

SEZIONE QUARTA - Le Problematiche e le Politiche d'Area

Capitolo 1 - I Sistemi locali i processi e le politiche per l'organizzazione del territorio

Il PTC propone una serie di politiche ed obiettivi per la soluzione delle problematiche individuate per ciascuna componente di organizzazione del territorio con riferimento all'intero territorio provinciale.

Inoltre il PTC opera una lettura dei processi in atto e definisce le strategie per l'organizzazione del territorio relativamente agli Ambiti territoriali, con il duplice scopo di:

- descrivere i processi d'organizzazione territoriale e di politica settoriale, specifici alle situazioni socio-economiche e territoriali delle diverse parti della provincia;
- verificare, per ciascuna di esse, seppure in termini molto sintetici, il coordinamento della politica globale e di quelle settoriali, in funzione delle sue problematiche e delle sue necessità.

Infatti, non tutti i problemi a impatto territoriale sono presenti uniformemente: le trasformazioni e l'organizzazione del territorio avvengono seguendo dinamiche e processi differenti come combinazioni di elementi geofisici e di attività umane, di fattori esterni e di potenzialità interne, di tradizioni culturali e di spinte socio-economiche.

L'azione congiunta di questi fattori ha modellato la provincia di Savona in modo differenziato al suo interno, portando all'insorgere di paesaggi diversi sotto il profilo fisico-morfologico e della loro organizzazione territoriale.

In altre parole, la sovrapposizione delle analisi settoriali del territorio permette di distinguere delle linee di forza infraterritoriali caratteristiche, secondo una dimensione di Ambito territoriale.

In base a questa chiave di lettura, si formula la seguente serie di 4 sintesi per ambito:

- Albenganese,
- Finalese,
- Savonese,
- Bormide.

Ogni sintesi d'Ambito è strutturata nel modo seguente:

dapprima è definito un quadro di identificazione e valutazione dell'Ambito, con riferimento agli aspetti morfologico-geografici, ai processi economici in atto, aventi incidenza territoriale, rilevati attraverso il censimento della progettualità, agli obiettivi del PTC e all'identificazione degli elementi esterni ed interni di organizzazione territoriale;

in un secondo tempo si propone una valutazione di sintesi delle componenti settoriali riguardanti l'Ambito;

in un terzo punto si segnalano i processi in atto e gli elementi di strategia d'organizzazione territoriale.

Gli Ambiti sono stati così individuati sia tenendo conto della necessità di una nuova visione corrispondente alla realtà socio-economica della Provincia di Savona, sia delle realtà geofisiche, storiche e morfologiche esistenti.

Tali Ambiti non corrispondono ad una specifica organizzazione politico-amministrativa ed istituzionale e non vanno considerati in maniera univoca in quanto i loro confini possono cambiare secondo le diverse chiavi di lettura.

In effetti l'analisi dei soli aspetti paesistici può condurre ad una definizione degli Ambiti in parte differente rispetto ad esempio alla definizione dei Sistemi Ambientali della Provincia, oppure rispetto ad una lettura delle sole problematiche socio-economiche o della mobilità.

Tuttavia gli Ambiti corrispondono in gran parte alla realtà del complesso rapporto di interrelazioni socio-economiche e territoriali esistenti.

Capitolo 2 - Albenganese

2.1 Delimitazione del quadro di valutazione

L'Albenganese si configura come una realtà complessa, caratterizzata da una profonda dicotomia tra costa ed entroterra, da superare con nuove azioni strategiche di riassetto territoriale, ma comunque di significativa importanza per la pluralità di funzioni e di attività presenti.

Albenga, in particolare, con il suo territorio di riferimento, continua ad assolvere il ruolo storicamente consolidato di polarità territoriale con un potenziale di sviluppo economico che induce effetti positivi su tutto l'ambito con processi in atto che ne rafforzano l'importanza rispetto ad altre polarità interne alla Provincia.

Particolarmente necessario appare valorizzare l'organizzazione territoriale degli insediamenti costieri promuovendo, pur nel rispetto delle gerarchie e delle peculiarità dei diversi centri, la complementarietà ed il miglioramento delle relazioni tra essi e con l'entroterra al fine di superare i livelli di debolezza e di marginalità che attualmente contraddistinguono le aree interne e, nel contempo, concorrere al decongestionamento delle conurbazioni costiere.

Fondamentale per il miglioramento della competitività dell'ambito è altresì la salvaguardia del territorio agricolo mediante la valorizzazione delle aree rurali interne, anche in relazione a nuovi livelli di fruizione turistica, e lo sviluppo del polo agro-tecnologico della piana del Centa.

Strategici, infine, per il riassetto del sistema locale, sono lo spostamento a monte della ferrovia, il conseguente riuso dell'attuale tracciato, eccezionale risorsa per nuove azioni di ricomposizione urbana, di arricchimento dei modi di fruizione e di riqualificazione della mobilità costiera ed il potenziamento dell'aeroporto di Villanova d'Albenga anche in relazione alla possibile evoluzione delle esigenze delle attività turistico-produttive presenti.

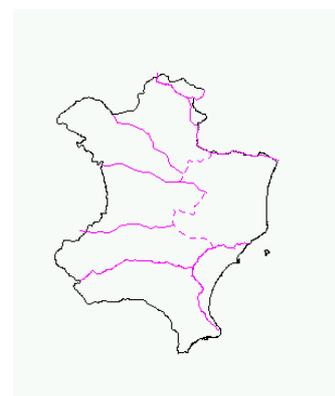
Sotto il profilo morfologico, l'ambito si estende verso nord sino a Ceriale e comprende la pianura alluvionale del Centa, coincidente con i Comuni di Albenga e Ceriale, sulla quale si innestano i quattro sistemi vallivi degli affluenti del Centa: la valle Pennavaire, la val Neva, la Valle Arroscia e la valle Lerrone; l'anfiteatro che delimita il tratto di costa tra S. Croce e capo Mele; la valle del Merula con l'abitato di Andora sulla costa ed un diffuso sistema di aggregazioni nucleari di impianto storico nella parte interna.

Al suo interno sono individuabili tre distinte unità di paesaggio, una delle quali, l'Albenganese vero e proprio, sottoarticolato in cinque areali interagenti tra loro ma comunque dotati di una precisa autonomia paesistica:

- la piana di Albenga con le aree dell'agricoltura intensiva, i



L'AMBITO ALBENGANESE



LE UNITA' DI PAESAGGIO

centri urbani di Ceriale e Albenga ed i “borghi nuovi” di fondazione comunale quali Cisano e Villanova.

- la Valle Lerrone che ha come centro il Comune di Garlanda, importante sia per l'economia agricola che per quella turistica;
- la bassa valle Arroscia con i centri di fondovalle di Pogli ed Ortovero, interessati da importanti dinamiche positive sia in termini residenziali che economici;
- la valle Pennavaire dotata di particolari valenze sul piano paesistico che si estendono oltre i confini regionali incentrati sul complesso del monte Galero;
- la val Neva con le strutture urbane di Zuccarello e Castelvecchio che hanno ormai consolidato il loro ruolo rispetto all'economia turistica dell'ambito, mentre presenta nella parte più interna pesanti condizioni di marginalità per il sottoutilizzo sia della struttura insediativa che di quella agricola.

Unità di paesaggio con carattere più autonomo sono la valle del Merula con la conurbazione costiera di Andora e l'ambito di Alassio e Laigueglia eccezionalmente vocato all'uso turistico.

L'immagine del comprensorio diviso in due fasce con problematiche differenti è confermata dall'indagine sulla progettualità che evidenzia le seguenti problematiche :

- comuni alle strutture urbane della fascia costiera sono i problemi legati alla generale riqualificazione urbana, non solo dei tessuti di matrice storica, ma soprattutto, dell'edificato di impianto recente; alla definizione di idonei sistemi di smaltimento dei rifiuti (depuratori, discariche, ecc.); alla riqualificazione dell'assetto formale – funzionale degli arenili e degli spazi per la balneazione; alla mobilità sovracomunale; al riuso delle aree derivanti dal trasferimento della ferrovia ed all'assetto di quelle interessate dalla nuova linea;
- i Comuni del primo entroterra, pur beneficiando delle particolari condizioni di insediabilità rispetto sia alla costa che alle realtà più interne, hanno evidenziato la necessità di promuovere azioni nuove di fruizione ambientale che costituiscano l'opportunità per un utilizzo creativo del territorio e del paesaggio e, nel contempo, per una proposta nuova di tipo culturale; recupero edilizio-funzionale dei tessuti esistenti e riqualificazione degli spazi di connettivo pubblici ed integrazione dei servizi di uso pubblico;
- nella parte più interna dell'ambito le azioni da attivare per migliorare l'assetto complessivo del territorio sono: la riqualificazione dei nuclei rurali di impianto storico la valorizzazione delle emergenze naturalistiche, anche di

tipo geologico-geomorfologico, la promozione di interventi di prevenzione e di controllo degli incendi boschivi, azioni coordinate di promozione turistica; la ridefinizione del sistema vincolistico e lo snellimento delle procedure amministrative ad esso connesse, il miglioramento della maglia viaria mediante interventi coordinati di integrazione-manutenzione e la difesa idrogeologica.



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

2.2 Valutazione di sintesi delle componenti settoriali

Le componenti naturali

L'Ambito è particolarmente ricco di componenti naturali del territorio per la presenza di diversi sistemi: l'ambiente marino della fascia costiera, le aree agricole della piana del Centa, le zone collinari terrazzate dominate dalle colture dell'ulivo e della vite, le zone boscate più interne delle valli, gli ambiti fluviali.

Questa diversità del paesaggio naturale è stata determinante per una altrettanto diversa configurazione degli insediamenti ed un diverso rapporto con il territorio: una concentrazione urbana ed uso produttivo intensivo delle aree agricole lungo la fascia costiera che rendono più difficile la tutela delle componenti naturalistiche; un minore sviluppo insediativo nelle zone interne, peraltro concentrato lungo le percorrenze principali di fondovalle, che ha permesso una maggiore conservazione del patrimonio naturalistico limitandone i conflitti d'uso e, in alcuni casi, una interessante combinazione delle componenti antropiche con quelle naturali.

Tra gli ambiti di particolare pregio naturalistico ambientale si evidenziano: l'isola Gallinara, alcuni tratti della fascia costiera quali Capo S. Croce e Capo Mele, la valle Ibà, l'area protetta del Torsero, il monte Galero, la valle Auzza, la zona della foce del Centa.

Il bosco

L'Albenganese è caratterizzato da estese superfici boscate estremamente importanti per la tutela dei versanti interessati da esigenze di riassetto idrogeologico. L'ampiezza degli spazi boschivi, per la progressiva diminuzione dell'interesse agricolo-produttivo, ha però aumentato la diffusione di situazioni d'incuria che, unitamente al fenomeno del deperimento forestale, possono comprometterne la capacità di svolgere la sua funzione protettiva.

Di estrema importanza, quindi, diventano le azioni sia di recupero a fini agronomici e di fruizione turistica alternativa che di riduzione dei rischi d'incendio.

Il territorio agricolo

L'ambito Albenganese è sostanzialmente caratterizzato da tre tipologie di territorio agricolo:

- le aree periurbane dell'agricoltura specializzata coincidenti con la piana di Albenga – Ceriale e quella di Andora;
- le aree specializzate della prima fascia collinare (Cisano sul Neva, Ortovero, Pogli, Villanova, Salea);
- le aree rurali interne, profondamente diverse sia sotto il profilo produttivo che insediativo ed infrastrutturale.

La piana agricola Albenganese, in particolare, ha consolidato nel tempo un sistema avanzato orto – floricolo caratterizzato da un'ampia diffusione di colture protette che ha generato processi innovativi di tipo intersettoriale tanto da potersi considerare come "struttura agraria integrata".

Elementi particolarmente significativi sono, infatti, l'integrazione dell'attività agricola vera e propria con il settore commerciale, artigianale e direzionale (produzione di carpenterie metalliche, materiali di copertura, sistemi impiantistici di climatizzazione e sistemi di controllo automatizzati) nonché lo sviluppo di un settore tecnico – produttivo nel campo della genetica e biologia vegetale.

Il suo sviluppo dovrà quindi necessariamente essere improntato su una visione di "sistema" non ristretta alle sole logiche interne della produzione agricola ma comprensiva delle relazioni intersettoriali con l'indotto.

Un altro aspetto importante è legato alla "qualità" dell'assetto insediativo che si è progressivamente definito secondo il prevalere di regole quantitative, anziché tipologico – qualitative e secondo la logica di un contenimento dei "disturbi" attraverso il ricorso all'introduzione di barriere soggettive (condizione di imprenditore agricolo a titolo principale) o programmatiche (predisposizione di Piani di Sviluppo aziendale) per scoraggiare l'interferenza di processi edificatori non strettamente finaliz-

zati all'agricoltura.

L'area agricola si è così trasformata progressivamente sino ad assumere i connotati di un territorio a ridotta urbanizzazione regolato da indici e parametri che sfuggono al controllo d'insieme ed alle relazioni tra costruito e contesto, miscelando spesso in un disordine tipico della periferia urbana, infrastrutture, tipologie edilizie ed interventi sul paesaggio.

Particolarmente sottovalutato l'impatto delle nuove costruzioni, introdotte nella più assoluta disattenzione tipologica e formale, senza valutazioni sull'insieme, sugli effetti cromatici, sulle inevitabili relazioni con i segni tradizionali del paesaggio, svincolate dai parametri di riferimento contestuale per quanto attiene materiali di finitura, sistemi di copertura ed articolazione dei volumi, appiattiti sui modelli di una banale ed omogenea edilizia urbana.

Le aree rurali interne sono invece interessate da un diffuso sottoutilizzo e da un conseguente aumento dei rischi naturali.

Comune, è l'esigenza di una loro valorizzazione non solo come zone di produzione agricola ma anche come potenziali centri di offerta di nuovi servizi ambientali capaci di conferire loro una nuova valenza di tipo turistico, complementare ed integrativa di quella tradizionale esercitata sulla fascia costiera per garantire la quale diventa indispensabile una diffusa ed estesa azione di manutenzione del territorio, che, necessariamente, deve investire una pluralità di aspetti, dal recupero edilizio al miglioramento della rete infrastrutturale, al governo delle aree agricole e/o naturalistiche.

I pericoli naturali ed il rischio

I pericoli naturali principali sono costituiti dall'instabilità dei pendii, dagli incendi e dalle alluvioni.

Essi interessano prevalentemente le vallate interne, le aree boscate sottoutilizzate ed i corsi d'acqua principali privi delle opere di arginatura e di messa in sicurezza.

Importante risulta inoltre il rischio di inquinamento legato all'utilizzo di pesticidi e fertilizzanti nocivi impiegati nelle zone dell'agricoltura intensiva.

I carichi ambientali e l' approvvigionamento idrico

La maggior parte dei carichi ambientali interessa le conurbazioni della fascia costiera, dove maggiore è la densità degli insediamenti e più intensi sono i flussi di traffico e le attività produttive.

Particolarmente rilevanti sono i problemi legati all'utilizzo della risorsa idrica, allo smaltimento dei rifiuti solidi urbani e dei rifiuti provenienti dall'agricoltura e dalle attività artigianali, alla depurazione delle acque reflue.

L'approvvigionamento energetico

L'Ambito è interessato da una sola azione innovativa nel campo della produzione di energie alternative.

Essa riguarda il progetto per la realizzazione di una centrale ad energia eolica nel Comune di Testico.

Il paesaggio

L'attuale composizione del paesaggio Albenganese, costituito dall'ambiente e dalle attività che vi si svolgono, è tale, quindi da rispecchiare le relazioni tra le componenti antropiche e quelle naturali presenti, si è configurato attorno ai due principali sistemi che caratterizzano le componenti naturali del territorio, la fascia costiera con le aree pianeggianti dell'agricoltura intensiva, e le zone interne degli ambiti vallivi, determinando inevitabili modalità diverse di strutturazione del territorio.

Esso, in particolare, deriva dal lungo processo di trasformazione che si è susseguito in modo sempre più rapido a partire dalla metà dell'Ottocento e soprattutto negli anni Sessanta ed Ottanta.

I principali effetti ad esso conseguenti sono stati:

- concentrazione della popolazione nelle polarità urbane della fascia costiera;
- abbandono dell'entroterra con progressivo degrado degli insediamenti, ormai in gran parte sottoutilizzati, e diminuzione delle attività agricole e agro – pastorali con modifica degli originari rapporti tra superfici coltivate e bosco;
- diffusione delle espansioni edilizie, sia di tipo residenziale che turistico – produttivo, causa di ulteriori trasformazioni strutturali del paesaggio, anche a seguito dei nuovi rapporti spazio – temporali connessi all'integrazione del sistema infrastrutturale locale, spesso non sufficientemente risolte sotto il profilo dell'inserimento paesistico.

Il fenomeno della suburbanizzazione interessa la quasi totalità delle zone costiere, ormai assimilabili ad un unico asse insediativo ed infrastrutturale, e si sta progressivamente estendendo, seppur con livelli inferiori di densità edilizia, nelle aree di fondovalle del primo entroterra con conseguente difficoltà di lettura dei nuclei originari.

Nelle valli sono invece ancora leggibili i diversi insediamenti di impianto storico, alcuni particolarmente pregevoli per i caratteri urbanistico-edilizi.

La fruizione ricreativa ed il turismo

La funzione turistica si è progressivamente consolidata lungo la costa. I principali centri a vocazione turistica sono, da sempre, Laigueglia, Alassio, quest'ultimo particolarmente importante già a partire dalla seconda metà dell'Ottocento per la diffusa frequentazione degli Inglesi: a partire dagli anni Sessanta hanno avuto uno sviluppo strettamente connesso al turismo anche Andora e Ceriale, dove si è assistito ad un'intensa attività edilizia mirata alla creazione di residenze secondarie. Nelle aree interne il centro a maggiore vocazione turistica è Garlenda per la presenza dell'importante complesso golfistico.

Un interesse crescente per l'entroterra e per le valli è comunque in oggi generalmete diffuso, sia da parte dei turisti che delle popolazioni locali in cerca di aree di svago e di ricreazione alternative.

Questa complementarità assume una considerevole importanza per il futuro perché potrebbe permettere un decongestionamento della pressione turistica nelle agglomerazioni urbane costiere e concorrere, nel contempo, alla valorizzazione e rivitalizzazione delle aree interne così da ridurre i livelli di marginalità e di debolezza.

In generale appaiono da potenziare le infrastrutture per attività sportive e ricreative.

