criticità tali da rendere problematica ogni ipotesi di ulteriore incremento del traffico merci.

Capitolo 15 - La produzione di energia

15.1 Il Quadro generale

L'emissione dei gas serra in atmosfera (anidride carbonica, gas metano etc.) è riconosciuta come la causa principale dei cambiamenti climatici sul nostro pianeta. Al tempo stesso l'aumento di tali emissioni in atmosfera è strettamente connesso con lo sviluppo economico e demografico verificatosi nell'ultimo secolo. Questa situazione fa emergere il controllo delle emissioni da attività nel campo della produzione di energia come il fattore principe per la valorizzazione ambientale di una politica energetica.

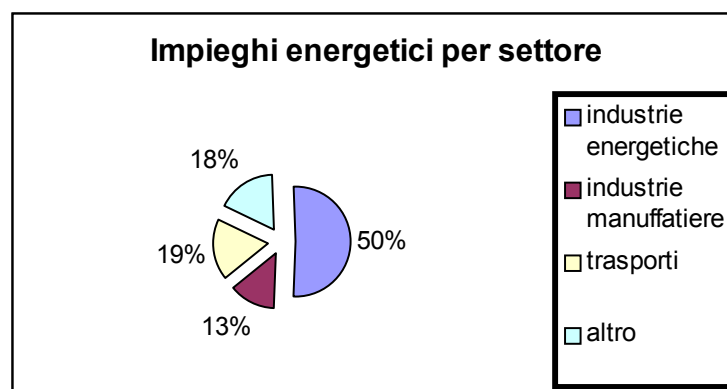
Le Regioni e gli Enti Locali si devono impegnare nei programmi di diffusione delle energie rinnovabili, garantendo, in una prima fase, le risorse necessarie ad incentivarne la produzione, fornendo le necessarie strutture tecniche di supporto e promuovendo iniziative per la creazione di una cultura delle fonti rinnovabili.

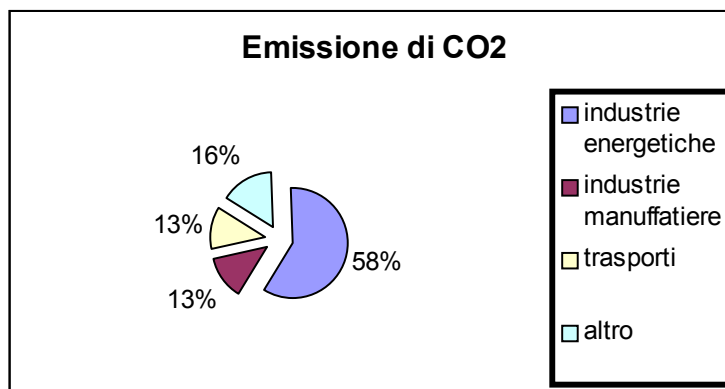
La Regione Liguria ha dato attuazione a quanto previsto dall'Agenda XXI, quindi la Provincia di Savona deve impegnarsi a contenere le emissioni di gas serra attraverso misure di politica energetica e dei trasporti, attraverso il contenimento dei consumi, l'uso razionale dell'energia e l'aumento del contributo delle fonti energetiche rinnovabili.

15.2 Aspetti e problematiche

Dall'analisi del Piano Energetico Ambientale della Regione Liguria, con riferimento ai dati relativi alla Provincia di Savona, si deduce che la fonte di maggiore emissione dei gas clima-alteranti sono gli impianti di produzione di energia elettrica; tale settore infatti è responsabile del 66% di emissioni di CO₂ totali nell'anno 1990 e del 58% nell'anno 1998. Il secondo settore più importante, per quanto riguarda le emissioni, risulta essere il settore dei trasporti, a seguire il settore comprendente il commerciale, residenziale agricoltura e pesca e, in ultimo, il settore delle industrie manifatturiere.

Sempre in riferimento al periodo 1990-1998, si evidenzia un





decremento del consumo dei combustibili solidi, una stabilità del consumo dei combustibili liquidi ed un importante incremento nei consumi dei combustibili gassosi; da sottolineare è anche il forte aumento dell'utilizzo delle fonti rinnovabili.

