

PTC

PROVINCIA DI SAVONA
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA

ASSESSORE: Antonello Tabbò (sino a Maggio 1999); ASSESSORE Carlo Giacobbe (da Giugno 1999); ASSESSORE: Roberto Peluffo (da Giugno 2004);

UFFICIO DEL PIANO - GRUPPO DI LAVORO PER LA REDAZIONE DEL P.T.C.

PERSONALE INTERNO

Dott. Arch. ELVIO MAGNONE	Coordinatore unico e progettista
Dott. Arch. ANTONIO SCHIZZI	Responsabile del procedimento e progettista

Dott.ssa ANTONELLA CLAPS	Collaboratori Tecnici
Dott.ssa CHIARA CASCELLA	
Dott.ssa MARIA TERESA DE BENEDETTI	
Dott.ssa PATRIZIA GOZZI	
Dott.ssa PIERA SQUARCI	
Dott.ssa FLAVIA BONELLO	
Dott. Arch. SUSANNA FELTRI	
Geom. ROBERT TAMBURINI	
Dott. Arch. LORENZA SIMONETTI	
Geom. ARCANGELO LOMBARDO	
Geom. ROBERTO BOTTAZZI	
Geom. ANTONELLO BIGGIO	
Arch. ISABELLA TRAVERSO	
Arch. MARIA ALESSANDRA SIGNORASTRI	

Avv. GIANLUCA ERCOLE	Collaboratori di Supporto
Rag. LUCIA ZUNINO	
Sig.ra RITA BERGERO	
Sig.ra GIULIANA FERRO	

CONSULENTI ESTERNI

Prof. Arch. SILVANO TINTORI	Consulenza scientifica
Arch. UGO BALDINI - C.A.I.R.E. -	Consulenza scientifica
Ing. PIETRO GELMINI -	Consulenza capitolo infrastrutture per la mobilità
Arch. MARINELLA ORSO -	Consulenza per la predisposizione delle analisi e del quadro di sintesi per l'ambito Albenganese
Arch. GIOVANNI GROSSI BIANCHI -	Consulenza per la predisposizione delle analisi e del quadro di sintesi per l'ambito Finalese
Ing. . GIOVANNI DELFINO -	Consulenza per la predisposizione delle analisi e del quadro di sintesi per l'ambito Bormide
Arch. PAOLO DI DONATO	Consulenza per la predisposizione delle analisi e del quadro di sintesi per l'ambito Savonese

PTC

COLLABORATORI ESTERNI

Avv. LUIGI COCCHI	Consulenza connessa all'ordinamento giuridico – normativo
Avv. ENRICA CROCI	Consulenza connessa all'ordinamento giuridico – normativo
Dott. PAOLO CAVIGLIA	Consulenza in ordine agli aspetti naturalistico – vegetazionali
Geol. CESARE FERRERO	Consulenza in ordine agli aspetti geomorfologici
Dott. ALBERTO SPEZIALETTI	Consulenza all'individuazione delle risorse finanziarie e disposizioni CEE
Dott.ssa MARIA STERZI	Consulenza inerente la cooperazione tra Enti
Arch. ISABELLA FRUMENTO	Consulenza al trattamento informativo di cartografi e dati – Banca Progetti e Osservatorio Urbanistico
Arch. FEDERICA ALCOZER	Consulenza al trattamento informativo di cartografi e dati – Banca Progetti e Osservatorio Urbanistico
Arch. FRANCESCO GASTALDI	Consulenza al trattamento informativo di cartografi e dati – Banca Progetti e Osservatorio Urbanistico
Arch. ROBERTO GROSSI	Consulenza al trattamento informativo di cartografi e dati – Banca Progetti e Osservatorio Urbanistico
Geom. PAOLO MARTELLO	Consulenza al trattamento informativo di cartografi e dati – Banca Progetti e Osservatorio Urbanistico
Arch. CINZIA MARTINO	Consulenza al trattamento informativo di cartografi e dati – Banca Progetti e Osservatorio Urbanistico
Dott.ssa SARA BINI	Consulenza al trattamento informativo di cartografi e dati – Banca Progetti e Osservatorio Urbanistico
Dott.ssa FRANCESCA GIORDANO	Consulenza per gli aspetti relativi la sostenibilità ambientale e per la componente Ecologica
Dott.ssa STEFANIA RIZZIERI	Consulenza per gli aspetti Socio-Economici
Prof. CARLO VARALDO	Consulenza Storico-Paesistica
Prof. MASSIMO QUAINI	Consulenza Storico-Paesistica
Arch. VALIA GALDI	Consulenza per l'istruttoria dei pareri ed adeguamento del Progetto definitivo
Ing. SERENA MARIA SANTIAGO	Consulenza per l'istruttoria dei pareri ed adeguamento del Progetto definitivo
Arch. VITTORIO LAGOMARSINO	Consulenza per l'istruttoria dei pareri ed adeguamento del Progetto definitivo
Dipartimento di progettazione e costruzione dell'architettura – Responsabile Scientifico	Valutazione Ambientale Strategica (Direttiva 2001/42/CE)
Arch. Adriano Magliocco	
Consulenti Arch. Andrea Giacchetta	
Alessandra Bozzano Dott.ssa in Scienze Ambientali	

PTC

DESCRIZIONE FONDATIVA - RAPPORTO DI SINTESI**SEZIONE PRIMA - Il Sistema di Pianificazione ed i contenuti del PTC** pag. 19**Capitolo 1 - Il Sistema di Pianificazione**

- 1.1 Orientamenti generali
- 1.2 Il quadro di riferimento regionale
- 1.3 Il quadro di riferimento istituzionale
- 1.4 L'Agenda XXI e la sostenibilità ambientale
- 1.5 La dimensione strategica del Piano
- 1.6 L'obbligo di adottare il PTC
- 1.7 Contenuti ed efficacia minimi del PTC stabiliti nella Legge Regionale Urbanistica n. 36/1997
- 1.8 Procedura di adozione del PTC

Capitolo 2 - Contenuti del PTC pag. 31

- 2.1 La descrizione fondativa
 - La conoscenza degli aspetti fisici, naturali, insediativi, paesistici
 - La conoscenza dello stato della pianificazione comunale
 - La verifica dello stato di funzionalità delle infrastrutture
 - L'analisi dei processi socio-economici e le politiche comunitarie.
 - Il quadro della pianificazione sovraordinata
- 2.2 Il rapporto esplicativo
- 2.3 Il documento degli obiettivi
- 2.4 La struttura del Piano e le norme
- 2.5 I Progetti Integrati

- 2.6 Le schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche
- 2.7 Lo studio di sostenibilità delle previsioni del Piano
- 2.8 La Banca Progetti
- 2.9 L'Osservatorio Urbanistico

SEZIONE SECONDA - Politiche per l'organizzazione territoriale

Capitolo 1 - L'organizzazione territoriale e le competitività dei sistemi pag. 49

- 1.1 Il quadro generale per l'organizzazione territoriale
- 1.2 Le principali caratteristiche del mutamento socio-economico della Provincia di Savona
 - 1.2.1 La lettura della realtà socio-economica attraverso l'approccio quantitativo dei dati ufficiali
 - Aspetti demografici
 - Il mercato del lavoro
 - I settori dell'economia provinciale
 - L'agricoltura
 - Il sistema portuale e della logistica
 - Le industrie maggiori
 - Il settore energetico
 - I servizi
 - La funzione turistica
 - New economy
 - 1.2.2 Linee di intervento e strategie del Programma di Sviluppo Socio-economico
- 1.3 Gli aspetti spaziali degli atti e degli strumenti di programmazione

Capitolo 2 - Le politiche per l'organizzazione territoriale pag. 77

- 2.1 Il modello per l'organizzazione territoriale
- 2.2 Governare e coordinare i processi di organizzazione del territorio per affermare l'identità, il ruolo e la competitività della provincia di Savona, inserita in un sistema di relazioni riferite al più ampio contesto geografico del nord-ovest
- 2.3 Promuovere, nelle relazioni interne alla Provincia il coordinamento e l'integrazione funzionale delle agglomerazioni urbane e la comple-

mentarità dei diversi poli

- 2.4 Promuovere le relazioni esterne economiche, funzionali, culturali e sociali
- 2.5 Promuovere, nell'ambito delle specificità delle diverse realtà territoriali, i processi economici in atto, salvaguardando l'ambiente e valorizzando il paesaggio.

SEZIONE TERZA - Le Politiche di Settore

Capitolo 1 - Le componenti naturali del territorio

pag. 83

- 1.1 Il quadro generale
- 1.2 Le politiche
- Le Aree Protette Regionali
 - Le Aree Carsiche e le Grotte
 - Le zone di tutela della fauna minore
 - Gli ambiti di interesse faunistico
 - L'Alta Via dei Monti Liguri
 - Le foreste Demaniali Regionali
 - La Direttiva Habitat, il progetto Bio-Italy ed il D. P.R. 357/97
- 1.3 Le scelte operative
- La valutazione di incidenza
 - Gli obiettivi del Piano Territoriale di Coordinamento in merito alle risorse bio-geo-ambientali

Capitolo 2 - L'ambiente marino e costiero

pag. 99

- 2.1 Il quadro generale
- 2.2 Le analisi dell'ambiente marino e costiero
- 2.2.1 Le principali attività impattanti sull'ambiente marino e costiero
- Gli scarichi civili ed industriali
 - La portualità turistica
 - L'agricoltura

PTC

- La pesca illegale
 - La difesa del litorale ed il ripascimento delle spiagge
- 2.2.2 Le aree ad alta valenza ecologica
- Il santuario dei cetacei
 - Le praterie delle fanerogame marine
 - Le riserve naturali marine
 - I siti Bio-Italy
- 2.3 Le politiche
- La legislazione nazionale e regionale vigente in materia di difesa del mare e delle sue risorse
 - Pianificazione di riferimento
 - Il PTC della Costa ligure
 - Le indicazioni del PTC della Costa per la Provincia di Savona
- 2.4 Le scelte operative

Capitolo 3 - I pericoli naturali e la difesa del suolo

pag. 113

- 3.1 Il quadro generale
- 3.2 Aspetti e problematiche
- Il rischio idraulico
 - Il rischio idrogeologico
- 3.3 Le politiche
- 3.4 Le scelte operative
- Il quadro di riferimento normativo e le risorse finanziarie
 - Lo sviluppo delle attività di ricerca e pianificazione
- 3.5 Il rischio sismico

Capitolo 4 - La prevenzione e la riduzione dei carichi ambientali

pag. 123

- 4.1 Aria
- 4.2 Acqua
- 4.3 Rifiuti

Capitolo 5 - I pericoli tecnologici pag. 143

5.1 Rischio Industriale

Capitolo 6 - Le aree boscate e politiche forestali pag. 149

- 6.1 Il quadro generale
- 6.2 Aspetti e problematiche
- 6.3 Le politiche
- 6.4 Le scelte operative

Capitolo 7 - Il paesaggio pag. 153

- 7.1 Il quadro generale
- 7.2 Aspetti e problematiche
- 7.3 Le politiche

Capitolo 8 - Il territorio agricolo pag. 161

- 8.1 Il quadro generale
- 8.2 Aspetti e problematiche
- 8.3 Le politiche
- 8.4 Le scelte operative

Capitolo 9 - La funzione ricreativa e turistica del territorio pag. 165

- 9.1 Il quadro generale
- 9.2 Aspetti e problematiche
- 9.3 Le politiche in materia di turismo

Capitolo 10 - Gli insediamenti pag. 173

- 10.1 Il quadro generale

- 10.2 La nuova disciplina paesistica del PTC
- 10.3 Aspetti e problematiche
- 10.4 Le politiche

Capitolo 11 - Il sistema dei servizi

pag. 177

- 11.1 Il quadro generale
- 11.2 Le problematiche e le politiche

Capitolo 12 - Infrastrutture, mobilità e trasporti

pag. 179

- 12.1 Il quadro generale
- 12.2 Le analisi
 - Autostrade
 - Strade Statali
 - Strade Provinciali
 - Ferrovie
 - Linee urbane
 - Modello di simulazione della mobilità
- 12.3 Le problematiche e le politiche
 - Tessuto insediativo, valori ambientali, infrastrutture
 - Saturazione delle infrastrutture
 - Incidentalità
 - Coerenza tra le scelte
 - Criteri di scelta degli interventi
 - Sistema informativo della mobilità
 - Politica insediativa e trasporti
 - Aurelia bis e Autostrada dei Fiori
 - Connessioni stradali con l'entroterra
 - Minitram e spostamento a monte della Ferrovia Genova-Ventimiglia
 - Ruolo del Trasporto Pubblico Locale
 - Gestione della Mobilità Locale
 - Il sistema ferroviario
 - Porto e logistica
 - L'aeroporto di Villanova

Capitolo 13 - Le aree produttive

- 13.1 Il quadro generale
 - Aree industriali ed artigianali
 - Aree per il commercio
- 13.2 Aspetti e problematiche
 - Vado-Quiliano
 - Savona-Albisola e Celle-Varazze
 - Bormide di Spigno e di Millesimo
- 13.3 Le politiche
- 13.4 Le scelte operative
 - Vado-Quiliano
 - Savona-Albisola e Celle-Varazze
 - Bormide di Spigno e di Millesimo

Capitolo 14 - Il sistema portuale e della logistica

- 14.1 Il quadro generale
- 14.2 Aspetti e problematiche
- 14.3 Le politiche

Capitolo 15 - La produzione di energia

- 15.1 Il quadro generale
- 15.2 Aspetti e problematiche
- 15.3 Il quadro di riferimento normativo e le funzioni attribuite alla Provincia
- 15.4 Le politiche
- 15.5 Le scelte operative
- 15.6 Le risorse finanziarie

SEZIONE QUARTA- Le problematiche e le Politiche d'area

Capitolo 1 - I sistemi locali, i processi e le politiche per l'organizzazione del territorio pag. 217

Capitolo 2 - Albenganese pag. 219

- 2.1 Delimitazione del quadro di valutazione
- 2.2 Valutazione di sintesi delle componenti settoriali
 - Le componenti naturali
 - Il bosco
 - Il territorio agricolo
 - I pericoli naturali ed i rischi
 - I carichi ambientali
 - L'approvvigionamento energetico
 - Il paesaggio
 - La fruizione ricreativa ed il turismo
 - Gli insediamenti
 - Le zone di attività industriali ed artigianali
 - I trasporti e le vie di comunicazione
- 2.3 Processi in atto ed elementi di strategia di organizzazione territoriale
- 2.4 Strategie e misure particolari di politica del territorio
 - Il territorio agricolo della piana del Centa
 - Le componenti naturali e le emergenze storiche
 - L'ambiente marino-costiero
 - Gli insediamenti
 - La mobilità ed il sistema delle infrastrutture
 - Il paesaggio
 - Le emergenze e gli itinerari storico-culturali

Capitolo 3 - Finalese pag. 239

- 3.1 Delimitazione del quadro di valutazione

- 3.2 Valutazione di sintesi delle componenti territoriali
 - Le componenti naturali
 - Il bosco
 - Il territorio agricolo
 - I pericoli naturali ed i rischi
 - I carichi ambientali e l'approvvigionamento idrico
 - L'approvvigionamento energetico
 - Il paesaggio
 - La fruizione ricreativa del territorio ed il turismo
 - Il Waterfront
 - Gli insediamenti
 - Le attività industriali ed artigianali
 - I trasporti e le vie di comunicazione
- 3.3 Processi in atto ed elementi di organizzazione territoriale
- 3.4 Strategie e misure particolari di politica del territorio
 - Il territorio agricolo
 - Le componenti naturali
 - L'assetto insediativo ed il paesaggio
 - Le funzioni ricreative ed il turismo
 - La mobilità

Capitolo 4 - Savonese

pag. 251

- 4.1 Delimitazione del quadro di valutazione
 - Il waterfront
 - La fruizione e la gestione del versante padano
 - La mobilità
- 4.2 Valutazione di sintesi delle componenti territoriali
 - Le componenti naturali
 - Il bosco
 - Il territorio agricolo
 - I pericoli naturali ed i rischi ambientali
 - I carichi ambientali
 - L'approvvigionamento energetico
 - Il paesaggio

- La fruizione ricreativa del territorio ed il turismo
 - Gli insediamenti
 - Le zone di attività industriali ed artigianali
 - I trasporti e le vie di comunicazione
- 4.3 Processi in atto ed elementi di strategia di organizzazione territoriale
- 4.4 Strategie e misure particolari di politiche del territorio
- Il territorio agricolo
 - Le componenti naturali e le emergenze storiche
 - La mobilità
 - Il waterfront
 - La funzione ricreativa e turistica
 - Il porto e le attività produttive

Capitolo 5 - Bormide

pag. 267

- 5.1 Delimitazione del quadro di valutazione
- 5.2 Valutazione di sintesi delle componenti settoriali
- Le componenti naturali
 - Il bosco
 - Il territorio agricolo
 - I pericoli naturali
 - I carichi ambientali
 - L'approvvigionamento energetico e l'approvvigionamento idrico
 - Il paesaggio
 - La fruizione ricreativa ed il turismo
 - Gli insediamenti
 - Le zone di attività artigianali ed industriali
 - I trasporti e le vie di comunicazione
- 5.3 Processi in atto ed elementi di strategia di organizzazione territoriale
- 5.4 Strategie e misure particolari di politiche del territorio
- Le componenti naturali
 - Il bosco
 - Il territorio agricolo

- I pericoli naturali
- I carichi ambientali
- L'approvvigionamento energetico e l'approvvigionamento idrico
- Il paesaggio
- La fruizione ricreativa del territorio ed il turismo
- Gli insediamenti
- Le zone di attività artigianali ed industriali
- I trasporti e le vie di comunicazione

Capitolo 6 - Il coordinamento con i territori contermini e con gli Enti di riferimento pag. 291

- 6.1 Coordinamento su politiche comunitarie
- 6.2 Coordinamento con la Regione Liguria
- 6.3 Coordinamento interprovinciale ed interregionale
- 6.4 Coordinamento intercomunale all'interno della Provincia di Savona.

Elaborazioni cartografiche

Le elaborazioni cartografiche relative alla Descrizione Fondativa del PTC per gli assetti: Insediativo, Vegetazionale, Geomorfologico ed Ambientale così come articolate nella tabella di riferimento (TOMO II, Cap. 2.1) sono pubblicate sul sito Internet della Provincia all'indirizzo:

www.provincia.savona.it nella sezione dedicata al PTC.

PTC

TOMO I - DESCRIZIONE FONDATIVA

RAPPORTO DI SINTESI

SEZIONE PRIMA- Il Sistema di Pianificazione e i contenuti del PTC

Capitolo 1 - Il Sistema di Pianificazione

1.1 Orientamenti Generali

Per presentare il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) è opportuno partire da alcune considerazioni sulla sua impostazione metodologica e sul suo quadro di riferimento territoriale: con spirito critico perché diventi possibile cogliere la congettura (in altre parole: i vincoli e le componenti attraverso i quali è rappresentata nel piano l'interpretazione che quest'ultimo offre del territorio come degli obiettivi e degli strumenti di politica territoriale da perseguire e forgiare attraverso la pianificazione) sullo sfondo della quale acquisterà concretezza o meno in misura oggi imprevedibile.

La filosofia e l'impostazione metodologica del PTC nascono, infatti, dalla crisi del "piano unico" - in quanto prodotto di una visione presunta oggettiva del mondo cui dare un indirizzo fondato su un'etica della convinzione assai più attenta ai principi che non alle conseguenze - e, soprattutto, dall'idea, maturata nel dibattito culturale e disciplinare nell'ultimo quarto di secolo e recentemente entrata nell'esperienza italiana, che il governo del territorio debba essere inteso come governo del conflitto fra gli interessi di vario ordine riconoscibili alle spalle di ogni intervento o azione avente incidenza territoriale; interessi di carattere socioeconomico, come culturali e antropologici, intrinseci al contesto che li avvolge nell'ambiente, umano e fisico, attraverso il territorio, i suoi abitanti e i suoi paesaggi.

Il conflitto è quindi considerato, non più un dato eccezionale, ma parte integrante e costitutiva della pianificazione.

Tale orientamento prende le distanze dal dirigismo proprio dei modelli tradizionali di politica del territorio, irrigiditi nella "sequenza" informazione - progetto (secondo obiettivi e strumenti dati o legiferabili) - comando (legittimato dalla presunta obiettività del "piano unico"), e la sostituisce nel nostro caso con un "piano di area vasta" diversamente concepito rispetto a quanto precedentemente fatto sulla base dell'ordinamento formatosi prima della Legge nazionale n. 142/1990 e della stessa Legge regionale n. 36/97: questo nuovo strumento si configura come un "piano possibile" esposto:

- a) all'esplicitazione di quella conflittualità, endemica all'entità territoriale e alle trasformazioni da essa sollecitate come animato;
- b) da una etica della responsabilità verso l'ambiente che la ospita che potremmo in buona parte ricondurre al progetto comunemente denominato della sostenibilità del nostro sviluppo cui fa fondamentale riferimento la Legge urbanistica regionale.

Lo diciamo, perché ambiente e paesaggio, a maggior ragione sul nostro territorio, sono indissolubilmente “legati” e costituiscono un insieme di memorie rispetto alle quali il progetto dello sviluppo sostenibile deve tenere conto di una identità multiculturale sempre più necessaria per assicurargli il successo del quale hanno soprattutto bisogno le generazioni future per potere, innanzitutto, sopravvivere.

Viene meno la «volontà di comando», improponibile e ingestibile in un sistema sociale che definiamo complesso per la proliferazione dei suoi attori sullo sfondo di un mutamento di questa sfera della nostra congettura irricognoscibile alla luce dei fondamenti del nostro sapere tradizionale, mentre cresce l'attenzione verso il suo ambiente, reso difficile da trasformazioni imparagonabili a quelle del passato che sollevano le minacce di scala planetaria cui il progetto della sostenibilità intende porre riparo.

Informazione – negoziazione - sviluppo sostenibile devono essere collocati entro una procedura necessariamente flessibile che implica:

- il ricorso a modalità di informazione avanzate nonché a forme di apprendimento e trasparenza in grado di circolare nel sistema sociale complesso;
- la costruzione del consenso attraverso le aspettative della sua “cittadinanza” (Enti territoriali, categorie sociali ed economiche, aziende pubbliche e operatori privati);
- il tutto alla luce di una “problematizzazione” aperta alla ricerca e all'impresa innovatrici anche al di fuori dello spazio del piano.

La promozione di eventi desiderati mediante la ricerca di operazioni costruite in modo creativo devono andare di pari passo con la cura del loro ambiente umano e fisico e dei suoi territori antropologici e geografici.

Intendiamo. L'Ente provinciale non ha alle proprie spalle una “vicenda di governo” del territorio nella quale abbia agito con interventi autoritari e non è, comunque, un compito dirigitico quello attribuitogli nel rinnovo degli statuti della nostra Repubblica in un quadro istituzionale tendenzialmente “equordinato”.

In questa prima stagione della pianificazione provinciale il PTC deve operare fino dai suoi esordi come “agevolatore di intese”

fra gli attori in campo, accentuando il proprio ruolo di coordinamento verso i Comuni e verso ogni altro “erogatore di servizi” di natura pubblica e di interesse collettivo.

L'azione del PTC. assume dimensioni argomentative a supporto delle diverse scelte territoriali; prospetta attraverso la formazione del consenso diversi scenari progettuali e si accinge ad avviare una osservazione permanente (monitoraggio) del processo del “piano possibile”.

Per queste ragioni, la redazione del PTC cerca il confronto fin dal momento della Descrizione Fondativa e del Documento degli Obiettivi, richiestigli nella Legge Regionale, con il mondo degli attori sociali; lo sviluppa nelle Conferenze di pianificazione, dove di volta in volta sono chiamati al “conflitto” i soggetti pubblici (Comuni, Comunità Montane, Regione, Enti e Aziende di servizio) e i soggetti privati (Associazioni di categoria, Volontariato, Movimenti ambientalisti).

E' tramite questi attori che entrano in gioco i fattori della decisione complessa (costruita, intrecciando autorità, scambio, differenza attraverso norma, mercato, persuasione) ed è da questo contesto plurale che deve nascere la domanda di Piano: a costoro il soggetto Provincia offre le proprie strategie, a partire dalle peculiarità del territorio, fornendo informazioni e prospettive di ordine operativo che possano facilitare una soluzione, negoziata e condivisa, dei problemi e delle azioni da condurre per esperire il “piano possibile” e, più avanti, per riflettere sul suo corso e criticarlo attraverso l'osservazione permanente del processo che ha innescato.

1.2 Il quadro di riferimento regionale

La Legge Urbanistica Ligure n. 36/97 disciplina contenuti, struttura, efficacia e procedimento di formazione del PTC.

La Legge Urbanistica Regionale definisce i diversi livelli di governo del territorio coerentemente con quanto disposto nella Legge nazionale 142/90, oggi D.L. 18/08/2000 -Testo unico delle Leggi sull'ordinamento degli enti locali, e, quindi, individua e riorganizza i poteri e gli strumenti di pianificazione degli Enti territoriali: fra questi ultimi è da annoverare il PTC.

In particolare il Titolo III del succitato provvedimento regionale tratta:

- dei contenuti del PTC;
- degli elaborati costitutivi di questo documento (Descrizione Fondativa, Documento degli Obiettivi, Struttura del Piano);
- dell'efficacia del Piano;
- delle procedure di approvazione, variante e aggiornamento del Piano stesso.

Dal nuovo quadro normativo esce rafforzata la correlazione fra ruolo istituzionale della Provincia e funzioni dello strumento urbanistico di riferimento che, identificato nel Piano Territoriale Regionale e nelle sue specificazioni settoriali e di ambito, implica a scala provinciale lo sviluppo delle sue indagini e dei suoi contenuti (si veda: art. 17, comma 2).

Il PTC è considerato “la sede di indirizzo e coordinamento della pianificazione urbanistica comunale in coerenza con gli atti di programmazione” (si veda: art. 17, comma 1): detto strumento «assume come riferimento il Piano Territoriale Regionale e le specificazioni di cui sopra (art. 17, comma 2).

1.3 Il quadro di riferimento istituzionale

E' data per nota la riforma delle funzioni amministrative così come delineata nella legislazione nazionale. In tale contesto va considerato il ruolo assegnato alla Provincia nell'ambito del complessivo riassetto del decentramento di funzioni agli Enti locali nel settore della pianificazione territoriale, urbanistica e dell'ambiente.