Gli insediamenti

Le maggiori esigenze di espansione insediativa, riconoscibili dall'esame dei Piani Urbanistici recentemente proposti dalle diverse Amministrazioni comunali, riguardano i Comuni della fascia costiera e delle aree del primo entroterra con evidente funzione di controllo delle scelte localizzative delle eventuali nuove espansioni in relazione alle esigenze di tutela e conservazione delle aree per l'agricoltura. Questa parte dell'ambito è inoltre interessata da un elevato numero di residenze secondarie la cui diffusione è ancora scarsamente disciplinata, crea evidenti problemi pianificatori e di realizzazione di adeguate infrastrutture di urbanizzazione ed esercita forti pressioni sul mercato dell'alloggio in concorrenza con il segmento del mercato delle residenze primarie.

Nelle aree interne permane, invece, l'esigenza di azioni di recupero e riqualificazione dei nuclei di impianto storico anche in funzione della promozione di nuove forme di turismo alternativo quali l'agriturismo o il telelavoro.

Le zone di attività industriali ed artigianali

Nell'ambito sono presenti solo complessi produttivi con attività artigianali commerciali e industrie di piccole dimensioni a raggio prevalentemente locale o regionale localizzate nei Co-

muni di Albenga, Cisano sul Neva, Villanova d'Albenga e Andora.

Di particolare rilievo le strutture produttive per la lavorazione e la commercializzazione dei prodotti agricoli.

I trasporti e le vie di comunicazione

Le esigenze della mobilità sono assolte essenzialmente dalle reti viarie il cui assetto attuale deriva dal consolidamento – funzionalizzazione della maglia di impianto storico integrata in epoca recente dall'autostrada e da alcuni tracciati di rango comprensoriale (Aurelia bis), e dalla ferrovia.

Inadeguate risultano le connessioni extraurbane sia lungo la fascia costiera interessata da un forte aumento del traffico anche in relazione ai consistenti flussi turistici, che verso alcune zone interne, ultime per la mancanza di interventi di potenziamento e di messa in sicurezza.

Occasione “speciale” è invece costituita dalla previsione del nuovo tracciato della ferrovia, sia per le ricadute che esso necessariamente comporterà non solo sull'assetto del paesaggio ma soprattutto sull'organizzazione del sistema insediativo in termini di creazione di nuove polarità di rango comprensoriale, che per le problematiche inerenti il riuso del tracciato esistente, occasione singolare per la riqualificazione dell'assetto insediativo complessivo della fascia costiera sia in termini di ridisegno di ambiti di elevato valore storico – architettonico che di proposizione di eventuali sistemi di trasporto pubblico innovativi.

Strategico, infine, il potenziamento dell'aeroporto di Albenga per le evidenti ricadute sull'intero sistema economico locale sia di tipo turistico che produttivo.

2.3 Processi in atto ed elementi di strategia di organizzazione territoriale

Dagli anni Ottanta l'ambito Albenganese è stato interessato da alcune dinamiche nuove che, pur non ancora tradotte in azioni concrete capaci di risolvere i “livelli di insoddisfazione” e le problematiche d'uso del territorio generalmente diffuse, sono espressione di un cambiamento della domanda e dei comportamenti insediativi.

Esse sono anzitutto legate alla crescita socio – culturale delle comunità locali anche medio – piccole, che ha prodotto un'evoluzione qualitativa della domanda di consumi privati e sociali verso il territorio e la necessità di ripensare i modelli di offerta di servizi, trasporti e residenza.

Evidente è infatti il disagio attualmente diffuso legato alle necessità di dare una risposta sia ai problemi emergenti che alla nuova configurazione assunta da quelli tradizionali superando

le politiche locali espresse anche dagli strumenti urbanistici degli anni Settanta – Ottanta improntate e condizionate dall'imperativo del soddisfacimento del “ fabbisogno “ prevalentemente residenziale e, quindi, dal tema dell'espansione urbana, della sua organizzazione, del suo controllo.

Altra dinamica attuale importante è connessa alla diffusione dell'innovazione dei processi produttivi tradizionali.

L'intreccio tra problemi tradizionali irrisolti e problemi legati allo scenario nuovo che progressivamente continua a delinearsi con sempre maggiore chiarezza rende inderogabile la definizione di azioni strategiche capaci di segnatamente concorrere:

- al miglioramento della qualità ambientale di larga accessibilità sociale;
- al riordino e qualificazione del sistema insediativo, valorizzando l'identità dei nuclei storici e ripensando le espansioni recenti che sono cresciute con poca qualità, senza una vera cultura progettuale capace di elaborare strategie convincenti ed efficaci indispensabili per formare un'immagine strutturata e coordinata dei nuovi tessuti edilizi;
- all'efficienza ed alla modernizzazione dei sistemi funzionali e di servizio e delle relative reti di comunicazione;
- al recupero e valorizzazione dei beni sia storico – culturali che ambientali ed al loro inserimento nei circuiti della vita della comunità, promuovendo nei luoghi della tutela e del recupero usi sociali ed economici compatibili;
- alla attribuzione di un ruolo di rilievo alla molteplicità dei paesaggi agrari presenti nell'ambito con definizioni di attente strategie di valorizzazione e riuso, sia sotto il profilo produttivo che ambientale e paesistico;
- alla definizione di un nuovo ciclo dell'offerta turistica basato non solo sul sistema costiero, peraltro connotato da numerose criticità, ma anche sulla creazione di una nuova economia dell'entroterra in grado di coniugare l'offerta tradizionale con innovativi contenuti di natura culturale ed ambientale.

La tendenza complessiva in atto, emersa sia con l'indagine sull'evoluzione insediativa che con il censimento delle progettualità promosse dagli attori pubblici e locali, denuncia, comunque, la concreta volontà di superare i limiti e le debolezze riconosciute del complessivo sistema insediativo e, nello stesso tempo, conferma l'importanza di valorizzare, pur mantenendo le gerarchie consolidate, la complementarità funzionale tra le polarità costiere e l'entroterra.

Quest'ultimo, in particolare, si configura infatti da un lato come elemento strategico per contribuire ad attenuare i conflitti e a decongestionare le pressioni dell'agglomerazione costiera,

dall'altro necessita di nuove premesse per scongiurare il pericolo di una sua ulteriore eccessiva marginalizzazione.

In tale ottica di miglioramento dell'assetto complessivo dell'ambito, un ruolo di particolare rilievo potrebbe essere assolto dallo sviluppo delle nuove tecnologie sicuramente efficace per la valorizzazione delle specificità territoriali quali l'agricoltura e le attività produttive e commerciali ad essa connesse, il turismo, l'offerta di aree per nuovi insediamenti produttivi o per l'ammodernamento e/o la riconversione di quelli esistenti, lo sviluppo dell'aeroporto di Villanova d'Albenga.

2.4 Strategie e misure particolari di politiche del territorio

Il territorio agricolo della Piana del Centa

Le principali problematiche delle aree agricole della produzione intensiva risultano :

- mantenimento della competitività in ambito nazionale ed internazionale per le aziende produttive intensive della Piana di Albenga, con contestuale salvaguardia delle caratteristiche di "distretto ad alta specializzazione" centrato sulla produzione agricola e imperniato principalmente nei territori pianeggianti e pedecollinari dei Comuni di Albenga e Ceriale;
- mantenimento del paesaggio rurale tipico e del presidio territoriale fornito dalle aziende di collina;
- riduzione dell'uso dei mezzi tecnici utilizzati in agricoltura (fertilizzanti, fitofarmaci..) allo scopo di ridurre i costi di produzione, ridurre il potenziale carico inquinante in una zona densamente popolata, salvaguardare le risorse idriche e fornire produzioni speciali con favorevoli sbocchi di mercato tra i consumatori del Nord Europa;
- mantenimento di quantità e adeguata qualità della risorsa acqua, fondamentale per usi produttivi agricoli e usi civili;
- mantenimento di una coesione produttiva e di intenti tra gli attori del distretto agricolo, con particolare accento sul ruolo fondamentale esercitato dai produttori agricoli per la creazione e il mantenimento di un'economia ricca e prospera nell'Ambito;
- carenza di politiche diffuse di marketing delle imprese e dei prodotti.

Numerose e consolidate le risorse presenti:

- il terreno agricolo e il microclima, favorevoli ad una agri-

coltura intensiva che produce prodotti di qualità riconosciuta sui mercati nazionale e internazionale;

- un patrimonio di professionalità agricole o comunque legate all'agricoltura nell'ambito di un sistema assimilabile ad un "distretto produttivo" unico nel panorama ligure (Ambito Albenganese);
- il valore di mercato dei prodotti locali;
- la sensibilità consolidata delle associazioni di categoria e degli operatori;
- una elevata qualità del paesaggio rurale, ben nota anche all'estero collegata alla salvaguardia di alcune produzioni tipiche con denominazioni DOC o DOP (vino e olio);
- la presenza di spazi idonei e di buona accessibilità, di proprietà pubblica, da utilizzare per fiere di settore permanenti.

Compiti e obiettivi della pianificazione possono essere :

- la salvaguardia del terreno coltivabile;
- il mantenimento dell'attuale paesaggio rurale, in alternativa all'utilizzo delle aree agricole per usi non legati direttamente o indirettamente alla produzione agricola (ad es: usi edificatori per edilizia residenziale o a scopi infrastrutturali, non coordinati con il complesso del sistema di programmazione economica provinciale);
- la salvaguardia delle risorse idriche nelle zone di agricoltura intensiva prospicienti popolose conurbazioni rivierasche;
- la tutela della risorsa idrica mediante :
 - . superamento dello sfruttamento puntuale individuale della risorsa;
 - . definizione di azioni di gestione integrata di tipo consortile;
 - . conservazione della qualità delle acque (inquinamento della falda) attraverso la riduzione dei carichi ambientali
 - . corretto utilizzo della risorsa suolo ed applicazioni di tecniche colturali non inquinanti;
- la ricerca di aree vocate all'insediamento artigianale, commerciale e di servizi legato alla produzione agricola, in occasione della risistemazione della viabilità dell'Ambito causata allo spostamento a monte della linea ferroviaria;

- la 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 e causano un potenziale sciupio di risorse umane e di denaro;
- il consolidamento del distretto "agro-industriale-commerciale" dell'Albenganese, caratterizzato da una logica di sistema per le relazioni intersettoriali tra agricoltura e settori commerciale, artigianale e direzionale, con la creazione di un "PARCO AGRO-TECNOLOGICO" con funzione di supporto alla produzione sia per l'aspetto puramente agrario o industrial-artigianale sia per ciò che riguarda l'aspetto economico e di mercato o l'assetto urbanistico del territorio , mediante:
 1. conservazione della risorsa produttiva principale: il terreno agricolo;
 2. ricerca di aree vocate all'insediamento artigianale, commerciale e di servizi legato alla produzione agricola, che non confliggano con il punto 1;
 3. risistemazione della viabilità dell'Ambito in seguito allo spostamento a monte della linea ferroviaria in maniera da non confliggere con il punto 1;
 4. conservazione della risorsa acqua;
 5. conservazione della risorsa "paesaggio rurale" per un'integrazione tra produzione agricola e turismo.

Il territorio agricolo della piana di Albenga

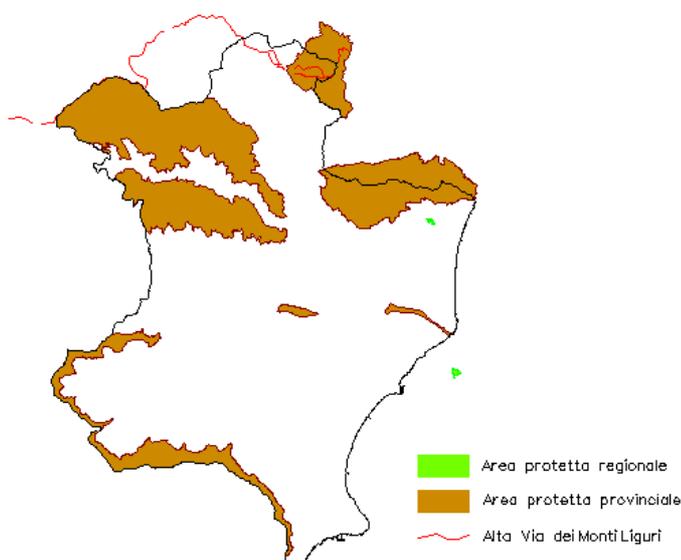


Il miglioramento e controllo della qualità del sistema insediativo della piana agricola, che si è progressivamente trasformata sino ad assumere i connotati della "città diffusa" miscelando, spesso in un disordine tipico della periferia urbana, infrastrutture, tipologie edilizie ed interventi sul paesaggio disomogenei, attraverso:

- approfondimento dei contenuti e degli indirizzi definiti dalle vigenti discipline paesistiche sugli elementi di paesaggio e di visuale d'insieme per diffondere la consapevolezza dell'opportunità di operare per contesti;
- affermazione della specializzazione produttiva delle aree agricole condizionando ogni possibilità residenziale alla reale coltivazione intensiva dei fondi;
- le aree agricole non intensive presentano invece il problema del sottoutilizzo e/o abbandono delle aree rurali interne e dell'aumento dei rischi naturali.

Compiti e obiettivi della pianificazione possono essere :

- definizione di azioni nuove che valorizzino il ruolo strategico di tali aree per il raggiungimento di un significativo equilibrio dell'intero comprensorio attraverso:
 - apparati normativi di tipo urbanistico – edilizio capaci di associare gli insediamenti nelle aree agricole marginali sotto il profilo economico – produttivo all'obbligo di concorrere alla manutenzione del territorio ed alla conservazione dei caratteri del paesaggio;
- mitigazione dei rischi naturali legati a fenomeni di dissesto idrogeologico e rischio idraulico attraverso:
 - individuazione puntuale delle frane in atto o potenziali;
 - sistemazione dei versanti;



- valorizzazione delle aree rurali (interne) marginali come potenziali centri di offerta di nuovi servizi ambientali capaci di conferire loro una nuova valenza di tipo turistico complementare ed integrativa di quella tradizionale esercitata sulla costa.

Le componenti naturali e le emergenze storiche

Le componenti naturali del territorio dell'ambito si configurano come elementi di elevata attrattività e di singolare importanza anche in relazione al consolidamento del settore turistico-ricreativo.

E' quindi importante promuovere una maggiore gestione delle risorse presenti, individuare i valori e le sensibilità dei diversi paesaggi per promuovere azioni di tutela connesse a nuovi livelli di fruizione attiva e di sviluppo sostenibile nonché individuare i diversi ruoli territoriali dei singoli sistemi per ridurre possibili concorrenzialità e proporre progetti strategici capaci di conquistare l'attenzione di nuovi partners istituzionali ed imprenditoriali.

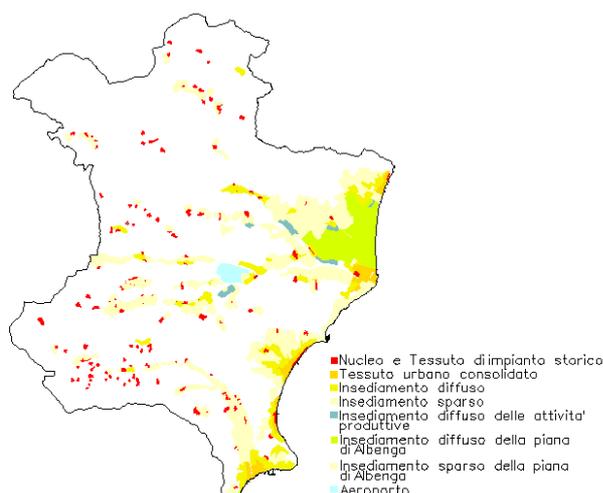
L'ambiente marino costiero

L'ambiente marino costiero necessita di azioni coordinate in termini di :

- contenimento dei fattori di inquinamento quali, ad esempio, la gestione delle acque nere e dei rifiuti, la promozione di pratiche agricole che riducano l'afflusso di terra e rifiuti verso il mare e l'uso di pesticidi e fertilizzanti nocivi;
- conservazione e ripascimento degli arenili da perseguire attraverso lo studio della dinamica dei litorali e la definizione di interventi di riequilibrio e conservazione;
- valorizzazione e rilancio della "risorsa mare" attraverso la definizione di nuove strategie di interazione tra turismo ed ambiente fondate sul controllo della pianificazione urbanistica e sul superamento della disomogeneità delle azioni promosse dai diversi Comuni; sulla individuazione di regole per le nuove costruzioni e di criteri di recupero e rifunionalizzazione di quelle esistenti; sulla gestione dei problemi del traffico privato gravitante sugli spazi per la balneazione; sulla diversificazione dell'offerta turistica con l'introduzione di nuove funzioni di servizio coordinate a livello comprensoriale; sull'attuazione ed il controllo delle norme ambientali riguardanti il rumore e le acque; sulla creazione di zone di protezione delle parti del litorale più sensibili sotto il profilo naturalistico- ambientale.

Gli insediamenti

L'assetto insediativo dell'Ambito Albenganese



L'organizzazione e la struttura degli insediamenti presenti nell'ambito concorrono in maniera significativa alla definizione del suo assetto complessivo per l'influenza che essi esercitano sull'aspetto fisico del territorio, sul suo equipaggiamento in termini di servizi pubblici ed infrastrutture nonché sul suo sistema economico – finanziario.

Comune a tutta la fascia costiera è la necessità di migliorare la qualità urbana, soprattutto in termini di riqualificazione degli spazi di connettivo da definire attentamente a livello di comprensorio al fine di ottimizzare il loro ruolo in relazione agli effettivi bacini di utenza.

Tra gli elementi di maggiore debolezza appaiono, da un lato, la frammentazione dell'assetto scolastico superiore del comprensorio, da superare con la definizione di un plesso integrato baricentrico rispetto all'area di gravitazione territoriale, dall'altro l'esigenza – opportunità di mantenere i plessi scolastici nell'entroterra in quanto strategici per l'attuazione di azioni di presidio.

Altrettanto importante è perseguire una maggiore strutturazione e qualità architettonico-ambientale dei tessuti artigianali-commerciali e coordinare le scelte localizzative dei nuovi tessuti specialistici funzionali alle esigenze della produzione.

Nelle zone più interne dell'ambito gli insediamenti risultano sufficientemente in equilibrio sotto il profilo paesistico – architettonico, ma risentono in modo significativo dell'accentramento insediativo avvenuto verso gli agglomerati costieri.