15.3 Il quadro di riferimento normativo e le funzioni attribuite alla Provincia

Il Decreto Legislativo n° 112/1998 attribuisce agli Enti locali, in conformità a quanto disposto dalle norme sul principio di adeguatezza, le funzioni amministrative in materia di controllo sul risparmio energetico e l'uso razionale dell'energia e le altre funzioni che siano previste dalla legislazione nazionale.

In particolare alla Provincia, nell'ambito delle linee di indirizzo e di coordinamento previste dai piani energetici regionali, sono attribuite le seguenti funzioni:

- *la redazione e l'adozione dei programmi di intervento per la promozione delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico;*
- *l'autorizzazione alla installazione ed all'esercizio degli impianti di produzione di energia;*
- *il controllo sul rendimento energetico degli impianti termici.*

La Legge Regionale 18 del 21/06/1999 "Adeguamento delle discipline e conferimento delle funzioni agli Enti locali in materia di ambiente, difesa del suolo ed energia" attribuisce alla Provincia i seguenti compiti e funzioni:

- *la Provincia è l'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione all'esercizio di impianti di produzione di energia fino ai 300 MW e, senza limiti di potenza, per quelli che producono energia da fonti rinnovabili di energia e da rifiuti ai sensi del d.lgs. 22/1997 (TITOLO II "disciplina dell'ambiente", capo II "autorizzazione unica ambientale" Art. 19 comma 3 lett. b);*
- *la Provincia è l'autorità competente al rilascio*

dell'autorizzazione ai sensi del D.P.R. 203/1998 all'installazione e all'esercizio degli impianti di produzione di energia di potenza inferiore o uguale a 300 MW termici e, senza limiti di potenza per quelli che producono energia da fonti rinnovabili di energia e da rifiuti ai sensi del d.lgs. 22/1997 ed al rilascio del parere del Ministero dell'Ambiente e della Sanità, previsto dall'art.17, comma 2, del D.P.R. 203/1988 relativamente alla installazione e all'esercizio degli impianti di produzione di energia di potenza superiore a 300 MW termici (TITOLO II "disciplina dell'ambiente" capo V "tutela dall'inquinamento atmosferico" Art. 62 "Competenza Province");

- *è competenza della Provincia la redazione e l'adozione di programmi di intervento per la promozione delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico, in attuazione del Piano energetico regionale, l'individuazione delle aree, nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento provinciale, idonee alla realizzazione di impianti e reti di teleriscaldamento, l'individuazione delle aree non idonee alla derivazione di acqua ad uso di produzione di energia, il controllo sul rendimento energetico degli impianti termici per i Comuni inferiori ai 40.000 abitanti, di cui al D.P.R. 412/1993, coordinato con il controllo e di uso razionale di energia secondo le indicazioni fornite dal Piano energetico regionale.*

15.4 Le politiche

Il compito che assume la Provincia di Savona nel campo dell'energia è quello di individuare gli strumenti di programmazione energetica a livello territoriale che abbiano come risultato principale il contenimento delle emissioni inquinanti in riferimento alle risoluzioni adottate in occasione del Protocollo di Kyoto ed alle indicazioni contenute nel Piano Energetico Ambientale della Regione Liguria (PEARL).

Ai fini del raggiungimento degli obiettivi posti da Kyoto, le strategie nazionali di riduzione delle emissioni di gas serra sono state incentrate su: uso di fonti energetiche rinnovabili, aumento dell'efficienza degli usi finali di energia e del parco elettrico, riduzione dei consumi energetici nei settori civile, industriale, e dei trasporti, produzione di energia elettrica e mobilità urbana.

Anche a livello provinciale la riduzione delle emissioni di CO₂ assume un ruolo centrale nelle politiche sia energetiche sia relative alla qualità dell'aria.

Il Piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria, in accordo con le strategie attuate a livello nazionale, assume come obiettivo la riduzione delle emissioni di CO₂ prevedendo una serie di interventi relativi alla domanda ed offerta di energia, al settore dei trasporti e misure economiche generali. La politica

di intervento approvata con il Piano di risanamento dell'aria dovrebbe portare nel 2010 ad una globale riduzione degli inquinanti.

La limitazione delle emissioni di inquinanti, in particolare di CO₂ provocate dalla combustione delle fonti di energia costituisce uno degli obiettivi principali su cui si fonda anche il Piano Energetico Ambientale della Regione Liguria.