In tal senso e conformemente alla succitata evoluzione del concetto di pianificazione, già la legge 8 giugno 1990, n. 142 aveva prodotto conseguenze salienti nelle politiche territoriali, introducendo un nuovo principio in materia di pianificazione come «strumento di governo» del territorio: quello della **cooperazione** in base al quale i rapporti fra Regione, Provincia e Comune dovranno essere basati sul **canone della cooperazione e sussidiarietà**.

Viene superato il vecchio rapporto gerarchico fra gli Enti (in cui il più alto prevale sul più basso) nella direzione di un assetto equordinato e, in particolare, la nozione stessa di pianificazione intesa come processo di imposizione di scelte amministrative a cascata, sempre dall'alto verso il basso.

Costituisce corollario diretto di tale principio l'attribuzione alla Provincia di un potere di pianificazione di livello intermedio, che deve assolvere entro l'ordinamento della pianificazione territoriale la funzione di indirizzo e coordinamento della pianificazione urbanistica comunale in relazione al quadro offerto dalla pianificazione regionale.

La disciplina normativa di riferimento è costituita dall'art. 15 della Legge nazionale 8 giugno 1990, n. 142 (oggi sostituito, con identica formulazione, dall'art. 20 del Decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267), dai quali possono essere ricavate alcune indicazioni circa i contenuti del PTC: con un riferimento particolare all'art. 57 del Decreto legislativo n. 112 del 1998, circa la funzione di raccordo organico tra pianificazione urbanistico-territoriale e piani di tutela settoriali che la Provincia, attraverso l'elaborazione del PTC, è in ogni caso chiamata a garantire.

Nella Regione Liguria, il disposto dell'art. 57 del Decreto legi-

slativo n. 112 del 1998 ha trovato attuazione con l'emanazione della Legge regionale 21 giugno 1999, n. 18, recante «Adeguamento delle discipline e conferimento delle funzioni agli enti locali in materia di ambiente, difesa del suolo ed energia». In particolare, l'art. 8 del predetto corpo normativo stabilisce che i Piani di Settore "già approvati prima della formazione del PTC provinciale vengono recepiti e coordinati dallo stesso ai sensi dell'articolo 20, comma 1, lettera f) della Legge regionale 36/97" (art. 8, comma 2, lett. a, della Legge regionale n. 18 del 1999).

I piani di settore approvati successivamente alla formazione del PTC "costituiscono specificazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale". Infine, l'art. 8 della Legge regionale n. 18 del 1999 afferma al comma 3 che "le indicazioni di carattere prescrittivo contenute nei Piani dell'ambiente, della difesa del suolo e delle aree protette vincolano la pianificazione territoriale".

1.4 L'Agenda XXI e la sostenibilità ambientale

La Legge urbanistica regionale configura il concetto della sostenibilità ambientale come principio guida di tutti gli elementi costitutivi del PTC (Descrizione Fondativa, Documento degli Obiettivi, Struttura del Piano) e, in generale, della pianificazione territoriale a tutte le scale, prescrivendo che le scelte contenutevi dovranno attenersi al minimo consumo delle risorse territoriali e paesistico-ambientali disponibili, con particolare riguardo a quelle irriproducibili e a quelle riproducibili a costi elevati e a lungo termine.

Il concetto in esame, inteso come politica di protezione e razionale uso del patrimonio ambientale, "persegue quindi finalità di qualificazione ambientale e funzionale del territorio ligure con prioritario riguardo alle esigenze di definizione di un complessivo progetto di ricomposizione e di riassetto ambientale comprensivo del recupero e della conservazione dei peculiari elementi qualitativi e della identità storico-culturale del paesaggio".

A questo proposito il documento *Agenda XXI* (sottoscritto dalle Nazioni Unite nel 1992) rappresenta lo strumento-guida per raggiungere gli obiettivi dello sviluppo sostenibile_cui è già stato fatto più volte riferimento in queste pagine: il documento definisce le finalità, gli obiettivi, gli strumenti e le azioni da intraprendere al fine di dare applicazione ai principi di **integrità dell'ecosistema**, di **equità sociale** e di **efficienza dell'economia**.

Con decisione della Giunta regionale del 10 Luglio 1998 la Liguria ha intrapreso l'elaborazione della propria Agenda XXI, accogliendo gli indirizzi internazionali, comunitari e nazionali in materia di sviluppo sostenibile: nella formazione del PTC questa iniziativa rappresenta un valido documento di indirizzo per la scelta dei campi dell'indagine ambientale e per la costruzione delle politiche, degli obiettivi e degli indicatori di sostenibili-

tà.

Province e Comuni dovranno attivarsi a propria volta nella stessa direzione: le valutazioni sull'ambiente, svolte nell'ambito della Descrizione Fondativa del PTC, diventeranno un riferimento di grande utilità nell'elaborazione delle Agende locali.

Un elemento, analogamente orientativo, può essere rintracciato nell'art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, avente per oggetto "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli *habitat* naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica": esso detta disposizioni sulla valutazione della valenza naturalistica-ambientale dei siti di importanza comunitaria destinata a trovare applicazione in sede di pianificazione e programmazione territoriale.

Il Documento Politico Programmatico dell'Amministrazione Provinciale propone il "**Patto della Sostenibilità Ambientale**" e la cooperazione fra gli Enti locali, ribadendo l'indirizzo generale della sostenibilità dello sviluppo e proponendo il ricorso agli accordi volontari, per ridurre i carichi antropici, e alle valutazioni di impatto ambientale.

La Legge urbanistica regionale affida, quindi, al PTC il compito di illustrare il grado di stabilità ambientale e la suscettività alle trasformazioni dell'assetto territoriale: attraverso la Descrizione Fondativa diventano individuabili gli ambiti atti alla rigenerazione ecologica e al disegno di tutela e di conservazione ambientale e, di conseguenza, possono essere coordinati, confrontati e valutati gli interventi di trasformazione sul territorio tramite il Documento degli Obiettivi e la Struttura del Piano.

Il PTC assume, pertanto, i seguenti obiettivi generali:

regolare il consumo delle risorse sulla base della conoscenza sistematica del territorio, dell'ambiente e del paesaggio;

gestire le risorse ambientali, assicurandone la riproducibilità a lungo termine;

governare gli effetti delle trasformazioni territoriali in modo da ridurre gli squilibri ecologici e ambientali, affinché lo sviluppo delle comunità non comporti da oggi rischi elevati per le generazioni future.

1.5 La dimensione strategica del piano

Le cronache della pianificazione urbanistica e territoriale dimostrano come il rapporto fra strumenti di regolamentazione o regolazione dell'uso del suolo e programmazione economica è sempre apparso non soltanto "conflittuale" e "difficile" secondo la terminologia qui adottata, ma ingestibile soprattutto alla piccola scala; anzi, è stato molte volte giudicato privo di sbocchi politicamente praticabili.

Oggi la seconda preoccupazione sembra in procinto di essere superata, quantomeno nel dibattito disciplinare e in alcune recenti esperienze di politiche urbane e territoriali; i contributi in materia maggiormente significativi vedono dipendere il livello di efficacia delle politiche territoriali dal maggiore o minore coinvolgimento e partecipazione degli attori sociali.

Nel corso degli anni Novanta il profilo concettuale di questi processi è stato oggetto di non pochi ripensamenti in relazione ai temi della programmazione economica, della regolazione degli usi del suolo e delle questioni attinenti lo sviluppo locale. Argomenti come negoziazione, concertazione e partecipazione sono sempre più spesso affrontati e sviluppati nella pianificazione; cresce l'interesse verso politiche e progetti che migliorino le *performance* delle economie locali, valorizzando le molteplici specificità del territorio mediante l'attivazione di una pluralità di risorse, attori, strumenti. In molti contesti italiani e nelle più avanzate esperienze europee, casi di trasformazione urbana e di sviluppo territoriale, coronati da successo, risultano attuati attraverso metodologie di azione contraddistinte da questa "matrice pragmatica".

I rapporti fra pianificazione territoriale e dimensione economica dello sviluppo locale sono, del resto, messi in valore anche nella Legge regionale 36/1997, quando afferma che il PTC è "la sede di indirizzo e coordinamento della pianificazione urbanistica comunale in coerenza con gli atti di programmazione" (si veda l'art. 17 al comma 1).

Il PTC deve riuscire a esprimere e comunicare le proprie valenze strategiche, puntando a svilupparle e rappresentarle lungo tre canali.

- a) Il primo va tracciato per distribuire un' *immagine delle azioni proposte* strutturata sulla codifica e la condivisione (l'una e l'altra concertate con gli attori locali) degli *obiettivi del piano*: devono essere chiare le priorità, le *mission* e le idee di futuro che l'Amministrazione provinciale intende perseguire, come praticabili e reperibili i processi, le politiche, le risorse economiche necessarie per dare corpo anche se non ancora definizione ai progetti privilegiati (fondi pubblici, capitali privati, finanziamenti regionali, europei e via dicendo). Emerge un risvolto (quello, dunque, della "progettualità" e della sua promozione) che diventa parte essenziale dello strumento sotto la spinta di un attento esame della congiuntura economica e delle proposte di trasformazione in atto sul territorio provinciale; censito attraverso la *Banca progetti*, viene articolato per interventi integrati in "aree" specifiche del territorio. In altri termini: le indicazioni del PTC, costruite dall'Ente che lo forma, non possono disgiungere obiettivi e azioni come devono garantire un *uso il più possibile efficace delle risorse disponibili*;
- b) Al secondo va attribuito il compito di dare visibilità alle scelte per renderle note, dibattibili e consapevolmente

condivise o meno. La trasformazione di certi assetti socio-economici del territorio passa attraverso momenti di consenso e di critica nei quali i soggetti locali (pubblici/privati, istituzionali/non istituzionali, formali/informali), una volta edotti dei caratteri del Piano mediante *azioni comunicative* (sito Internet e altri messaggi) e tramite *Conferenze di pianificazione*, diventano fornitori di risorse e di conoscenze e alimentano un' interazione dalla quale potranno scaturire ripensamenti, nuovi scenari e possibilità;

- c) Il terzo deve gettare luce sul *carattere non impositivo* del Piano. Il PTC manca della presunzione di tenere sotto controllo tutte le variabili del territorio, ma si propone di intervenire soltanto in quelle situazioni che lo richiedano sotto la pressione di una esigenza di coordinamento fra la progettualità latente in un comparto territoriale (si veda ancora la *banca progetti*) e gli obiettivi strategici della pianificazione territoriale (si vedano ora le *schede di coordinamento*) o per un vuoto di iniziative da colmare con la ricerca di altri mezzi. Il PTC diventa un luogo di sintesi fra i problemi di ciascun comparto e i progetti che lo coinvolgono; intende anche evitare o porsi il problema di gestire quel vuoto, aiutare attori (istituzionali e non) a crescere, a rielaborare e rinnovare obiettivi e strumenti della pianificazione.

1.6 L'obbligo di adottare il PTC.

La Legge urbanistica regionale definisce i contenuti del PTC, la sua efficacia, il procedimento di approvazione e di aggiornamento; fissa (si veda l'art. 79) in capo alle Province l'obbligo di dotarsene.

1.7 Contenuti ed efficacia minimi del PTC stabiliti nella Legge Urbanistica Regionale. n. 36/1997.

Quanto sopra premesso costituisce, dunque, il quadro sovraordinato di riferimento normativo, volto a fissare i presupposti giuridico-istituzionali per una pianificazione provinciale in grado di proporsi quale strumento concettualmente e metodologicamente nuovo anche alla scala della "area vasta".

Sotto il profilo concernente i contenuti del PTC, è la Legge regionale urbanistica ligure che provvede a individuarli in modo specifico; più particolarmente questi contenuti appaiono ricavabili dalla disciplina dei singoli elaborati che in base all'art. 17, comma 3, compongono, come è stato più volte scritto, il piano (si vedano la Descrizione Fondativa di cui nell'art. 18); il Documento degli Obiettivi di cui nell'art. 19); la Struttura del Piano di cui nell'art. 20).

La Descrizione Fondativa contiene gli indirizzi, gli obiettivi e le politiche che derivano dal Piano Territoriale Regionale, sviluppando e integrando il quadro descrittivo di quest'ultimo alla cui formazione partecipano le Province attraverso le Conferenze

di Pianificazione previste nella Legge Urbanistica: diventa, quindi, lecito presupporre che tali obiettivi possano essere condivisi a entrambi i livelli di governo nel momento che vede la Regione impegnata a redigere il Piano in questione.

La messa a punto degli obiettivi della Pianificazione Regionale va pertanto di pari passo con la redazione dei PTC.

Nella Descrizione Fondativa sono, inoltre, accolti gli aspetti, utili alla Pianificazione Territoriale, desumibili dai Piani di Bacino che forniscono il profilo geo-ambientale del territorio e l'indicazione dei fattori di rischio presenti su di esso.

La Descrizione Fondativa acquisisce, infine, ulteriori indagini, tratte dagli atti di programmazione e di pianificazione settoriali ed illustra il grado di stabilità ambientale e la suscettività alle trasformazioni del territorio provinciale.

Secondo quanto previsto nel soprammentato art. 19, il Documento degli Obiettivi esplicita i fini che il PTC intende perseguire: è la parte del Piano che deve essere proposta per prima ai Comuni allo scopo di discuterla e di farle ottenere consenso attraverso le Conferenze di Pianificazione e il coinvolgimento e la sensibilizzazione dell'opinione pubblica anche tramite i *media*.

In particolare, il Documento degli Obiettivi, costruito sulla base della Descrizione Fondativa e attraverso la discussione consumata nelle Conferenze, provvede a:

- a. individuare e definire gli ambiti, gli elementi e i processi di organizzazione del territorio;
- b. definire gli indirizzi per un razionale sviluppo delle politiche di settore;
- c. codificare gli obiettivi da perseguire.

L'art. 20 della Legge Urbanistica Regionale impone, da ultimo, di ripensare ruolo e struttura della pianificazione; per superare l'idea che possa esaurirsi, soprattutto nell' "area vasta", in un "azzonamento" tradizionale corredato magari da un laborioso corpo normativo.

La Struttura del Piano deve, invece, essere costruita per foggare o, quantomeno, esperire uno strumento capace di promuovere, orientare e controllare le trasformazioni, sia fisiche che funzionali, riguardanti il territorio provinciale.

In ogni caso compito imprescindibile del PTC è quello di fornire:

- a. disposizioni volte a indirizzare e coordinare i Comuni nella redazione dei Piani Urbanistici Comunali (PUC);
- b. prescrizioni immediatamente operative che impongano ai Comuni l'adeguamento dei loro strumenti urbanistici;

ma principalmente di definire e rassegnare:

- c. livelli di efficacia delle previsioni di Piano;
- d. indicazioni operative e le modalità per attuarlo.

Gli elementi, fin qui indicati, costituiscono i **contenuti minimi necessari**, e cioè indicati dalla legge come elementi costitutivi e indispensabili.

1.8 Procedura di adozione del PTC

La Legge Urbanistica Regionale ligure disciplina tramite l'art. 22 la procedura di formazione del PTC, scandendone le fasi: la circolare della Regione Liguria n. 105068/936 del 23 settembre 1997 ne sottolinea gli aspetti salienti fra i quali:

- a. l'obbligo di ricorrere nella formazione del Piano alle Conferenze di Pianificazione di cui nell'articolo 6;
- b. l'individuazione di una speciale procedura per l'approvazione delle eventuali proposte di variante al Piano Territoriale Regionale;
- c. la natura di atto «semplice» attribuita al PTC, in quanto non sottoposto ad approvazione regionale, perché l'intervento della Regione resta circoscritto a un parere che diventa vincolante con esclusivo riferimento alle indicazioni prescrittive del Piano di sua competenza, alla valutazione delle eventuali proposte di variante di cui nel precedente paragrafo b), nonché, con riferimento allo stato degli atti di programmazione o di pianificazione regionale, in sede di formazione del primo PTC, qualora pervenga all'Amministrazione regionale nelle more di formazione del Piano Territoriale Regionale (si veda l'art. 79, comma 2, lett. c).

Infine, l'art. 23 definisce le procedure di aggiornamento, di verifica dell'adeguatezza e variazione del PTC anche in sede di formazione del PUC, in un quadro di reciproco adattamento fra un Piano e l'altro: sembra opportuno rilevare l'efficacia giuridica e la prescrittività di questi strumenti anche e soprattutto con riferimento alle fasi attraverso le quali si svolge il procedimento di Pianificazione Territoriale Provinciale.

Nel PTC devono essere, infatti, compresi le disposizioni e i contenuti strutturali del Piano stesso ed indicati i margini di flessibilità, le componenti modificabili ed i diversi livelli di efficacia delle sue indicazioni anche in relazione alle prescrizioni disciplinate nell'art. 21, comma 1, lett. c) e comma 2 e, ancora nell'art. 21, comma 4, della Legge Urbanistica Regionale che ricollega l'entrata in vigore di specifiche misure di salvaguardia a decorrere dalla notifica della deliberazione di adozione del PTC e fino alla sua approvazione ovvero all'adozione, non oltre il termine di tre anni, dei conseguenti atti di adeguamento nel caso di cui al comma 1, lettera c).

Tale disposizione legislativa stabilisce che successivamente:

- a. non potranno essere approvati PUC, PUO e strumenti urbanistici in genere, in tutto o in parte contrastanti con i contenuti prescrittivi del PTC come indicati nei commi 1, lettera c) e 2;
- b. sarà sospesa ogni determinazione nei confronti delle istanze relative a interventi edilizi che del pari contrastassero con tali contenuti.

PTC

Capitolo 2 - Contenuti del PTC

2.1 La Descrizione Fondativa

La Descrizione Fondativa del PTC (conformemente a quanto prescritto dall'art. 18 della LUR n. 36/1997) contiene le analisi conoscitive e le sintesi interpretative relative al territorio provinciale. Tali contenuti sono stati acquisiti in parte da atti di programmazione e di pianificazione settoriale.

Gli ambiti tematici che non offrivano un' adeguata documentazione conoscitiva sono stati invece maggiormente sviluppati ed aggiornati. Sono state predisposte indagini conoscitive sulle diverse componenti di organizzazione del territorio, in merito alle relazioni della Provincia con i territori esterni e alle relazioni interne tra i diversi ambiti.

Il territorio provinciale è articolato in quattro ambiti per i quali si è sviluppato ed approfondito il quadro descrittivo: Savonese, Bormide, Finalese, Albenganese.

La conoscenza degli aspetti fisici, naturali, insediativi, paesistici

Le analisi degli aspetti fisici, naturali, insediativi, paesistici, sviluppate in modo sistematico nella Descrizione Fondativa, sono finalizzate:

- alla formazione dell'espressione paesistica del PTC, anche attraverso la verifica, l'approfondimento e l'aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP), in concomitanza con l'elaborazione del PTR;
- alla definizione degli obiettivi per le diverse componenti di organizzazione del territorio: il paesaggio, le componenti naturali del territorio, l'ambiente marino e costiero, le aree boscate e le politiche forestali, il territorio agricolo, i pericoli naturali e la difesa del suolo, la funzione ricreativa e turistica del territorio, gli insediamenti;
- alla definizione del grado di stabilità ambientale e della suscettività alle trasformazioni del territorio provinciale, nonché alla costruzione della *matrice della sostenibilità ambientale*, attraverso la quale sarà verificata la sostenibilità delle previsioni di piano.

In particolare le analisi e gli studi relativi al paesaggio rappresentano una lettura storico-critica delle regole morfologiche-insediative che hanno formato l'immagine del nostro territorio. Attraverso questa lettura sono state individuate le unità di paesaggio con riferimento anche agli "organismi territoriali" del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP). L'individuazione delle unità di paesaggio e la loro descrizione potranno costituire riferimento per i Comuni, nella redazione

della Descrizione Fondativa dei loro Piani Urbanistici Comunali (PUC).

Le valutazioni di sintesi della disciplina paesistica per l'*assetto insediativo* (carta dell'unità di paesaggio), *vegetazionale* (carta dei vincoli sulla vegetazione e carta della stabilità della vegetazione) e *geomorfologico* (carta delle criticità geoambientali e carta delle risorse geoambientali), opportunamente integrate con le carte di sintesi dell'*assetto ambientale* (carta delle risorse naturalistico-ambientali e carta delle pressioni antropiche), costituiranno la cosiddetta *matrice della sostenibilità ambientale* e consentiranno di definire quale sia *il grado di stabilità ambientale e la suscettività alle trasformazioni*.

Si delinea in tal modo un piano fondato su una concezione metodologica, che intende passare da una nozione settoriale del territorio, inteso come insieme di componenti quali il paesaggio, l'assetto idrogeologico, le aree protette, all'idea di un territorio come insieme di ecosistemi e di un ambiente concepito nella sua totalità e non per settori.

E' evidente che una conoscenza del territorio e dello stato dell'ambiente così concepita diviene il requisito fondamentale per una "pianificazione sostenibile", capace di definire la vocazione del territorio stesso e di individuare gli strumenti attraverso cui realizzare la sostenibilità. Il PTC della Provincia di Savona è quindi costruito non solo su una puntuale ricognizione delle esigenze dello sviluppo economico e sociale, ma soprattutto su una migliore conoscenza integrata del territorio e delle dinamiche ambientali.

In tale prospettiva l'individuazione delle "criticità" territoriali, paesaggistiche ed ambientali e la presenza di elementi peculiari, che conseguiranno dalle sintesi interpretative, saranno il punto chiave nella definizione del *sistema degli obiettivi della sostenibilità ambientale*. Il PTC, infatti, coerentemente agli obiettivi socio-economici, dovrebbe governare le trasformazioni e perseguire le finalità di salvaguardare le peculiarità e di ridurre le fragilità del territorio.

La Descrizione Fondativa ha delineato il quadro ambientale del territorio provinciale attraverso analisi e studi sistematici per le seguenti componenti:

le aree protette

l'ambiente marino e costiero

le risorse geoambientali e i rischi naturali

Per ognuna delle componenti sono state raccolte informazioni e dati relativi alla legislazione vigente, agli strumenti di pianificazione in atto o in itinere, alle specifiche competenze in materia da parte della Provincia, al consumo delle risorse e al fabbisogno della popolazione. Tali dati vanno costantemente incrementati e completati dai relativi studi e Piani di Settore. Sono state quindi messe in evidenza le maggiori problemati-

che ed emergenze con le quali gli obiettivi della pianificazione devono confrontarsi, anche in coerenza con quanto previsto dall'Agenda XXI regionale.

Ne deriva un percorso metodologico che, proprio a partire dai rilievi della Descrizione Fondativa, permette di definire coerentemente ad essa gli obiettivi di Piano e, sulla base degli stessi, di stabilire le scelte e valutare le alternative di trasformazione, attraverso la struttura del piano e le schede di coordinamento per interventi aventi incidenza territoriale.

Le elaborazioni cartografiche relative alla Descrizione Fondativa del PTC e quelle relative al Progetto di Piano sono state effettuate con software GIS dedicati. Le informazioni di base e cartografiche sono integrate con il SIT della Provincia di Savona e della Regione Liguria.

La cartografia è disponibile in formato digitale per i Comuni che procedono alla formazione dei rispettivi PUC anche ai sensi dell'art. 18, comma 2 della LUR n. 36/97.

La stessa cartografia è disponibile al pubblico dall'approvazione del Piano, sul sito Internet all'indirizzo www.provincia.savona.it nella sezione dedicata al PTC.

La conoscenza dello stato della pianificazione comunale

La conoscenza dello stato della pianificazione comunale è stata avviata nella fase della Descrizione Fondativa attraverso la mosaicatura e la lettura degli strumenti urbanistici generali dei Comuni.

A questo proposito è stato costituito l'Osservatorio Urbanistico.

La verifica dello stato di funzionalità delle infrastrutture

E' stata inoltre verificata la funzionalità del sistema delle vie di comunicazione costituito dal corridoio plurimodale longitudinale (ferrovia – autostrada – S.S. Aurelia), dai collegamenti trasversali verso l'interno (ferrovia – autostrada – strade statali), dalla rete di strade provinciali, dai porti di Savona e Vado Ligure e dall'aeroporto di Villanova d'Albenga.

E' stato evidenziato il ruolo del sistema locale rispetto al contesto di riferimento nazionale ed internazionale e alle politiche generali in materia di trasporti.

Sono stati in particolare approfonditi i seguenti specifici aspetti: Aurelia bis, in particolare nel tratto Savona – Albisole; la riorganizzazione dei caselli autostradali; lo spostamento a monte della linea ferroviaria nel ponente e il riutilizzo dell'attuale sedime; il progetto "Minitram"; l'accessibilità ai porti di Savona e Vado Ligure; l'aeroporto di Villanova d'Albenga.

L'analisi dei processi socioeconomici e le politiche comunitarie

Le principali caratteristiche dello sviluppo socio economico della Provincia di Savona sono delineate con riferimento alle dinamiche demografiche, dell'occupazione e del mercato del lavoro, all'andamento dei diversi settori dell'economia: agricoltura, industria manifatturiera, commercio, turismo, costruzioni, servizi, settori innovativi.

Le tendenze in atto per i diversi settori di attività, con riferimento alle specifiche realtà territoriali, sono state indagate attraverso il censimento della progettualità, rivolto agli Enti locali, alle categorie economiche e alle aziende pubbliche.

Tale censimento costituisce altresì la base informativa della Banca Progetti.

Linee di intervento e indicazioni strategiche sono state assunte dal Programma di Sviluppo socio – economico della Provincia di Savona e dai Programmi di Sviluppo delle Comunità Montane.

In tale contesto di programmazione, peraltro, anche gli strumenti finanziari di politica comunitaria e nazionale, gli strumenti di programmazione negoziata, forniscono un quadro di strategie ed azioni che sono state assunte dal PTC in termini di priorità.