Univoca peraltro la richiesta di nuove azioni di recupero capaci di superare le attuali condizioni di degrado sia fisico che funzionale, nonché l'attivazione di politiche nuove in materia di equipaggiamento dei servizi pubblici, di promozione di attività lavorative innovative anche connesse al settore turistico, di miglioramento delle infrastrutture e dei sistemi di comunicazione.

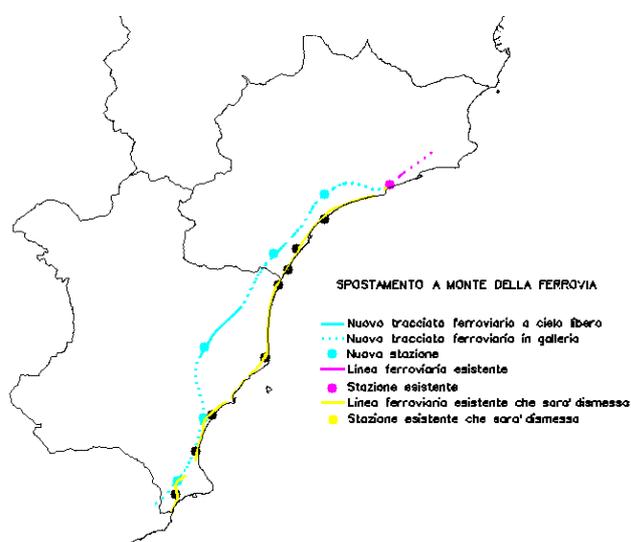
La mobilità' ed il sistema delle infrastrutture

Strategici per il riassetto del sistema locale albenganese appaiono:

- il riuso della linea ferroviaria, fondamentale risorsa per gli interventi di ricomposizione urbana, di arricchimento qualitativo dei modi di fruizione e soluzione dei problemi della mobilità litoranea, da affrontare in termini di:
 - riconoscimento del significato progettuale del riuso alla dimensione generale e nel suo valore d'insieme e perseguimento di ipotesi di riutilizzo che sappiano porsi in termini di attrattività e di riconoscibilità;
 - individuazione delle possibili azioni di riuso a carattere unitario per l'intero arco costiero mirate alla realizzazione di un itinerario pedonale e ciclabile di alto valore paesistico- ambientale e turistico quale progetto strategico di assetto territoriale integrato;
 - definizione di progetti di riutilizzo capaci di risolvere le problematiche urbanistiche connesse al rapporto "asse ferroviario- insediamenti" nei diversi centri costieri al fine di un recupero delle aree dismesse centrali per funzioni ed usi urbani secondo l'obiettivo prioritario di abbattere le barriere costituite dai rilevati e ricucire i tessuti esistenti;
 - ridefinizione del ruolo delle stazioni esistenti quali elementi centrali, strutturanti e significativi della crescita urbana in grado di assolvere alle funzioni di nodo di interscambio dell'attuale sistema della mobilità;
- lo spostamento a monte della linea ferroviaria in relazione all'esigenza di:
 - valutare i possibili effetti indotti dal progetto di raddoppio ferroviario sul sistema della mobilità ordinaria in relazione alla localizzazione degli impianti d'interscambio allo sbocco dei sistemi vallivi con creazione inevitabile di interferenze e/o sinergie nei confronti della rete esistente;
 - definire collocazioni corrette delle nuove stazioni negli assetti urbani cui si riferiscono in termini di col-

legamenti infrastrutturali e di funzioni nonché per il loro eventuale ruolo di elementi di riferimento per le spinte dell'espansione urbana ed il ridisegno degli assetti territoriali;

- contenere gli impatti ambientali delle nuove opere in relazione alle forti necessità di salvaguardare le qualità paesaggistiche ed ambientali dei siti;
- valutare le problematiche connesse alla sistemazione della consistente quantità di materiali derivante dagli scavi previsti in modo non solo da evitare danneggiamenti ed ulteriori compromissioni ambientali ma tale da rappresentare l'occasione per interventi di riempimento e ripascimento coordinati con progetti di riassetto della fascia costiera.



- definire il tracciato per una nuova Aurelia alternativa all'attuale Aurelia costiera come collegamento stradale di rango nazionale con caratteristiche di tracciato e prestazionali tali da soddisfare la domanda di mobilità all'interno della conurbazione costiera con l'individuazione di scelte puntuali riferite alle specifiche realtà insediative;
- il completamento del tracciato dell' Aurelia Bis e la risoluzione dei problemi d'innesto con la viabilità urbana di Alassio;
- il potenziamento dell'aeroporto interregionale di Villanova d'Albenga.

Il paesaggio

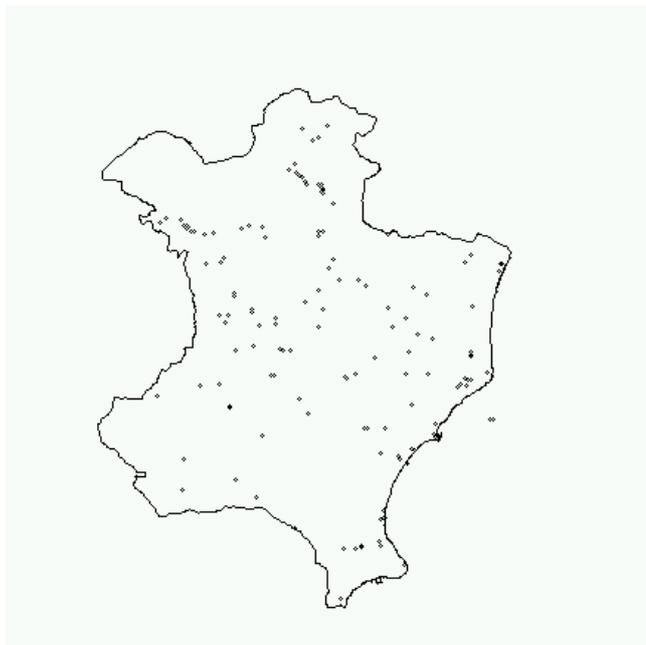
L'ambito necessita di azioni coordinate che garantiscano il raggiungimento di una composizione formale coerente del paesaggio antropizzato e di quello naturale a scala comprensoriale, da perseguire attraverso la salvaguardia di corretti

equilibri tra le diverse forme di utilizzazione dei suoli, la definizione dei margini tra le aree insediate e/o di possibile espansione edilizia e quelle per attività agricole o forestali, la regolamentazione delle trasformazioni delle aree rurali in modo da preservare i caratteri tipologici sia degli edifici che delle sistemazioni agrarie tradizionali.

Di fondamentale importanza appare l'assunzione del sistema ambientale come parametro per l'ammissibilità delle trasformazioni del territorio definendo per ogni differente sottosistema (tessuti storici, ambiti naturalistici, ambiti di interesse archeologico, ecc.) idonee azioni di valorizzazione e di fruizione attiva compatibili con la sicurezza, gli usi a fini antropici e la salvaguardia delle componenti naturalistiche.

Le emergenze e gli itinerari storico-culturali

La localizzazione dei beni storico-artistici ed architettonici



Gli elementi di maggiore debolezza consistono nella mancanza di sistematici approfondimenti sui beni esistenti, nel loro valore puntuale e di contesto, quale testimonianza e regola della costruzione storica del territorio; nell'esigenza di una sistematica individuazione degli usi compatibili per la fruizione culturale dei diversi complessi, con riferimento particolare non solo alle emergenze puntuali ma anche ai centri storici in relazione al loro reinserimento nel circuito del possibile rafforzamento della più generale armatura insediativa.

In ragione di quanto sopra, appaiono necessari preliminarmente approfondimenti mirati a :

- definire una "mappa strategica" dei luoghi capace di

mettere a sistema i diversi elementi significativi e consentire l'elaborazione di specifici progetti d'intervento dei quali valutare le diverse dimensioni di fattibilità economica, istituzionale, ecc., anche in relazione ad un quadro di oggettive gerarchie che soprattutto selezionino gli elementi che mostrano la capacità di svolgere un ruolo di polarizzazione di funzioni a servizio di uno specifico ambito territoriale;

- attivare progetti di ricerca atti ad individuare, per ogni sistema di componenti, i caratteri distintivi, i processi di formazione, gli specifici livelli di fragilità, le tendenze evolutive prevedibili e desiderabili, la domanda sociale di possibile fruizione innovativa.

PTC

Capitolo 3 - Finalese

3.1 Delimitazione del quadro di valutazione

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

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

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

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

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

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

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

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

In relazione al censimento della progettualità, contrariamente alle precedenti analisi dalle quali risulta come il territorio sia articolato nettamente in tre distinguibili ambiti paesaggistici,



L'AMBITO FINALESE



LE UNITA' DI PAESAGGIO

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

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

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

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

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

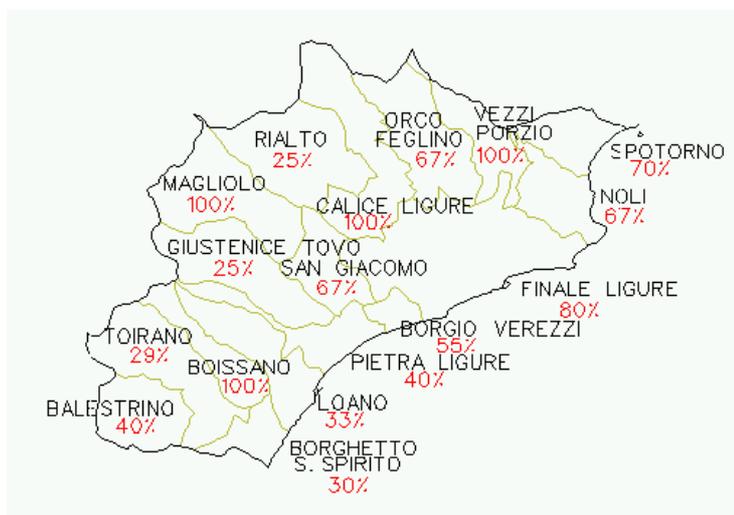
Numericamente il maggior numero di progetti riguarda interventi di riqualificazione urbana e di valorizzazione di beni culturali ed ambientali.

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

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

3.2 Valutazione di sintesi delle componenti territoriali

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



Le componenti naturali

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

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

Il bosco

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

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

Il territorio agricolo

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

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

I pericoli naturali ed i rischi

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

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

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

I carichi ambientali e l'approvvigionamento idrico

La conurbazione costiera presenta le maggiori concentrazioni di carichi ambientali, con problematiche critiche soprattutto nel periodo estivo quando la popolazione raggiunge un numero anche di oltre cinque volte superiore a quello della popolazio-

ne residente stabile. In particolare sull'asse costiero il livello del traffico diventa insostenibile dal sistema viario esistente, con gravi esiti di inquinamento.

Le infrastrutture di smaltimento delle acque nere necessitano nella fascia interna di una copertura del territorio più capillare, e in tutto l'ambito esaminato, di un completamento della rete dei depuratori che per la maggior parte sono mancanti della depurazione secondaria e sono oggi insufficienti per garantire il rispetto dell'equilibrio complessivo delle acque terrestri e marine.

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

L'approvvigionamento energetico

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

Sono in corso iniziative per la realizzazione di impianti eolici in diversi comuni dell'entroterra Finalese.

Il paesaggio

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

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

In contrapposto ai centri urbani, nell'area rurale più interna è ancora evidente, anche se in fase di trasformazione, la struttu-

ra del paesaggio caratterizzata dalla stretta simbiosi dei tipici nuclei rurali a grappolo e dei relativi ambiti coltivati a terrazze in cui predomina l'oliveto.

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

La fruizione ricreativa del territorio ed il turismo

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

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

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

Il waterfront

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

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

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

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

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

Gli insediamenti

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

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

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

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

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

Gli sviluppi di queste tendenze possono produrre effetti negativi per quanto riguarda il delicato equilibrio dell'ambiente del Finalese, al pari dell'espansione avvenuta nei decenni precedenti.

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

Le attività industriali ed artigianali

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

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

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

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

I trasporti e le vie di comunicazione

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

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

3.3 Processi in atto ed elementi di strategia di organizzazione territoriale

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

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

Il sistema turistico del Finalese tradizionalmente legato a modelli organizzativi oggi sicuramente superati, potrà trarre notevoli vantaggi dall'accesso al sistema globale della "new economy". Questo permetterà di "cucire" e comunicare in maniera sintetica ed efficace tutto il complesso ed eccezionale sistema di offerta turistica (balneazione, aree parco, monumenti, attività sportive, etc.)

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

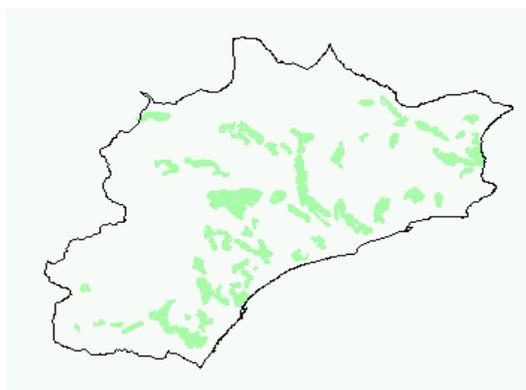
- miglioramento della qualità ambientale con il recupero di risorse naturali e culturali presenti nel territorio e non adeguatamente valorizzate;
- riorganizzazione e potenziamento della rete delle comunicazioni viarie puntando su una riconnessione tra la costa e le valli dell'entroterra e su un recupero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

3.4 Strategie e misure particolari di politiche del territorio

Il territorio agricolo.

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

Il territorio agricolo nel Finalase

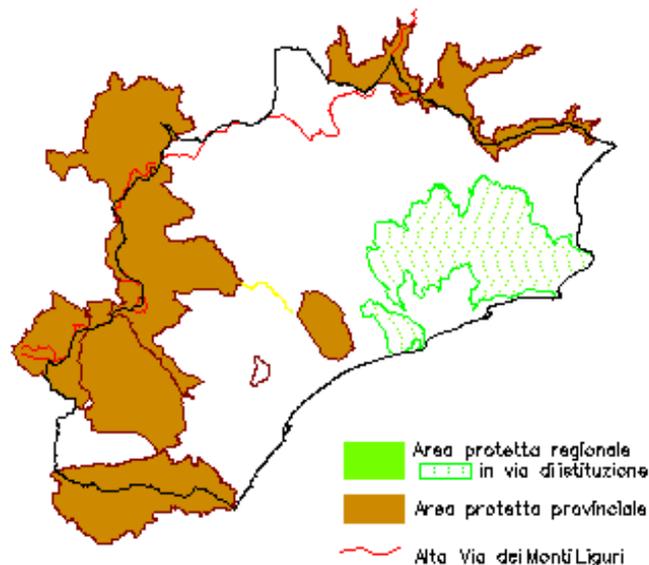


Il problema è di natura complessa e comporta studi approfonditi ed un coordinato impegno delle Amministrazioni. Difficilmente potrà essere risolto con provvedimenti disorganici come la costruzione di nuove strade o la costruzione di abitazioni diffuse.

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

Le componenti naturali del paesaggio

Proprio nell'ambito considerato le componenti geomorfologiche, vegetazionali e faunistiche del territorio con i loro spiccati caratteri di singolarità, costituiscono fattori primari paesistici ed ambientali di attrattività che dovranno essere valorizzati attraverso azioni di coordinamento degli interventi, di costante manutenzione dei siti e di gestione economicamente sostenibile del patrimonio e della sua fruibilità.



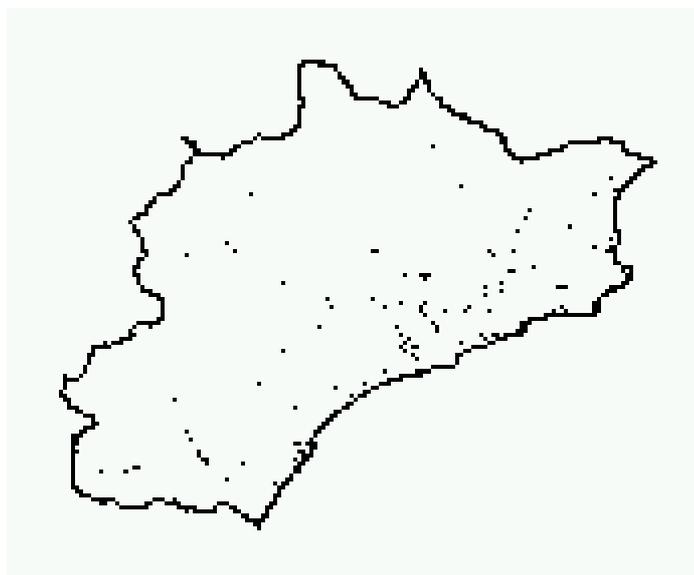
L'assetto insediativo ed il paesaggio

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

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

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

La localizzazione dei beni storico-artistici ed architettonici



Le funzioni ricreative ed il turismo

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

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

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

La mobilità

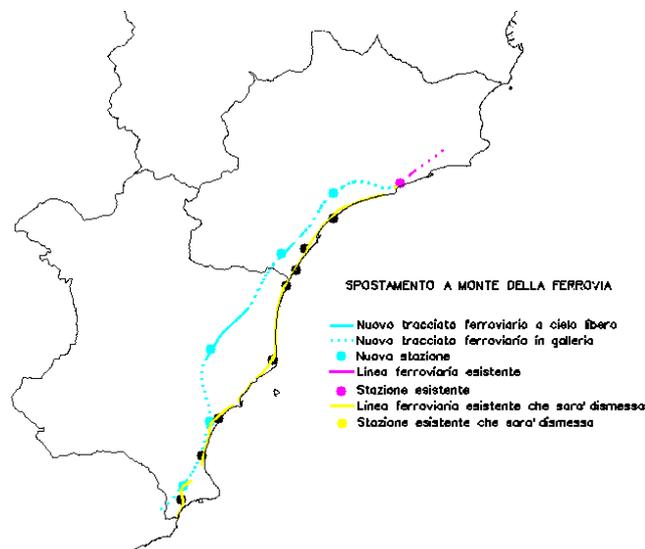
I problemi della mobilità possono essere in parte risolti per quel che riguarda il tracciato costiero, evitando gli attraversa-

menti veicolari con sottopassaggi dei veicoli se non con una totale deviazione del traffico. Per la circolazione primaria di attraversamento dell'ambito e di collegamento tra i centri sono necessari radicali interventi che attuino migliori connessioni della viabilità urbana con l'autostrada, e collegamenti dell'Oltrebormida e delle valli interne con l'asse costiero.