Gli obiettivi che la Provincia di Savona intende perseguire nella sua politica energetica sono:

- superamento delle politiche settoriali con strategie integrate su obiettivi energetici ambientali;
- aumento dell'efficienza energetica;
- stabilizzazione delle emissioni clima-alteranti ai livelli dell'anno 1990 secondo il protocollo di Kyoto;
- raggiungimento del 7% del fabbisogno energetico da fonti rinnovabili attraverso la promozione della domanda di energia termica di origine solare, la valorizzazione energetica delle biomasse, delle risorse eoliche, idriche e dei rifiuti.

Per il superamento delle politiche settoriali sarà quindi necessario attuare il Piano Energetico Ambientale della Regione Liguria e coordinarlo con quello di risanamento della qualità dell'aria.

Per l'aumento dell'efficienza energetica sarà necessaria la razionalizzazione dei consumi e il risparmio energetico nel settore civile, ma soprattutto bisognerà operare nel settore industriale attraverso l'innovazione tecnologica dei processi produttivi con l'avvio di specifici programmi di sostegno per l'adozione di "best practices" finalizzate alla riduzione dei costi energetici e ambientali. L'obiettivo è aumentare la competitività delle aree industriali anche attraverso la valorizzazione ambientale dei loro sistemi produttivi, promuovendo lo sviluppo di sistemi territoriali ambientalmente certificati (EMAS). La strategia di intervento prevede la promozione di imprese multiutilities, ambientalmente certificate, in grado di fornire un'ampia gamma di servizi: energia, teleriscaldamento, acqua, smaltimento dei rifiuti, servizi ambientali e logistica.

In particolare, si vogliono creare le premesse normative, procedurali ed organizzative per lo sviluppo di ESCO (Energy Service Companies) in qualità di imprese fornitrici di servizi energetici che, invece di fornire i classici vettori energetici (elettricità, gasolio, gas, etc.), forniscono servizi quali riscaldamento, climatizzazione e ventilazione, acqua sanitaria calda e livelli di illuminazione appropriati.

La stabilizzazione delle emissioni clima-alteranti del 2010 al 1990, secondo il Protocollo di Kyoto, prevede una riduzione delle emissioni complessive di CO₂ nei settori industriale, agri-

colo, civile e produzione dell'energia. Ai fini della riduzione dei gas serra non va tenuto conto solo dei rilasci in atmosfera dei gas serra provenienti dalle attività umane, ma anche degli assorbimenti che vengono effettuati dall'atmosfera attraverso idonei assorbitori (sink) che eliminano tali gas e li immagazzinano. Uno dei principali assorbitori di gas serra, ed in particolare dell'anidride carbonica, è costituito da piante, alberi e, in generale, dall'accumulo di biomassa attraverso la crescita della copertura vegetale. Le azioni di forestazione possono essere di due tipi: riforestazione, cioè incrementare la crescita delle foreste su aree che erano già forestali e che incendi boschivi o l'azione umana hanno distrutto o depauperato, oppure afforestazione, cioè impiantare nuovi boschi e nuove foreste su territori potenzialmente idonei o da rendere idonei, ma che in passato non erano sede di boschi e foreste.

Pertanto si devono tenere in conto opere di forestazione ai fini del bilancio emissione/assorbimento della CO₂.

Linee guida per le politiche e le misure di riduzione delle emissioni dei gas serra

Azioni per la riduzione di emissioni di gas serra (MtCO ₂ equivalente)			
	2002	2006	2008 /2012
<i>Aumento di efficienza del parco isoelettrico</i>	-4/5	-5/6	-7/8
<i>Riduzione consumi energetici settore trasporti</i>	-2/3	-5/6	-6/7
<i>Produzione di energia da fonti rinnovabili</i>	-4/5	-7/9	-8/9
<i>Rid. Consumi energ. Sett. Ind. Abitat. Terziario</i>	-6/7	-6/7	-5/6
<i>Riduzione emissioni nei settori non energetici</i>	-2/3	-7/9	-4/5
<i>Assorbimento delle emis. di CO₂ dalle foreste</i>			-0.7
Totale	-4/5	-5/6	-6/7

15.5 Le scelte operative

La Provincia, in accordo con il Piano Energetico Ambientale della Regione Liguria, intende operare un grande sforzo per il decollo dell'uso delle fonti rinnovabili, rendendone il ricorso duraturo, irreversibile e conveniente.