Il quadro complessivo dei finanziamenti relativi alla valorizzazione del territorio può essere descritto evidenziando aspetti territoriali diversi:

- sono previsti interventi specifici per il territorio urbano, dalla riqualificazione di aree degradate, all'infrastrutturazione ed il potenziamento di servizi per la città;
- altri interventi sono mirati alla valorizzazione del territorio rurale, del patrimonio culturale, sociale, economico e naturale che lo caratterizzano;
- molte misure propongono interventi per le aree protette: ad esempio parchi, SIC (Siti di Interesse Comunitario) etc;

Inoltre, attraverso la predisposizione dei progetti integrati, possono essere finanziati anche molti interventi "di area vasta", ovvero atti a rafforzare le relazioni e le infrastrutture territoriali, le specificità di alcune aree geografiche e del paesaggio. Molte di queste aree hanno al proprio interno anche parti urbane e parti rurali, ma perseguono obiettivi trasversali alle caratteristiche dell'uno o dell'altro aspetto.

Infine è da sottolineare che la maggior parte dei finanziamenti che hanno ricadute indirette sul territorio, hanno come obiettivo principale l'ambiente.

Il quadro della pianificazione sovraordinata

La Descrizione Fondativa considera le indicazioni, le scelte e le previsioni contenute nei diversi strumenti della pianificazione sovraordinata e della pianificazione di settore di competenza della stessa Provincia, per ricondurle in un quadro unitario e coordinato di obiettivi e di interventi.

A questo proposito sono presi in considerazione gli strumenti della pianificazione regionale di settore attualmente vigenti, quali: Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, Piano Territoriale di Coordinamento Savonese Bormide, Piano Territoriale di Coordinamento della Costa.

Gli atti e gli strumenti di pianificazione di settore di competenza della Provincia sono stati da poco predisposti o sono in fase di redazione per la recente attribuzione di nuovi compiti e funzioni in materia. Sono stati approvati i Piani di Bacino, il Piano Faunistico Venatorio, il Piano Provinciale delle Aree Protette e dei Sistemi Ambientali, il Piano Provinciale dei Siti per lo smaltimento dei rifiuti. Sono in fase di redazione i Piani di Risanamento delle Acque, il Piano di Risanamento e tutela della qualità dell'aria, il Programma di Intervento per la promozione delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico.

In relazione al loro stato di elaborazione sono progressivamente assunti dal PTC quale indispensabile riferimento per i contenuti: componenti naturali del territorio, aree boscate e politiche forestali, pericoli naturali e difesa del suolo, carichi ambientali, approvvigionamento idrico, approvvigionamento energetico.

Per quanto riguarda il PTR esso non si considera propriamente uno strumento sovraordinato perché la formazione dello stesso è stata contemporanea alla formazione del PTC e sono state attivate numerose attività di coordinamento attraverso le Conferenze di pianificazione e gli incontri avvenuti in sede di Commissione Regionale costituita ai sensi dell'art. 14 della L. R. n. 36/97.

Tale coordinamento emerge dalla convergenza dei temi di fondo, presenti in entrambi gli strumenti.

I contenuti del PTR esposti nel capitolo 1.2 del presente documento, coincidono con alcune delle componenti del territorio individuate nella Descrizione Fondativa del PTC e codificati nel Documento degli Obiettivi; tali contenuti a volte ripercorrono le stesse indicazioni, linee guida ed azioni sul territorio, altre volte propongono delle azioni differenti. Questo significa che i due strumenti parlano lo stesso linguaggio ovvero hanno un approccio disciplinare analogo, ma non necessariamente dicono le stesse cose.

In particolare per quanto riguarda il territorio di competenza della Provincia di Savona il PTR definisce per ciascun obiettivo alcune azioni specifiche.

Per il rilancio dei capoluoghi propone la promozione del pro-

getto integrato di Savona, in gran parte coincidente con il progetto integrato proposto dal PTC provinciale denominato Progetto Integrato Porto – Città di Vado, riqualificazione del litorale e fronte mare nel Savonese – Innovazione del sistema turistico costiero.

Per il controllo dei fenomeni emergenti individua diversi ambiti di progetto: la Piana di Albenga, la Città delle Bormide, la Riviera del Beigua. I temi presenti nel PTR sono presenti anche nel PTC, anche se talvolta con interpretazioni leggermente differenti; possono essere rapportati a: progetto integrato denominato Riorganizzazione insediativa della piana di Albenga; progetto integrato denominato Città delle Bormide che mira alla riqualificazione ambientale e all'innovazione nei settori produttivi dell'area, in stretta relazione con il potenziamento del settore della logistica; progetto integrato Porto-Città di Vado, riqualificazione del litorale e fronte mare nel Savonese, innovazione del sistema turistico costiero; progetto integrato per la mobilità litoranea nel Savonese.

Per il rilancio turistico e la riqualificazione urbana delle conurbazioni turistiche costiere il PTR promuove un progetto integrato del Loane in gran parte coincidente con il progetto integrato per l'innovazione dell'offerta turistica della costa e dell'entroterra: Città turistica del Finalese, Alassio e Baie del Sole del PTC.

In merito alla realizzazione integrata delle grandi infrastrutture, il PTR propone il progetto integrato di interesse regionale Autostrade del mare a Savona, mentre nel PTC, il tema dei collegamenti infrastrutturali ha grande risalto ed è posto in relazione al rilancio economico ed occupazionale dell'area, ed il progetto Autostrade del mare si connette con il potenziamento delle funzioni logistiche costiere e verso l'entroterra con un ruolo preminente assunto dalla Val Bormida.

In relazione agli ultimi due obiettivi, sviluppo dello spazio rurale e promozione del sistema del verde, il PTR individua alcuni ambiti di progetto: Finalese, Valle Bormida, Sassellese-Giovo-Beigua, e promuove il progetto pilota di iniziativa regionale Colle del Melogno.

Il confronto tra questi ultimi punti del PTR ed il PTC si deve fare riferimento alle due carte denominate "Paesaggio, aree protette e rete ecologica, ambiente marino e costiero, innovazione rurale"; il territorio provinciale è suddiviso in ambiti territoriali omogenei (sotto il profilo ambientale e paesistico), per ciascun ambito il PTC individua possibili azioni e percorsi di sviluppo finalizzati al rilancio economico e sociale. Entrambi i piani (PTR Regionale e PTC Provinciale) individuano nel riequilibrio del rapporto costa-entroterra uno dei fattori determinanti per uno sviluppo equilibrato del territorio, nel campo turistico la "diffusione" delle presenze turistiche costiere sull'entroterra appare di fondamentale importanza.

Gli aspetti di similitudine e le differenze appaiono evidenti dal confronto.

Un particolare elemento di analogia riguarda l'attenzione di entrambi gli strumenti alla progettualità in atto sul territorio e la strumentazione (tra pianificazione e programmazione) chiamata a governare tali processi di trasformazione (Programmazione Negoziata, PRUSST, PRU, Progetti Comunitari URBAN, etc.)

Un elemento di differenza invece sembra riguardare la qualità urbana ed ambientale.

Il PTR affronta il tema in termini di verde urbano, strettamente connesso al tema del paesaggio.

Il PTR non esplicita alcun obiettivo direttamente correlato alle tematiche ambientali, a differenza di quanto propone il PTC (energia, carichi ambientali e sicurezza).

Il PTC invece affronta in modo distinto il tema del paesaggio rispetto a quello ambientale, riconoscendo a quest'ultimo, ed alla riflessione intorno alla sostenibilità, un ruolo essenziale per la vivibilità e la qualità urbana ed ambientale.

Per quanto riguarda le infrastrutture il PTR evidenzia solo gli aspetti settoriali di rilevanza sovralocale.

Il PTC invece fa una scelta molto diversa in merito alla rappresentazione dei diversi obiettivi, infrastrutture, turismo, assetti insediativi (innovativi e di riqualificazione) nel senso dell'integrazione degli stessi, in particolare per gli ambiti costieri, dove si concentrano le maggiori problematiche.

Il maggior numero di progetti integrati (di competenza provinciale) è presente ed attua l'obiettivo "La riorganizzazione infrastrutturale del corridoio litoraneo". Questi progetti compaiono, con tagli e letture lievemente differenti anche nel PTR, come promozione del progetto integrato di Savona, perseguendo l'obiettivo del rilancio dei capoluoghi; come promozione del progetto integrato del Loane, nella logica del rilancio turistico e della riqualificazione urbana delle conurbazioni costiere; come obiettivo il controllo dei fenomeni emergenti. Città diffusa, fondovalle, strade commerciali, nello specifico ambito della Piana di Albergà e della Riviera del Beigua.

Infine il PTC considera le opportunità che si presentano per il territorio provinciale nel campo dell'economia e costruisce un quadro di riferimento interpretativo circa la coerenza con gli obiettivi del piano e la sostenibilità degli interventi proposti. In questo senso il PTC valuta le diverse opzioni economiche e territoriali evidenziandone le problematiche e i conflitti.

Il tema del governo del conflitto è assunto come prassi operativa del piano, anche in relazione ai compiti istituzionali della Provincia, di collaborazione e cooperazione nonché di agevolatore di accordi con gli Enti locali per la realizzazione di interventi e progetti.

I settori per i quali sembra fondamentale il ruolo di coordinamento, inteso anche come governo del conflitto, sono per la Provincia di Savona la portualità e la logistica, l'energia e la movimentazione dei prodotti energetici, i grandi progetti infrastrutturali.

In effetti il territorio provinciale è interessato da incalzanti iniziative nel campo dell'energia per la realizzazione di nuove centrali e per lo sbarco di materiali energetici.

Il PTR non sembra assumere il governo del conflitto come elemento centrale delle azioni di piano e affronta solo parzialmente quelle componenti di organizzazione del territorio che presentano le problematiche più complesse quali la portualità, l'energia, i progetti infrastrutturali strategici.

2.2 Il rapporto esplicativo

La parte costitutiva del PTC è preceduta da un rapporto esplicativo che, pur privo di valore giuridico, ne costituisce il necessario compendio, contenendo tutto quanto è necessario per una approfondita lettura e comprensione del PTC medesimo e del relativo processo di pianificazione.

Tale rapporto esplicativo – paragonabile al messaggio che accompagna una legge – è riferito a tutti gli elementi che influenzano o determinano le scelte del PTC. Esso, partendo da un'analisi della situazione attuale, condotta con la Descrizione Fondativa, illustra segnatamente la politica per l'organizzazione territoriale e gli indirizzi per un razionale sviluppo delle principali politiche settoriali con effetti sul territorio e meglio delle politiche in materia di:

- organizzazione territoriale e competitività dei sistemi
- componenti naturali del territorio
- ambiente marino e costiero
- aree boscate e politiche forestali
- territorio agricolo
- pericoli naturali e difesa del suolo
- paesaggio
- funzione ricreativa e turistica del territorio
- insediamenti
- sistema dei servizi
- infrastrutture, mobilità e trasporti
- aree produttive

- sistema portuale

Il rapporto esplicativo contiene inoltre una sintesi, per Ambiti territoriali, degli studi di base e delle politiche generali e settoriali. Detta sintesi è un utile riassunto e permette una verifica delle scelte del PTC indotte dal modello di organizzazione del territorio e dalle singole politiche settoriali .

Il Rapporto Esplicativo contiene infine, in sintesi, la descrizione del coordinamento con le politiche comunitarie, con la Regione Liguria e le Regioni limitrofe, con i Programmi di sviluppo delle Comunità Montane.

2.3 Il Documento degli Obiettivi

L'elaborazione del Documento degli Obiettivi è conseguente al percorso conoscitivo condotto con la Descrizione Fondativa e considera le indicazioni, le politiche e le strategie formulate da atti e strumenti di programmazione e pianificazione vigenti, nonché dal Documento Politico Programmatico dell'Amministrazione Provinciale.

Gli obiettivi pianificatori provinciali sono definiti a partire dalle analisi della situazione attuale e delineano gli indirizzi per un razionale sviluppo delle politiche settoriali con effetti sul territorio. Gli obiettivi da perseguire, così definiti, sono codificati in norme dotate di un differente livello di efficacia vincolante che produrranno i loro effetti giuridici una volta che sarà adottato, da parte dell'Amministrazione Provinciale, il vero e proprio Progetto di Piano.

Gli obiettivi vanno ad aggiungersi e a dettagliare maggiormente a livello sovracomunale gli obiettivi ed i principi pianificatori regionali che saranno sanciti a livello di PTR e di programmazione regionale; essi costituiranno non solo la colonna vertebrale della pianificazione del territorio provinciale, ma altresì la base per il coordinamento e il filo conduttore e orientatore delle pianificazioni locali dei Comuni.

Gli obiettivi pianificatori provinciali dovranno – in altri termini – essere perseguiti ed attuati dagli Enti Locali con compiti d'incidenza territoriale: le future scelte di organizzazione del territorio promosse direttamente dalla Provincia o dai Comuni, nell'ambito delle rispettive competenze, dovranno dunque ispirarsi ad essi.

E' opportuno, allora, sottolineare che gli obiettivi saranno un punto di riferimento non solo per gli Enti locali, ma anche per la stessa Provincia: l'Amministrazione Provinciale sarà infatti chiamata non solo a verificare la congruenza delle scelte di pianificazione comunale con i propri obiettivi pianificatori, ma anche a conformare agli stessi la propria azione e gli interventi concreti.

2.4 La Struttura del Piano e le norme

La Struttura del PTC, ai sensi della LUR 36/97, coordina gli strumenti della pianificazione comunale; individua il grado di sensibilità ambientale del territorio e definisce il sistema delle aree protette; sviluppa la propria espressione paesistica coerentemente con le linee della pianificazione regionale; definisce i criteri di identificazione delle risorse territoriali da destinare ad attività agricole e alla fruizione attiva, anche ai fini del presidio ambientale e della funzione ricreativa e turistica.

Individua le preminenti caratteristiche dimensionali e tipologiche, nonché i principali livelli di prestazione funzionale da attribuire alla struttura insediativa in generale e alle strutture urbane ad alta densità abitativa, in particolare con riferimento ad ambiti territoriali omogenei di livello sovracomunale stabilendo in tale contesto l'organizzazione complessiva.

Inoltre "definisce le azioni di tutela e di riqualificazione degli assetti idrogeologici del territorio, recepisce ed integra ove necessario, a norma della vigente legislazione in materia, le linee di intervento per la tutela della risorsa idrica, per la salvaguardia dell'intero ciclo delle acque e coordina gli effetti dei piani di bacino sulla pianificazione locale".

La Struttura del Piano contiene pertanto il progetto di PTC, inteso come disegno di organizzazione del territorio, per le diverse componenti e in particolare per il sistema ambientale e delle aree protette, per il paesaggio, per il sistema delle infrastrutture della mobilità e dei trasporti, per la rete dei servizi, per l'organizzazione funzionale e la morfologia degli insediamenti, per la funzione ricreativa e turistica del territorio, per il sistema delle aree produttive, del porto e della logistica.

Tale progetto delinea quindi gli scenari per un migliore e più razionale assetto del territorio, per migliori livelli di funzionalità e di coesione interna, per la competitività del sistema Savonese nel contesto regionale ed europeo per migliori condizioni di vita (sicurezza, tutela ecologica, identità e qualità del paesaggio e delle città), da proporre alle comunità locali e da realizzare con migliori condizioni di efficacia e trasparenza dell'azione della Pubblica Amministrazione.

In questo senso la Struttura del Piano è intesa come strumento in grado di coordinare, promuovere e verificare le trasformazioni fisiche e funzionali del territorio della Provincia di Savona.

A questo proposito al Piano è affidato il compito del coordinamento inteso come governo del conflitto per le attività che hanno incidenza territoriale. Pertanto la parte concertativa del Piano è affidata alle schede di coordinamento, alle relative rappresentazioni grafiche e alle norme di attuazione.

Le "norme" sono intese, quindi, come regole da applicare per la gestione del piano e per effettuare in modo trasparente il coordinamento per gli interventi da attuare in conseguenza alle scelte di Piano.

Pertanto la parte normativa del PTC dovrà tradurre i contenuti strutturali del piano, indicandone i livelli di efficacia, i margini di flessibilità e le componenti modificabili.

Le norme di attuazione del PTC costituiscono ai sensi dell'art. 20 della LUR 36/97 elemento della Struttura di Piano. L'elaborazione di dette norme segue l'impostazione metodologica generale del Piano in cui si è privilegiata l'individuazione di specifici nodi strategici e di singoli progetti già in fase di elaborazione per rispondere alle problematiche territoriali ed urbanistiche di rilievo sovracomunale e di livello provinciale. In altri termini, l'impostazione delle norme di attuazione nel rispetto dell'indicazione dei singoli livelli di incidenza (in coerenza con la previsione dell'art. 21 LUR) è quella di fornire un impianto normativo essenziale, con l'indicazione dei livelli di incidenza delle previsioni di PTC correlate alle tavole di piano ed alle schede di coordinamento che costituiscono un utile strumento di attuazione e gestione del Piano e consentono alla Provincia di svolgere il suo ruolo di Ente intermedio che collabora con gli altri Enti locali per realizzare interventi e progetti in un quadro di programmazione e di pianificazione condiviso.

In altri termini le norme di attuazione:

- mirano ad offrire un corpo normativo di assoluta chiarezza e di agevole applicazione, impostato su poche linee generali, lasciando ai successivi procedimenti le integrazioni ed implementazioni necessarie ai fini della concreta attuazione dei progetti medesimi;
- nel rispetto dell'art. 21 della LUR definiscono i livelli di incidenza delle previsioni di PTC;
- tengono conto delle specificità delle impostazioni della Struttura del Piano;
- sono articolate per obiettivi – indicazioni di Piano e Progetti Integrati d'Ambito.

2.5 I Progetti Integrati

I Progetti Integrati costituiscono la struttura e il disegno del PTC per l'organizzazione di ambiti strategici del territorio provinciale e costituiscono altresì la componente operativa per l'attuazione degli obiettivi pianificatori provinciali. La loro concezione è mutuata dai "Programmi Complessi" e dagli strumenti della "Programmazione Negoziata" varati nel corso degli anni Novanta dalla legislazione nazionale (PRU, PRUSST, Patti Territoriali) per favorire interventi di riqualificazione urbana e di sviluppo locale. I Progetti integrati provinciali si propongono di attivare e indirizzare risorse pubbliche e private verso progetti di ambito sovracomunale, favorendo intese e partenariati fra gli attori locali e verificando congruenze e compatibilità delle diverse iniziative costituenti il singolo progetto integrato.

La Provincia svolge un ruolo di promozione, coordinamento e

regia nel favorire (nelle diverse sedi istituzionali) la strutturazione e la realizzazione del progetto integrato, in casi specifici tale ruolo può essere delegato ad Amministrazioni Locali aventi capacità e caratteristiche adeguate per condurre le attività di coordinamento (es. Comuni capofila o Comunità Montane). La Provincia svolge inoltre un ruolo di promozione, anche nei confronti dei soggetti privati per far emergere progettualità e risorse imprenditoriali che concorrano a promuovere lo sviluppo locale integrato superando l'approccio settoriale tipico di molte iniziative e politiche di intervento. I progetti integrati si contraddistinguono per un'attenzione alla fattibilità concreta delle iniziative, partecipano ai bandi statali e regionali destinati ai progetti di sviluppo e trasformazione urbana e possono usufruire di finanziamenti comunitari per la realizzazione dei progetti.

La Provincia svolge un ruolo di raccordo fra i diversi soggetti pubblici al fine di risolvere problematiche emergenti in fase di definizione o realizzazione del Progetto Integrato, assume un ruolo di mediazione in caso di possibili situazioni di conflitto, si impegna a perseguire obiettivi di semplificazione amministrativa e burocratica miranti ad accelerare il processo di realizzazione. In ogni Progetto Integrato sono evidenziati i progetti rilevanti per l'organizzazione del territorio e per valenza strategica. Sono inoltre contenute indicazioni con diversi livelli di efficacia da recepire negli strumenti urbanistici comunali. I livelli di efficacia sono indicati dall'articolo 21 della Legge Regionale 36/97.

2.6 Le schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche

Le particolari modalità di coordinamento – introdotte nel Piano quale contenuto formale – non costituiscono delle norme generali ed astratte, bensì misure concrete di gestione e di esecuzione per regolare le possibili conflittualità tra scelte aventi incidenze territoriali.

Nell'ambito dell'approccio metodologico predisposto per la redazione del Piano si sono quindi scelti, quali strumenti operativi, le rappresentazioni grafiche e le schede di coordinamento atte, le prime, a visualizzare l'insieme degli interventi previsti (nei loro nessi e nelle loro interferenze) e, le seconde, a completarne le indicazioni con testi scritti in modo tale che, congiunti, formino un'indicazione direttrice completa.

Con le schede e le rappresentazioni grafiche vengono, quindi, evidenziate le interferenze attuali o le possibili interferenze future tra le attività d'incidenza territoriale riferite a situazioni concrete – i conflitti – e viene delineato l'iter procedurale e materiale – vincolante per Autorità ben definite – atto a permettere il coordinamento delle stesse.

Le schede evidenziano il livello di definizione del coordinamento delle attività aventi incidenza territoriale secondo tre gradi:

- a. le attività che sono state coordinate e che quindi costituiscono per il Piano un dato acquisito;
- b. le attività per le quali il coordinamento è in corso perché vi sono elementi di conflittualità non ancora risolti;
- c. le attività per le quali il coordinamento deve ancora iniziare.

Nelle schede di coordinamento sono resi espliciti eventuali elementi di conflittualità presenti nel progetto:

- con gli obiettivi del piano;
- con i vincoli;
- con l'ambiente e il paesaggio così come appaiono dalla Descrizione Fondativa;
- con altri progetti;
- tra i diversi interessi in campo, pubblici o privati .

Nella scheda sono individuati i soggetti responsabili del coordinamento sulla base delle rispettive competenze di legge e sono indicate le fasi e le modalità del coordinamento.

Le schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche sono concepiti come strumenti atti a svolgere la funzione di coordinamento e a conferire al Piano maggiore operatività e concretezza.

2.7 Lo studio di sostenibilità delle previsioni del Piano

La LUR individua nello *studio di sostenibilità ambientale* un fondamentale strumento di supporto al processo pianificatorio.

Lo studio di sostenibilità ambientale del PTC che dovrà supportare le decisioni di trasformazione, viene suddiviso fondamentalmente in due fasi:

- analisi conoscitive della Descrizione Fondativa (disciplina paesistica e quadro ambientale);
- formulazione del giudizio di sostenibilità in relazione alle previsioni di trasformazione.

L'individuazione ed il confronto tra più soluzioni alternative dovrà, conseguentemente, consentire la valutazione e la scelta dell'opzione più sostenibile e capace pertanto di integrare le esigenze dello sviluppo economico con le esigenze della qualità ambientale per una corretta gestione del territorio.

Alla luce degli impatti che le trasformazioni previste potranno produrre sulle diverse componenti ambientali, lo studio di sostenibilità dovrà proporre le indicazioni relative ai criteri e agli

strumenti necessari a raggiungere gli obiettivi di qualità preposti. Eventuali interventi di mitigazione potranno essere individuati in questa fase.

In questo senso la valutazione delle caratteristiche dell'ambiente diventa preliminare rispetto alle scelte di trasformazione: si effettua dapprima lo studio del territorio e delle sue risorse, se ne valutano, poi, le condizioni (e quindi la suscettività alle trasformazioni) ed, infine, nell'ambito delle possibilità individuate, si stabiliscono le modificazioni realizzabili. Tale principio, che peraltro costituisce il fondamento della politica di sostenibilità, rappresenta un importante cambiamento nell'impostazione degli strumenti di pianificazione territoriale.

Questo approccio porta a delineare una *matrice della sostenibilità*: una sorta di "griglia a più strati" in cui ogni strato definisce il grado di sensibilità ambientale del territorio per ciascun assetto (insediativo, geomorfologico, vegetazionale ed ambientale). Su ogni strato vanno riportate e verificate le previsioni di interventi o di destinazioni d'uso con incidenza territoriale-ambientale. Sulla base della tipologia dell'intervento, della qualità delle risorse in cui ricadrà e dei livelli di rischio che esso comporterà, sarà possibile delimitare la zona che sarà potenzialmente impattata e definire gli eventuali "conflitti" esistenti per ciascun assetto. Individuate le problematiche, la quantificazione degli impatti potenziali e residuali e la definizione delle *azioni rimediali* consentiranno di giungere alla formulazione del giudizio "sostenibilità/insostenibilità" e di proporre, se necessario, l'impiego di alcune misure mitigative.

Di seguito sono rappresentate, in forma di schema, le procedure per la verifica della sostenibilità delle scelte di Piano.

DISCIPLINA PAESISTICA E QUADRO AMBIENTALE

1. *Sintesi interpretative della Descrizione Fondativa: la realizzazione di carte di sintesi della disciplina paesistica e dell'assetto ecologico nella Descrizione Fondativa (c. vincoli sulla vegetazione, c. stabilità della vegetazione, c. criticità geoambientali, c. risorse geoambientali, c. unità di paesaggio, c. risorse naturalistico - ambientali, c. pressioni antropiche) comporterà l'attribuzione di livelli di qualità ambientale delle aree considerate; l'individuazione di aree vulnerabili e/o degradate; la localizzazione degli elementi di valore e la valutazione dello stato delle risorse essenziali del territorio.*
2. *Individuazione delle aree suscettibili di trasformazione: sulla base delle sintesi interpretative della disciplina paesistica si potranno identificare le aree nelle quali siano possibili le trasformazioni.*
3. *Quadro conoscitivo della qualità ambientale: gli studi realizzati nell'ambito della disciplina paesistica andranno integrati con un quadro completo dello stato attuale dell'ambiente (aria, rumore, rifiuti...). Gli indicatori ambientali possono essere un utile strumento per la valutazione della qualità ambientale.*
4. *Definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale: la presenza di elementi di valore e/o di criticità ambientali permetterà di definire gli obiettivi necessari a salvaguardare le peculiarità del territorio e a ridurre le condizioni di criticità ambientale.*

PREVISIONE DI TRASFORMAZIONE

5. *Descrizione delle previsioni di trasformazione: allo scopo di effettuare la scelta fra più alternative.*
6. *Uso della matrice di sostenibilità: la sovrapposizione delle carte tematiche di sintesi (Vedere punto 1) costituirà la "matrice di sostenibilità" sulla quale si localizzerà la zona potenzialmente impattata (in base allo stato delle risorse, alla tipologia della trasformazione, ai livelli del rischio) e dalla quale emergeranno eventuali conflitti con la disciplina paesistica e il quadro ambientale. La presenza di conflitti può comportare il giudizio di insostenibilità o la necessità di opportune mitigazioni degli effetti sull'ambiente.*
7. *Verifica della coerenza delle proposte di trasformazione con gli obiettivi di sostenibilità ambientale: anche eventuali conflitti rispetto agli obiettivi di qualità ambientale potranno essere causa di giudizio di insostenibilità .*
8. *Individuazione e quantificazione degli impatti: una volta individuati i conflitti, si dovranno quantificare gli impatti della trasformazione (indicatori ambientali), derivare poi un giudizio insostenibilità/sostenibilità tramite l'uso di indicatori di sostenibilità e proporre eventuali misure mitigative.*
9. *Valutazione di sostenibilità socio-economica*

2.8 La Banca Progetti

Parallelamente alla formazione del PTC è stata costituita la Banca Progetti che ha il compito di:

- effettuare un censimento della progettualità rivolto agli Enti locali, alle aziende pubbliche e alle categorie economiche;
- collegare i progetti con le opportunità di finanziamento pubblico;
- gestire il PTC nella sua fase di attuazione dei progetti e di monitorarne lo stato di attuazione.