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

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

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



Capitolo 4- Savonese

4.1 Delimitazione del quadro di valutazione

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

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

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

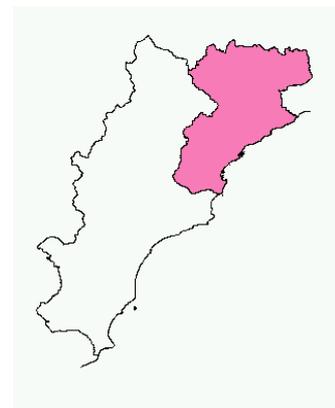
Sul versante marino, i crinali perpendicolari alla costa, che presentano un andamento pressoché parallelo tra loro, si estendono fino al mare a formare acclivi promontori. Questi costituiscono una barriera fisica che ha fortemente condizionato l'originario assetto insediativo delle vallate e ne condiziona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

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

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

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

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



L'AMBITO SAVONESE

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

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



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

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

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

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

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

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

LE UNITA' DI PAESAGGIO



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

Il Waterfront

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

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

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

Tra queste risorse vanno elencate le moltissime aree portuali e industriali dismesse, in via di dismissione o sottoutilizzate,

gli specchi acquei insufficienti od obsoleti per il traffico commerciale che quindi possono essere sfruttati diversamente, grandi “vuoti urbani”, porzioni di città ancora da disegnare.

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

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

La fruizione e la gestione del versante padano

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

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

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

La mobilità

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

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

4.2 Valutazione di sintesi delle componenti territoriali

Le componenti naturali

Come già detto, la ricchezza delle componenti naturali del territorio è caratterizzata dalla estrema articolazione morfologica e dalla conseguente presenza di situazioni ambientali fortemente differenziate.

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

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

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

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

Il bosco

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

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

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

Il territorio agricolo

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

native (industria, servizi, turismo) di forte capacità di attrazione.

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

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

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

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

I pericoli naturali ed i rischi ambientali

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

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

I carichi ambientali

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

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

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

L'approvvigionamento energetico

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

Il paesaggio

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

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

Il versante padano appare caratterizzato da un più dolce degradare dei pendii verso la pianura e da torrenti che a differenza di quelli costieri, hanno lo spazio ed il tempo per giungere a maturità. Il territorio comprende i due grandi bacini dell'Erro e dell'Orba e marginalmente quello del Valla. Da questo lato

dell'Appennino, però, se si eccettua la parte dell'alto bacino dell'Orba, non sono i crinali a scandire il paesaggio. La gerarchia tra questi appare assai meno marcata di quanto non sia sulla costa, ed il territorio assume un carattere di maggiore unitarietà.

Una tale articolazione territoriale individua paesaggi fortemente differenziati in una miscela assai ricca in rapporto all'estensione territoriale. Si passa dall'ambiente di tipo "alpino" del gruppo del Beigua, alle lunghe strisce sabbiose della costa. Le vastissime distese boscate alle spalle di Urbe, le morbide colline del Sassellese, la dolce "oasi bucolica" di Giusvalla, le "dune" di Mioglia, i belvedere sul mare delle "Stelle", la "pianura industriale" costiera di Vado Ligure con l'anfiteatro di corte valli e piccoli borghi gravitanti su di essa e l'ampia rada antistante, le piane ortive e residenziali di Albisola, di Legino, gli ambienti vallivi "paleoindustriali" del Sanobbio e del Teiro, i possenti moli portuali allungati nel mare. Sono queste solo alcune delle molte immagini che coesistono e si intrecciano.

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

La funzione ricreativa del territorio ed il turismo

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

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

Attualmente però si registrano alcune carenze sia nel sistema delle infrastrutture che nell'offerta di adeguate strutture ricetti-

ve. Mancano strutture di rango al servizio del turismo. I gravi problemi di mobilità lungo la costa e di accessibilità alla città storica e al porto condizionano in modo negativo la vocazione turistica della città capoluogo. Le strutture turistico ricettive sono inadeguate, insufficienti e non diversificate.

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

Gli insediamenti

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

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

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

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

Le zone di attività industriali ed artigianali

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

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

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

I trasporti e le vie di comunicazione

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

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

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

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

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

4.3 Processi in atto ed elementi di strategia di organizzazione territoriale

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

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

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

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

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

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

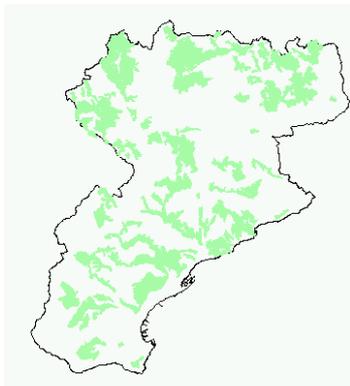
Ma esiste un waterfront a Varazze, a Celle Ligure, ed anche a Vado Ligure che non intende rinunciare alla dimensione urbana del suo litorale, credendo ed investendo nella possibilità di coniugare le esigenze della portualità commerciale specializzata con le più recenti istanze di riqualificazione della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

4.4 Strategie e misure particolari di politica del territorio

Il territorio agricolo

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

Il territorio agricolo nel Savonese

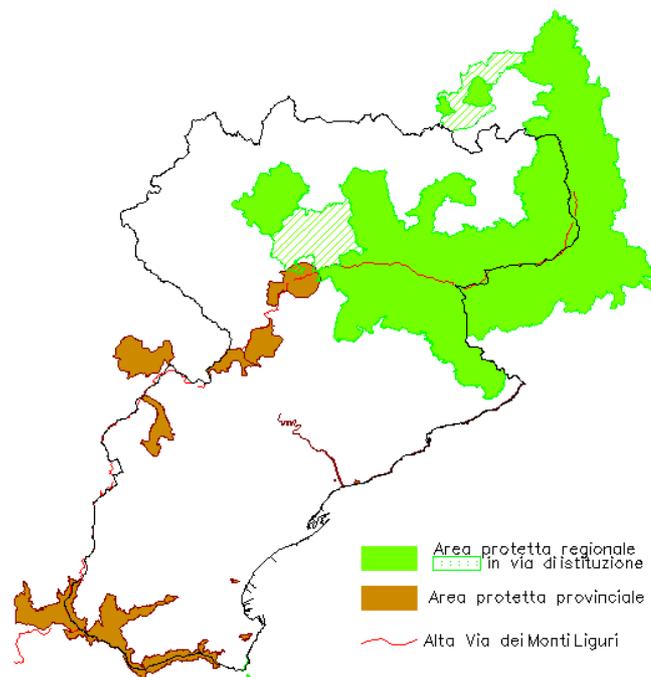


In particolare occorre:

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

Le componenti naturali del territorio ed emergenze storiche

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



La localizzazione dei beni storico-artistici ed architettonici



La mobilità

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

In particolare si ritiene opportuno ribadire alcune priorità:

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

- attuare una politica di strategia globale del sistema delle percorrenze minori, anche pedonali (escursionistiche).

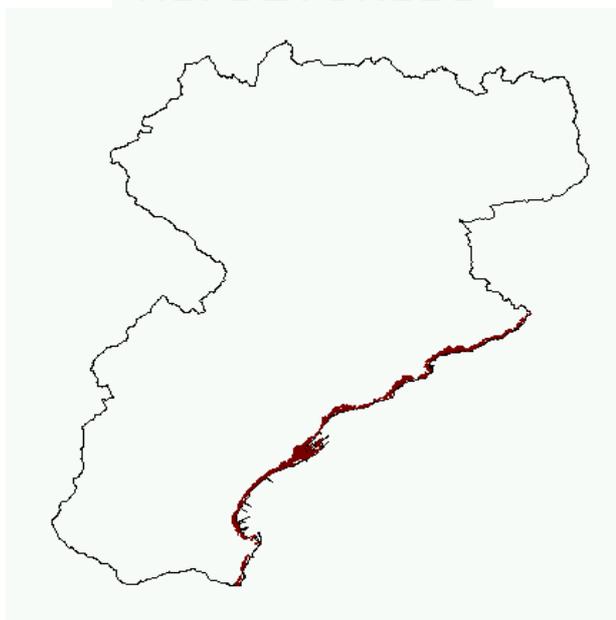
Il waterfront

La deindustrializzazione, lo spostamento della linea ferroviaria, il mutamento delle esigenze del traffico portuale, hanno offerto la grande occasione di poter costruire un'immagine turistica ove mancava o di poterla ridisegnare ove già c'era.

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

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

Il waterfront nel Savonese



La funzione ricreativa e turistica

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

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

- la riqualificazione ed il conseguente recupero di fruibilità dei litorali;
- lo sviluppo della portualità turistica;
- la valorizzazione ed il recupero dei beni architettonici ed ambientali.

Il porto e le attività produttive

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

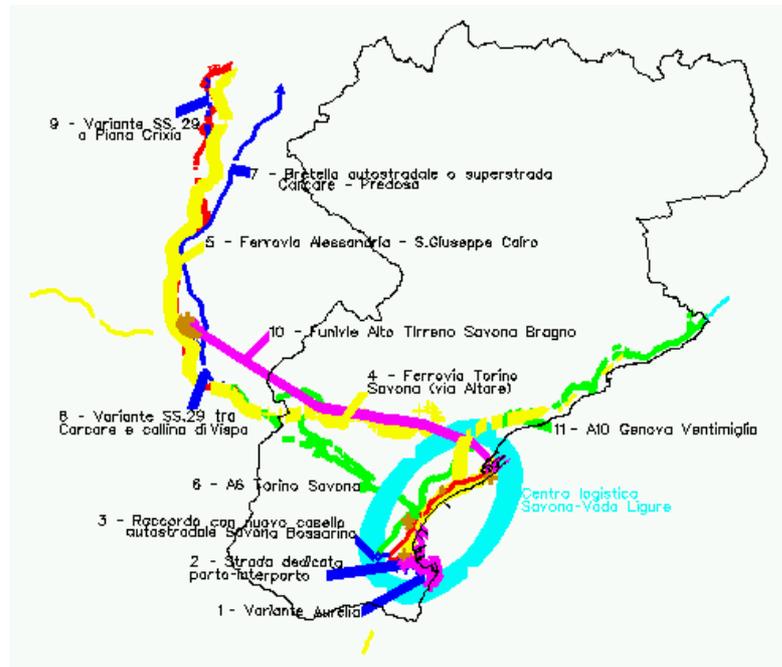
Tra le iniziative che si reputano prioritarie per lo sviluppo dell'attività portuale si enumerano:

- il potenziamento della rete dei collegamenti viari e ferroviari esistenti come elemento imprescindibile di ogni discorso legato alla qualità/economicità dei servizi del porto (Regione Logistica Integrata);
- il reperimento di aree retroportuali da destinare al ciclo delle merci in transito;
- la ricerca di un plausibile compromesso con la città quale elemento fondamentale di successo per uno sviluppo sostenibile ed equilibrato.

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

- favorire ed incoraggiare fruttuose sinergie tra il mondo della produzione e quello della formazione sviluppando corsi e settori di ricerca all'interno dell'Università di Savona, con possibilità di inserimento degli studenti all'interno del tessuto produttivo già durante il periodo formativo;
- migliorare le "condizioni al contorno" per le imprese, in termini di reti infrastrutturali a servizio, con particolare riferimento a quelle telematiche oggi quanto mai indispensabili per la competitività a livello globale; favorire gli insediamenti di attività cantieristiche da diporto nei porti di Savona e Vado Ligure.

Il sistema logistico del porto Savona - Vado



Capitolo 5 - Bormide

5.1 Delimitazione del quadro di valutazione

L'Ambito delle Bormide è dislocato, nel contesto del territorio provinciale, in una posizione di "cerniera" fra il Piemonte e la Riviera Ligure con il confine sud - est costituito dal crinale di spartiacque. Il suo territorio è leggibile, sia dal punto di vista orografico che paesaggistico, in due parti:

L'ALTA VALLE BORMIDA che comprende al suo interno la Valle della Bormida di Calizzano – Millesimo, la Valle del Torrente Osiglietta, la Valle della Bormida di Pallare e la Valle della Bormida di Mallare.

Sempre all'Alta Valle appartiene il territorio di Massimino la cui realtà geografica, economica e sociale gravita verso la Val Tanaro.

La BASSA VALLE BORMIDA risulta invece caratterizzata da un territorio solcato centralmente dal ramo della Bormida di Spigno, elemento di separazione fra il paesaggio tipicamente langarolo dei territori situati alla sinistra del suo percorso e quello ancora di tipo appenninico dei territori alla destra.

Sulla base di questi elementi di carattere morfologico ma anche sulla base di considerazioni di carattere paesaggistico, ambientale ed insediativo si possono individuare, all'interno dell'Ambito Valbormidese, le seguenti "Unità di paesaggio":

Unità di paesaggio della Valle della Bormida di Millesimo: comprende la vallata formata dalla Bormida di Millesimo, nel tratto riguardante Murialdo, Calizzano e Bardineto ed ingloba lateralmente piccoli lembi dei comuni limitrofi;

Unità di paesaggio della Valle del Torrente Osiglietta: interessa essenzialmente il Comune di Osiglia anche se comprende al suo interno porzioni dei territori comunali vicini;

Unità di paesaggio di Massimino: riguarda per la sua totalità il territorio di Massimino;

Unità di paesaggio della Valle della Bormida di Pallare e della Bormida di Mallare: comprende i territori comunali di Bormida, Pallare e Mallare con alcuni piccoli lembi dei comuni limitrofi;

Unità di paesaggio delle Langhe Liguri: interessa il territorio di Piana Crixia ed alcune zone appartenenti a Dego, Cairo Montenotte e Cengio;

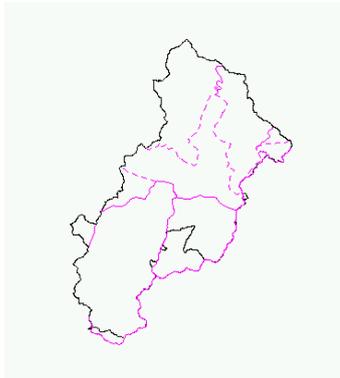
Unità di paesaggio di Montenotte: riguarda un'estesa porzione di territorio facente capo al Comune di Cairo Montenotte oltre ad alcune aree comprese nei Comuni di Dego e di Altare;

Unità di paesaggio della Città delle Bormide: si estende lungo la Bormida di Spigno e la parte terminale delle Bormide di Millesimo, di Pallare e di Mallare e si presenta come una conur-



L'AMBITO DELLE BORMIDE

bazione territoriale continua, inglobando in essa i principali centri urbani della zona tra i quali Cairo Montenotte, Carcare, Cengio e Millesimo.



LE UNITA' DI PAESAGGIO

La Valbormida, terra di passaggio posta a metà strada tra il mare e la pianura, presenta dal punto di vista infrastrutturale due grandi arterie di comunicazione che rimangono ancor oggi le due principali vie di collegamento con la Riviera e la Pianura Padana: la Savona – Acqui Terme – Alessandria e la Savona – Ceva – Torino. Inoltre l'esistenza della rete ferroviaria, con le linee Savona – Torino e Savona – Acqui Terme – Alessandria e dell'arteria autostradale Savona – Torino, ha permesso nel tempo la crescita economica dell'area, centrata sull'industrializzazione.

Per la sua collocazione geografica e per la rete infrastrutturale descritta, l'Ambito delle Bormide occupa un posto fondamentale nell'economia provinciale. Terra di passaggio naturale per i traffici commerciali e turistici, ha svolto in passato e svolge tuttora un ruolo primario, essendo sede di insediamenti industriali importanti situati nei poli storici di Altare, Cengio, Ferrania, Bragno, S. Giuseppe di Cairo e, anche se in misura minore, di Carcare, Dego e Millesimo.

Nel tratto di territorio occupato dall'agglomerato urbano continuo della Città delle Bormide dove, come si è già ricordato, trovano collocazione i centri principali e la maggior parte dei servizi dell'Ambito, per superare la dipendenza esistente nei confronti del Capoluogo di Provincia, è di fondamentale importanza la dotazione di servizi di rango, di reti tecnologiche e di infrastrutture organizzate a livello urbano e territoriale.

Infatti, pur essendo in parte già presenti alcuni servizi essenziali (ad esempio, per quanto concerne l'istruzione, le strutture scolastiche di Cairo Montenotte e di Carcare e, per quanto riguarda la sanità, il polo ospedaliero di Cairo Montenotte), si avverte l'esigenza di un potenziamento degli stessi e contemporaneamente di una loro razionalizzazione, evitando la concorrenzialità fra i centri urbani e promuovendo la complementarietà degli stessi.

Questo discorso vale in particolare per la mobilità. Infatti è sempre più sentita la necessità di una rete infrastrutturale adeguata alle esigenze attuali che sia dotata di un sistema di trasporti pubblici di collegamento fra i centri principali dell'Ambito ed il capoluogo di provincia, di una rete ferroviaria moderna e di un sistema di collegamento viario veloce tra la costa ed il Basso Piemonte, per rendere maggiormente efficiente lo spostamento di mezzi, merci e uomini da e verso i centri industriali della valle.

Allo stesso modo sarebbe auspicabile una razionalizzazione dell'apparato produttivo esistente che sta vivendo proprio in questo periodo una fase di ristrutturazione e di riconversione.

In seguito alla crisi della grande industria si è cercato di porre rimedio con investimenti rivolti alla modernizzazione tecnologi-

ca ed alla terziarizzazione dei servizi. Negli ultimi anni, in luogo delle grandi realtà industriali dismesse, hanno trovato collocazione una serie di piccole e medie imprese.

Accanto alla produzione industriale, l'Ambito presenta anche un tessuto produttivo artigianale tradizionale ed in alcuni casi anche artistico ed innovativo, soprattutto per le aziende che trattano le nuove tecnologie.

A questo proposito la costituzione di un parco industriale sull'esempio dei parchi urbani o del parco fluviale del fiume Bormida gioverebbe sia all'economia dell'Ambito sia all'economia dell'intera Provincia.

L'agricoltura, le attività di silvicoltura e la pastorizia rimangono comunque sempre componenti del panorama economico delle Bormide anche se risultano secondarie dal punto di vista della produzione del reddito. In particolare è rimasta vitale una forma di agricoltura part-time, anche a livello hobbistico, che costituisce in molti casi un'integrazione del reddito di lavoro dipendente.

Per le aree interne in particolare dell'Alta Valle emerge l'esigenza di favorire, attraverso azioni di sostegno delle attività agro – silvo – pastorali, il presidio del territorio che per anni è stato abbandonato o, come nella Bassa Valle, sfruttato a favore delle attività industriali.