Verranno scelte opportune aree campione sul territorio provinciale per la valorizzazione energetica delle biomasse boschive, per la termovalorizzazione dei rifiuti solidi urbani, per la promozione del solare termico, per il risparmio energetico nel settore residenziale e per la valorizzazione dell'autoproduzione nelle aree industriali ed ecologicamente attrezzate. L'Amministrazione provinciale provvederà, a seguito della definizione delle aree campione, a pubblicare sui mezzi di informazione bandi di avviso di interesse per sensibilizzare le imprese a partecipare al programma di sperimentazione.

Verrà incentivata l'autoproduzione di energia delle aree industriali e delle aree ecologicamente attrezzate mediante impianti di taglia inferiore ai 300 MWt ad alto rendimento e basso impatto ambientale. Si prevede una deroga di autoproduzione qualora nell'area venga proposto l'insediamento di un nuovo impianto, anche di taglia superiore al limite massimo dei 300 MWt che risponda ai seguenti requisiti:

- la localizzazione avvenga in aree soggette a procedure di bonifica e deindustrializzazione o in aree immediatamente confinanti e costituisca fattore fondamentale per tale processo di bonifica, sostituendo impianti esistenti anche di minore potenza;
- l'area in cui andrà a ricadere l'impianto dovrà rispondere ai criteri dettati dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 1486/2000;
- siano adottate le migliori tecnologie tese a garantire il minore impatto ambientale ed i proponenti si facciano carico di misure compensative finalizzate alla tutela e al risanamento ambientale del territorio interessato all'insediamento.

La localizzazione di impianti per la produzione di energia da fonte fossile di potenza uguale o inferiore a 300 MWt può essere autorizzata dalla Provincia solo nei casi in cui ricorrano le seguenti condizioni:

- contribuiscano ad attivare misure di razionalizzazione d'uso della risorsa energetica nei settori civili ed industriali e prevedano misure compensative, valutate in ordine ai valori complessivi di emissione di CO₂ equivalente in atmosfera, volte al miglioramento ambientale ed alla razionalizzazione della mobilità;
- l'area sede dell'impianto sia compresa tra quelle industriali ed ecologicamente attrezzate secondo i criteri, parametri e modalità dettati dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 1486/2000.

La Provincia può altresì autorizzare impianti per la produzione da fonte fossile di potenza uguale o inferiore ai 300 MWt anche se localizzate al di fuori di aree ecologicamente attrezzate qualora tali impianti siano finalizzati all'autoproduzione e contribuiscano attraverso una gestione razionale dei vettori energetici prodotti, a migliorare il quadro ambientale del comprensorio ove vanno ad insistere.

In relazione all'obiettivo del Protocollo di Kyoto di riduzione dei gas clima-alteranti e in considerazione della situazione provinciale dove le maggiori fonti di emissione sono costituite dagli impianti di produzione di energia elettrica, occorre promuovere l'approvvigionamento della Provincia di gas naturali e favorire la metanizzazione degli impianti per la produzione di energia a carbone e oli combustibili.

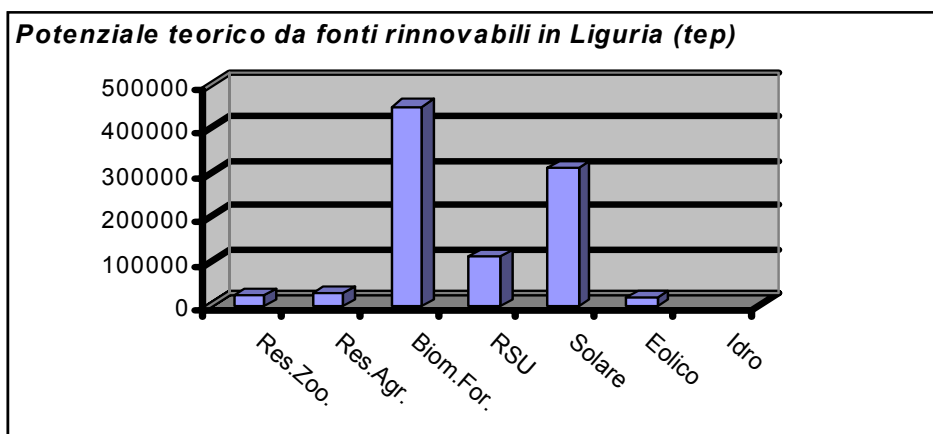
Le attività per l'utilizzo delle fonti rinnovabili saranno sviluppate con il massimo impegno garantendo snellezza nelle procedure e concertazione di tutti i livelli dell'Amministrazione interessata.