Il censimento della progettualità è stato effettuato nella fase di formazione della Descrizione Fondativa ed è stato successivamente aggiornato; rappresenta uno strumento essenziale di conoscenza dei processi e delle dinamiche in atto per i diversi settori dell'economia, di individuazione di problematiche e tematiche che il Piano deve affrontare, di conoscenza delle attese dei diversi soggetti coinvolti nel processo di pianificazione.

La Banca Progetti, costruita e gestita attraverso procedure informatiche, contiene informazioni relative alla progettualità e allo stato di attuazione dei progetti di interesse sovracomunale.

Tali informazioni sono alla base della formazione delle rappresentazioni grafiche e delle schede di coordinamento che costituiscono uno dei contenuti fondamentali del processo di piano e consentono alla Provincia l'attività di coordinamento delle azioni che hanno incidenza territoriale.

Essa offre inoltre una occasione importante per lo sviluppo di un più vasto e complesso sistema di servizi per lo sviluppo locale, che potrà rendere in futuro la Provincia protagonista di azioni promozionali e potrà realizzare convergenze con le istituzioni finanziarie e il mondo della consulenza e dei servizi alle imprese.

2.9 L'Osservatorio Urbanistico

La costruzione dell'Osservatorio Urbanistico è stata avviata nella fase della Descrizione Fondativa attraverso una sistematica acquisizione degli strumenti urbanistici generali a scala comunale, il trasferimento digitale delle tavole dello zoning, l'analisi ed interpretazione della struttura normativa del piano e l'omogeneizzazione dei legenda. Tali operazioni consentono la mosaicatura georeferenziata dei piani e il collegamento ai relativi data-base.

La base-dati così predisposta e strutturata si presta a molteplici ed immediate possibilità di applicazione.

In primo luogo possono essere individuate le istanze di orga-

nizzazione del territorio alla scala sovracomunale e la coerenza e compatibilità transcomunale delle scelte dei singoli piani.

L'Osservatorio consente un'utile verifica del riscontro delle indicazioni dei piani vigenti sovraordinati con i singoli strumenti comunali; può consentire anche una verifica circa l'attenzione degli strumenti urbanistici generali ai temi più attuali delle trasformazioni urbane e della sostenibilità ambientale.

La conoscenza e la verifica dello stato della pianificazione comunale consentono al PTC di definire il sistema degli obiettivi in modo specifico e circostanziato per le diverse parti di territorio e per le diverse componenti della sua organizzazione.

Inoltre l'Osservatorio consentirà, nella fase di attuazione e gestione del PTC, una verifica dell'attività di coordinamento svolta dal Piano stesso, evidenziando conflitti ed interazioni tra differenti interventi, tematiche, soggetti, per prefigurare, ove opportuno, la predisposizione di intese ed accordi, ai diversi livelli di governo del territorio.

La base-dati urbanistica può avere grande utilità in occasione di importanti funzioni amministrative cui la Provincia sarà chiamata, in sede istruttoria, per l'espressione di pareri e per la formulazione delle osservazioni sui Piani Urbanistici Comunali.

PTC

SEZIONE SECONDA - Politiche per l'organizzazione territoriale

Capitolo 1 - L'organizzazione territoriale e la competitività dei sistemi

1.1 Il quadro generale per l'organizzazione territoriale

Il PTC definisce le linee strategiche di organizzazione territoriale in modo coordinato con gli altri atti e strumenti di programmazione e pianificazione:

Alla scala regionale con il Piano Territoriale Regionale (PTR) ancora in fase di formazione da parte della Regione Liguria, con il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP), con il Piano Territoriale di Coordinamento dell'Area Centrale Ligure, Ambito Savonese – Bormide, con il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa, con gli strumenti di programmazione quali piani e programmi di intervento di regia regionale, con la formazione e l'attuazione dell'Agenda XXI regionale, con le politiche comunitarie e nazionali di settore;

Alla scala provinciale con il Programma Pluriennale di Sviluppo, assumendo il valore e gli effetti dei Piani di tutela nei settori di protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo, e della tutela delle bellezze naturali;

Alla scala comunale il PTC è sede di coordinamento della strumentazione urbanistica generale.

Questo capitolo delinea in modo riassuntivo il quadro di riferimento sul quale si fondano le scelte per l'organizzazione territoriale, definite sulla base della conoscenza acquisita in modo sistematico, attraverso la Descrizione Fondativa, dei caratteri fisici, morfologici, paesistici, ambientali del territorio, delle risorse, dei valori e dei vincoli dell'uso del suolo, dello stato della programmazione e pianificazione in atto, delle dinamiche delle trasformazioni economiche e sociali.

Gli indirizzi e le scelte del Piano sono formulate sulla base dei principi generali della sostenibilità ambientale, con riferimento alle potenzialità, alle risorse presenti nella Provincia di Savona ed alle tendenze negative delle trasformazioni in atto.

Tavola di riferimento per l'appartenenza dei Comuni alle diverse suddivisioni territoriali

1	Alassio	Ingauna	Albenganese
2	Albenga	Ingauna	Albenganese
3	Albisola Marina	del Giovo	Savonese
4	Albisola Superiore	del Giovo	Savonese
5	Altare	Alta Val Bormida	Bormide
6	Andora	Ingauna	Albenganese
7	Arnasco	Ingauna	Albenganese
8	Balestrino	Pollupice	Finalese
9	Bardinetto	Ingauna	Finalese
10	Bergeggi	del Giovo	Savonese
11	Boissano	Pollupice	Finalese
12	Borghetto Santo Spirito	Pollupice	Finalese
13	Borgio Verezzi	Pollupice	Finalese
14	Bormida	Alta Val Bormida	Bormide
15	Cairo Montenotte	Alta Val Bormida	Bormide
16	Calice Ligure	Pollupice	Finalese
17	Calizzano	Alta Val Bormida	Bormide
18	Carcare	Alta Val Bormida	Bormide
19	Casanova Lerrone	Ingauna	Albenganese
20	Castelbianco	ingauna	Albenganese
21	Castelvecchio Rocca Barbena	Ingauna	Albenganese
22	Celle Ligure	del Giovo	Savonese
23	Cengio	Alta Val Bormida	Bormide
24	Ceriale	ingauna	Albenganese
25	Cisano sul Neva	Ingauna	Albenganese
26	Cosseria	Alta Val Bormida	Bormide
27	Deگو	Alta Val Bormida	Bormide
28	Erlì	ingauna	Albenganese
29	Finale Ligure	Pollupice	Finalese
30	Garlenda	ingauna	Albenganese
31	Giustenice	Pollupice	Finalese
32	Giusvalla	del Giovo	Savonese
33	Laigueglia	Ingauna	Albenganese
34	Loano	Pollupice	Finalese
35	Magliolo	Pollupice	Finalese
36	Mallare	Alta Val Bormida	Bormide
37	Massimino	Alta Val Bormida	Bormide
38	Millesimo	Alta Val Bormida	Bormide
39	Mioglia	del Giovo	Savonese
40	Murialdo	Alta Val Bormida	Bormide
41	Nasino	Ingauna	Albenganese
42	Noli	Pollupice	Finalese
43	Onzo	Ingauna	Albenganese
44	Orco Feglino	Pollupice	Finalese
45	Ortovero	ingauna	Albenganese
46	Osiglia	Alta Val Bormida	Bormide
47	Pallare	Alta Val Bormida	Bormide
48	Piana Crixia	Alta Val Bormida	Bormide
49	Pietra Ligure	Pollupice	Finalese
50	Plodio	Alta Val Bormida	Bormide
51	Pontinvrea	del Giovo	Savonese
52	Quiliano	del Giovo	Savonese
53	Rialto	Pollupice	Finalese
54	Roccavignale	Alta Val Bormida	Bormide
55	Sassello	del Giovo	Savonese
56	Savona	/	Savonese
57	Spotorno	Pollupice	Finalese
58	Stella	del Giovo	Savonese
59	Stellanello	ingauna	Albenganese
60	Testico	Ingauna	Albenganese
61	Toirano	Pollupice	Finalese
62	Tovo S. Giacomo	Pollupice	Finalese
63	Urbe	del Giovo	Savonese
64	Vado Ligure	del Giovo	Savonese
65	Varazze	del Giovo	Savonese
66	Vendone	Ingauna	Albenganese
67	Vezzi Portio	Pollupice	Finalese
68	Villanova d'Albenga	Ingauna	Albenganese
69	Zuccarello	ingauna	Albenganese

1.2 Le principali caratteristiche del mutamento socio economico della Provincia di Savona

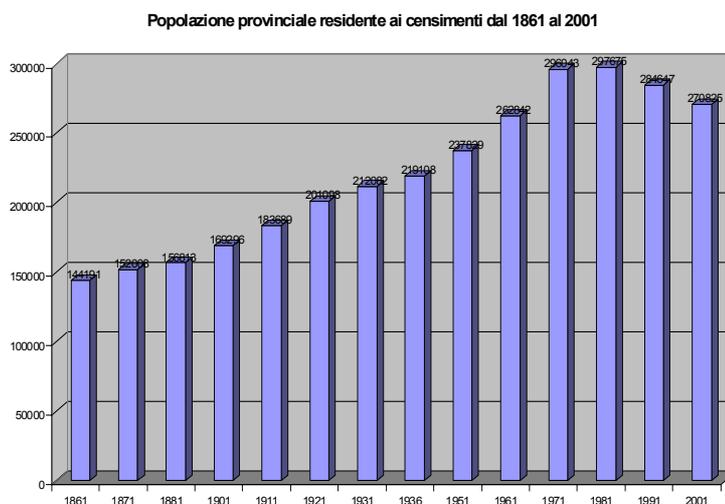
La lettura dei processi socio-economici in atto nella Provincia è stata effettuata attraverso:

- l'elaborazione dei dati ufficiali;
- le analisi socio-economiche, così come evidenziate nel documento "Provincia di Savona. Relazione Previsionale Programmatica 2001", parte socio-economica;
- gli elementi di conoscenza dei processi in atto derivanti dall'analisi della progettualità dei soggetti istituzionali e delle categorie economiche attraverso la Banca Progetti;
- la valutazione qualitativa sulla base di interviste effettuate ad interlocutori privilegiati;
- le indicazioni e linee di intervento proposte dal Programma di sviluppo socio economico.

1.2.1 La lettura della realtà socio economica attraverso l'approccio quantitativo dei dati ufficiali

Aspetti demografici

Due sono gli aspetti che connotano le dinamiche della popolazione residente savonese: il **decremento demografico ed il suo progressivo invecchiamento**. E' da circa 25 anni che la popolazione savonese si contrae. Dal 1976 (data di inizio della flessione demografica) al 2001 (dati provvisori del censimento I.S.T.A.T.) la perdita è stata di circa 36.000 residenti pari



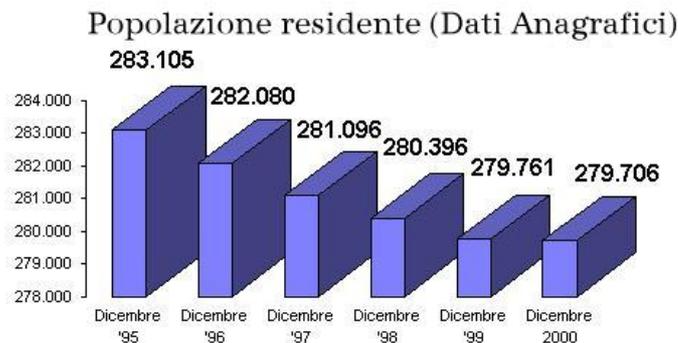
all'11,7%.

Le cause del saldo demografico negativo vanno imputate

ad un saldo naturale negativo ed alla presenza di un saldo migratorio che, se pur positivo, non è riuscito a controbilanciare la negatività del primo.

In riferimento al **saldo naturale** la differenza fra nati vivi e morti assume valori negativi a partire dal 1973 e via via crescenti fino a raggiungere le - 2.000 unità annuali, solo negli ultimi anni il saldo naturale tende a decrescere (-1779 unità nel 2000)

Dal confronto fra i **tassi di natalità** registrati nelle diverse province liguri emerge come la Provincia di Savona si configuri per presentare uno dei più bassi tassi di natalità. La graduatoria decrescente effettuata sui valori assunti dal tasso di natalità (elaborati da Istat) in tutte le Province italiane evidenzia come la Provincia di Savona assuma la posizione 100 (su 104 province) seguita da La Spezia, Alessandria, Trieste e Ferra-



ra.

Per contro il **tasso di mortalità** registrato in Provincia di Savona risulta fra i più elevati nel contesto ligure e la Provincia di Savona assume la quarta posizione nella graduatoria decrescente calcolata sulla base dei tassi di mortalità per tutte le Province italiane, dopo Trieste, Alessandria ed Asti.

Il **saldo migratorio** risulta positivo con un valore registrato nel 2000, di poco superiore alle 1.700 unità e quindi non in grado di bilanciare la negatività del saldo naturale.

Fra gli **immigrati** prevalgono quelli provenienti da altri Comuni italiani rispetto a quelli provenienti dall'estero. Fra tutte le Province italiane quella di Savona è alla 39 ma posizione nella graduatoria decrescente effettuata sulla base dei valori assunti dal saldo migratorio per tutte le Province italiane, evidenziando, quindi, un'attrattività media di flussi di popolazione.

I movimenti anagrafici su evidenziati hanno condotto a modificare la **struttura della popolazione residente**. Così la minore natalità, già presente negli anni settanta ed ottanta, ha contratto non solo l'incidenza percentuale delle classi giovanili (0-14 anni) che nel 2000 rappresentano il 10% della popolazione, ma ha altresì prodotto una diminuzione del peso percentuale della classe centrale (15-64 anni), con potenziale riproduttivo, che fornisce la forza lavoro complessiva. Per contro è, invece,

Popolazione residente per sesso e densità per Km² per Comune - Censimento 2001 (valori assoluti) - Provincia di Savona

COMUNI	POPOLAZIONE RESIDENTE			Densità per Km ²
	MF	M	F	
Provincia di Savona				
Alassio	10537	4743	5794	609,4
Albenga	22386	10820	11566	613,2
Albisola Superiore	10914	5083	5831	376,1
Albissola Marina	5635	2572	3063	1760,9
Altare	2211	1044	1167	188,3
Andora	6726	3179	3547	212,8
Arnasco	563	268	295	93,7
Balestrino	535	252	283	47,5
Bardinetto	634	317	317	21,4
Bergeggi	1145	544	601	311,1
Boissano	2062	1019	1043	237,8
Borghetto Santo Spirito	5076	2323	2753	950,6
Borgio Verezzi	2123	967	1156	727,1
Bormida	453	227	226	20,2
Cairo Montenotte	13407	6510	6897	134,7
Calice Ligure	1459	717	742	75,4
Calizzano	1583	731	852	25,0
Carcare	5653	2622	3031	545,7
Casanova Lerrone	765	377	388	31,5
Castelbianco	287	145	142	19,4
Castelvecchio di Rocca Barbena	194	99	95	11,6
Celle Ligure	5256	2492	2764	546,4
Cengio	3776	1818	1958	201,0
Ceriale	5268	2446	2822	469,9
Cisano sul Neva	1562	769	793	128,6
Cosseria	1034	523	511	75,3
Dego	1948	940	1008	28,7
Erli	244	128	116	14,7
Finale Ligure	11719	5534	6185	338,8
Garlenda	956	500	456	115,7
Giustenice	893	452	441	51,2
Segue →				

Giusvalla	425	218	207	22,2
Laigueglia	2159	1002	1157	776,6
Loano	10559	4768	5791	784,5
Magliolo	707	367	340	36,9
Mallare	1291	648	643	39,6
Massimino	130	71	59	16,8
Millesimo	3249	1568	1681	204,7
Mioglia	561	290	271	28,0
Murialdo	871	446	425	23,2
Nasino	224	123	101	10,4
Noli	2922	1373	1549	303,7
Onzo	223	105	118	27,1
Orco Feglino	814	400	414	45,9
Ortovero	1086	546	540	110,5
Osiglia	468	240	228	16,1
Pallare	931	459	472	43,7
Piana Crixia	816	401	415	27,6
Pietra Ligure	8581	3895	4686	887,4
Plodio	550	280	270	67,0
Pontinvrea	822	437	385	33,1
Quiliano	7060	3410	3650	142,7
Rialto	542	273	269	27,3
Roccapignale	709	350	359	40,6
Sassello	1765	870	895	17,6
Savona	59889	27669	32220	913,6
Spotorno	3789	1746	2043	329,4
Stella	2932	1461	1471	67,8
Stellanello	754	391	363	43,0
Testico	199	108	91	19,6
Toirano	2089	1033	1056	112,1
Tovo San Giacomo	2165	1084	1081	226,0
Urbe	865	405	460	27,5
Vado Ligure	7963	3800	4163	340,6
Varazze	13418	6441	6977	279,7
Vendone	431	211	220	42,6
Vezzi Portio	690	345	345	71,2
Villanova d'Albenga	1991	984	1007	126,5
Zuccarello	289	145	144	26,9
Totale	270825	128024	142801	175,3

**Popolazione residente per Comune, censimenti 1991
e 2001 (dati provvisori) e variazione percentuale
1991 -2001.**

Ambito territoriale	Comune	Dati censimento		
		1991	2001	91-01
ALBENGANESE	Alassio	11574	10537	-9,84
	Albenga	21934	22386	2,02
	Andora	6564	6726	2,41
	Arnasco	477	563	15,28
	Casanova Lerrone	814	765	-6,41
	Castelbianco	265	287	7,67
	Castelvechio di Roc- ca Barbena	216	194	-11,34
	Ceriale	5291	5268	-0,44
	Cisano sul Neva	1365	1562	12,61
	Erlì	269	244	-10,25
	Garlenda	748	956	21,76
	Laigueglia	2417	2159	-11,95
	Nasino	249	224	-11,16
	Onzo	229	223	-2,69
	Ortovero	934	1086	14,00
	Stellanello	633	754	16,05
	Testico	202	199	-1,51
	Vendone	359	431	16,71
	Villanova d'Albenga	1681	1991	15,57
	Zuccarello	300	289	-3,81
	Totale ambito	56521	56844	0,57
FINALESE	Balestrino	529	535	1,12
	Bardineto	680	634	-7,26
	Boissano	1835	2062	11,01
	Borghetto Santo Spiri- to	5338	5076	-5,16
	Borgio Verezzi	2297	2123	-8,20
	Calice Ligure	1346	1459	7,75
	Finale Ligure	12672	11719	-8,13
	Giustenice	815	893	8,73
	Loano	11216	10559	-6,22
	Magliolo	533	707	24,61
	Noli	2997	2922	-2,57
	Orco Feglino	824	814	-1,23
	Pietra Ligure	9566	8581	-11,48
	Rialto	520	542	4,06
	Spotorno	4264	3789	-11,14
	Toirano	1806	2089	13,55
	Tovo San Giacomo	1838	2165	15,10
	Vezi Portio	544	690	21,16
	Totale ambito	59620	56251	-5,99

PTC

BORMIDE	Altare	2448	2211	-10,72
	Bormida	505	453	-11,48
	Cairo Montenotte	13811	13407	-3,01
	Calizzano	1574	1583	0,57
	Carcare	5684	5653	-0,55
	Cengio	4298	3776	-13,82
	Cosseria	974	1034	5,80
	Dego	1938	1948	0,51
	Mallare	1232	1291	4,57
	Massimino	151	130	-16,15
	Millesimo	3442	3249	-5,94
	Murialdo	892	871	-2,41
	Osiglia	504	468	-7,69
	Pallare	932	931	-0,11
	Piana Crixia	838	816	-2,70
	Plodio	540	550	1,82
	Roccapignale	728	709	-2,68
	Totale ambito	40491	39080	-3,61
SAVONESE	Albisola Marina	5945	5635	-5,50
	Albisola Superiore	11879	10914	-8,84
	Bergeggi	987	1145	13,80
	Celle Ligure	5312	5256	-1,07
	Giusvalla	461	425	-8,47
	Mioglia	588	561	-4,81
	Pontinvrea	759	822	7,66
	Quiliano	7361	7060	-4,26
	Sassello	1822	1765	-3,23
	Savona	67177	59889	-12,17
	Stella	2587	2932	11,77
	Urbe	820	865	5,20
	Vado Ligure	8087	7963	-1,56
	Varazze	14230	13418	-6,05
	Totale ambito	128015	118650	-7,89

evidente l'incremento progressivo degli ultrasessantacinquenni che sono aumentati, fra il 1991 ed il 2000, di quasi 5 punti percentuali rappresentando il 25% della popolazione complessiva.

In particolare fra il 1991 ed il 2000 **la classe di età giovanile** compresa fra i 15 ed i 24 anni passa da 12,91% nel 1991 a 8,52% nel 2000 (-4,3 % punti percentuali). Il risultato è l'ampliamento della forbice fra le classi di età: per 100 residenti ultrasessantacinquenni nel 1991 erano presenti 59 giovani, nel 2000 gli stessi sono poco più di 32.

Il calo demografico non ha interessato indistintamente tutti i territori della Provincia, ma ha riguardato in maniera particolare il **Comune capoluogo ed i Comuni costieri**. In particolare il Comune di Savona registra una perdita del -10,8% fra il 1981 ed il 1991 e del -12,17% fra il 1991 ed il 2001. Come si può evidenziare dalla tabella tutti i grandi Comuni della fascia costiera perdono abitanti fra il 1991 ed il 2001 ad eccezione di Albenga. Per contro i **Comuni del retrocosta e del primo entroterra** hanno fatto registrare nel complesso una situazione di crescita demografica.

Le cause del decremento demografico delle città ed in particolare del Comune capoluogo è stato imputato allo sgretolamento del modello produttivo creatosi negli anni '60 e che aveva costituito il fattore determinante per l'urbanizzazione delle città. Tale fenomeno che ha interessato, in maniera più o meno accentuata, tutti i centri di grandi dimensioni è stato l'avvio di un processo di ripensamento del ruolo delle città, dell'individuazione di nuovi fattori, economici, culturali in grado di svolgere un ruolo attrattivo.

I tradizionali quattro ambiti provinciali hanno evidenziato, sempre nel periodo considerato, dinamiche differenziate. Confrontando i dati dei censimenti 1991 e 2001 si nota come l'Albenganese si configuri l'unico ambito della Provincia di Savona che fa registrare un leggero incremento della popolazione avvenuto sia nei Comuni costieri complessivamente considerati che in quelli dell'entroterra. Le performance positive dell'Albenganese sono determinate da un saldo migratorio positivo e superiore a quello naturale negativo.

Nel **Finalese** la popolazione residente cala del 5,99% con perdita di residenti nei Comuni costieri ed in leggero aumento in quelli del retrocosta e dell'entroterra. L'area si configura come una delle "mete" privilegiate della "residenza fittizia", ovvero di proprietari di seconde case che, per motivi economici, hanno optato per il trasferimento della residenza nel Comune sede della abitazione secondaria.

Il **Savonese** fa registrare fra il 1991 ed il 2001 la perdita di popolazione più consistente (-7,89%), imputabile a contrazioni sia nei Comuni costieri che in quelli dell'entroterra. Il saldo migratorio è positivo, ma assume valori decisamente inferiori a quello naturale per cui il saldo demografico risulta negativo.

Anche in **Val Bormida** la popolazione si contrae (-3,61%) per effetto di un saldo demografico negativo, anche se sussistono alcuni Comuni in cui si registra un incremento.

Nel corso degli anni novanta si è assistito ad un aumento del numero di **famiglie** per effetto non tanto di costituzione di nuovi nuclei familiari, quanto piuttosto per la polverizzazione di quelli già esistenti (costituzione di famiglie unipersonali, generalmente anziani soli). Tale andamento della Provincia di Savona sembra essere un fenomeno comune anche ad altre aree dell'Italia del Nord .

Le modificazioni nella struttura della popolazione hanno avuto effetti di contrazione dell'**utenza scolastica**. Il tasso di scolarizzazione in Provincia di Savona rimane, comunque, sempre molto elevato. Il rapporto fra la popolazione in età 15-18 anni ed il totale degli iscritti evidenzia una percentuale dell'80,4%, vale a dire che su 100 giovani compresi in tale fascia di età, oltre 80 proseguono negli studi.

Il mercato del lavoro

Gli anni novanta sono stati all'insegna di **rilevanti trasformazioni nel mercato del lavoro**: fenomeni come la globalizzazione, la caduta della centralità dell'impresa industriale, la terziarizzazione dell'economia e l'ampliarsi della disoccupazione strutturale hanno condotto a profonde trasformazioni nell'offerta di lavoro con particolare riferimento a quello dipendente; tali modificazioni hanno inciso anche sul **mercato del lavoro savonese**. Secondo i dati forniti da INPS, alla fine degli anni novanta, si assiste ad un notevole **incremento nel numero dei lavoratori parasubordinati** (professionisti e collaboratori) che in pochi anni passano da circa 2000 a più di 10.000 unità.

L'incremento, però, non sembra essere avvenuto a discapito **dell'occupazione dipendente che nel complesso si accresce** fino a raggiungere le 38.818 unità all'agosto 2002. La crescita dell'occupazione dipendente è, secondo quanto emerge dalla lettura dei dati ISTAT, imputabile anche ad un aumento del numero di imprese localizzate sul territorio provinciale (+2,98%) .