In quest'ottica potrebbe risultare fondamentale l'azione della Comunità Montana Alta Val Bormida, soprattutto nell'organizzazione dei servizi fondamentali rivolti ai centri minori dell'Alta Valle sull'esempio del suo già collaudato sistema bibliotecario.

L'immagine della valle, legata prevalentemente all'industrializzazione, ha fatto sì che non si sviluppasse un interesse turistico di una certa importanza. Le uniche aree che hanno mantenuto negli anni un minimo di vitalità in questo settore sono quelle di Calizzano, di Bardineto ed in misura minore di Osiglia anche se nei termini di un turismo rivolto alla terza età ed all'infanzia.

In generale si può dire che l'Ambito presenta una dicotomia tra le aree presenti nella Bassa Valle, a prevalente economia industriale e le aree dell'Alta Valle, con poche unità produttive riguardanti prevalentemente la lavorazione e la trasformazione dei prodotti e delle materie prime del posto.

Queste tematiche appena descritte sono emerse anche dal Censimento della Progettualità attraverso il quale sono stati rilevati 289 progetti di cui 128 pari al 44% del totale, di interesse sovracomunale.

La maggior parte di questi progetti (120) riguarda la tematica della qualificazione paesistico - ambientale e della fruizione ricreativa dei sistemi urbani con interventi di sistemazione di aree da destinarsi a parco e a zone ricreative e progetti di re-

cupero di manufatti di interesse storico.

La tematica della mobilità è risultata essere comune a tutto l'Ambito attraverso 59 progetti volti a raccordare in maniera più veloce ed adeguata la valle con le zone limitrofe grazie ad interventi di potenziamento della rete stradale, autostradale e ferroviaria.

Infine un altro settore interessante scaturito dall'indagine è quello che riguarda l'energia, l'ecologia e l'igiene urbana (44 progetti) con:

- opere rivolte alla bonifica di aree di degrado ambientale soprattutto nella Bassa Valle maggiormente interessata da fenomeni di questo tipo;
- opere di adeguamento e di potenziamento delle reti e degli impianti acquedottistici e di depurazione;



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

- progetti alternativi per lo sfruttamento compatibile delle risorse naturali di cui è ricco l'Ambito quali l'energia eolica, le fonti idroelettriche ed il patrimonio boschivo.

In definitiva emerge da questo studio l'immagine delle Bormide come Ambito che, nel quadro dell'economia provinciale, rivendica la necessità di un miglioramento nella qualità dei collegamenti interni ed esterni, a beneficio sia della naturale vo-

cazione industriale del territorio (Bassa Valle) sia della possibile fruizione dello stesso a fini turistici o anche di produzione energetica alternativa, sfruttando le potenzialità esistenti soprattutto nelle parti del territorio rimaste ancora incontaminate (Alta Valle). Collaterale a queste tematiche, si pone l'esigenza di una riqualificazione urbana ed ambientale (bonifica aree inquinate, recupero manufatti e percorsi antichi, ecc.).

5.2 Valutazione di sintesi delle componenti settoriali

Le componenti naturali

L'ambito delle Bormide è uno dei rari esempi liguri di territorio dove coesistono ambienti diversi e di elevato valore naturalistico quali:

- gli ambiti fluviali di fondovalle nei tratti meno esposti all'azione antropica;
- gli ambiti di collina, maggiormente boscati e privi di insediamenti nell'Alta Valle, più antropizzati e contraddistinti da una copertura vegetale meno fitta nella Bassa Valle;
- emergenze geologiche, storico - archeologiche, paleontologiche, floristiche e faunistiche di notevole valore.

Nonostante queste indubbe valenze, il territorio dell'Ambito, in particolare nella Bassa Valle, ha subito nel tempo profonde ferite dovute all'utilizzo del territorio a fini industriali.

Molti dei danni prodotti nascono dalla mancanza di una sensibilità ambientale sia da parte della popolazione che degli Amministratori pubblici.

In questo senso si sono già fatti dei passi avanti costituendo, nel palazzo comunale di Calizzano ed in collaborazione con l'Ateneo Genovese, un centro di documentazione permanente sulle Valli delle Bormide.

In particolare dalla Regione e dalla Provincia sono state individuate aree di alto valore naturalistico di cui due già inserite in azioni di tutela: il Parco Regionale delle Langhe di Piana Crixia e l'area del Bric Tana e della Valle dei Tre Re nel Comune di Millesimo.

Le altre zone segnalate sono:

- l'Oasi Faunistica di Rocchetta di Cairo;
- la Riserva Naturalistica dell'Adelasia;
- la Tenuta di Quassolo;
- l'Area lungo la Bormida di Pallare;

- l'Area della sorgente dei Sieizi;
- l'Area del Rio Parasacco;
- la Zona Umida di Piangiaschi;
- il Lago di Osiglia;
- il Monte Camulera (Area Wilderness);
- l'Area dei Giovetti;
- l'Area del Melogno;
- l'Area del Monte Spinarda – Rio Nero;
- l'Area delle Rocche Bianche.

Il bosco

All'interno dell'Ambito, l'area a maggiore vocazione boschiva è l'Alta Valle con le cime di Ronco di Maglio, il Settepani, la Rocca dei Francesi, corrispondente ai territori comunali di Mallare, Pallare, Osiglia, Bormida, Calizzano e Bardineto. L'area montana al di sopra dei 500 m è caratterizzata da vaste e fitte foreste che in molti casi sono di apprezzabile qualità selvicolturale, prevalentemente faggeta oltre gli 800 m, bosco misto di querce, castagni, aceri, pini silvestri entro tale quota.

Nonostante la vastità del territorio boscato, si registra un generale sottoutilizzo del patrimonio stesso che in molti casi ha superato i limiti di maturità ed una carenza generalizzata di imprese agro - forestali interessate all'acquisto ed al taglio del bosco.

Da parte loro, non tutti i Comuni montani prevedono un piano di assestamento forestale e comunque non si sono registrati interventi di gestione produttiva né naturalistica.

Da questa situazione scaturisce una notevole perdita in termini economici ed il pericolo di dissesto dei versanti, dovuto alla mancata od insufficiente manutenzione.

Interessante è la presenza di produzioni qualificate del bosco e delle aree a vocazione forestale o semi forestale (funghi, tartufi, varietà locali di frutta).

Il territorio agricolo

L'agricoltura dell'Ambito delle Bormide è condizionata dai caratteri ambientali, tipicamente montani.

Nell'Alta Valle Bormida la selvicoltura produttiva, insieme alle

conseguenti attività artigianali di lavorazione della materia legnosa, è l'attività più solida sebbene le produzioni totali siano andate diminuendo negli ultimi vent'anni. L'ingente patrimonio forestale pubblico ha contribuito al mantenimento di un certo volume di lavoro per imprese ed operatori forestali.

Le produzioni agricole (frutti minori, zootecnia specializzata, orticoltura da pieno campo) spesso di eccellente valore, non raggiungono mai produzioni importanti tanto da uscire al di fuori dell'ambito locale.

L'azienda tipo del luogo è un'azienda a conduzione diretta - coltivatrice o familiare e riprende il modello di tante aree montane nazionali.

Nella Bassa Valle invece la copertura boschiva è più frammentaria e complessivamente di minore qualità merceologica ed è ormai utilizzata parzialmente; l'attuale aumento delle superfici boscate è dovuto alla colonizzazione, da parte della vegetazione spontanea, delle aree che un tempo erano occupate da colture foraggere e cerealicole.

La produzione zootecnica in quest'area è maggiormente sviluppata soprattutto nel settore ovi - caprino ed in quello del bovino da carne.

Le aziende si allargano su superfici più importanti e l'impianto diventa più simile a quello della cascina piemontese.

Soprattutto nella zona che va da Rocchetta di Cairo a Piana Crixia il paesaggio è simile a quello dell'Alta Langa ligure - piemontese con una maggioranza di insediamenti a bassa intensità colturale e colture tipiche delle zone fluviali quali i foraggi, i pioppeti, i seminativi ed il vigneto che trovano nei calanchi una naturale localizzazione.

Negli anni dell'espansione dei poli produttivi di Cengio e di Cairo Montenotte, buona parte della popolazione giovane ha scelto il lavoro in fabbrica o nei servizi ad esso collegati, contribuendo allo spopolamento di molte aree agricole soprattutto nelle zone montane più elevate dove le attività principali erano rivolte alla selvicoltura ed all'apicoltura (latte bovino, miele, frutti di bosco, cereali, varietà frutticole locali). E' venuta così a mancare una generazione di operatori e di imprenditori agricoli che avrebbe potuto rinnovare e sostenere la crescita del settore agricolo.

Inoltre la vicinanza col territorio piemontese ha condizionato le scelte produttive dato che il mercato piemontese è più aperto di quello ligure ad assorbire le produzioni di montagna e collina. Ci si è rivolti quindi verso l'allevamento zootecnico, per la produzione di latte ed in seguito soprattutto di carne. Oggi assume particolare importanza l'allevamento ovi - caprino in quanto le pecore provenienti dal ceppo langhigiano sono animali a multipla attitudine (lana, latte, carne). Nel campo delle coltivazioni agricole si è passati alla produzione di foraggi e di seminativi a rotazione (in particolare frumento, orzo e mais

nelle zone pianeggianti).

I limiti ambientali hanno finora impedito l'affermazione di estese colture orto - floro - frutticole ma alcune nuove iniziative imprenditoriali rivolte ai piccoli frutti (fragola di bosco, mirtillo, lampone, ribes, uva - spina), nella parte settentrionale del comprensorio, consentono di mantenere una produzione di qualità, tipicamente montana.

Un altro prodotto tipico dell'Ambito sono i funghi ed i tartufi che trovano giovamento dalle condizioni vegetazionali e pedologiche dell'area (collocazione di fasce boscate ai margini dei coltivi con associazioni vegetazionali favorevoli quali bosco misto di latifoglie, boschi di roverella, ecc.).

Ma sia per le produzioni di piccoli frutti che per i tartufi ed i funghi, la frammentazione dell'offerta non consente di consolidare l'immagine del prodotto al di fuori del circuito locale.

I pericoli naturali

Il territorio valbormidese è costituito per l'80% da bosco, per la restante parte del territorio dagli ambiti fluviali di fondovalle e da zone collinari in dolce declivio.

I pericoli naturali che possono interessare l'ambito sono dovuti a:

- instabilità dei pendii nelle aree boscate sottoutilizzate o abbandonate;
- instabilità dei pendii sottoposti all'azione delle alluvioni;
- tracimazione delle acque dei corsi d'acqua privi delle opere di arginatura e di messa in sicurezza.

La mancanza di una seria e globale politica di tutela del territorio dai pericoli naturali (dissesto idro-geologico) porta gli Amministratori locali ad utilizzare in maniera frammentaria le poche risorse finanziarie disponibili, indirizzandole verso interventi urgenti sul territorio quali opere di regimazione spondale e messa in sicurezza di rii.

Rispetto alle zone costiere invece è molto meno sentito il problema degli incendi.

I carichi ambientali

Nell'ambito delle Bormide la maggior parte dei carichi ambientali è localizzata nella Bassa Valle, dove si trova un'elevata concentrazione di insediamenti e di attività produttive. Infatti solo nei territori comunali di Cairo Montenotte e di Cengio sono presenti numerose discariche, un sito industriale oggetto di progetti di bonifica ambientale (A.C.N.A. C.O. di Cengio) ed un'area industriale sulla quale è in corso un intervento di ri-

qualificazione (Ex Agrimont di Cairo Montenotte).

Particolarmente sentiti sono anche i problemi relativi all'inquinamento dell'aria ed allo smaltimento dei rifiuti urbani oltre al problema della depurazione delle acque reflue.

L'approvvigionamento energetico e l'approvvigionamento idrico

L'ambito delle Bormide, con le sue vaste risorse naturali (legname, culminazioni elevate, in particolare nell'Alta Valle, che permettono di sfruttare la forza dell'energia eolica, la rete idrografica molto vasta e la presenza del Lago di Osiglia), offre molte possibilità nei riguardi dello sfruttamento delle fonti alternative di energia.

Le Amministrazioni Comunali delle Bormide non hanno mai prestato particolare interesse alla ricerca di fonti energetiche alternative, pur essendo il problema del reperimento di energia uno dei più pressanti della nostra epoca.

Un altro problema sentito è quello dell'approvvigionamento idrico: nonostante il grande patrimonio idrico presente nella Valle ed una popolazione residente stabile, Comuni come Cengio lamentano mancanza d'acqua durante tutto il corso dell'anno.

Il paesaggio

Il paesaggio dell'Ambito delle Bormide, come insieme di ambienti ma anche di attività e di "costruito", può essere suddiviso in diverse fasce:

- la fascia relativa agli ambiti fluviali. Nella Bassa Valle, lungo la Bormida di Spigno tra Altare e Deگو e lungo la Bormida di Millesimo, tra Carcare, Millesimo e Cengio, la continuità dell'abitato forma una concentrazione urbana unica dove risiede l'80% della popolazione dell'Ambito e dove è concentrata la maggior parte dei servizi e delle infrastrutture (autostrada, ferrovia); nell'Alta Valle non esiste un sistema simile ma gli aggregati sono in prevalenza sparsi lungo il corso dei fiumi;
- la fascia collinare lungo gli ambiti fluviali. Nella Bassa Valle questa fascia, avamposto delle Langhe piemontesi, è caratterizzata dall'espandersi a pioggia sul territorio degli insediamenti e delle cascine, alternati alle coltivazioni. Nell'Alta Valle, le vallate strette e molto boschive, non hanno permesso lo svilupparsi di un analogo sistema insediativo e pertanto questa zona è rimasta a più spiccata connotazione naturalistica; anzi la presenza delle radure alternate al bosco, che rappresentava una caratteristica peculiare del paesaggio collinare oltre che elemento di presidio del territorio, sta via via riducendosi fino a sparire, a causa dell'abbandono delle cascine che

ne costituivano l'elemento polarizzante;

- la fascia montana vera e propria. In questa fascia, nella Bassa Valle, sono ancora presenti numerosi insediamenti di crinale mentre, nell'Alta Valle, il manto boscoso ricopre nella sua totalità il territorio che risulta essere, di conseguenza, praticamente disabitato.

A questa schematica divisione del territorio, fa eccezione l'Ambito di Montenotte che si presenta nella sua totalità boscato e praticamente disabitato, dal fondovalle alla sommità dei crinali.

Altro ambito di particolare interesse paesaggistico è quello del Lago di Osiglia che, per la presenza del bacino artificiale, assume valenze del tutto particolari.

La fruizione ricreativa del territorio ed il turismo

Lo sviluppo industriale ha fatto sì che la Valbormida sia stata e sia tuttora legata ad un'immagine che non rende ragione della molteplicità degli aspetti del suo territorio, delle sue valenze naturalistico – ambientali e delle numerose emergenze storiche.

Nel passato molti centri della Valle erano mete di un turismo familiare, legato alla presenza estiva e rivolto alla terza età ed ai ragazzi. Centri come Carcare e Cairo Montenotte conservano esempi di residenze di campagna di proprietà di facoltose famiglie genovesi che vi si recavano nei mesi estivi per sfuggire alla calura della riviera.

Alcune aree hanno mantenuto questa vocazione come la zona di Bardineto e di Calizzano ed il Lago di Osiglia, per un serie di motivi:

- il paesaggio ancora integro;
- la vicinanza con la costa;
- la discreta ricettività alberghiera.

Si tratta di un turismo legato, per fattori climatici, al periodo estivo; mentre, legato alla presenza giornaliera o del fine settimana, è il recente interesse del turismo sportivo che riguarda le attività praticabili in montagna.

Gli insediamenti

La struttura insediativa dell'Ambito è prevalentemente incentrata sul fondovalle ma con alcuni distinguo.

Nell'Alta Valle, causa la fitta copertura boscosa e le caratteristiche morfologiche e climatiche, l'edificazione è prevalentemente di fondovalle, con pochi abitati collocati in mezzacosta.

Dal punto di vista tipologico, i centri urbani presentano uno sviluppo in linea lungo le aste fluviali e gli edifici residenziali sono di contenuto sviluppo in altezza mentre le pochissime unità produttive riguardano la lavorazione e la trasformazione dei prodotti e delle materie prime del posto.

Gli insediamenti della Bassa Valle si sono sviluppati invece in maniera meno lineare, con un proliferare di edifici molte volte fuori scala e più diffuse risultano le borgate ed i sistemi di crinale e di mezzacosta. Inoltre fondamentale è stata l'incidenza sul tessuto urbano degli insediamenti produttivi e del sistema delle infrastrutture.

Nei centri maggiori l'imposizione sugli immobili ha frenato la richiesta di mercato. Emerge l'esigenza di residenze di qualità identificabili nell'edificio isolato mono o bifamiliare con giardino mentre è poco sentita la necessità di seconde case.

Nell'Alta Valle invece si registrano timide richieste di seconde case nelle zone a maggiore vocazione turistica quali Calizzano e Bardineto. Sempre in questa porzione di territorio, le zone residenziali disponibili non sempre sono sufficienti, soprattutto se l'attuazione è legata ai Piani Esecutivi.

Altro settore che richiede una seria politica di interventi è quello del recupero del patrimonio edilizio esistente dei centri storici, dei nuclei isolati e delle case rurali sparse sul territorio.

Le zone di attività artigianali ed industriali

L'Ambito delle Bormide risulta essere, all'interno del territorio provinciale, una zona a spiccata vocazione industriale. Questo per una molteplice serie di motivi:

- la posizione baricentrica e strategica nei confronti della Riviera e dell'Area Padana;
- la sistemazione strategica dei siti se pensati in correlazione con i porti commerciali della costa e nella prospettiva di un rilancio degli stessi e di un decongestionamento della fascia litoranea;
- l'esistenza di infrastrutture e di reti tecnologiche che richiedono unicamente interventi di adeguamento;
- l'esistenza di un patrimonio di professionalità legate al mondo produttivo da recuperare e mantenere.

Nell'ambito sono presenti numerose unità produttive localizzate soprattutto nella Bassa Valle ed incentrate sullo sviluppo delle materie prime (siderurgia, carbone, industria chimica).

La crisi della grande industria ha frenato nuove iniziative imprenditoriali ed ha liberato notevoli risorse di aree e strutture produttive dismesse.

Discreto è stato negli ultimi anni lo sviluppo di attività artigianali medio – piccole sparse sul territorio in maniera più o meno disordinata e che risentono certamente della mancanza di politiche di organizzazione dei servizi ad esse collegati.