Il ricorso alle biomasse forestali assume particolare valore in termini di politica di salvaguardia del territorio. L'utilizzo di tale fonte energetica può significare il recupero di aree boschive abbandonate, anche a fini turistico-ricreativi e culturali, ma anche costituire una iniziativa di difesa contro gli incendi ed il dissesto idrogeologico. Essendo l'obiettivo quello di attivare un circuito virtuoso, di utilizzo "produttivo" del bosco, gli impianti devono necessariamente vivere delle risorse forestali locali e non costituire attrazioni per ulteriori importazioni. L'anidride carbonica emessa da impianti di produzione di energia alimentati a legna non viene conteggiata ai fini degli accordi del Protocollo di Kyoto e quindi tutta l'energia prodotta in tale modo è da considerarsi ad emissione zero.

Intere zone boschive, attualmente abbandonate potrebbero riacquistare il giusto peso economico. Inoltre la redditività diverrebbe uno stimolo per la riconversione e la diversificazione delle colture e della cura dei boschi, con evidenti benefici ambientali. L'attività di produzione di biomassa e gestione degli impianti comporta la richiesta di mano d'opera e personale specializzato, con conseguente riduzione delle situazioni di disoccupazione o di sotto-occupazione che affliggono le zone marginali. Per quanto riguarda la Val Bormida, una delle zone più ricche di patrimonio boschivo dell'Italia, la predominanza del bosco ceduo è rilevante; inoltre la zona presenta un sistema imprenditoriale di buon livello operante sulla risorsa "legno". Le possibili localizzazioni degli impianti per la produzione di energia da biomasse potrebbero essere: Altare, Cairo Montenotte, Calizzano, Carcare, Mallare, Millesimo.

L'energia solare costituisce una notevole risorsa per la provincia di Savona che intende privilegiare la sua attenzione sulla tecnologia del solare termico nei tre settori: residenziale, turistico ed agricolo.

Pur confermando una disponibilità della risorsa eolica modesta della Liguria, sono state evidenziate nell'entroterra della Provincia di Savona, aree con potenzialità eoliche localizzate in corrispondenza di crinali e rilievi montuosi.



La Provincia di Savona non presenta significative potenzialità per la costruzione di nuovi impianti idroelettrici, occorre tuttavia promuovere il recupero e la rifunzionalizzazione degli impianti esistenti.

Gli interventi utili nel settore residenziale per la riduzione del fabbisogno energetico normalizzato (FEN) dovrebbero riguardare il miglioramento dell'isolamento termico dell'involucro edilizio, il rinnovamento dell'attuale parco caldaie da riscaldamento con sistemi ad alto rendimento, l'utilizzo di sistemi di termoregolazione distribuita negli ambienti e la manutenzione programmata degli impianti prevista dal D.P.R. n. 412/93.

15.6 Le risorse finanziarie

Le risorse finanziarie destinabili agli impieghi associati all'attuazione della fase sperimentale 2002-2005 prevista dal Piano Energetico Ambientale della Regione Liguria sono reperibili dal bilancio regionale; inoltre andranno aggiunte le risorse disponibili su finanziamenti comunitari e nazionali.

A finanziare interventi coerenti con la politica energetica dovrebbero essere indirizzate le risorse derivanti dai risparmi tariffari conseguiti mediante la costituzione di Consorzi pubblici finalizzati non solo ad ottenere risparmi tariffari, ma anche a gestire interventi orientati al risparmio energetico.

Terminata la fase di sperimentazione nelle aree campione e definiti gli strumenti tecnici e finanziari da adottare nei singoli settori e tipologie di intervento, sarà compito della Regione destinare le risorse necessarie ad estendere la politica energetica espressa dal PEARL a tutto il territorio nel periodo 2005-2010.