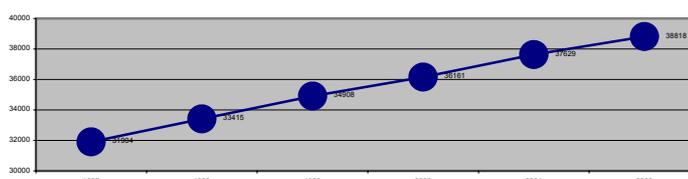
Indicazioni che confermano la **diminuzione della disoccupazione provinciale** emergono dalla lettura dei dati di fonte U.P.L.M.O. nel periodo che va dal maggio 1998 al maggio 1999. Anche se in tale periodo il numero degli iscritti aumenta (+3,33%) in controtendenza rispetto a quanto si era verificato a partire dal 1996, continua il **riassorbimento nel mercato del lavoro dei disoccupati ex occupati**: in tale periodo i disoccupati alla ricerca di un nuovo lavoro diminuiscono di oltre 1000 unità in una Provincia in cui l'incidenza percentuale dei disoccupati sul totale degli iscritti è di oltre il 62%.

Anche l'universo dei soggetti **in cerca di prima occupazione**

è in leggera diminuzione; ad agosto 2002 il numero degli iscritti alla ricerca attiva di una occupazione in Provincia di Savona è pari a 2153 unità ed è proprio questa dinamica negativa che fa aumentare il numero degli iscritti complessivi.

Ciò induce a riflettere sull'esistenza di una domanda di lavoro orientata all'impiego di figure professionali di base che risulta sia pure in lenta, ma la continua crescita ed è disposta ad assorbire anche ex occupati con esperienze di lavoro generiche.

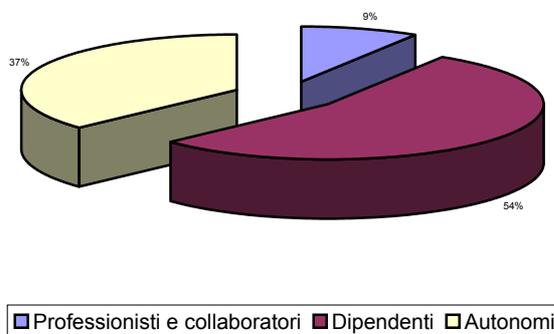
Provincia di Savona
Andamento dell'occupazione dipendente
Periodo 1997-2002



Quanto detto emerge anche dalla lettura dei **dati di fonte Excelsior**. In totale le assunzioni per il biennio 1999-2000 riguarderanno per il 14,4% dirigenti, impiegati con elevata specializzazione e tecnici, mentre le quote più rilevanti saranno coperte da assunzioni di impiegati esecutivi ed addetti alle vendite (45,6%) e da operai specializzati (30,8%), mentre solo il 9,2% sarà destinato a personale non qualificato.

L'incremento occupazionale trova conferma nel **miglioramento delle performance dell'economia provinciale, a partire dal 1996**. Le vicende dell'apparato produttivo locale fino a quella data sono contrassegnate, così come emerge dal confronto dei dati del censimento ISTAT '91 e '96, da un segno positivo nel numero delle unità locali e negativo in quello degli addetti che ha comportato una sostanziale parcellizzazione

Provincia di Savona
Distribuzione dell'occupazione per tipologia
Agosto 2002



del tessuto produttivo locale (basti pensare che le imprese con fino a 9 addetti accentravano, nel 1996, il 96,49% delle unità locali con un'occupazione, espressa in termini di addetti, pari

al 59,95%). Si tratta di un valore elevato se si considera che a livello nazionale le imprese di analoga dimensione concentrano il 4,76% degli addetti, valore che, secondo gli autori del rapporto ISTAT '98, risulta decisamente elevato rispetto alla media europea (33,2%).

I settori dell'economia provinciale

Le evoluzioni registrate nei singoli settori sono qui di seguito evidenziate:

Industria manifatturiera: Negli anni novanta, così come si era verificato nel corso del decennio precedente, continua la diminuzione degli addetti (-3598 unità, pari a -19,45% a fronte del -14,88% della media Ligure e del -0,93% dell'Italia Nord Occidentale) sia pure in presenza di un lieve incremento del numero di unità locali. Il processo di deindustrializzazione non sembra essersi ancora concluso. Venuto meno uno dei due poli del sistema produttivo provinciale, quello della grande impresa, il comparto delle piccole e medie imprese, che costituivano, in parte, l'indotto della grande impresa, accusa sintomi di fragilità.

Commercio: Anche il commercio continua a fare registrare, così come si era verificato nel decennio precedente, delle performance negative: fra il 1991 ed il 1996 la Provincia di Savona registra -606 unità e -1168 addetti a fronte, però, di variazioni negative maggiori per la media ligure (-7,20% unità locali, -8,44% addetti).

Turismo Il settore subisce un decremento in termini di unità locali, mentre il numero di addetti rimane stazionario: le cause vanno imputate ai diffusi processi di razionalizzazione delle strutture ricettive presenti sul territorio provinciale in conseguenza di molteplici fattori, fra cui il calo della domanda come effetto delle contrazioni dei consumi turistici e l'adozione di politiche aziendali improntate su calcoli di convenienza economica (da qui, ad esempio, la decisione di chiusura degli esercizi e la loro trasformazione in residence).

Costruzioni Il comparto delle costruzioni fa, invece, registrare un incremento consistente e del numero di unità locali e di addetti, rispettivamente del +24,16% e del +8,85% a fronte di valori decisamente più bassi nelle altre regioni dell'Italia Nord Occidentale.

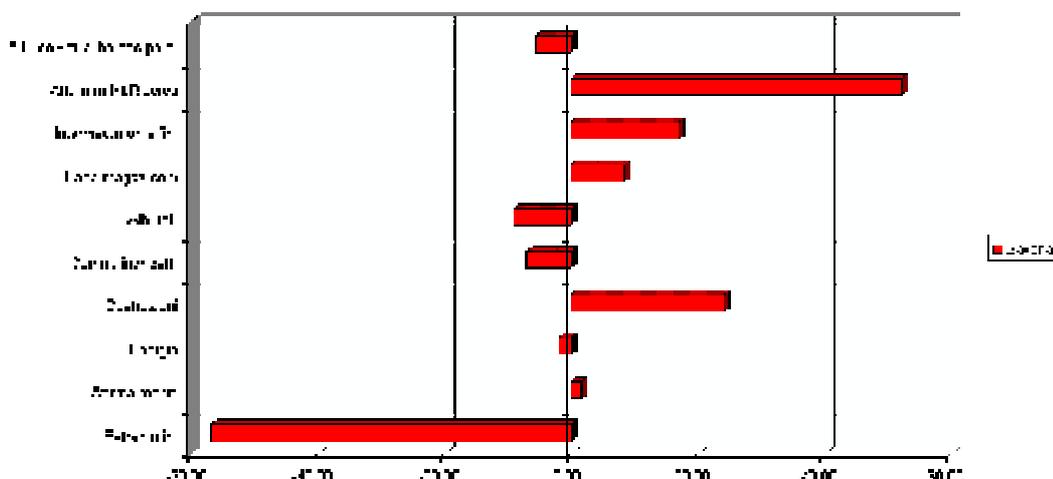
La ripresa delle costruzioni compensa, all'interno del comparto industriale, le perdite subite dall'industria manifatturiera.

Servizi. Aumenta il numero di unità locali e di addetti nei servizi. L'incremento degli addetti si è verificato essenzialmente nelle attività professionali ed imprenditoriali che incidono, in termini di addetti sul totale della divisione per il 69,55%, nella categoria Ricerca e Sviluppo (+219 addetti), 3,38% sul totale della divisione ed ancora nelle attività immobiliari (+432 unità), 17,50% sempre sul totale della divisione.

Quanto è successo dopo il 1996 può essere rilevato da un'altra fonte di dati: quella INPS per il periodo 1996-1999. La crescita del numero di imprese si accompagna, in generale, ad un aumento dell'occupazione dipendente e ciò si verifica nell'edilizia, nel terziario e nel manifatturiero a partire, però, dal 1998 ed in conseguenza di performance positive nel comparto della meccanica.

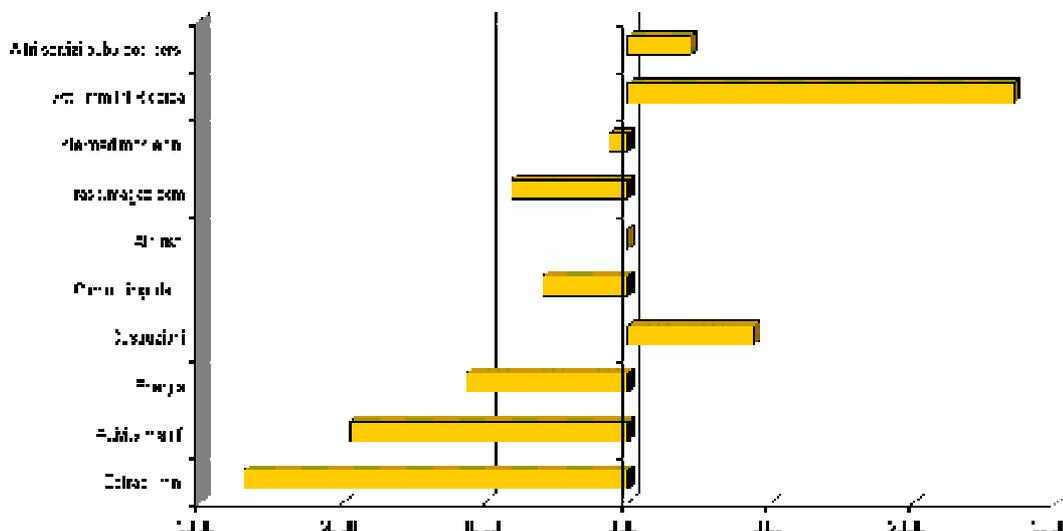
A partire dalla seconda metà degli anni novanta si sono affermate, sul territorio provinciale, nuove opportunità per il sistema produttivo locale che riguardano il porto e la logistica, alcu-

**Provincia di Savona.
Var% 96-99 delle U.L.
per classi di attività economica.**



ne delle attività produttive di maggiori dimensioni, il comparto dell'energia ed i servizi in generale. Il comparto turistico registra andamenti stazionari e processi di ristrutturazione dell'offerta ricettiva. L'innovazione si diffonde nell'economia con processi più lenti rispetto ad altre aree geografiche.

**Provincia di Savona.
Var% 96-99 Addetti
per ramo di attività economica.**



L'Agricoltura.

Fra le quattro Province liguri quella di Savona detiene il primato in termini di produzione lorda vendibile: le coltivazioni erbacee incidono sul totale PLV per il 93% e di questo l'85% è rappresentato dalla produzione di piante e fiori. Tale dato conferma l'accentuato dualismo dell'agricoltura provinciale che vede una produzione "ricca" concentrata nella zona Ingauna ed una produzione "povera" nella restante parte del territorio Savonese.

Nel corso del tempo l'agricoltura savonese ha mostrato un carattere di flessibilità e di vitalità in termini di adattamento alle modifiche verificatesi nei mercati europei e mondiali di riferimento.

In particolare due sono i fattori che hanno avviato il processo di trasformazione nella produzione agricola: l'elevata competitività nei mercati ortofrutticoli giocata essenzialmente sul prezzo di vendita da un lato e l'espansione edilizia residenziale dall'altro.

Per quanto riguarda il primo aspetto si fa osservare la dicotomia esistente nel fattore di competizione sui mercati di riferimento che, per le imprese Savonesi (ed Ingaune in particolare) è rappresentato dalla qualità della produzione (che si ottiene, peraltro, solo a prezzi elevati dati, ad esempio, i costi relativi al riscaldamento delle serre) e, per il resto dell'offerta, il prezzo di vendita del prodotto risulta l'elemento competitivo determinante.

Una nuova non programmata attività edilizia ha comportato l'espulsione delle aziende agricole dalle aree produttive pregiate della Piana ed ha, quindi, costretto molte aziende a mettere a coltura terreni un tempo marginali, siti verso le propaggini collinari della valle del torrente Centa.

Le problematiche relative a questo settore dell'economia e le politiche in materia di territorio agricolo sono rappresentate al successivo Cap. 8.

Il sistema portuale e della logistica

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

Progetti e interventi sono in corso anche sul sistema infrastrutturale locale per il miglioramento dell'accessibilità ai porti di Savona e Vado Ligure mediante nuovi raccordi alla rete ferroviaria e autostradale ormai quasi completati per il porto di Vado Ligure, mentre le ipotesi di potenziamento del porto di Savona e le soluzioni per la migliore accessibilità saranno verifi-

cate con le esigenze di riqualificazione dell'area urbana del Comune capoluogo.

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

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

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

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

Le industrie maggiori

Alcune attività produttive di maggiori dimensioni, presenti nella nostra provincia, hanno avviato processi di riorganizzazione e di rilancio che potranno produrre effetti positivi sull'economia locale.

La strategia in via di definizione della Imation Ferrania, connessa alla trasformazione da impresa con centro direzionale fuori dai confini locali a impresa locale con sbocchi sui mercati globali, rappresenterà, senza dubbio, un'opportunità per il sistema produttivo locale. In primo luogo perché l'impresa presenta un'elevata incidenza occupazionale sugli occupati nell'industria locale, in secondo luogo perché l'azienda opera ad alti livelli tecnologici e di ricerca e, in questo senso, rappresenta un "centro di eccellenza" dell'industria Savonese; infine, perché le plurime strategie che l'azienda adotterà per la gestione della sua attività verranno elaborate da centri direzionali presenti sul territorio provinciale e quindi saranno consone anche alle caratteristiche ed alle potenzialità tecnologiche, professionali, offerte dal sistema produttivo locale. Fra le nuove strategie connesse alla produzione, rilevante è quella relativa

all'ingresso nel settore del medicale.

Anche le Industrie Riunite Rinaldo Piaggio di Finale Ligure, azienda da sempre leader nel settore delle costruzioni aeronautiche, sta attuando un processo di ristrutturazione e di razionalizzazione finalizzato a rafforzare la sua presenza sul territorio provinciale.

Il settore energetico

Nel campo dell'energia sono in corso importanti processi di riorganizzazione e potenziamento delle attività connesse alla produzione ed alla movimentazione di materie energetiche, tradizionalmente presenti nell'area di Vado—Savona e della Val Bormida.

In particolare lo spostamento delle Funivie sulla Darsena Alti Fondali nel Porto di Savona, la riorganizzazione e la razionalizzazione dei punti di sbarco degli olii combustibili e dei depositi costieri nell'area di Vado Ligure, l'ipotesi di nuove centrali per la produzione di energia elettrica nella Val Bormida.

Agli interventi di rafforzamento del ruolo energetico del savonese-bormide sono connesse strategie di miglioramento delle condizioni ambientali e mitigazione degli impatti, attraverso misure di razionalizzazione della produzione e della distribuzione dell'energia.

I servizi

Le buone condizioni climatiche della nostra Provincia, la qualità dell'ambiente, la "buona" dotazione di servizi, costituiscono dei fattori di attrattività .

Sussistono, pertanto, le condizioni e le opportunità per la crescita di molte attività di servizio alla persona nei campi del turismo, dell'assistenza sanitaria in genere e dell'istruzione.

In questi campi sono in corso interventi per nuove strutture sanitarie, come la talassoterapia, per assistenza agli anziani, per insediamenti di centri di istruzione e formazione universitaria o post-universitaria, per impianti sportivi come il golf di livello nazionale ed internazionale. Si tratta, in genere, di strutture di eccellenza che possono migliorare la quantità e la qualità dell'offerta di servizio sul territorio provinciale.

La funzione turistica

Le dinamiche di medio periodo fanno osservare un leggero decremento nei flussi turistici.

Tali trend sono stati evidenziati da una lettura di dati ufficiali e sono stati, altresì, ampiamente analizzati nella Descrizione Fondativa del PTC.

Il comparto turistico rappresenta uno dei settori più importanti per il ponente della Provincia per il quale occorre formulare delle strategie di crescita attraverso l'innovazione, e la riqualificazione dell'intera offerta turistica.

Per questa importante componente dell'economia provinciale e dell'organizzazione del territorio il PTC rileva le principali problematiche e formula un quadro di politiche e di obiettivi al successivo capitolo (11. La funzione ricreativa e turistica del territorio).

New economy

Come tutte le innovazioni tecnologiche anche quella che viene comunemente denominata "New Economy" presenta un evidente carattere orizzontale, nel senso che la sua applicazione non trova limiti territoriali, settoriali e neppure di dimensione aziendale e interessa quindi qualsiasi tipo di azienda in qualsiasi settore dell'economia su tutto il territorio provinciale.

A differenza di quanto si è verificato in altri contesti territoriali come, ad esempio, il nord-est in cui i processi innovativi hanno già avuto un profondo radicamento, nella nostra Provincia tale processo segna un forte ritardo.

Le infrastrutture tecnologiche sono, infatti, quasi inesistenti, l'elevata incidenza di imprese che operano in settori maturi, la scarsa propensione in genere all'innovazione, la difficoltà a reperire le adeguate professionalità rallentano i processi di innovazione del tessuto produttivo.

Tuttavia a partire dalla seconda metà degli anni novanta sono nate, nel Savonese, nuove giovani imprese, generalmente di piccola e media dimensione che operano in settori innovativi anche a scala nazionale ed internazionale, la cui rapida crescita sta determinando un effetto moltiplicatorio di diffusione culturale e di creazione di nuove professionalità.

Fra gli interventi rilevanti realizzati da soggetti privati nella nostra Provincia si può segnalare la creazione di una rete di telecomunicazioni della Imation Ferrania, società da sempre attiva nella ricerca ed innovazione.

Il processo di innovazione tecnologica e la creazione di reti sembra maggiormente diffuso nel pubblico rispetto al privato e ciò anche in conseguenza delle maggiori disponibilità di risorse finanziarie. In effetti l'Autorità Portuale di Savona ha creato una rete per le aziende operanti nel Porto di Savona-Vado. L'ASL ha attivato una rete multimediale al suo interno, la Provincia di Savona ha realizzato una rete telematica collegata con la Regione Liguria e il proprio sito Internet; infine anche nel Polo Tecnologico di Legino in via di ultimazione sono presenti numerose aziende che operano nel campo dell'innovazione, ricerca e sviluppo e che stanno attivando sinergie con l'Università anche per la creazione di nuove professionalità.

A maggio 2000 la Società "e.via" ha iniziato l'ambizioso progetto di realizzare una rete di comunicazione a larga banda per tutto il territorio nazionale comprensiva di adeguati supporti logistici per un concreto sviluppo delle possibilità occupazionali legate alle nuove tecnologie e con l'obiettivo di offrire a tutti gli operatori TCL la possibilità di sviluppare le proprie potenzialità e di integrarsi nel sistema mondiale delle comunicazioni. Questo progetto darà una svolta al mercato e-commerce anche in Liguria, favorendo così la nascita di nuovi operatori TCL.

Nell'economia provinciale sono presenti alcune specializzazioni produttive/territoriali che potrebbero ottenere "grandi vantaggi" dall'utilizzo delle nuove tecnologie e, quindi, dall'approntamento infrastrutturale delle reti telematiche, dell'offerta di servizi specialistici innovativi e dalla disponibilità di specifiche misure finanziarie.

In particolare si fa riferimento al sistema Albenganese per quanto riguarda le imprese operanti nel distretto agro-alimentare tecnologico, a quello del Finalese per quanto riguarda l'offerta turistica, al sistema portuale-logistico del Savonese e al distretto industriale delle Bormide.

Una delle più importanti applicazioni offerte dalla tecnologia delle comunicazioni è la delocalizzazione fisica del lavoro. Questo consente importanti risparmi per la società e maggiori soddisfazioni per il lavoratore. Il lavoro a distanza non riguarda solo il rapporto lavoratore/azienda (telelavoro) ma anche quello tra aziende (teleservizi) e la messa in rete di più imprese favorendo la disponibilità di postazioni interconnesse e multimediali, aree di teleconferenza ed altre strutture di supporto (telecentri). Alla luce di queste prospettive di lavoro la scelta del Savonese come territorio per la localizzazione di questi nuovi tipi di attività produttive può assumere contorni positivi vicini alle grandi aree metropolitane del nord-ovest, ma in grado di offrire ancora una buona qualità della vita.

Le condizioni per lo sviluppo delle nuove tecnologie nella nostra provincia possono essere così sintetizzate:

- a. l'approntamento di infrastrutture telematiche diffuse sul territorio al fine di evitare squilibri e ritardi tra le diverse aree;
- b. l'infrastrutturazione telematica delle aree produttive, sia di nuova previsione che di recupero di quelle esistenti;
- c. la diffusione di cultura attraverso l'alfabetizzazione informatica e la creazione di nuove figure professionali.

Il Piano Territoriale di Coordinamento individua pertanto i seguenti obiettivi:

- riduzione degli squilibri territoriali attraverso l'approntamento di infrastrutture telematiche diffuse sul territorio provinciale (telelavoro, servizi al turismo etc.) lungo la

direttrice costiera e la dorsale di penetrazione interna;

- valorizzazione delle specificità settoriali (ad esempio settore agricolo e turismo) attraverso attività di supporto informativo, tecnologico, formativo e di ricerca di opportunità di finanziamento;
- offerta di aree attrezzate per insediamenti produttivi e già dotate di reti di infrastrutturazione telematica.

1.2.2 Linee di intervento e strategie del Programma di Sviluppo Socio Economico.

Le analisi condotte nell'ambito degli studi preparatori **all'elaborazione del Programma di Sviluppo Provinciale** sono state finalizzate all'individuazione dei punti di forza e di debolezza dell'economia provinciale al fine di individuare consone strategie di rilancio complessivo.

Le riflessioni partono dall'ipotesi di considerare **l'economia provinciale come una macchina a due motori** in cui le modalità di funzionamento del primo influiscono sulle modalità del secondo. Il **primo motore** è costituito da quei settori dell'economia che tipicamente si rivolgono verso la domanda extraprovinciale (agricoltura avanzata, industria, distribuzione all'ingrosso, turismo, trasporti e servizi alla persona) e che individuano attività in grado di attirare fatturato e reddito dall'esterno dell'economia, portando ricchezza che viene successivamente ridistribuita e moltiplicata dalla domanda interna; il **secondo motore** è costituito da quei settori produttivi che, al contrario dei primi, operano prevalentemente sul mercato interno (commercio al dettaglio, artigianato dei servizi, consumi per il tempo libero e spesa per servizi alla persona, attività professionali).

Le analisi successive hanno consentito di evidenziare i **punti di forza e di debolezza** dei settori ricompresi in ciascuno dei due motori succitati al fine di individuare consone strategie di rilancio e di sviluppo complessivo. Tali indirizzi, approvati dal Consiglio Provinciale con delibera n. 46/27043 del 18/05/2000 sono stati raggruppati in quelli di "intervento sul motore dell'economia" e quelli a "supporto del motore dell'economia".

Indirizzi di intervento sul motore dell'economia Rientrano in questa tipologia i seguenti indirizzi:

- **la rivitalizzazione del tessuto industriale** che si sostanzia nelle azioni di sviluppo del tessuto produttivo esistente e nella creazione di condizioni necessarie per attrarre nuovi investimenti;
- **lo sviluppo della portualità commerciale** (mantenere e rafforzare le specializzazioni esistenti, sviluppare un porto regionale competitivo);
- **la riorganizzazione della proposta turistica**

(riqualificare l'offerta turistica attraverso il recupero delle strutture esistenti e sviluppo di nuove proposte turistiche);

- **la razionalizzazione ed il potenziamento dell'agricoltura** avanzata (mantenere e rafforzare il ruolo dell'agricoltura nella Piana di Albenga); la valorizzazione delle produzioni tipiche dell'industria e dell'artigianato alimentare; la valorizzazione delle risorse del bosco;
- **nuove attività produttive e nuove imprese** (creazione di nuove imprese in nuovi ambiti produttivi, nuove tecnologie informatiche e di telecomunicazioni, sviluppo del terzo settore no-profit al fine di creare nuove imprese).
- Indirizzi a supporto del motore dell'economia:

Attivazione del Polo Universitario (disporre di una struttura superiore di formazione e ricerca funzionale allo sviluppo economico);

Iniziative a supporto della promozione e dello sviluppo del territorio (mettere in circolo le funzioni rare e le risorse specifiche del territorio, svolgere attività di marketing territoriale);

Risanamento e protezione dell'ecosistema (valorizzazione e protezione dell'ambiente).

Progetto bandiera per la città di Savona (riordino e recupero del waterfront e del porto antico.