I trasporti e le vie di comunicazione

L'ambito delle Bormide è già dotato di un sistema infrastrutturale consolidato che presenta la necessità di un potenziamento soprattutto per quanto riguarda i collegamenti stradali e ferroviari verso il Piemonte e l'Alessandrino in particolare.

Una delle problematiche principali che investe la zona centrale delle Bormide è quella riguardante l'elevato volume di traffico stradale che investe il tratto tra Cairo Montenotte ed il casello autostradale di Altare, nodo nel quale si concentrano le principali attività produttive e la quasi totalità dei servizi dell'Ambito. In questo tratto è particolarmente sentita anche la problematica della qualità della vita e dell'ambiente (inquinamento acustico e dell'aria in particolare), nel rispetto della quale dovrebbero uniformarsi le future decisioni di Amministratori pubblici ed imprenditori.

Per la Bassa Valle, dotata di un sistema urbano continuo, sorge la necessità di un servizio di trasporti di tipo metropolitano tra i centri residenziali, i centri produttivi ed il capoluogo di provincia. Per l'Alta Valle, in un'ottica di presidio e di fruizione ricreativo - turistica, si è rilevata la necessità di ripristinare e valorizzare il patrimonio viabile e sentieristico esistente.

5.3 Processi in atto ed elementi di strategia di organizzazione territoriale

Dall'analisi del censimento delle progettualità emerge la necessità di proporre una nuova immagine delle Bormide, un'immagine di qualità che risulti vincente e complementare a quella ormai consolidata di territorio a forte connotazione industriale.

La costruzione di questa immagine si basa su differenti nodi da risolvere a cui corrispondono altrettanti elementi di forza e di debolezza:

- proporre un'immagine di qualità dell'intero contesto che abbiamo visto essere ricco di ambienti naturalistici di pregio (ambienti fluviali, collinari, boschi, il lago di Osiglia, le aree di interesse già segnalate in sede regionale e provinciale) sorpassando l'immagine tradizionale della Valbormida solo e unicamente legata alla industrializzazione;
- proporre un'immagine di qualità del paesaggio costruito facendo leva sul recupero delle emergenze storiche (chiese, cappelle, forti, castelli, ecc.), dei numerosissimi

tessuti storici e nuclei storici minori, oltre ai nuclei rurali e piccoli gruppi di case aggregate a strutture funzionali storiche come ferriere, mulini e segherie superando in questo caso la visione di una Valbormida il cui sviluppo urbano è contrassegnato, nelle fasi più recenti, da un'edilizia senza storia e di bassa qualità;

- proporre un'immagine di qualità nei servizi e nell'ospitalità, di intensità delle manifestazioni della cultura e dello sport rompendo l'egemonia della "costa" e l'omologazione della sua offerta turistica. In questo settore esiste già una rete infrastrutturale che va ammodernata e sviluppata, mentre nel campo della ricettività turistica si può far leva sul recupero di attrezzature esistenti (come edifici produttivi abbandonati) o sul potenziamento delle strutture sportive già in funzione.

5.4 Strategie e misure particolari di politica del territorio

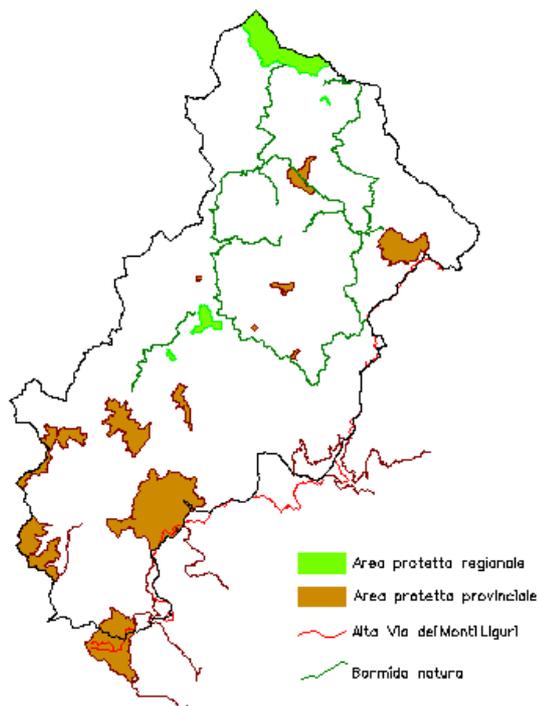
Le componenti naturali

Per impostare azioni di tutela e di sviluppo sostenibile è necessario conoscere i valori e le sensibilità di un paesaggio così complesso come quello valbormidese.

Su di esso esistono numerose ricerche storiche ed umanistiche ed è invece poco studiato dal punto di vista paesaggistico.

Agli studi conoscitivi sul paesaggio, sulle sue dinamiche di formazione, sui valori ambientali di cui è portatore, dovrà fare seguito un'azione di divulgazione culturale dei contenuti dei lavori presso la comunità locale e presso le scuole mediante l'aggiornamento degli insegnanti ed il coinvolgimento degli studenti.

Una migliore gestione delle aree naturali può certamente concorrere ad una rivalutazione turistica dell'Ambito ed in questa direzione l'istituzione di aree protette può aiutare ad avviare strategie e politiche di fruizione delle stesse attingendo a finanziamenti regionali, statali e comunitari. In questo senso la Valle Bormida si presenta come il luogo ideale dove far coesistere tutela del paesaggio e sviluppo economico.



In particolare le aste fluviali delle Bormide ed il Lago di Osiglia presentano, dal punto di vista naturalistico, i punti di maggiore vulnerabilità ambientale e nello stesso tempo i siti privilegiati sui quali intessere azioni di tutela, partendo dall'istituzione di oasi floro – faunistiche e dalla redazione di progetti di recupero degli ecosistemi in essi presenti.

Il bosco

L'applicazione della selvicoltura naturalistica dovrebbe portare ad un miglioramento ecologico e territoriale del bosco, pur consentendo di ricavarne il prodotto da immettere sul mercato.

La gestione naturalistica del bosco è particolarmente adatta alle grandi proprietà pubbliche e private e favorisce le materie prime per la sopravvivenza delle imprese forestali e di manutenzione ambientale.

Con l'applicazione della selvicoltura naturalistica sono compatibili le attività come il turismo naturalistico, le attività sportive (cavallo, mountain bike, escursionismo) o a basso impatto ambientale (raccolta controllata dei prodotti del bosco).

Per fare questa politica sarà necessario incentivare gli aiuti economici finalizzati all'adeguamento di macchine e attrezzature, strumenti tecnici e spazi aziendali.

Il territorio agricolo

Come si è potuto vedere la Valle Bormida presenta problematiche, potenzialità ed interessi comuni a molte aree montane però a differenza di queste può vantare:

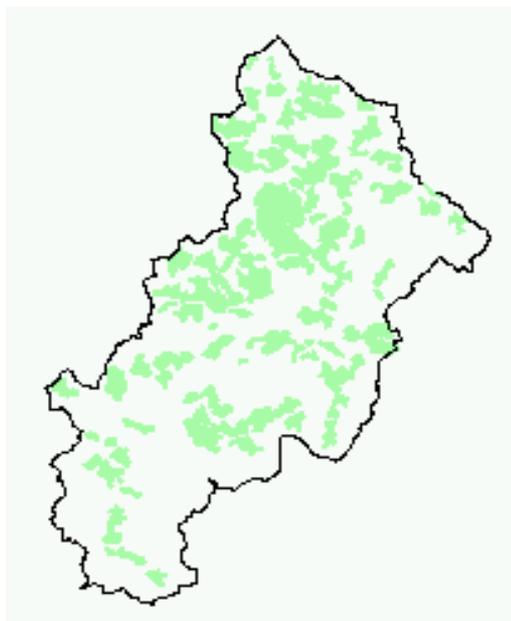
- l'estrema vicinanza alla costa e ad un bacino d'utenza molto ampio se si considera il flusso turistico estivo;
- un'elevata densità demografica in fondovalle che controbalza lo spopolamento delle aree più interne;
- le vicine Langhe piemontesi assicurano la presenza di un partner vicino, dalla grande tradizione gastronomica, cui i prodotti delle Bormide contribuiscono.

L'agricoltura quindi è un settore che merita di essere incentivato più sotto il profilo della qualità e dell'immagine che della quantità.

E' necessario in questo senso:

- conoscere il mercato di sbocco ed il posizionamento dei prodotti e conoscere i rapporti tra clientela potenziale e produttiva;
- fare investimenti tecnici a favore dei prodotti più promettenti e apprezzati;
- fare investimenti per portare uno o più prodotti "guida" ad una certificazione di qualità ufficiale;
- potenziare le strutture di trasformazione a gestione urbana in grado di centralizzare molte operazioni di fine processo (confezionamento, avviamento alla vendita, produzione di semilavorati);
- promuovere corsi di aggiornamento rivolti ad imprenditori interessati alla filiera dei prodotti per fare il punto della situazione sulle nuove problematiche agronomiche e tecnico - produttive e sugli orientamenti del mercato del prodotto fresco e trasformato.

Il territorio agricolo nelle Bormide



I pericoli naturali

Una seria politica di contenimento dei pericoli naturali dovrebbe:

- partire da una conoscenza scientifica dei fenomeni naturali e da una mappatura delle zone del territorio soggette a pericoli naturali;
- predisporre provvedimenti atti a far rispettare una politica adeguata di uso del suolo;
- incentivare i proprietari delle superfici boscate verso le pratiche di cura del bosco anche attraverso risorse finanziarie ed agevolazioni fiscali;

e risolversi attraverso:

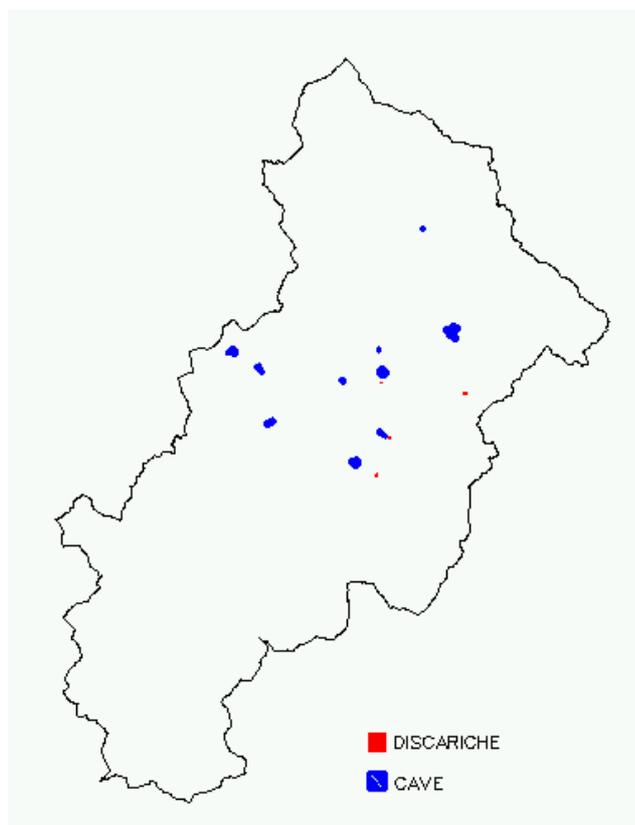
- il consolidamento e tutela dei versanti, delle scarpate, delle aree di frana;
- il recupero, la protezione e la rinaturalizzazione delle sponde dei corsi d'acqua e degli alvei.

I carichi ambientali

Si registra la mancanza di una seria politica capace di risolvere, con uno sforzo comune a più Amministrazioni locali, il problema dello smaltimento e della depurazione dei reflui urbani. Una delle possibili azioni concrete in questo senso è il mante-

nimento del deflusso costante delle acque e nel contempo la realizzazione di impianti depurativi funzionanti e gestibili per il risanamento delle acque superficiali sotterranee.

I carichi ambientali



Per quanto riguarda il problema dei siti industriali dismessi e degradati e delle discariche annesse, un'azione coordinata deve portare ad interventi strutturali di bonifica e messa in sicurezza, riuso delle aree marginali e ricomposizione morfologica delle stesse.

Nel campo della tutela dall'inquinamento atmosferico, soprattutto per le zone a maggiore concentrazione industriale, è necessario un continuo monitoraggio dell'aria al fine di poter agire, in sede pianificatoria, nel rispetto della qualità della stessa.

La stessa necessità di aggiornamento continuo dei dati riguarda la problematica relativa al rumore ed alla sua gestione attraverso le classificazioni acustiche dei territori comunali.

L'approvvigionamento energetico e l'approvvigionamento idrico

Dal censimento della progettualità effettuato risultano pochi

progetti interessanti la tematica dell'approvvigionamento energetico: il progetto presentato dai Comuni di Bormida e Osiglia per lo sfruttamento dell'energia eolica, il progetto che riguarda il Lago di Osiglia per la costruzione di una centrale idroelettrica, il progetto pilota per la realizzazione di una centrale di riscaldamento a cippato da realizzarsi a Cairo.

Attraverso l'uso del legname come energia rinnovabile si potrà perseguire il duplice scopo di utilizzazione come fonte energetica alternativa e di continua manutenzione e ripristino del patrimonio forestale, abbandonato in seguito allo spopolamento delle campagne, con ricadute notevoli anche sotto il profilo della gestione del territorio.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico, le Amministrazioni comunali dovrebbero perseguire una più seria politica di conservazione e di gestione coordinata della risorsa acqua attraverso una manutenzione continua degli impianti di distribuzione ed una ricerca di nuove fonti di approvvigionamento.

Il paesaggio

In particolare nella Bassa Valle è forte l'esigenza di un maggiore equilibrio tra la componente naturale del territorio e la componente antropica. Una seria politica di tutela dello stesso non dovrebbe prescindere dalla ricerca dell'equilibrio fra questi due fattori attraverso:

- l'individuazione dei punti di criticità territoriale;
- le azioni volte alla definizione dei margini tra le aree insediate e quelle agricole;
- la regolamentazione delle trasformazioni delle aree rurali in modo da mantenere il paesaggio tradizionale delle stesse utilizzando il parametro naturale come punto di riferimento.

Nell'Alta Valle risulterebbe necessario introdurre politiche che favoriscano il recupero o anche l'inserimento ex novo di insediamenti residenziali – agricoli, sparsi sul territorio in maniera controllata, per favorire il presidio dello stesso.

La fruizione ricreativa del territorio ed il turismo

La possibilità di uno sviluppo turistico della Valle è legata alla ricerca di tipi nuovi di fruizione turistica da contrapporre e/o integrare al turismo costiero.

L'Alta Valle in particolare possiede notevoli risorse per gli sport equestri, la bicicletta, il trekking grazie anche ad una notevole estensione della viabilità minore (sentieri) e alla dolce morfologia dei rilievi. A questi valori propri del paesaggio possiamo aggiungere l'elevato numero di emergenze storiche ed architettonico - artistiche poco conosciute, ma di grande im-

portanza territoriale.

Un interessante settore di sviluppo potrebbe essere anche quello del turismo congressuale all'interno del quale si possono comprendere iniziative sportive e ricreative.

Le attività congressuali (o di divulgazione professionale e tecnico - scientifica) di taglio medio - piccolo possono trovare un'ottima collocazione nella valle per la tranquillità dei luoghi, per i costi competitivi dell'entroterra e per l'ottima qualità della ricettività familiare.

In questo senso può essere di ulteriore aiuto la vicinanza con la costa, con i centri di Savona e Genova e la buona rete infrastrutturale e di servizi.

A corollario di quanto detto, sarà necessario potenziare le infrastrutture sportive esistenti che possono essere di supporto alle attività che si svolgono lungo le aste fluviali e al Lago di Osiglia come il canottaggio, la pesca sportiva, l'escursionismo a cavallo, il cicloturismo, la MTB, le strutture artificiali per l'arrampicata ed il potenziamento di quelle naturali (notevoli i massi di Mallare e di Bardineto) e promuovere nuove iniziative sportive.

Un altro intervento auspicabile è il riutilizzo di edifici oggi in abbandono totale o parziale per realizzare l'ospitalità diretta ad un sistema turistico - sportivo. Tutto l'Ambito è ricco di cascine isolate e masserie, vecchie ferriere, segherie e tutti gli edifici collegati alla tradizione secolare dello sfruttamento forestale e dell'energia idraulica.

Un altro fattore che può concorrere al potenziamento dell'immagine turistica della Valle è sicuramente anche il recupero dei manufatti e del patrimonio edilizio storico (ecclesiale, infrastrutturale, difensivo, ecc.).

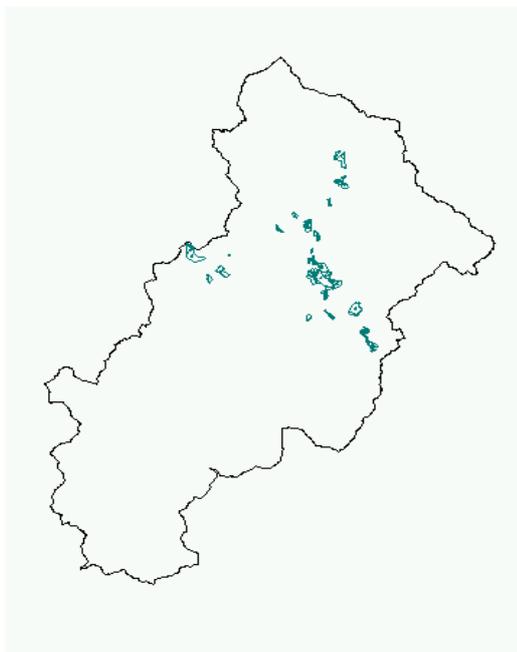
Gli insediamenti

In particolare nella Bassa Valle è forte l'esigenza di una migliore qualità urbana, soprattutto in termini di riqualificazione degli spazi pubblici attraverso l'introduzione di ampi spazi a verde per lo sport e per lo svago. Il discorso della qualità architettonico - ambientale dovrebbe investire anche i tessuti artigianali - commerciali che spesso presentano un aspetto squallido, tipico delle periferie urbane.

Per poter attuare questo disegno, è necessario che nei Piani Urbanistici Comunali si presti una maggiore cura nella redazione della normativa di livello puntuale attraverso indirizzi di carattere architettonico e la redazione dei codici dei materiali da utilizzare negli interventi.

Le stesse Amministrazioni pubbliche, soffrendo di una cronica mancanza di risorse finanziarie, non riescono a reperire i finanziamenti necessari al mantenimento del patrimonio edilizio pubblico. In queste azioni di recupero potrebbero essere coinvolte le aziende private, attraverso politiche adeguate.