Nell'ambito di tali indirizzi il Programma di Sviluppo socio-economico provinciale individua alcuni **progetti ad alta valenza strategica**:

Rivitalizzazione del tessuto industriale

- Recupero siti industriali dismessi (ACNA Cengio, AGRIMONT Cairo Montenotte, IP Quiliano, ITALIANA COKE Vado Ligure)
- Utilizzo aree industriali (PALETA Carcare, PIP Cengio Millesimo e Roccavignale)

Porto

- Sistema logistico SV—Val Bormida
- Recupero fronte mare a Savona
- Polo rinfusiero e porto commerciale nel bacino di Savona
- Porto turistico e distretto della cantieristica da diporto a Savona

- Polo della pesca a Vado Ligure
- Progetto di sviluppo del cabotaggio

Turismo

- Valorizzazione e promozione sistemi ambientali
- Porti turistici
- Progetti per lo sviluppo dello sport outdoor
- Leader +
- Natura Forza 10
- Talassoterapia
- Riqualificazione fascia costiera
- Percorsi e beni culturali
- Percorsi enogastronomici
- Progetto Mare Forza 10

Agricoltura

- Distretto floro-vivaistico di Albenga
- Distretto agro-turistico ambientale area del Parco e della riviera del Beigua
- Promozione e sostegno dei prodotti tipici

Nuove attività

- Terzo settore no-profit
- Telelavoro, teleservizi e telecentri
- Iniziative e-commerce

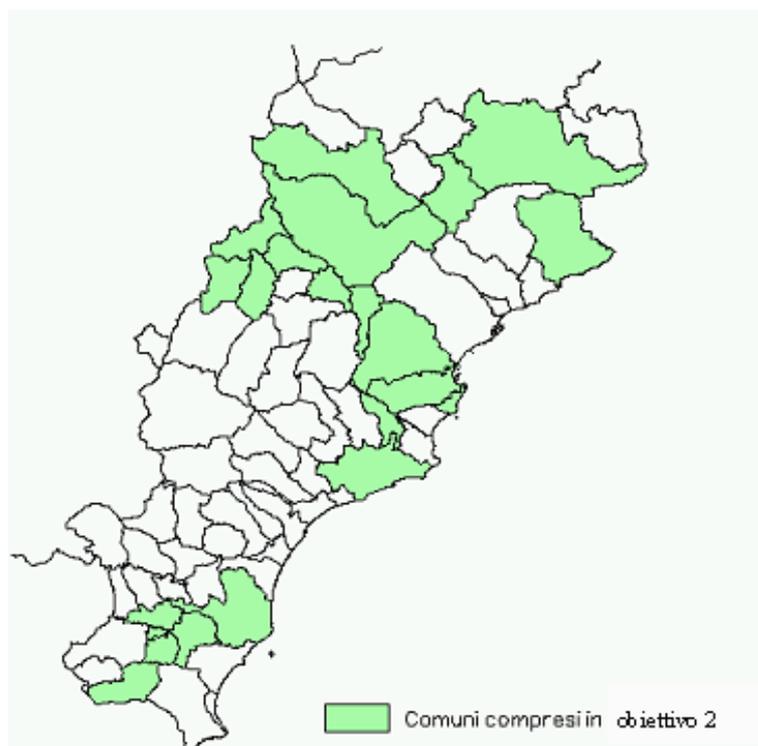
1.3 Gli aspetti spaziali degli atti e degli strumenti di programmazione

Nell'attivare il Programma di Sviluppo la Provincia deve fare riferimento ai programmi d'intervento e ai finanziamenti promossi dai vari Enti quali l'Unione Europea, lo Stato e le Regioni nonché farsi promotore di impegni di capitali privati. L'obiettivo primario è quello di una maggiore integrazione fra Programmazione Economica e Pianificazione Territoriale che sappia valorizzare caratteristiche e vocazioni specifiche di ciascun luogo, promuovendo nello stesso tempo un equilibrio territoriale che possa rendere più competitive le aree deboli e marginali. La valorizzazione delle risorse locali deve muoversi

in un'ottica di riduzione del *gap* di sviluppo fra costa ed entroterra per favorire una crescita omogenea.

Il quadro delle risorse finanziarie disponibili per questo tipo di programmazione comprende:

- l'Obiettivo 2- Riconversione economico-sociale delle zone in difficoltà strutturale; per il periodo 2000-2006, comprendente anche l'accompagnamento all'uscita delle zone "phasing out";



- i contributi provenienti da strumenti di concertazione come i Patti Territoriali;
- il finanziamento di progetti sperimentali di sviluppo per le aree interne previsti dalla Legge Regionale sulle Comunità Montane;
- il Piano di Risanamento delle aree ad elevata concentrazione industriale, in collaborazione Regione Liguria-Ministero dell'Ambiente;
- il Programma di Sviluppo per l'area di crisi di Savona, in base alla L. 19 luglio 1993 n° 236, ex art. 1 ter;
- il Programma Regionale di Sviluppo Rurale;
- i Contributi derivati dal Fondo Sviluppo della Commissione mista Regione-Province;

Per ottenere un'equilibrata ed ottimale allocazione delle risorse la Provincia ricorre agli strumenti di semplificazione: in primo luogo ai Patti Territoriali, uno strumento di programmazio-

ne negoziata che, come definito dalla L. 662/96 costituisce "l'accordo, promosso da Enti locali, parti sociali o da altri soggetti pubblici o privati [...] relativo all'attuazione di un programma di interventi caratterizzati da specifici obiettivi di promozione dello sviluppo locale", da realizzare per mezzo di progetti produttivi e infrastrutturali.

Il Patto coinvolge diversi segmenti socio-economici e si adegua alle esigenze dei settori interessati, non comprendendo soltanto aree depresse ma in generale quei territori che dimostrino una forte volontà di realizzare iniziative per rivitalizzare l'aspetto economico.

L'inserimento di progetti di investimento nel Patto consente all'imprenditore che aderisce di godere di determinati vantaggi come l'attivazione di contributi, lo snellimento procedurale nelle pratiche urbanistico-edilizie per l'ottenimento di permessi, garanzie di crediti concessi dalle banche e realizzazione di infrastrutture connesse.

Oltre al Patto territoriale, uno strumento altrettanto efficace ai fini della promozione dello sviluppo economico è lo **Sportello Unico delle Imprese o delle Attività Produttive** che mette in rapporto gli imprenditori con gli Enti Pubblici con lo scopo di semplificare le procedure per la definizione delle attività imprenditoriali. E' istituito dal D.Lgs 112/1998, attuativo della L 59/1997 (Bassanini uno). E' previsto che i Comuni, anche in forma associata con altri Enti locali o in convenzione con le Camere di Commercio, si dotino di sportelli unificati per la gestione di tutte le procedure autorizzative riguardanti le attività produttive e per garantire l'accesso alle informazioni circa lo stato di tali procedure. In particolare lo sportello deve svolgere le funzioni amministrative inerenti la realizzazione, l'ampliamento, la cessazione, la riattivazione, la localizzazione degli impianti produttivi, compreso il rilascio di concessioni e autorizzazioni edilizie. Nei casi in cui il progetto presentato contrasti con le previsioni di uno strumento urbanistico, è prevista la possibilità di ricorso alla Conferenza dei Servizi.

Nei confronti delle imprese, lo Sportello unico fornisce gratuitamente informazioni sull'iter burocratico e amministrativo da seguire per realizzare il nuovo insediamento e sulle possibilità di ottenere finanziamenti e agevolazioni. I servizi dello Sportello Unico possono essere svolti attraverso "Banche dati immobiliari", costituite per avere un quadro completo delle disponibilità immobiliari in una certa area, e attraverso collegamenti Internet attivabili nei confronti di imprese che vogliono ricevere aggiornamenti costanti circa le opportunità che riguardano la loro attività. Lo Sportello unico è quindi sia una struttura per l'informazione, sia uno strumento di semplificazione delle procedure, sia un sostegno alle imprese in cerca di migliori condizioni insediative o di opportunità di crescita.

La Regione Liguria tramite la Legge 9/1999 ha esteso il sistema dello Sportello Unico a tutte le attività produttive, definendo poi un modello procedurale basato sulle Conferenze dei Servizi da tenersi in sede referente e decisionale: la stessa legge promuove la realizzazione di tutta una serie di iniziative finalizzata allo sviluppo dei **Sistemi**

Economici Locali e dei Distretti Industriali al fine di favorire la creazione delle condizioni per l'insediamento di nuove attività produttive:

- realizzazione di aree ecologicamente attrezzate, al fine di favorire l'insediamento di attività produttive in condizioni di compatibilità ambientale;
- l'istituzione di un fondo unico per l'industria;
- il riconoscimento quale ambito prioritario per lo sviluppo economico locale, dei sistemi produttivi locali caratterizzati da un'elevata concentrazione di imprese, prevalentemente piccole e medie, e dei distretti industriali caratterizzati dalla concentrazione e dalla specializzazione di sistemi di imprese.

Uno degli obiettivi del Piano di Sviluppo della Provincia di Savona è il favorire l'attivazione degli Sportelli Comunali, supportando da un lato l'attività degli Enti nella fase di avvio, e dall'altro definendo una struttura interna in modo da costituire un unico interfaccia con gli Enti Locali.

Nel campo della promozione dello sviluppo locale e territoriale vanno inoltre ricordate le **Agenzie di Sviluppo locale** che sono state istituite dall'articolo 17 della L. n. 127 del 15/5/1997 e sono prevalentemente orientate verso l'area vasta intercomunale e sub-provinciale. Oltre a svolgere azioni che riguardano la promozione, il coordinamento e l'attuazione di interventi di recupero ambientale e produttivo, è previsto che agiscano attraverso azioni di *marketing* territoriale e di promozione di immagine.

Le funzioni svolte dalle società non si limitano alla realizzazione dell'intervento di trasformazione, ma coprono anche le fasi di promozione, commercializzazione, servizi alle imprese, ecc. Gran parte delle acquisizioni delle aree da trasformare da parte delle società avviene ai prezzi di mercato, che sono in genere bassi per la grande dimensione dei lotti e per i costi elevati di bonifica e infrastrutturazione; tuttavia gli statuti di alcune società prevedono anche il ricorso all'acquisizione tramite esproprio, mandato di affidamento, concessione. Le aree interessate dall'intervento di trasformazione sono individuate con deliberazione del Consiglio comunale e tale individuazione equivale a una dichiarazione di pubblica utilità anche per le aree non interessate da opere pubbliche.

Occorre inoltre segnalare gli strumenti di programmazione nazionale per gli interventi sul territorio: i **programmi complessi** di recupero urbano che stanno influenzando i modi di governare e di attuare alcuni processi di trasformazione nelle città e strategie di intervento sulle "aree urbane degradate", i soggetti promotori sono gli Enti locali, che stringono intese con privati, Enti pubblici, associazioni di categoria, imprese e investitori che intendono partecipare con proprie nuove iniziative imprenditoriali allo sviluppo dell'area o delle aree prescelte dagli Enti locali. I programmi complessi si caratterizzano per:

- concertazione fra attori pubblici e privati;
- facilitazioni e accelerazioni delle procedure amministrative di approvazione;
- integrazione delle politiche: su un'unica area si attivano risorse pubbliche e private che possano provocare inversione delle tendenze in atto sul fronte economico, sociale, ambientale, occupazionale;

- pluralità delle funzioni e delle destinazioni d'uso;
- modalità competitiva d' accesso ai fondi pubblici;
- promozione di interventi innovativi che possano produrre effetti di apprendimento sociale;
- ricorso a risorse territoriali locali, che vengono valorizzate a fini di sviluppo come alternativa ai processi di omologazione e dipendenza da centri di controllo esterno.

I programmi complessi introducono alcuni nuovi elementi nelle pratiche di pianificazione e che possono avere – come alcuni casi stanno già evidenziando – effetti rilevanti nel modo di pensare le interazioni tra i soggetti pubblici e privati, tra gli attori “forti” e gli attori “deboli”, e la convergenza di risorse pubbliche e private. Alla caratteristica contrattuale si affianca in alcune esperienze la dimensione di valorizzazione delle identità locali degli interventi, promuovendo forme nuove di valorizzazione delle specificità dei contesti economici e sociali.

Alcuni anni fa, vi è stata l'introduzione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici, di una nuova generazione di programmi operativi, i cosiddetti PRUSST (Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio). Lo strumento, inizialmente finanziato con i fondi dei vecchi Programmi di Riqualificazione Urbana rimasti inutilizzati, mira ad elevare la capacità progettuale e gestionale dei Comuni nella prospettiva di prepararli a cogliere le opportunità legate all'introduzione, nell'ambito della riforma dei fondi strutturali, di azioni centrate sulla dimensione urbana all'interno dei nuovi quadri comunitari di sostegno.

Dal punto di vista dei contenuti, il riferimento è ai precedenti Programmi di Riqualificazione Urbana (PRU), se pur con un maggiore spazio per gli interventi sulle infrastrutture e per lo sviluppo economico. Per altri aspetti, come le regole gestionali, il programma appare modellato sulla falsariga dei programmi comunitari: proprio in considerazione della complessità della progettazione e gestione di questo genere di interventi è previsto infatti il finanziamento di attività di assistenza tecnica, monitoraggio, diffusione dei risultati ed è istituito un apposito comitato di sorveglianza con il compito di seguirne la sperimentazione.

La rilevanza di questi strumenti di programmazione rispetto al PTC riguarda due aspetti.

Il primo consiste nella necessità di attivare forme di coordinamento tra interventi progettuali e soggetti pubblici e privati, in modo da garantire e verificare la coerenza con le linee di pianificazione e le ricadute su tutte le componenti di organizzazione del territorio, in un'ottica di stretta integrazione fra obiettivi di Pianificazione Territoriale e di Programmazione Economica.

Il secondo aspetto appare rilevante per il contesto Savonese. E' stato valutato positivamente - e quindi finanziato in questa prima fase – il PRUSST presentato da Comune di Savona. Si tratta di uno strumento mirato alla riqualificazione del fronte mare tra Savona e Albisola, e più precisamente tra il torrente

Letimbro e il torrente Sansobbia. All'interno del PRUSST sono stati selezionati circa cinquanta interventi, di piccole e medie dimensioni, di cui sono promotori gli Enti pubblici, l'Autorità portuale di Savona e alcuni soggetti privati.

Da molte parti è stato sottolineato il carattere profondamente innovativo di questi strumenti rispetto alla dimensione strategica e a quella negoziale, ma soprattutto appare rilevante l'avervi inserito la dimensione "contrattuale", all'interno di uno spazio politico – decisionale, propositivo, progettuale, realizzativo – che il Comune apre all'intervento delle popolazioni delle aree degradate insieme ad altri interlocutori pubblici e privati, interessati ad aggiungere risorse al finanziamento statale o europeo.

Superata l'enfasi posta negli anni Ottanta sugli effetti rigenerativi dei grossi interventi edilizi sui tessuti urbani ad elevata valenza simbolica e sulla loro capacità di attivare altre operazioni economiche e di riqualificazione, sono riemersi i temi relativi al recupero del patrimonio edilizio esistente e dei vuoti urbani, in un contesto di incapacità cronica economica e finanziaria delle pubbliche amministrazioni. E' con l'inizio degli anni Novanta che si propongono nuove forme di finanziamento mirate ad approcci strutturali e coordinati e prendono forma i programmi integrati (o programmi complessi).

In questo senso il contributo dato alla pianificazione urbanistica dai PRUSST è quello che costringe ad individuare modalità di intervento sul territorio in cui le opere infrastrutturali e di servizio sono viste non in modo settoriale, bensì integrate a politiche urbanistiche e di investimento per lo sviluppo.

Da più parti è stato sottolineato il carattere sperimentale dei PRUSST, che prefigura il passaggio da uno strumento di programmazione eccezionale ad uno ordinario. Tale carattere sperimentale allude alla riproposizione di programmi complessi analoghi, che potranno essere banditi a breve termine, in modo da supportare con continuità ed in forma integrata gli interventi territoriali, sulle reti e sulle infrastrutture di trasporto, che necessitano di un provvedimento se non ordinario, quanto meno continuativo nel tempo.

Nel campo dei programmi di trasformazione urbana va inoltre considerato il **Programma dell'Unione Europea** denominato **Urban**, dedicato ai "quartieri in crisi", si tratta di ambiti urbani caratterizzati da fattori di criticità, aventi di norma almeno 20.000 abitanti, con la possibilità di costruire aggregazioni di non più di cinque Comuni, ciascuno di meno di 10.000 abitanti. Le aree di intervento sono descritte, mentre la tipologia delle misure, sebbene compresa in un elenco allegato al bando, non viene considerata esaustiva ma indicativa. I soggetti promotori dei programmi - in coerenza con la strumentazione urbanistica e territoriale - sono i Comuni capoluogo di Provincia, quelli con oltre 50.000 abitanti o con oltre 20.000 abitanti se compresi nel territorio provinciale delle città metropolitane.

Per dare continuità nazionale al programma comunitario Ur-

ban, che ha suscitato grande interesse e dato buoni risultati, il Governo italiano ha ritenuto di finanziare ulteriori 20 programmi (definiti Urban Italia), inseriti nella graduatoria generale Urban II dopo i primi dieci che beneficiano delle risorse comunitarie. Tali programmi prevedono la realizzazione di interventi di riqualificazione fisica e ambientale, valorizzazione del patrimonio culturale, incentivazione alle piccole e medie imprese, incremento dei servizi sociali.

Inoltre, vanno ricordate le **Società di trasformazione urbana** istituite con l'articolo 17 della L. n. 127 del 15/5/1997 (ora sostituito dall'articolo 120 del D.Lgs n. 167 del 18/8/2000). L'entrata in vigore di questi provvedimenti legislativi ha risolto il clima di incertezza giuridica dovuto alle società che si erano costituite ai sensi dell'articolo 22 della L. 142/1990, sul modello di riferimento delle *sociétés d'économie mixte* francesi.

I Comuni possono costituire società miste pubblico-private con il compito di progettare e realizzare interventi di trasformazione urbana. L'adesione dei privati ad una Stu deve avvenire tramite procedure di evidenza pubblica; i proprietari delle aree possono aderire tramite trattativa privata o individuazione diretta e costituiscono in molti casi una componente essenziale per l'attivazione della Stu. La Stu provvede alla preventiva acquisizione delle aree interessate dall'intervento, quindi alla loro trasformazione e commercializzazione. Le acquisizioni possono avvenire consensualmente o tramite ricorso alle procedure di esproprio da parte del Comune; infatti l'individuazione delle aree interessate dall'intervento di trasformazione avviene con deliberazione del Consiglio comunale ed equivale a dichiarazione di pubblica utilità anche per quelle non interessate da opere pubbliche. Le aree di proprietà degli Enti locali possono essere attribuite alla Stu a titolo di concessione.

Al fine di promuovere la costituzione da parte dei Comuni delle Stu, il Ministero competente provvede al finanziamento degli studi di fattibilità, delle indagini conoscitive necessarie all'approfondimento della realizzabilità economica, amministrativa, finanziaria e tecnica delle ipotesi di trasformazione deliberate dal Consiglio Comunale nonché degli oneri di progettazione. Elemento prioritario di ammissione ai finanziamenti è la previsione di destinare ad edilizia residenziale pubblica una quota non inferiore al 10% delle risorse finanziarie, pubbliche e private, necessarie per la completa attuazione del programma.

Sintesi

Il PTC considera in un disegno complessivo le pianificazioni, anche settoriali, degli altri livelli di governo del territorio e dei loro programmi di sviluppo e con riferimento alla conoscenza acquisita nella Descrizione Fondativa stabilisce le politiche di settore per l'organizzazione del territorio.

Solo indirettamente il PTC può intervenire su fenomeni demografici, economici e culturali, dove le scelte e le misure più effi

PTC

caci appartengono a settori dell'attività amministrativa diversi da quelli della pianificazione del territorio con i quali si dovranno coordinare le politiche e gli obiettivi del Piano.

Capitolo 2 - Le politiche per l'organizzazione territoriale

2.1 Il modello per l'organizzazione territoriale

La politica per l'organizzazione del territorio discende dalle analisi effettuate nella Descrizione Fondativa.

La politica propone risposte complessive e concrete alle problematiche riscontrate ed è intesa come insieme di obiettivi e di misure coerenti tra loro, che delinea un modello per l'organizzazione territoriale a sua volta coordinato con le politiche settoriali formulate per le diverse componenti di organizzazione del territorio.

Il modello assunto come riferimento per le politiche di organizzazione del territorio all'interno della Provincia, configura due specifiche realtà territoriali: quella del Savonese—Bormide, con i rispettivi ambiti e quello del Ponente con gli ambiti dell'Albenganese e del Finalese.

Questo modello è riferito a una struttura di obiettivi principali:

- governare e coordinare i processi di organizzazione del territorio per affermare l'identità, il ruolo e la competitività della Provincia di Savona, inserita in un sistema di relazioni riferite al più ampio contesto geografico del nord-ovest;
- promuovere, nelle relazioni interne alla Provincia, il coordinamento e l'integrazione funzionale delle agglomerazioni urbane e la complementarietà dei diversi poli;
- promuovere le relazioni esterne economiche, funzionali, culturali e sociali;
- promuovere, nell'ambito delle specificità delle diverse realtà territoriali, i processi economici in atto, salvaguardando l'ambiente e valorizzando il paesaggio.

2.2 Governare e coordinare i processi di organizzazione del territorio per affermare l'identità, il ruolo e la competitività della Provincia di Savona, inserita in un sistema di relazioni riferite al più ampio contesto geografico del nord-ovest

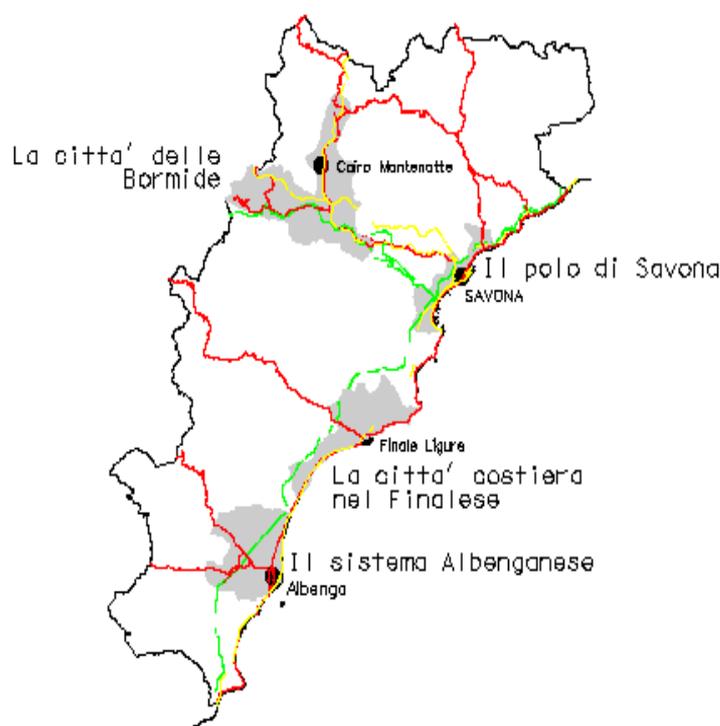
Questo obiettivo si basa su una valutazione reale delle potenzialità della Provincia rispetto al proprio contesto, interno ed esterno. Per coordinare e razionalizzare l'organizzazione territoriale interna appare importante tendere verso una geografia territoriale policentrica; ovvero promuovere la struttura reticolare del territorio come sistema policentrico all'interno del quale esistono gerarchie, ruoli e relazioni complesse.

Tale obiettivo è perseguito attraverso la realizzazione di servi-

zi e infrastrutture indispensabili al ruolo assegnato ai poli, ai sistemi territoriali ed urbani.

2.3 Promuovere, nelle relazioni interne alla Provincia, il coordinamento e l'integrazione funzionale delle agglomerazioni urbane e la complementarietà dei diversi poli

La struttura reticolare policentrica



Il Savonese—Bormide

il Polo di Savona

occorre sostenere il ruolo che la città di Savona e il suo comprensorio ha assunto nelle relazioni esterne e nel contesto provinciale: nelle relazioni esterne per la sua funzione portuale, produttiva e turistica e nel contesto provinciale per quanto riguarda la sua funzione direzionale e di terziario e le relazioni con il Ponente turistico e il territorio delle Bormide.

la Città delle Bormide

occorre dotare l'agglomerato urbano, costituito dai centri delle Bormide, di servizi di rango; evitare la concorrenzialità e promuovere la complementarietà; organizzare le reti e i servizi alla scala urbana e territoriale; dotare il territorio di infrastrutture necessarie; organizzare il sistema delle aree produttive.

Il Ponente

il sistema Albenganese

occorre identificare e confermare il sistema dell'organizzazione territoriale dei centri abitati che fanno capo alla città di Albenga, promovendone la complementarietà e il miglioramento dei collegamenti e delle relazioni, tenendo conto delle gerarchie e delle peculiarità dei singoli centri. Salvaguardare il territorio agricolo e promuovere la competitività e lo sviluppo del polo agro - tecnologico della piana di Alberga.Cogliere l'occasione dello spostamento a monte della ferrovia per un migliore e più qualificato assetto insediativo e per garantire migliori livelli di mobilità, anche turistica lungo la costa. Consolidare per questo sistema le funzioni di rango superiore, come l'aeroporto di Villanova e nuove strutture a servizio del turismo.

la città costiera nel Finalese

occorre sostenere il passaggio a rango urbano della conurbazione che va da Borghetto Santo Spirito a Borgio Verezzi; consolidare la città di Finale: il livello di organizzazione territoriale di questa città costiera è parificato agli altri poli di importanza provinciale. Rafforzare le connessioni con l'autostrada e con il territorio interno a forti valenze paesistico – ambientali. Cogliere l'occasione dello spostamento a monte della ferrovia per un migliore e più qualificato assetto insediativo con funzioni turistiche di rango interregionale ed internazionale e per garantire migliori livelli di mobilità lungo la costa. Salvaguardare le aree con caratteri naturalistici e geomorfologici di grande rilevanza, inframmezzate dalla conurbazione costiera.

i comuni interni e il territorio rurale

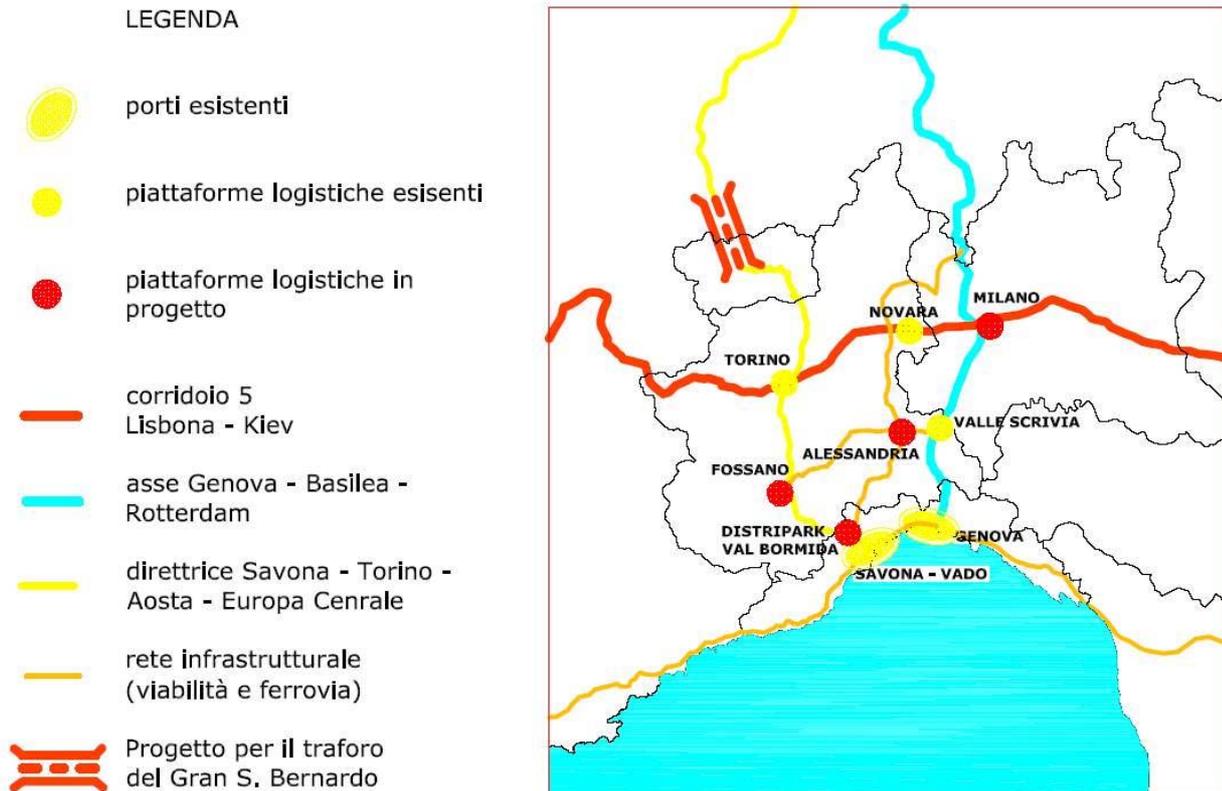
occorre favorire e sostenere il presidio del territorio interno e le attività agro-silvo-pastorali tradizionali quali presupposto per l'equilibrio del territorio e del paesaggio. Garantire i servizi di base necessari per le esigenze sociali ed economiche fondamentali per i piccoli Comuni più interni, lontani dai servizi centrali. Favorire l'azione delle Comunità Montane per la riorganizzazione dei servizi elementari secondo i principi del decentramento, anche con scelte di ubicazioni che potranno contrastare con i principi di economicità in senso stretto.

2.4 Promuovere le relazioni esterne economiche, funzionali, culturali e sociali;

Nei rapporti con le Province contermini, il futuro della Provincia dipenderà in larga misura dalle relazioni economiche, sociali e culturali con queste Province con potenzialità demografiche, economiche, produttive rilevanti. Occorre pertanto sviluppare forme istituzionali di collaborazione e cooperazione con le Province vicine, ad oggi soltanto in embrione, per

l'identificazione di una regione del nord ovest migliorando la conoscenza reciproca, l'interscambio, i collegamenti.

La Regione Logistica del Nord-Ovest



A questo proposito occorre potenziare le prestazioni funzionali del sistema infrastrutturale e del porto Savona – Vado, raggiungere e mantenere un alto livello qualitativo del paesaggio e dell'ambiente marino e costiero. L'opzione è quella dell'apertura verso l'esterno, intesa anche come partecipazione alla formulazione dei progetti di importanza interregionale ed internazionale. Occorre pertanto perseguire il seguente obiettivo subordinato di sviluppo economico e competitività dei sistemi territoriali, come già indicato negli indirizzi del Programma di Sviluppo Socio – Economico della Provincia di Savona:

- per promuovere la rivitalizzazione del tessuto industriale che si sostanzia nelle azioni di sviluppo del tessuto produttivo esistente e nella creazione di condizioni necessarie per attrarre nuovi investimenti;

- per sviluppare la portualità commerciale (mantenere e rafforzare le specializzazioni esistenti, sviluppare un porto regionale competitivo);
- per promuovere la riorganizzazione della proposta turistica (riqualificare l'offerta turistica attraverso il recupero delle strutture esistenti e sviluppo di nuove proposte turistiche);
- per favorire la razionalizzazione ed il potenziamento dell'agricoltura avanzata (mantenere e rafforzare il ruolo dell'agricoltura nella Piana di Albenga);
- per creare un clima favorevole alla nascita di nuove attività produttive e nuove imprese (creazione di nuove imprese in nuovi ambiti produttivi, nuove tecnologie informatiche e di telecomunicazioni, sviluppo del terzo settore no-profit al fine di creare nuove imprese);
- per promuovere la mobilità interregionale, concorrendo alla politica in materia di trasporti, dove assume particolare rilevanza la politica in materia di trasporti pubblici.

Al sostegno della politica di sviluppo economico e di competitività dei sistemi territoriali dovranno altresì concorrere:

- il risanamento e la protezione dell'ecosistema (valorizzazione e protezione dell'ambiente);
- l'attivazione del Polo Universitario (disporre di una struttura superiore di formazione e ricerca funzionale allo sviluppo economico);
- l'avvio di iniziative a supporto della promozione e dello sviluppo del territorio (mettere in circolo le funzioni rare e le risorse specifiche del territorio, svolgere attività di marketing territoriale).

2.5 Promuovere, nell'ambito delle specificità delle diverse realtà territoriali, i processi economici in atto, salvaguardando l'ambiente e valorizzando il paesaggio

L'obiettivo deve basarsi sul riconoscimento delle realtà strutturali esistenti all'interno del territorio provinciale; per valorizzare le loro componenti, ambientali, paesistiche, insediative, socio economiche, culturali e quindi i caratteri identificativi (identità di parti significative di territorio).

Da questo obiettivo, compito del PTC, ne consegue uno subordinato: promuovere il coordinamento tra i Comuni. Coordinamento che dovrebbe consentire la costruzione di politiche e di strumenti di pianificazione coerenti con un disegno complessivo di valorizzazione delle risorse locali; la sensibilizza-

Sistemi Ambientali del Savonese Comuni interessati



zione rispetto ai temi della sostenibilità ambientale (Agenda XXI locale); la costruzione di politiche e progetti per la tutela attiva del paesaggio (laboratori di paesaggio).

Tale coordinamento intercomunale e con la Provincia, dovrà inoltre promuovere la complementarietà turistica tra il territorio costiero e l'interno; migliorare la mobilità lungo la costa e lungo le direttrici interne; costruire accordi di programmazione per la partecipazione ad iniziative e programmi comunitari. Concorrono direttamente alla costruzione di questa politica gli obiettivi in materia di insediamenti industriali e residenziali, di salvaguardia del territorio agricolo, di fruizione turistica del territorio; di protezione dai rischi naturali e di tutela dell'ambiente.

SEZIONE TERZA - Le Politiche di Settore

Capitolo 1 - Le componenti naturali del territorio

1.1 Il quadro generale

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

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

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

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

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

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

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

PTC

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

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

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

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

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

1.2 Le politiche

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

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

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

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

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

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

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

Le aree protette regionali

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

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

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

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

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

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

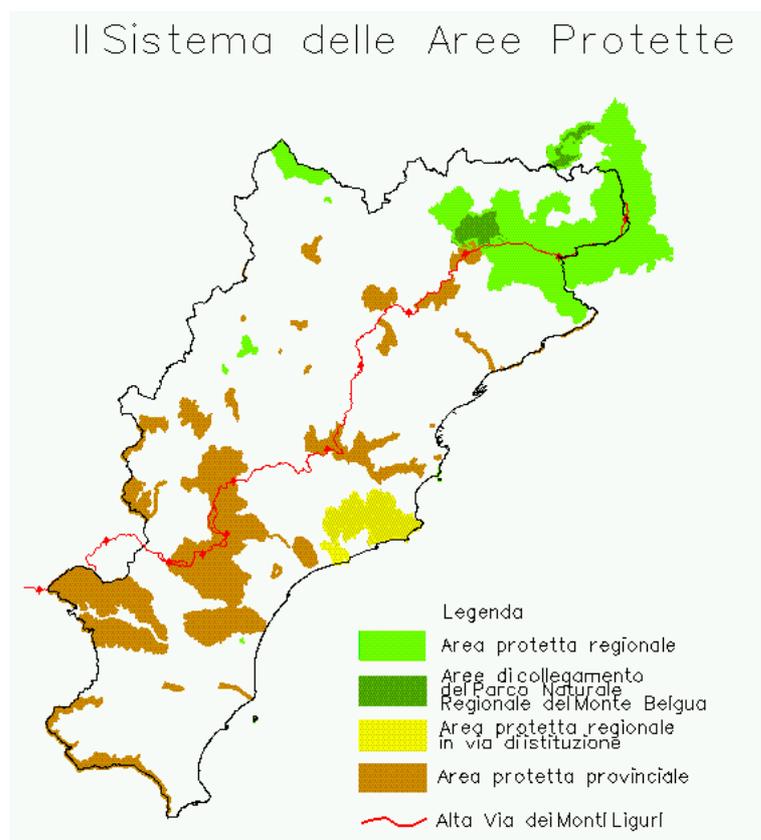
Riserva naturale regionale di "Bergeggi" (L.R. 27 Febbraio 1985 n. 10): si estende su una superficie di 8 ettari.

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

Le aree di interesse provinciale

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

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



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

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

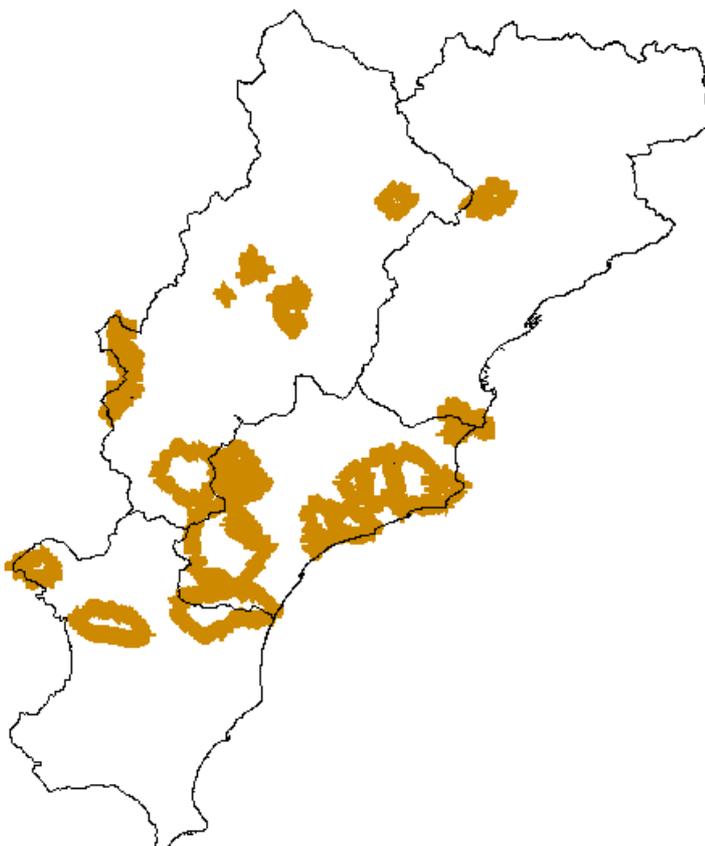
<p>GRUPPO OASI E GIARDINI (oasi, ambienti fluviali tipici, giardini ed aree in zone urbane che potrebbero divenire orti storici o botanici)</p>	<ul style="list-style-type: none">• Torrente Arroscia• Fiume Centa• Torrente Merula• Torrente Sansobbia• Area Balbi• Orti Faraggiana• Merula• Rio Carenda e Stagno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

Le aree carsiche e le grotte

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

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

Le aree carsiche



Le zone di tutela della fauna minore

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

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

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

Stagni Fiume Centa – Foce Fiume Centa (Albenga)

Rio Solcasso (Quiliano)

Foce torrente Crovetto (Spotorno)

Semaforo presso Capo Noli (Noli – Finale Ligure)

Isola Gallinara (Albenga)

Piangiaschi, Cave Ferrecchi (Millesimo)

Dano – Frazione Buschiazzi (Sassello)

Torbiera del Laione (Sassello)

Rio Cianetto (Cairo Montenotte)

Faggeta del Melogno – Rio Frassino (Calizzano)

Gli ambiti di interesse faunistico

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

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

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

conservazione della fauna selvatica;

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

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

L' Alta Via dei Monti Liguri

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

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

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

Colle S. Bartolomeo – Colle S. Bernardo

Colle S. Bernardo – Colle Scravaion

Colle Scravaion – Giogo di Toirano

Giogo di Toirano – Giogo di Giustenice

Giogo di Giustenice – Colle del Melogno

Colle del Melogno – Colle di S. Giacomo

Colle di S. Giacomo – Colle di Cadibona

Colle di Cadibona – Meugge

Meugge – Colle del Giovo

Colle del Giovo – Prariondo

Prariondo – Passo del Faiallo

Le Foreste Demaniali Regionali

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

Foresta Demaniale Barbottina (Comune di Calizzano);

Foresta Demaniale di Cadibona (Comune di Savona);

Foresta Demaniale Deiva (Comune di Sassello).

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

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

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

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

IT1315602 PIZZO D'EVIGNO
IT1323201 FINALESE - CAPO NOLI
IT1323202 ISOLA BERGEGGI - PUNTA PREDANI
IT1323203 ROCCA DEI CORVI - MAO - MORTOU
IT1323204 ROCCA DELL'ADELASIA
IT1323205 ROCCHETTA CAIRO
IT1324007 CIAZZE SECCHIE
IT1324908 ISOLA GALLINARA
IT1324909 TORRENTE ARROSCIA E CENTA
IT1324910 M. ACUTO - POGGIO GRANDE - RIO TORSERO
IT1324011 M. RAVINET - ROCCA BARBENA
IT1323112 M. CARMO - M. SETTEPANI
IT1321313 FORESTA DELLA DEIVA - TORRENTE ERRO
IT1323014 M. SPINARDA - RIO NERO
IT1323115 LAGO DI OSIGLIA
IT1322216 RONCO DI MAGLIO
IT1322217 BRIC TANA - BRIC MONGARDA
IT1324818 CASTELL'ERMO - PESO GRANDE
IT1322219 TENUTA QUASSOLO
IT1323920 M. GALERO
IT1323021 BRIC ZERBI
IT1322122 CROCE DELLA TIA - RIO BARCHEI
IT1322223 CAVE FERECCHI
IT1325624 CAPO MELE
IT1320425 PIANA CRIXIA

IT1322326 FORESTA CADIBONA

IT1331402 BEIGUA M. DENTE – GARGASSA - PAVAGLIONE

Sito d'interesse Regionale ex DGR 772/2002.

IT1323206 RIO SOLCASSO

1.3 Le scelte operative

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

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

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

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

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

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

La valutazione di incidenza

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

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

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

Dalle considerazioni che precedono, derivano i seguenti obiettivi.

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

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

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

ripristino e restauro ambientale;

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

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

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

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

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

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

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

A questo proposito il Piano propone:

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

Cap. 2- L'ambiente marino e costiero

2.1 Il quadro generale

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

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

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

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

2.2 Le analisi dell'ambiente marino e costiero

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

2.2.1 Le principali attività impattanti sull'ambiente marino e costiero

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

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

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

Gli scarichi civili ed industriali

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

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

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

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

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

La portualità turistica

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'agricoltura

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

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

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

La pesca illegale

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

La difesa del litorale e il ripascimento delle spiagge

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Le aree ad alta valenza ecologica

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

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

Il Santuario dei cetacei

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

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

Le praterie delle Fanerogame marine

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le riserve naturali marine

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

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

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

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

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

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

I siti Bioitaly

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

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

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

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

I siti BIOITALY



Fondali Varazze – Albisola (IT1322470)

Punta d'Invrea (IT1322495)

Isola di Bergoggi – Punta Predani (IT1323202)

Fondali Noli – Bergoggi (IT1323271)

Fondali Finale Ligure (IT1324172)

Isola Gallinara (IT1324908)

Fondali Loano – Albenga (IT1324973)

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

Sintesi

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

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

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

2.3 Le politiche

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

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

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

Pianificazione di riferimento

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

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

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

Il PTC della Costa

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

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

via dismessi o da dismettere lungo la costa;

- il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera”.

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

Le indicazioni del PTC della Costa per la Provincia di Savona

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

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

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

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

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

AP 11 – Marina di Andora

AP 12 – Albenga

AP 13 – Loano, Pietra Ligure, Borgio Verezzi

PTC

AP 14 – Finale Ligure

AP 15 – Noli, Spotorno

AP 16 – Vado Ligure

AP 17 – Savona, Multedo

AP 18 – Savona, Porto Vecchio, Albisola Marina

AP 19 – Varazze

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

ATA 6 – dal Porto di Alassio a Capo Vadino

ATA 7 – da Punta Crena a Capo Noli

ATA 8 – Bergeggi

ATA 9 – Piani d'Invrea

2.4 Le scelte operative

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

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

Capitolo 3 - I pericoli naturali e la difesa del suolo

3.1 Il quadro generale

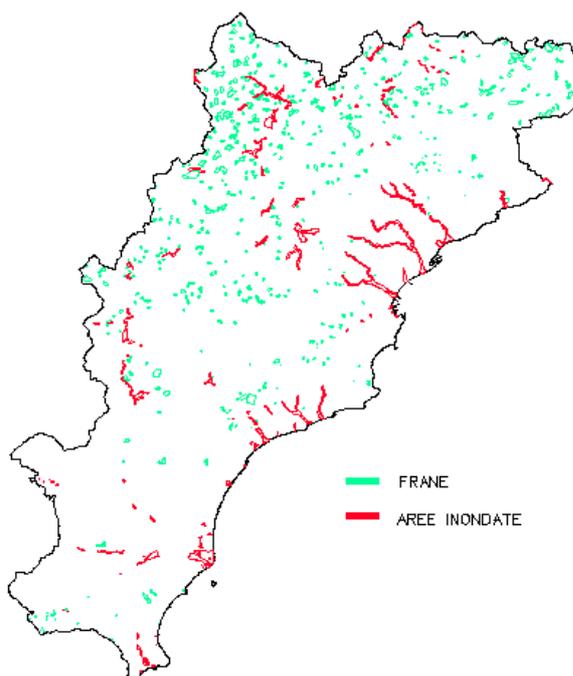
La complessità della composizione e dell'assetto strutturale del sottosuolo della Provincia di Savona influenzano in modo rilevante la morfologia del territorio.

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

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

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

I pericoli naturali



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

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

3.2 Aspetti e problematiche

Il rischio idraulico

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

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

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

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

Torrente Letimbro, Torrente Quiliano;

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

nell'Albenganese: quello del Fiume Centa;

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

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

Il rischio idrogeologico

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

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

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

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

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

I territori maggiormente interessati sono quelli dei seguenti Comuni:

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

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

nell'Albenganese: Alassio, Albenga, Andora;

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 Le politiche

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

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

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

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

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

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

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

3.4 Le scelte operative

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

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

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

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

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

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

Il quadro di riferimento normativo e le risorse finanziarie

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

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

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

- L.R. n°46/1996
- L. n° 267/1998

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

Lo sviluppo delle attività di ricerca e di pianificazione

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

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

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

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

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

3.5 Il rischio sismico

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

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

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

La determinazione del rischio è legata a tre fattori principali:

1. Pericolosità

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

2. Esposizione

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

3. Vulnerabilità

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

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

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

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

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

Spettano alle Province:

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

ricerca scientifica; il livello provinciale è sede di programmazione;

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

Capitolo 4 - La prevenzione e la riduzione dei carichi ambientali

4.1 Aria

Il Quadro generale

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

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

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

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

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

Emissioni totali dei principali inquinanti

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

Aspetti e problematiche

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

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

Il quadro di riferimento normativo e le funzioni attribuite alle Province

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

Definizioni di linea guida per il contenimento delle emissioni:

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

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

I decreti successivi al 1989 più significativi sono stati:

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

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

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

Più in dettaglio sono di competenza della Provincia di Savona:

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

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

Le politiche

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

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

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

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

Le scelte operative

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

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

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

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

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

La Provincia potrà attuare misure di:

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

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

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

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

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

to urbano;

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

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

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

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

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

Riorganizzazione delle reti di monitoraggio

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

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

4.2 Acqua

Risorse idriche - Il quadro generale

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

- Servizi di adduzione e distribuzione idropotabile

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

- Servizi di depurazione e fognatura

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

Albenganese

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

Savonese

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

Sassellese

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

Bormida

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

Il quadro di riferimento normativo e le funzioni attribuite alle Province

Le normative di riferimento Comunitarie sono:

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

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

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

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

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

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

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

PTC

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

Le competenze delle Province sono:

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

Sono di competenza dei Comuni:

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

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

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

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

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

Obiettivi

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

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

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

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

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

Le scelte operative

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

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

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

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

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

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

4.3 Rifiuti

Il quadro generale

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

La gestione dei rifiuti in Provincia di Savona

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

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

Raccolta rifiuti indifferenziati

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

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

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

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

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

Raccolta differenziata

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

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

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

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

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

Totale rifiuti prodotti

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

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

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

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

La situazione attuale delle discariche in Provincia

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

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

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

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

I riferimenti normativi e le funzioni attribuite alla Provincia

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

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

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

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

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

Le politiche e gli obiettivi

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

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

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

PTC

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

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

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

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

Capitolo 5 - I pericoli tecnologici

5.1 Il rischio industriale

Il D.M. 9 Maggio 2001

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Problematiche

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

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

- insediamento nuovi stabilimenti;

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

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

I compiti delle Province

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

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

I compiti dei Comuni

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PTC

Capitolo 6 - Le aree boscate e politiche forestali

6.1 Il quadro generale

Il bosco costituisce una parte importante del territorio provinciale.

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

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

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

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

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

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

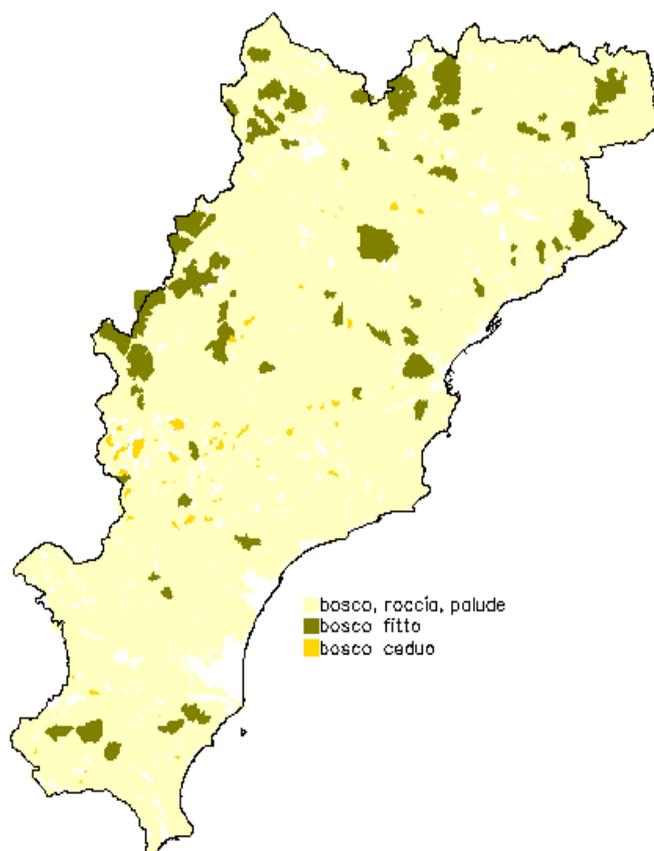
Per ciò che riguarda l'evoluzione dei boschi provinciali, possiamo evidenziare come la superficie boscata si sia incrementata di oltre il 20% nell'arco degli ultimi 40-45 anni.

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

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

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

Le aree boscate



6.2 Aspetti e problematiche

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

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

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

6.3 Le politiche

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Le scelte operative

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

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

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

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

Capitolo 7 - Il paesaggio

7.1 Il quadro generale

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

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

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

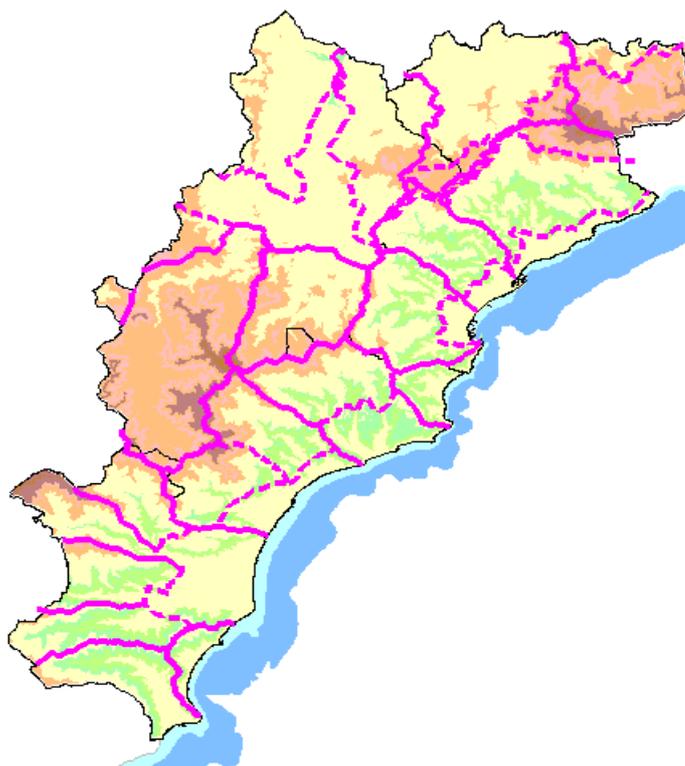
Questa visione globale concorre all'assunzione del principio di sostenibilità dove gli effetti delle politiche e degli interventi settoriali sono valutati rispetto al territorio/paesaggio/ambiente, così come letto, riconosciuto e identificato nella Descrizione Fondativa.