La localizzazione dei beni storico-artistici ed architettonici



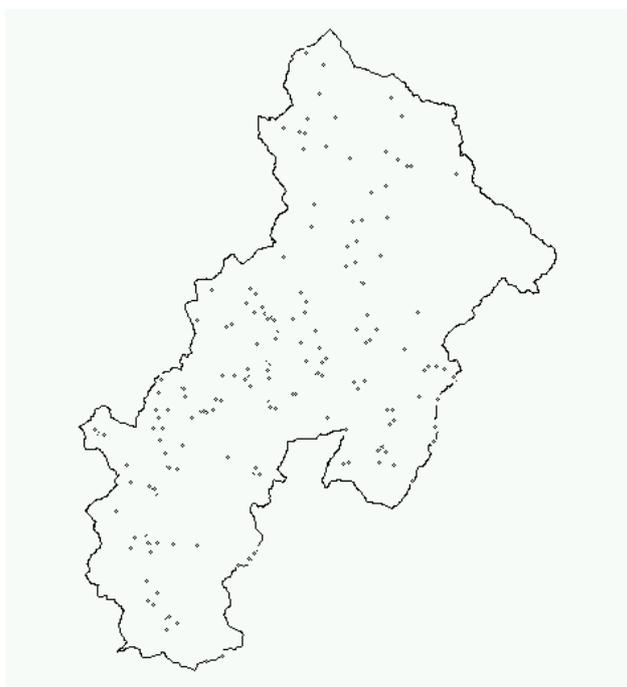
L'Ambito delle Bormide possiede un cospicuo patrimonio edilizio storico di notevole pregio da riqualificare come portatore di valori storici e culturali da tramandare.

Il recupero di questi manufatti può diventare motore trainante del recupero più ampio della vivibilità dell'intero tessuto antropizzato. Alla base di questa azione, si dovrebbe svolgere e mettere a sistema il censimento del patrimonio edilizio storico per conoscerne lo stato di conservazione, la destinazione d'uso, ecc. al fine di coordinare in modo migliore gli interventi.

Scendendo invece all'aspetto più operativo di queste politiche, fondamentale risulta essere la disponibilità di maestranze specializzate che abbiano competenze specifiche (recupero di archi, di volte, ecc.) ed altrettanto fondamentale dovrebbe essere la redazione di un manuale del recupero edilizio abitativo in aree rurali e nei borghi storici, comprensivo delle modalità di recupero delle strutture ma anche del patrimonio scultoreo e pittorico, delle tecniche innovative per la manutenzione e conservazione degli edifici.

Le zone di attività artigianali ed industriali

Le aree produttive



La crisi della grande industria ha liberato aree e strutture produttive che oggi richiedono di essere convertite ed adeguate per un recupero funzionale. Durante il processo di riqualificazione è auspicabile:

- il recupero del patrimonio di professionalità legate al mondo produttivo;
- un'azione di salvaguardia del patrimonio di particolare pregio, quale esempio di archeologia industriale;
- la creazione ed accorpamento di centri di servizio alle imprese;
- il miglioramento della rete infrastrutturale di collegamento con le principali vie di comunicazione;
- riproporre il distretto industriale della chimica e del vetro in relazione alle attività esistenti ed alla confermata presenza di Ferrania ed il riutilizzo delle aree per la logistica;
- il coordinamento e la verifica degli interventi con le opzioni strategiche e la loro interazione con l'organizzazione del sistema territoriale.

Nel reperire nuovi spazi sui quali collocare nuove attività artigianali legate a realtà specifiche, risulta di primaria importanza:

- rivolgere una maggiore attenzione nei confronti dell'ambiente e della qualità della vita (inquinamento acustico, dell'acqua, dell'aria, ecc.) e della sicurezza riducendo il rischio connesso alle attività produttive;
- a monte della creazione di queste nuove realtà, intervenire con una maggiore programmazione anche attraverso indagini conoscitive sulle attività industriali esistenti e sui servizi ad esse correlati;
- dotare i nuovi impianti di reti di infrastrutturazione telematica;
- promuovere la creazione di un centro di eccellenza per ricerche e sperimentazioni in campo ambientale nell'area ACNA di Cengio.

I trasporti e le vie di comunicazione

L'Ambito delle Bormide presenta un sistema infrastrutturale già consolidato che rivela la necessità di un adeguamento funzionale e di un potenziamento, soprattutto in alcuni settori nevralgici quali ad esempio il tratto tra Cairo Montenotte ed il casello autostradale di Altare, investito da un elevato flusso giornaliero di traffico. A questo proposito risulta decisiva la realizzazione della variante ANAS tra Altare e S. Giuseppe di Cairo con i raccordi ai centri abitati indicati dai Comuni interessati.

Nel reperire spazi da dedicare a nuove opere, risultano di fondamentale importanza le analisi delle prestazioni e della criticità delle infrastrutture per la mobilità al fine di poter definire gli interventi di maggiore urgenza da attivare.

Un altro problema da risolvere in questo senso è il reperimento di zone da destinare a discariche per la sistemazione del materiale proveniente dagli sbancamenti e dalle gallerie.

Inoltre è sentita l'esigenza di un miglioramento dell'attuale rete di collegamenti con la Riviera, il Piemonte in generale e l'Alessandrino in particolare per rafforzare la funzione dell'Ambito come punto di cerniera fra la costa, l'area padana ed il Nord Europa. (Progetto della bretella autostradale Carcare - Predosa).

Nell'ottica di una fruizione ricettivo – turistica del territorio è di fondamentale importanza anche la riscoperta e la riattivazione di vecchi collegamenti verso la Costa ed il Piemonte portatori di legami, di valori e di tradizioni.

Un'altra esigenza evidenziata è quella che riguarda la trasformazione del sistema di trasporto attuale fra i nuclei urbani residenziali, i centri produttivi ed il Capoluogo di Provincia in un sistema di tipo metropolitano (autobus e metropolitana leggera) al fine di rendere competitivo il trasporto collettivo rispetto a quello individuale, a tutto vantaggio anche dell'ambiente.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, sarebbe auspicabile un potenziamento dell'attuale rete nell'ottica di un alleggerimento del traffico stradale, in particolare per il trasporto commerciale, attraverso il raddoppio della linea S. Giuseppe - Ceva e la valorizzazione del nodo di S. Giuseppe di Cairo.

PTC

Capitolo 6- Il coordinamento con i territori contermini e con gli enti di riferimento

Il documento “La Regione Logistica del Nord-Ovest”, predisposto nel luglio 1999 dalla Provincia di Savona – Genova e Alessandria, delinea uno scenario di riferimento interessante ed utile per definire un nuovo sistema di relazioni tra specifiche entità territoriali nel pertinente contesto geografico.

Le recenti tendenze di sviluppo dei sistemi metropolitani europei evidenziano sempre più l'emergere di nuovi fattori economici che condizionano il processo di trasformazione territoriale.

La nuova organizzazione spaziale delle attività economiche è basata su una fitta e molteplice rete di integrazione tra differenti funzioni a diversi livelli (flussi di informazioni, di investimento, di contatti) e si riflette in un modello di organizzazione reticolare, definito da un insieme di relazioni a carattere non gerarchico tra aree di ampiezza differente, localizzate in uno spazio geografico diversificato, le cui funzioni relative non sono definite secondo criteri dimensionali fisici, ma sulla base delle intrinseche capacità di sviluppo, innovazione e valorizzazione delle rispettive specificità in termini competitivi.

Questo modello, che spezza il tradizionale rapporto gerarchico tra ampiezza degli insediamenti e rilevanza delle funzioni insediate, ha aperto anche ai centri di medie e piccole dimensioni la possibilità di inserirsi in un sistema di relazioni di rilevanza nazionale o internazionale.

Essi, infatti, attraverso il potenziamento e lo sviluppo delle proprie vocazioni storiche o la creazione di nuove centralità produttive unite allo sviluppo di sinergie tra le attività, integrate ai diversi livelli territoriali (provinciale, regionale, nazionale) possono specializzarsi su una o più funzioni per raggiungere o riconquistare un alto grado di competitività.

Sulla scena mondiale, inoltre, si vanno formando fasce litoranee funzionalmente forti, ben organizzate e con vigorosa proiezione marittima le cui caratteristiche peculiari sono:

- la presenza di porti raccolti in “frontiere” nel senso che sono disposti su un certo fronte litoraneo, i quali pur animati da una competizione reciproca, hanno connotati di proiezione sui mercati marittimi e di relazione con le aree interne. I loro profili funzionali possono essere spiegati soltanto nel contesto del fronte litoraneo cui appartengono;
- la presenza di una consistente dotazione di terziario avanzato, soprattutto di terziario connesso all'economia marittima. In genere sono sorrette da strategie tali da avere acquisito, o da essere sul punto di acquisire, la veste di vere e proprie “piattaforme terziarie”;

- l'interrelazione con poli urbani interni che hanno acquisito una forte connotazione funzionale che interagisce ed integra quella del sistema litoraneo.

Nel Mediterraneo occidentale, Barcellona, Marsiglia e Genova sono i punti di forza attorno ai quali si va formando questa organizzazione territoriale ed economica. In complesso, infatti, ci si trova innanzi a tre piattaforme di terziario avanzato attorno alle quali, sia pure sfruttando circostanze molto diverse, si stanno instaurando relazioni a rete che interessano sia i poli urbani costieri sia i poli urbani interni.

L'avvento della containerizzazione e, in senso lato, quello della unitizzazione dei carichi ha reso possibili tali integrazioni, tecnologiche ed operative, tra vettori ed il *trough transport operator* ha finito con il diventare un prodotto tra i più rappresentativi degli effetti provocati da questi impulsi sulle strategie economiche. L'immagine è presente nell'area considerata e coinvolge i rapporti tra Marsiglia e Lione anche e soprattutto in virtù della straordinaria progressione di Lione nel terziario, nella finanza e nel commercio internazionale.

A fronte di queste considerazioni, per il progetto di Piano, appare necessario individuare delle regioni geografiche di riferimento, in relazione ai diversi livelli di coordinamento.

6.1 Coordinamento su politiche comunitarie

Il coordinamento relativo alle politiche comunitarie implica una convergenza di temi, di risorse e di azioni, il cui riferimento territoriale può essere intercomunale, regionale, o internazionale, in riferimento agli accordi ed alle partnership necessarie per ciascun progetto. I Fondi Strutturali e i Programmi Comunitari degli ultimi anni hanno già sancito alcune alleanze, che in base agli interessi ed alle risorse disponibili potranno essere rafforzate o ridefinite.

Nel periodo di programmazione 2000-2006 il territorio della Provincia di Savona presenta potenzialità di finanziamenti in numerosi settori grazie ad una serie di programmi aventi diverse finalità.

Obiettivo 2

Obiettivo 2 integra i precedenti Obiettivo 2 e 5b del periodo 1994-1999. Le zone interessate sono di quattro tipi: industriali, rurali, urbane e dipendenti dalla pesca. L'Obiettivo 2 riguarda complessivamente il 18% della popolazione europea e, in Italia, diverse aree ammissibili in Regioni del centro-nord: Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Piemonte, Toscana, Umbria, Valle d'Aosta, Veneto. Ogni Regione elabora un Documento Unico di Programma-

zione (DOCUP) che contiene le strategie, gli obiettivi specifici e gli interventi da realizzare nelle aree ammissibili e il relativo piano di finanziamento. La Commissione europea esamina e approva con una specifica decisione ogni DOCUP.

Obiettivo 3

La strategia adottata dalle Regioni costituisce fondamentalmente una contestualizzazione di quella propria del FSE e del Piano Nazionale rispetto alle specifiche condizioni delle Regioni italiane. Tra gli obiettivi globali prioritari a carattere nazionale vi sono quello di contribuire all'occupabilità dei soggetti in età lavorativa, promuovere l'integrazione nel mercato del lavoro delle persone esposte al rischio di esclusione sociale; sviluppare un'offerta di istruzione, formazione professionale e orientamento che consenta lo sviluppo di percorsi di apprendimento per tutto l'arco della vita favorendo anche l'adeguamento e l'integrazione tra i sistemi della formazione, istruzione e lavoro; sostenere le politiche di flessibilizzazione del mercato del lavoro, promuovere la competitività e favorire lo sviluppo dell'imprenditorialità; migliorare l'accesso, la partecipazione e la posizione delle donne nel mercato del lavoro. La Regione Liguria gestisce solamente le misure innovative o a carattere regionale, mentre i soggetti attuatori sono le Amministrazioni provinciali.

Piano di sviluppo rurale

Nel quadro della programmazione 2000-2006 degli interventi a favore dello sviluppo rurale, la novità più rilevante è costituita dal varo del regolamento sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo Europeo Agricolo di Orientamento e di Garanzia (FEAOG), che integra in un unico quadro normativo gli strumenti di intervento sinora utilizzati per lo sviluppo rurale con le altre politiche strutturali in agricoltura. Il regolamento introduce un nuovo sistema di programmazione, il Piano di Sviluppo Rurale (PSR), che finanzia, attraverso la sezione Garanzia del FEAOG, gli interventi per l'agricoltura e lo sviluppo rurale sull'intero territorio dell'Unione Europea. Nel sistema di programmazione dello sviluppo rurale occorre, tuttavia, considerare una distinzione tra FEAOG Garanzia e FEAOG Orientamento, in base al territorio su cui si applica il regolamento (Obiettivo 1 e fuori Obiettivo 1).

Nelle Regioni Obiettivo 1, le misure di sviluppo rurale rientrano sia nella programmazione dei Fondi Strutturali – attraverso i diversi Programmi Operativi Regionali 1 (POR) – sia nella specifica programmazione di sviluppo rurale, attraverso i diversi Piani di Sviluppo Rurale (PSR) delle Regioni. Nello specifico, nei territori dell'Obiettivo 1 della programmazione 2000-2006 le tre ex misure di accompagnamento alla PAC 2, nonché le indennità compensative per le zone montane e svantaggiate sono finanziate dalla sezione Garanzia del FEAOG e rientrano

nei PSR; le altre Misure 3 sono invece finanziate dalla Sezione Orientamento del FEAOG e sono integrate nei POR.

Nelle Regioni fuori Obiettivo 1, invece, la programmazione degli interventi è unica ed è integrata nel PSR, pertanto, tutte le misure di sviluppo rurale sono finanziate unicamente dalla Sezione Garanzia del FEAOG.

Interreg 3A Transfrontaliero Alcotra

Alcotra promuove la cooperazione transfrontaliera lungo il confine continentale tra Italia e Francia coprendo l'intera frontiera alpina tra i due Paesi. Le zone interessate sono: la Regione Autonoma Valle d'Aosta; le Province di Torino e di Cuneo (Regione Piemonte); la Provincia di Imperia (Regione Liguria); i Dipartimenti della Savoie e della Haute-Savoie (Regione Rhône-Alpes); i Dipartimenti delle Hautes-Alpes, delle Alpes-de-Haute-Provence e delle Alpes-Maritimes (Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur). Il programma di iniziativa comunitaria estende la partecipazione, fino a un massimo del 20% della spesa totale del programma, alle zone "adiacenti": le Province di Biella, Vercelli, Asti, Alessandria (Regione Piemonte); la Provincia di Savona (Regione Liguria); i Dipartimenti dell'Ain, dell'Isère e della Drôme (Regione Rhône-Alpes); i Dipartimenti del Vaucluse e del Var (Regione PACA). Tutti i 4 programmi Interreg 3 hanno l'obiettivo generale di favorire la cooperazione tra gli Stati membri per evitare che i confini nazionali ostacolino lo sviluppo equilibrato e l'integrazione del territorio europeo. Il requisito fondamentale per poter presentare progetti Interreg 3 è perciò fornire partnership transnazionali, cioè avere almeno due partner provenienti da due paesi diversi.

Interreg 3B Transnazionale Medocc

Medocc è un programma transnazionale che comprende le regioni mediterranee lungo la costa, dall'Algarve alla Calabria e alla Grecia, le isole, Baleari, Corsica, Sardegna, Sicilia e gli arcipelaghi di isole minori, le regioni interne con vocazione di interfaccia tra le aree costiere e il resto d'Europa. Le zone interessate sono: Spagna (Andalusia, Aragona, Catalogna, isole Baleari, Murcia, Valenza, Ceuta e Melilla) Francia (Corsica, Languedoc Roussillon, Paca, Rhône Alpes), Italia (Basilicata, Calabria, Campania, Emilia Romagna, Lazio, Liguria, Lombardia, Umbria, Piemonte, Sardegna, Sicilia, Toscana, Val d'Aosta) Portogallo (Algarve, Alentejo), Regno Unito (Gibilterra). La Svizzera, non facendo parte della UE, può essere partner associato di progetti Medoc con finanziamenti propri. Tutti i 4 programmi Interreg 3 hanno l'obiettivo generale di favorire la cooperazione tra gli Stati membri per evitare che i confini nazionali ostacolino lo sviluppo equilibrato e l'integrazione del territorio europeo. Il requisito fondamentale per poter presentare progetti Interreg 3 è perciò fornire

partnership transnazionali, cioè avere almeno due partner provenienti da due paesi diversi.

Interreg 3B Transnazionale Spazio Alpino

Spazio Alpino è un programma transnazionale che comprende la zona alpina vera e propria e le circostanti colline e pianure, una piccola parte delle zone costiere del Mediterraneo e dell'Adriatico, parte delle valli dei grandi fiumi come il Danubio, il Po, l'Adige, il Reno e il Rodano. Le zone interessate sono: Austria, Germania (Baviera e Baden Wurttemberg), Francia (Rhône Alpes, Paca, Alsace, Franche Comté) e Italia (Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Trentino Alto Adige, Val d'Aosta, Piemonte, Liguria). Inoltre, con l'intento di aggiungere ulteriore valore al programma, alcuni Stati che non appartengono all'Unione sono invitati ad essere partner a pieno titolo: Liechtenstein, Slovenia, Svizzera. Tutti i 4 programmi Interreg 3 hanno l'obiettivo generale di favorire la cooperazione tra gli Stati membri per evitare che i confini nazionali ostacolino lo sviluppo equilibrato e l'integrazione del territorio europeo. Il requisito fondamentale per poter presentare progetti Interreg 3 è perciò fornire partnership transnazionali, cioè avere almeno due partner provenienti da due Paesi diversi.

Interreg 3C, zona Sud

Le iniziative che possono essere finanziate su questo programma, innovativo e complesso, non hanno tematiche predefinite, possono cioè riguardare tutte le attività e temi dei programmi, Obiettivo 2, Urban, Interreg 3 e azioni innovative. Quindi tutti i temi qui esaminati: ambiente, territorio, turismo, cultura, agricoltura, pesca e artigianato. Trattasi, come le altre due tipologie Interreg 3, di programma di cooperazione quindi tutti i finanziamenti sono dedicati esclusivamente ad operazioni condotte da più regioni od operatori pubblici e privati europei e non.

La suddivisione in quattro zone (nord, ovest sud ed est) serve unicamente a definire a chi presentare il progetto di cooperazione, tra almeno tre soggetti di almeno due stati membri diversi. Ogni progetto ha un lead partner, un capofila, che, attraverso un'azione di coinvolgimento e negoziato con i partner di ogni altro Stato membro europeo o in preadesione, che ha scelto per il suo progetto, lo definisce nelle azioni e nel budget e lo presenta al gestore del programma nella propria zona di appartenenza.

Urban II

Urban II è un programma di iniziativa comunitaria destinato a finanziare interventi ed azioni in quartieri urbani caratterizzati

da degrado ed esclusione sociale. L'area oggetto del finanziamento deve essere urbana, caratterizzata da degrado sociale ed urbanistico, con fenomeni di esclusione sociale, rilevata da indicatori socio - economici, quali il tasso di disoccupazione, livelli di reddito, tasso di abbandono scolastico, etc. Nel programma proposto la problematica deve essere trattata in forma integrata, associando la promozione delle attività economiche al miglioramento delle infrastrutture e dell'ambiente, la formazione personalizzata alle azioni a favore delle pari opportunità. Dal punto di vista della gestione dei programmi, a livello locale é sempre prioritario il coinvolgimento della municipalità, ed accanto ad essa si trovano un molteplicità di soggetti pubblici, privati e del terzo settore.

Il finanziamento Urban II ha coperto i primi dieci progetti presentati.

Leader +

Completa il quadro degli strumenti a favore dello sviluppo rurale l'Iniziativa Comunitaria LEADER+, una delle quattro nuove iniziative comunitarie attuate nel quadro dei Fondi Strutturali per il periodo 2000-2006, in base alla previsione dell'articolo 20 del regolamento CE 1260/1999. Nella nuova iniziativa, le zone ammissibili, diversamente da LEADER I e LEADER II, comprendono tutti i territori rurali dell'Unione Europea, inclusi quelli localizzati fuori delle aree Obiettivo 1 e 2.

Gli obiettivi generali del programma Leader Regionale si possono sintetizzare nello sviluppo economico e sociale delle zone rurali della Liguria tramite la promozione, l'animazione, l'organizzazione delle comunità locali e delle filiere produttive, la valorizzazione del territorio e delle sue risorse, la creazione di relazioni con altri territori. L'elemento principale di strategia del PLR consiste nel ruolo di complementarità nei confronti degli altri programmi "mainstream" e degli aiuti nazionali.

Equal

Il Programma d'Iniziativa Comunitaria Equal si colloca nel quadro degli interventi europei a favore della lotta alla disoccupazione. L'obiettivo è la promozione di nuovi strumenti atti a combattere tutte le forme di discriminazione e di disuguaglianza nel contesto del mercato del lavoro attraverso la collaborazione transnazionale, tenendo debitamente conto dell'inserimento sociale e professionale dei richiedenti asilo. Equal si realizza attraverso progetti integrati presentati da *Partnership di sviluppo* geografiche o settoriali. Si incentra su priorità tematiche correlate ai quattro pilastri della strategia europea per l'occupazione vale a dire occupabilità, imprenditorialità, adattabilità e pari opportunità, a cui si aggiunge il tema richiedenti asilo.

Pesca e Acquacoltura

In seguito al processo di decentramento amministrativo e di potenziamento delle autonomie locali in atto è stata parzialmente delegata alle Regioni la programmazione delle azioni strutturali nel settore della pesca e dell'acquacoltura previste dai regolamenti comunitari. Oggi, con il decentramento di alcune competenze, i finanziamenti comunitari sono gestiti in parte direttamente dalle Regioni, perché il regolamento di attuazione dello SFOP per il periodo 2000-2006 prevede una suddivisione delle competenze tra Stato e Regioni.

Rientrano nella programmazione statale gli interventi relativi a:

- adeguamento dello sforzo di pesca;
- rinnovo e ammodernamento della flotta di pesca.

Rientrano nella programmazione regionale gli interventi relativi a:

- protezione e sviluppo di risorse acquatiche, acquacoltura, attrezzature dei porti di pesca, trasformazione e commercializzazione;
- piccola pesca costiera, campagne di promozione e certificazione della qualità e marchi dei prodotti, azioni di formazione, esecuzione di studi e progetti pilota;
- azioni di assistenza tecnica.

L'Amministrazione Provinciale ha sottolineato diverse linee fondamentali di politica comunitaria attraverso il Programma di Sviluppo socio-economico. Il PTC assume tali obiettivi e propone una forma di coordinamento attraverso la Banca Progetti. Essa si configura anche come osservatorio finanziario in cui, accanto all'attività di pianificazione, è possibile catalizzare l'attenzione - e le risorse - di un vasto campo di attori, per costruire una rete di relazioni istituzionali a carattere "strategico".

6.2 Coordinamento con la Regione Liguria

La Legge Regionale n. 36/1997 sottolinea la rilevanza di un coordinamento tra la Provincia e la Regione, attraverso i rispettivi strumenti di pianificazione territoriale.

La Regione Liguria ha recentemente adottato (agosto 2002) lo strumento di pianificazione territoriale di propria competenza: il Piano Territoriale Regionale (PTR) ai sensi della LUR n. 36/97, art. 3.

Esso "costituisce il riferimento per le scelte pianificatorie ai diversi livelli ed ha per oggetto l'organizzazione generale del territorio nelle sue componenti paesistica, ambientale, insediativa ed infrastrutturale e nelle loro reciproche relazioni, in coerenza con gli obiettivi ed i contenuti della programmazione economica-sociale regionale."

Rispetto a questo strumento il PTC provinciale deve essere coerente con le linee strategiche di organizzazione territoriale indicate a livello regionale e coordinarle con le indicazioni che emergono dalla strumentazione urbanistica locale e dalle dinamiche in atto.

Questa è la principale relazione che, ai sensi della LUR, connette i due livelli di pianificazione, ma vi sono altri elementi che articolano il coordinamento tra PTR e PTC.

Un punto fondamentale riguarda l'acquisizione e la gestione delle conoscenze per la pianificazione (ai sensi dell'art. 7) in quanto "sono patrimonio comune degli Enti che condividono la responsabilità del governo del territorio".

Questo aspetto viene assolto principalmente dal Quadro Descrittivo del PTR e da alcuni aspetti relativi alla gestione del Piano: la possibilità di garantire l'accesso ai materiali che lo compongono attraverso la loro reperibilità per mezzo di Internet a disposizione degli Enti locali e di qualsiasi altro soggetto interessato; la scelta di confrontarsi direttamente con le Province, attraverso piani e contributi; la creazione di uno spazio di comunicazione tra Enti e attori locali.

Un ulteriore livello di coordinamento previsto dalla LUR riguarda il Quadro strutturale del PTR, al cui interno il Piano "può essere sviluppato mediante la successiva emanazione di atti di specificazione settoriale o di ambito", la cui parziale integrazione e sviluppo può essere demandata al PTC (art. 11).

Analogamente, ai sensi dell'art. 17 della LUR, il PTC assume come riferimento il PTR e le sue specificazioni settoriali e di ambito sviluppandone le analisi ed i contenuti secondo le indicazioni del Piano stesso. Infine il PTR costituisce sede di recepimento degli altri piani di coordinamento opportunamente aggiornati, nonché dei piani di settore nelle loro implicazioni territoriali con gli adeguamenti necessari.(art. 11)

L'esperienza della formazione del PTC è particolare e "ottimale", poiché la formazione dei due strumenti di pianificazione è stata parallela e contemporanea; molti contenuti sono stati infatti affrontati e discussi attraverso le successive Conferenze di pianificazione che si sono svolte in questi anni. Si sono confrontati gli approcci metodologici per la costruzione dei rispettivi strumenti urbanistici e le linee di indirizzo assunte dai due piani.

L'attività di coordinamento e integrazione tra i due strumenti ha trovato una sede operativa nella Commissione di lavoro prevista dall'art. 14, 2° comma della LUR n. 36/97, nella quale i rappresentanti della Provincia hanno cooperato alle elaborazioni del progetto di PTR.

Oltre agli strumenti di pianificazione, l'attività di coordinamento con la Regione Liguria è in corso anche per i progetti di rilevanza regionale, quali i porti turistici, lo spostamento della linea ferroviaria nel Ponente Savonese, il Prusst, gli interventi di riconversione produttiva e di recupero ambientale (aree produttive in Val Bormida, Caprazoppa), Aurelia Bis.

E' in fase di avvio il coordinamento per l'Agenda XXI Locale.

6.3 Coordinamento interprovinciale ed interregionale

L'area del nord-ovest italiano ed, al suo interno, il triangolo costituito dalle province di Alessandria, Genova e Savona, si offrono come entità geografiche entro le quali è possibile fin d'ora rilevare elementi di eccellenza e potenzialità rilevanti.

Si tratta di un'area al centro di una delle zone più industrializzate d'Europa e di un bacino potenziale di circa 190 milioni di consumatori cui si rivolgono, con sempre maggiore interesse, i mercati del Far East e del Nord America.

L'integrazione di porti, aeroporti, infrastrutture stradali e ferroviarie con i centri merci veri e propri consente alle singole strutture di sviluppare le loro funzioni specifiche nell'ambito di quella dimensione strategica che abbiamo indicato essere principale elemento di successo nella gerarchia europea.

In particolare, nell'ambito geografico delle Province di Alessandria, Asti, Cuneo, Savona, Genova e Imperia si rilevano elementi che permettono di individuare una "Regione Logistica Integrata", il cui coordinamento è stato avviato con una dichiarazione di intenti sottoscritta dagli Enti sopra citati. Tali elementi sono:

- la presenza di un sistema portuale articolato tra Genova e Savona-Vado e relazionato con il sud Piemonte da una rete infrastrutturale che, sebbene necessiti di interventi di potenziamento, è certamente già molto dotata per collegamenti autostradali, stradali e ferroviari;
- la presenza dell'aeroporto di Genova;
- una rete di interporti e centri merci e di aree attrezzate per lo svolgimento di attività logistiche;
- la presenza di imprese specializzate nel settore logistico ed un diffuso know how di settore;
- una disponibilità di aree, con massima concentrazione nella Valle Bormida e nel Sud Piemonte, ove insediare attività economico-produttive;
- l'esistenza di strumenti di agevolazione finanziaria a sostegno delle imprese che operano nel settore industriale e della logistica;
- l'esistenza di una forte e articolata domanda da parte degli operatori;
- l'esistenza di atti di programmazione e pianificazione orientati e convergenti verso questa strategia (Piano Regolatore Portuale di Genova adottato; Piano Regolatore del Porto di Savona recentemente adottato; Piano

Territoriale dell'Area Centrale Ligure; Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Alessandria e di Genova; Piani Regolatori Generali dei Comuni compresi nell'area, ecc..);

- la determinazione espressa dai Presidenti delle Province di Alessandria, Genova e Savona, nonché degli altri soggetti che hanno aderito al progetto (Associazioni Industriali, Autorità Portuali, FS) di farsi interpreti di questa realtà e di tradurla in un impegno nella propria attività.

Questa serie di caratteristiche e di opportunità, che appartengono al territorio considerato, nella sostanza sono riconoscibili anche nelle aree limitrofe del nord-ovest in cui si trovano altre fondamentali infrastrutture (aeroporti di Malpensa e Caselle, l'aeroporto regionale di Villanova d'Albenga, porti di La Spezia e Livorno, una fitta rete di interporti e di aree logistiche tra le Province di Torino, Novara, Milano e Pavia) e consentono di affermare che la Regione Logistica del Nord-Ovest ha già tutte le potenzialità per emergere a livello internazionale e porsi all'attenzione degli operatori come South European Distribution Centre.

Peraltro, le tendenze dello sviluppo che, sebbene sinteticamente, sono state delineate in precedenza, fanno emergere con chiarezza la mancanza di un soggetto istituzionale o, comunque, di una qualunque organizzazione che governi tale processo; appare chiaro, cioè, che esso è il frutto di una sinergia spontanea tra le tendenze del mercato, mentre per raggiungere o riconquistare un alto grado di competitività, è necessario avviare interventi di pianificazione e sviluppare azioni mirate a potenziare e qualificare le caratteristiche economiche locali ed ad incentivare i processi in atto.

E' positivo quindi che una serie di attori si siano dati carico del problema della rappresentanza di questa nuova identità.

Occorre sottolineare l'offerta, esistente ed in progetto, di infrastrutture e di aree già attrezzate - ovvero dedicate - e suscettibili di un impiego logistico. Si tratta di un'offerta molto competitiva sia sul piano della quantità che su quello della qualità.

In complesso, infatti, tra aree già attrezzate ed aree disponibili per l'insediamento, la Regione Logistica Integrata può contare su circa 8.600 ettari (8,6 milioni di metri quadrati), parte dei quali nell'immediato retroporto e, per la maggiore quantità, nell'Alessandrino a distanze comprese tra i 60 ed i 100 chilometri dalle banchine dei porti.

L'offerta dei servizi logistici può contare su un grande interporto e svariati centri merci già operanti sul territorio e che offrono servizi di logistica integrati (progettazione, formazione, locazione spazi, gestione magazzini, ecc.).

La Regione Logistica Integrata inoltre già dispone di una notevole rete infrastrutturale, stradale, autostradale e ferroviaria: al

suo interno sono in esercizio circa 250 chilometri di autostrada, A6 Savona - Torino, A26 Voltri - Santhià, A7 Genova - Milano, A10 Genova - Ventimiglia; è ancor più sviluppata la rete ferroviaria, con le tratte Genova - Ventimiglia; Genova - Ovada; Genova - Milano; bretella Voltri - Borzoli; Savona - San Giuseppe di Cairo - Alessandria; Genova - Alessandria - Torino; Novi Ligure - Pozzolo - Tortona; sono presenti le strade statali n°1, 29, 30, 35, 35bis, 384.

Tale rete infrastrutturale risulta tuttavia incompleta e deve essere potenziata in relazione ai trend di sviluppo dei traffici portuali, che si prevedono in progressivo incremento. Tra le ipotesi contenute nei vari programmi, piani e progetti elaborati, sono state raccolte ed indicate solo quelle che rispondono maggiormente alle esigenze dell'integrazione logistica e per le quali è presumibile una concreta attuazione entro il medio periodo. Si indicano peraltro come prioritarie le esigenze della gronda autostradale del ponente genovese e del conseguente nuovo tracciato della A6, di una nuova infrastruttura stradale o autostradale sulla direttrice Carcare - Predosa.

A questo proposito risulta di fondamentale importanza il coordinamento tra gli strumenti di programmazione e di pianificazione alla scala regionale e provinciale. Il PTC propone alle rispettive Amministrazioni l'individuazione di una specifica sede istituzionale per il coordinamento dei piani, dei programmi e dei grandi interventi infrastrutturali per la Regione del Nord-Ovest.

6.4 Coordinamento intercomunale all'interno della Provincia di Savona

Risulta compito istituzionale della Provincia e funzione specifica del PTC l'attività di coordinamento fra i diversi Comuni in un'ottica di promozione dell'intercomunalità relativa a parti di territorio con problemi o potenzialità analoghe. Le caratteristiche di tale coordinamento intercomunale sono già delineate nella definizione del sistema degli obiettivi e attraverso la predisposizione delle schede di coordinamento e la promozione dei Progetti Integrati.

In alcune recenti esperienze italiane, i piccoli Comuni, aggregandosi, si propongono di raggiungere una soglia territoriale minima che permetta loro di configurare problematiche d'area intersettoriali e di acquisire una visione ad ampio raggio delle problematiche che devono risolvere.

Temi come quelli dello sviluppo economico ed occupazionale del territorio o del potenziamento delle forme di tutela in campo sociale possono essere dei campi di prova di sicuro interesse per verificare la capacità degli Enti locali (istituzionali e non istituzionali) di lavorare insieme in chiave cooperativa. L'obiettivo deve essere quello di ridefinire l'identità e l'immagine di un territorio aiutando i processi di rilancio e riconversione della struttura sociale ed economica in un quadro di sempre più elevata competitività nazionale e internazionale.

Le rendite di posizione dovute ai settori di attività economica di tipo tradizionale o innovativo sono sempre più variabili e vulnerabili, questo deve spingere le città e i territori a promuovere, in modo attivo e continuo, politiche (patti, tavoli, agende strategiche) che permettano di migliorare o ridefinire la coesione interna del sistema locale e la sua collocazione sugli scenari di competizione, prevedendo la compresenza di più attori pubblici e privati nella definizione di strategie condivise.

La Emilia Romagna, prima fra le Regioni italiane, prevede appositi contributi finanziari (disponibili per cinque annualità) per diverse tipologie di accordi fra Comuni (fusioni e unioni intercomunali) e per la gestione associata di funzioni e servizi.

Il PTC, anche attraverso i Progetti Integrati intende avviare forme di raccordo fra Enti locali di tipo intercomunale; gli Enti locali dovranno progressivamente adattarsi a questa logica di azione, anche al fine di migliorare l'efficacia delle loro attività rispetto alle esigenze di bilancio. Tali forme di raccordo fra Comuni vanno pensate, sia per gli ambiti dell'entroterra (dove è facile individuare ambiti territoriali omogenei), sia per gli ambiti costieri; le problematiche da affrontare possono essere diverse, ma il principio è lo stesso.

Non si tratta, quindi, di creare nuove istituzioni o di rivendicare nuovi poteri, ma di migliorare, attraverso forme di raccordo, la capacità e il rendimento istituzionale degli Enti esistenti, tale capacità sarà fonte di legittimazione e consenso nella misura in cui avvierà a concreta soluzione problemi reali di governo del territorio. Non si può escludere che forme cooperative fra Enti locali possano, successivamente maturare e, dal basso, si possa dare avvio a forme di raccordo maggiormente strutturate.

Le schede di coordinamento e l'entrata a regime della Banca Progetti dovranno ampliare il confronto tra la Provincia di Savona e i Comuni interessati da ciascun Progetto Integrato, in modo tale che il coordinamento sia "partecipato" ed aperto a tutti i cittadini.

Per l'attuazione dei Progetti Integrati è previsto il ricorso ai Procedimenti Concertativi già codificati nella normativa nazionale e regionale vigente (Intese Stato-Regione, Accordi di Programma, Conferenze di Servizi).