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

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

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

Carta fisico-morfologica e unità di paesaggio

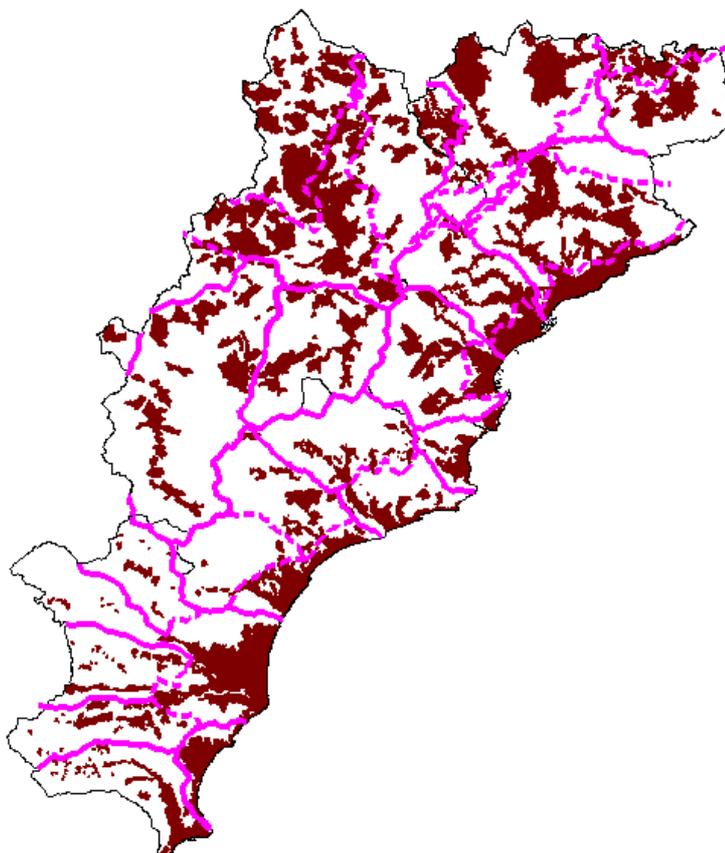


7.2 Aspetti e problematiche

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

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

Carta dell'assetto insediativo e delle unita' di paesaggio



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

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

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

PTC

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

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

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

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

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

Tutela ed identità del paesaggio

Qualità urbana

Mantenimento spazi coltivati

Valorizzazione delle emergenze e itinerari storico-culturali

Presidio ambientale e sostenibilità

Valorizzazione delle emergenze naturali

Criteri di trasformazione del paesaggio

Fruizione del paesaggio

7.3 Le politiche

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

Dovranno essere affrontati i temi quali:

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

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

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

scenari.

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

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

Dalle considerazioni che precedono, derivano i seguenti obiettivi:

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

Capitolo 8 - Il territorio agricolo

8.1 Il quadro generale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

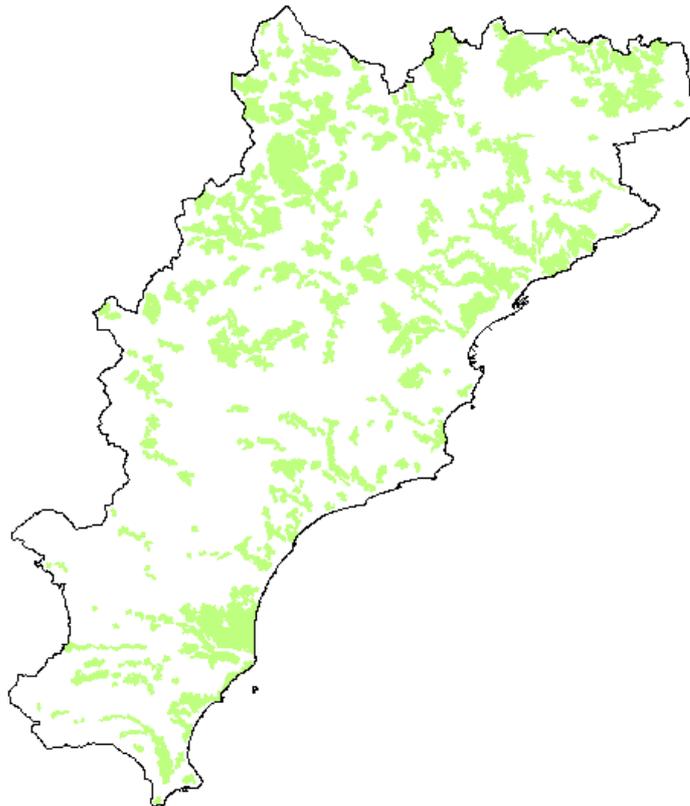
ziende a riconvertirsi a produzioni piu' redditizie, quali le piante ornamentali in vaso.

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

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

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

Il territorio agricolo



8.2 Aspetti e problematiche

Le problematiche (e risorse) emerse sono:

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

8.3 Le politiche

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

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

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

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

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

8.4 Le scelte operative

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

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

Capitolo 9 - La funzione ricreativa e turistica del territorio

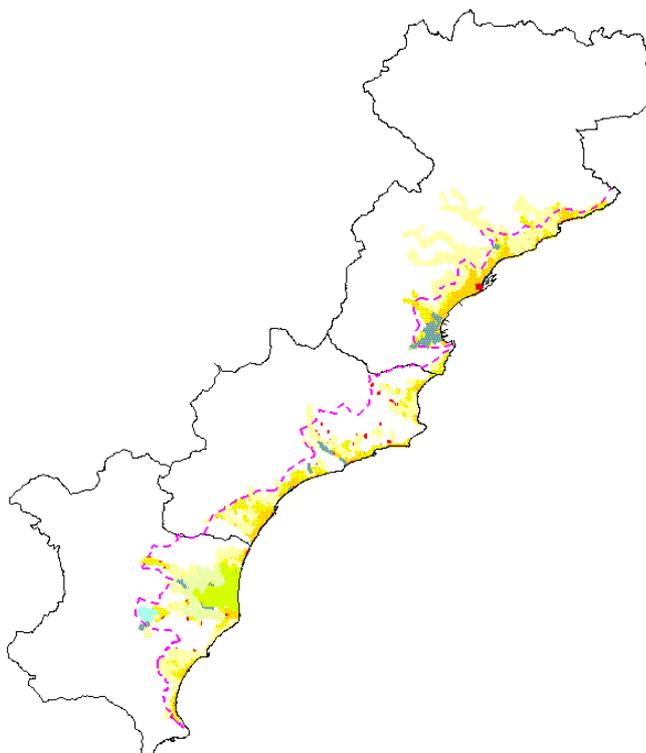
9.1 Il quadro generale

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

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

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

Gli spazi del sistema turistico costiero



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

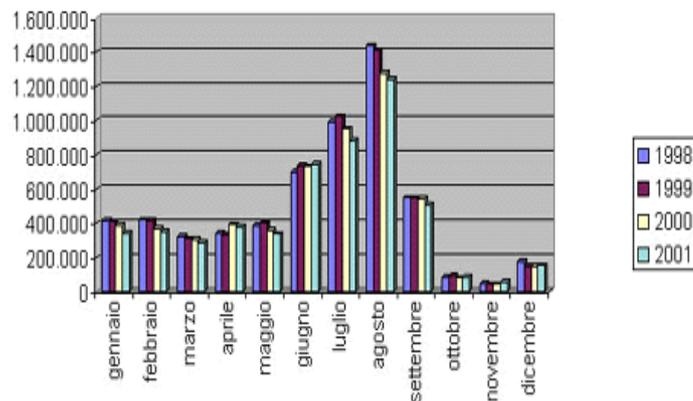
Per contro non solo il numero dei turisti che soggiornano sull'area Savonese nel periodo estivo si mantiene costante, ma si assiste, altresì, ad un allungamento della stagione turistica, con quote crescenti di presenze nei mesi di maggio e di settembre.

9.2 Aspetti e problematiche

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

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

turisti italiani : PRESENZE

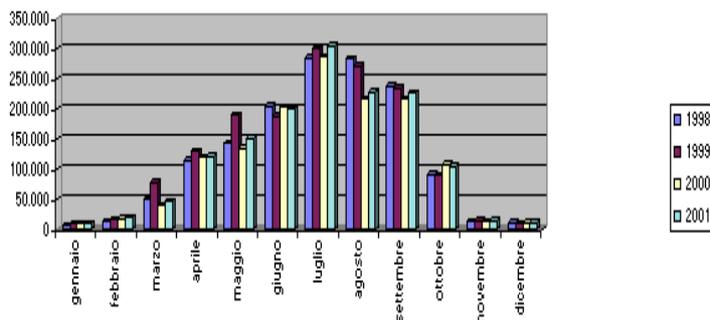


lassio in cui si concentrano ben il 62,55% delle presenze dell'ambito. Anche l'Albenganese fa registrare, nel periodo considerato, una stabilità nelle dinamiche in conseguenza di un lieve aumento della componente italiana e di una diminuzione di quella straniera. Nel Savonese il 92,59% delle presenze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

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

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

Turisti stranieri: PRESENZE



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

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

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

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

ARRIVI E PRESENZE DI TURISTI ITALIANI NEGLI ULTIMI 4 ANNI

	ARRIVI											
	Alberghi				Strutture extralberghiere				Totale			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
gennaio	37.890	35.811	37.795	29.366	2.252	2.356	2.670	2.876	40.142	38.167	40.465	32.242
febbraio	42.669	38.263	38.705	37.126	1.881	1.951	2.187	2.865	44.560	40.214	40.892	39.991
marzo	42.794	39.685	45.362	41.811	3.006	2.886	3.414	4.280	45.800	42.571	48.776	46.091
aprile	74.622	69.232	76.575	80.282	12.037	14.243	17.116	18.770	86.659	83.475	93.691	99.052
maggio	66.334	69.108	58.314	55.761	12.773	12.062	9.538	9.963	79.107	81.170	67.852	66.724
giugno	92.039	96.905	95.741	105.272	24.828	26.736	27.841	32.420	116.927	123.641	123.582	137.692
luglio	91.106	98.742	96.791	84.516	34.033	39.554	38.081	32.592	125.139	138.296	134.872	117.108
agosto	123.658	115.297	110.030	108.760	43.479	40.334	38.885	39.784	167.137	155.631	148.915	148.544
settembre	56.319	59.629	67.977	59.823	7.870	9.119	11.599	9.734	64.189	68.748	79.576	69.557
ottobre	18.830	23.287	17.897	20.813	949	2.307	1.831	2.032	19.779	25.594	19.728	22.845
novembre	11.803	10.926	9.769	14.848	662	575	935	1.686	12.465	11.501	10.704	16.534
dicembre	35.446	29.940	30.812	31.144	3.176	2.696	3.357	3.895	38.622	32.636	34.169	35.039
TOTALE	693.570	686.825	685.768	669.522	146.946	154.819	157.454	160.897	840.516	841.644	843.222	830.419

	PRESENZE											
	Alberghi				Strutture extralberghiere				Totale			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
gennaio	379.862	371.882	348.149	305.134	35.040	37.126	38.245	37.500	414.902	409.008	386.394	342.634
febbraio	390.024	380.843	336.266	313.114	30.318	31.809	32.175	36.144	420.342	412.652	368.441	349.258
marzo	294.167	278.576	274.547	252.772	27.217	29.098	30.357	34.335	321.384	307.674	304.904	287.107
aprile	287.546	269.231	310.811	296.091	54.906	62.108	79.572	81.167	342.452	331.339	390.383	377.258
maggio	321.681	335.497	296.376	268.107	64.755	65.617	62.885	66.789	386.436	401.114	359.261	334.896
giugno	556.400	578.108	560.797	564.077	142.948	158.546	168.600	179.799	699.348	736.654	729.397	743.876
luglio	698.998	710.834	638.008	584.974	303.154	314.508	313.851	298.047	992.152	1.025.342	951.859	883.021
agosto	936.802	898.361	808.156	772.664	500.352	510.303	467.482	468.808	1.436.154	1.408.664	1.275.638	1.241.472
settembre	448.540	435.891	426.822	390.186	101.022	112.782	116.914	114.493	549.562	548.673	543.736	504.679
ottobre	70.562	76.128	65.634	67.671	11.845	15.227	14.028	15.396	82.407	91.355	79.662	83.067
novembre	42.684	36.888	34.170	44.263	6.251	5.346	6.844	12.356	48.935	42.234	41.014	56.619
dicembre	151.355	131.525	128.977	127.842	22.715	16.977	20.248	24.246	174.070	148.502	149.225	152.088
TOTALE	4.567.621	4.503.764	4.228.713	3.986.895	1.300.523	1.359.447	1.351.201	1.369.080	5.868.144	5.863.211	5.579.914	5.355.975

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

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

ARRIV E PRESENZE DI TURISTI STRANIERI NEGLI ULTIMI 4 ANNI

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

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

9.3 Le politiche in materia di turismo

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

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

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

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

PTC

Capitolo 10 - Gli insediamenti

10.1 Il quadro generale

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

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

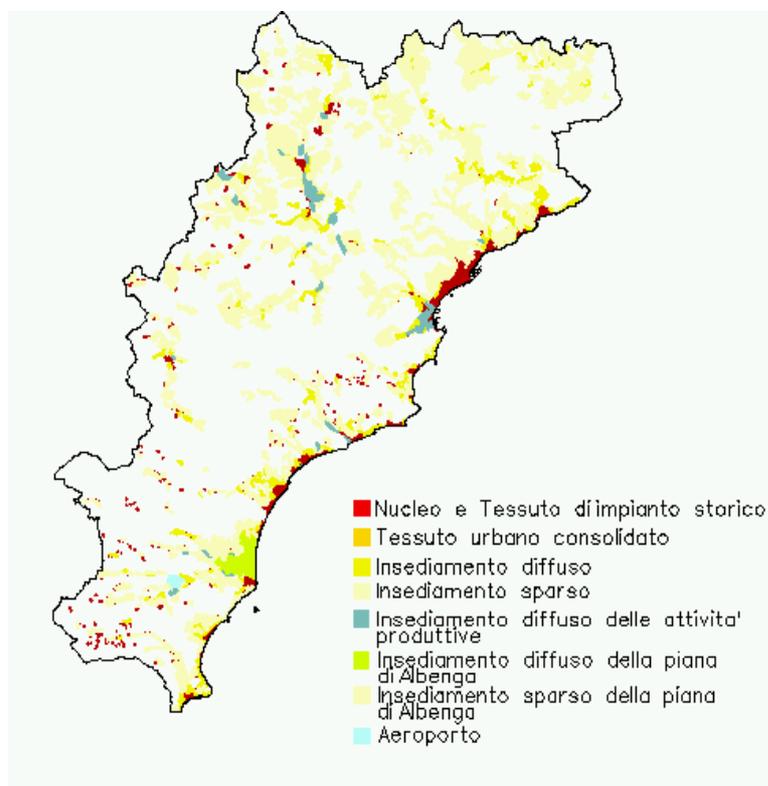
Questa base conoscitiva consentirà alla Struttura del Piano di individuare le preminenti caratteristiche dimensionali e tipologiche, nonché i principali livelli di prestazione funzionale da attribuire alla struttura insediativa in generale ed alle strutture urbane ad alta densità abitativa in particolare,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

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

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

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

L'assetto insediativo della provincia



10.2 La nuova disciplina paesistica del PTC

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

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

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

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

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

10.3 Aspetti e problematiche

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

10.4 Le politiche

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

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

PTC

Capitolo 11 - Il sistema dei servizi

11.1 Il quadro generale

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

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

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

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

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

11.2 Le problematiche e le politiche

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

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

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

PTC

Capitolo 12 - Infrastrutture, mobilità e trasporti

12.1 Il quadro generale

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

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

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

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

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

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

12.2 Le analisi

Criteri metodologici

Lo studio è articolato in 5 fasi di lavoro:

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

La documentazione di base comprende:

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

l'incidentalità e l'inquinamento;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autostrade

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

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

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

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

Strade Statali

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

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

Strade Provinciali

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

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

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

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

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

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

Ferrovie

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

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

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

Linee Urbane

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

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

Modello di simulazione della mobilità'

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

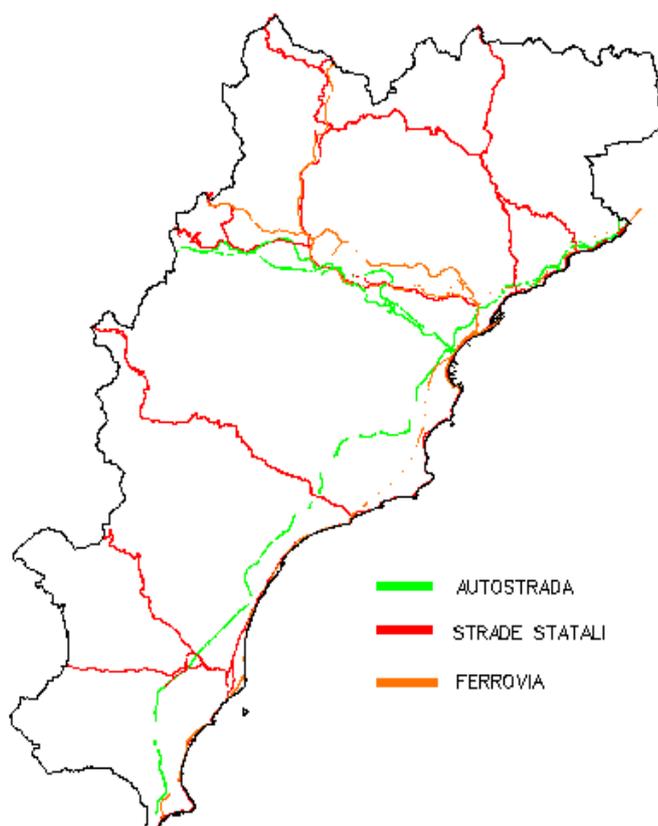
spostamenti di breve raggio e migliorandone l'accessibilità.

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

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

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

La rete infrastrutturale della provincia



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

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

12.3 Le problematiche e le politiche

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

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

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

Tessuto Insediativo, Valori Ambientali e Infrastrutture

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

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

Dai dati disponibili emergono le seguenti criticità:

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

Saturazione delle Infrastrutture

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

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

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

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

Il sistema delle strade statali e provinciali evidenzia, nei limiti

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

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

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

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

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

Incidentalità

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

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

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

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

Coerenza tra le scelte

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

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

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

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

Criteri di scelta degli interventi

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

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

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

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

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

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

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

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

Sistema Informativo della Mobilità

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

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

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

Politica Insediativa e Trasporti

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

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

Aurelia Bis e Autostrada dei Fiori

Lo Schema di Orientamento del Piano della Costa e il Piano

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

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

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

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

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

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

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

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

PTC dovrà riguardare questi tematismi).

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

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

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

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

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

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

Connessioni Stradali con l'Entroterra

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

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

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

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

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

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

Minitram e Spostamento a Monte della Ferrovia Genova-Ventimiglia

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

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

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

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

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

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

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

Ruolo del Trasporto Pubblico Locale

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

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

Gestione della Mobilità Locale

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

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

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

Il Sistema Ferroviario

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

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

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

Porto e logistica

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

L'Aeroporto di Villanova

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

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

PTC

Capitolo 13 - Le aree produttive

13.1 Il quadro generale

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

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

Aree industriali ed artigianali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aree per il commercio

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

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

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

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

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



13.2 Aspetti e problematiche

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

Vado - Quiliano

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

Savona – Albisola e Celle - Varazze

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

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

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

Bormide di Spigno e di Millesimo

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

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

13.3 Le politiche

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

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

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

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

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

13.4 Le scelte operative

Vado – Quiliano

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

Il PTC Savonese Bormide esplicita i seguenti obiettivi:

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

Savona – Albisola e Celle—Varazze

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

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

Si individuano alcuni obiettivi emergenti:

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

ta qualità ambientale;

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

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

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

Bormide di Spigno e Millesimo

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

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

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

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

PTC

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

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

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

Capitolo 14 - Il sistema portuale e della logistica

14.1 Il quadro generale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

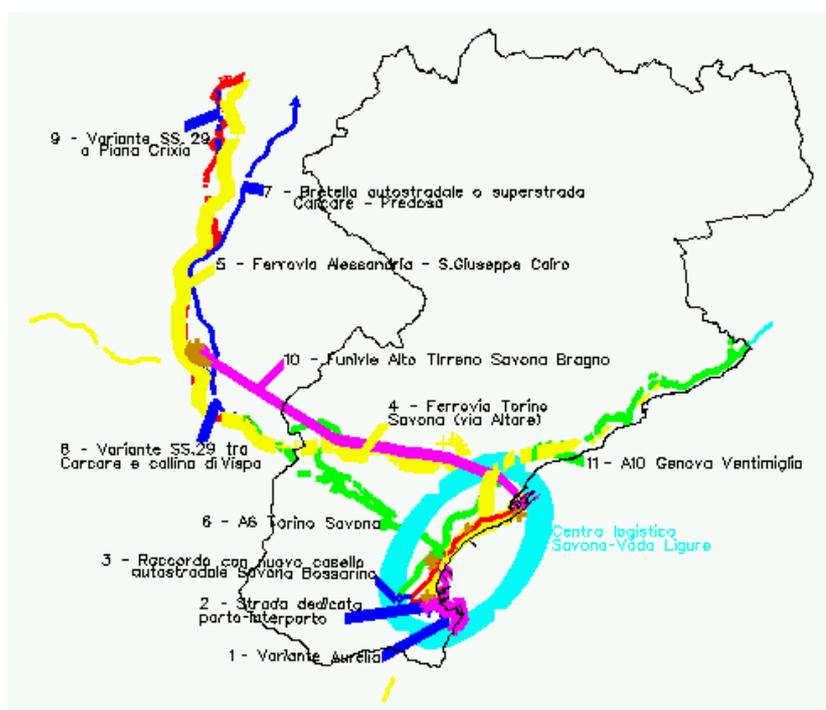
14.2 Aspetti e problematiche

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

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

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

Il sistema logistico del porto di Savona - Vado



14.3 Le politiche

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

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

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

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

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

Nel quadro delineato sono state movimentate significative ri-

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

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

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

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

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

Capitolo 15 - La produzione di energia

15.1 Il Quadro generale

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

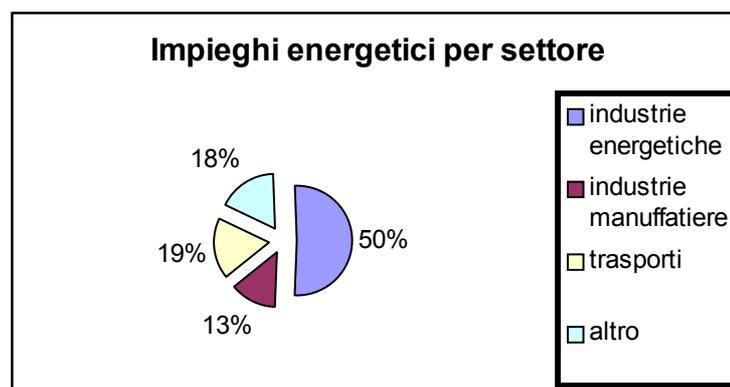
Le Regioni e gli Enti Locali si devono impegnare nei programmi di diffusione delle energie rinnovabili, garantendo, in una prima fase, le risorse necessarie ad incentivarne la produzione, fornendo le necessarie strutture tecniche di supporto e promuovendo iniziative per la creazione di una cultura delle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

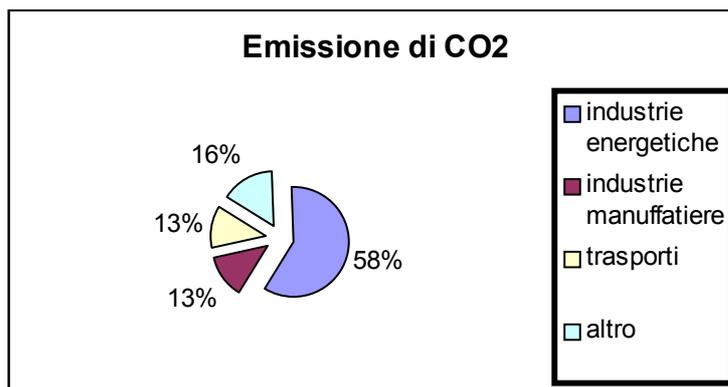
La Regione Liguria ha dato attuazione a quanto previsto dall'Agenda XXI, quindi la Provincia di Savona deve impegnarsi a contenere le emissioni di gas serra attraverso misure di politica energetica e dei trasporti, attraverso il contenimento dei consumi, l'uso razionale dell'energia e l'aumento del contributo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

15.2 Aspetti e problematiche

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

15.4 Le politiche

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15.5 Le scelte operative

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

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

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

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

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

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

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

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

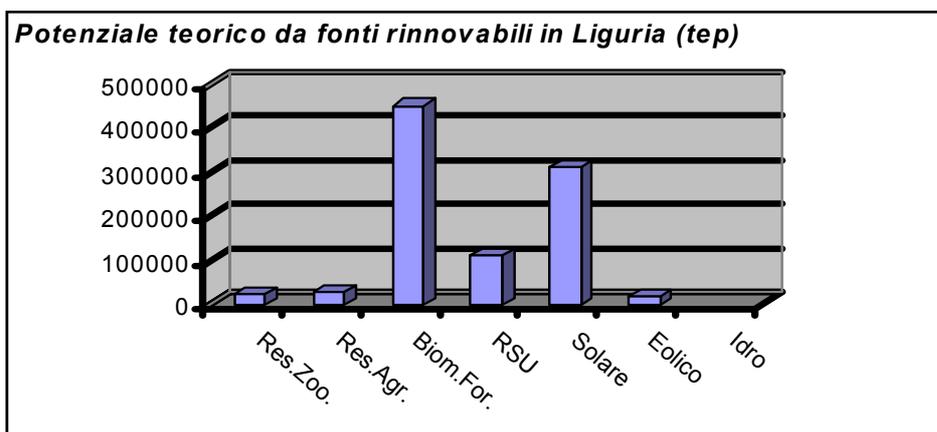
Le attività per l'utilizzo delle fonti rinnovabili saranno sviluppate con il massimo impegno garantendo snellezza nelle procedure e concertazione di tutti i livelli dell'Amministrazione interessata.

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

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

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

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



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

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

15.6 Le risorse finanziarie

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

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

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

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.

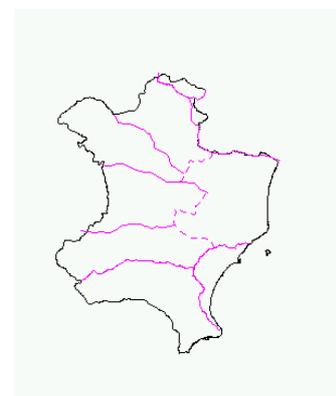
Sotto il profilo morfologico, l'ambito si estende verso nord sino a Ceriale e comprende la pianura alluvionale del Centa, coincidente con i Comuni di Albenga e Ceriale, sulla quale si innestano i quattro sistemi vallivi degli affluenti del Centa: la valle Pennavaire, la val Neva, la Valle Arroscia e 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 Garlenda, 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

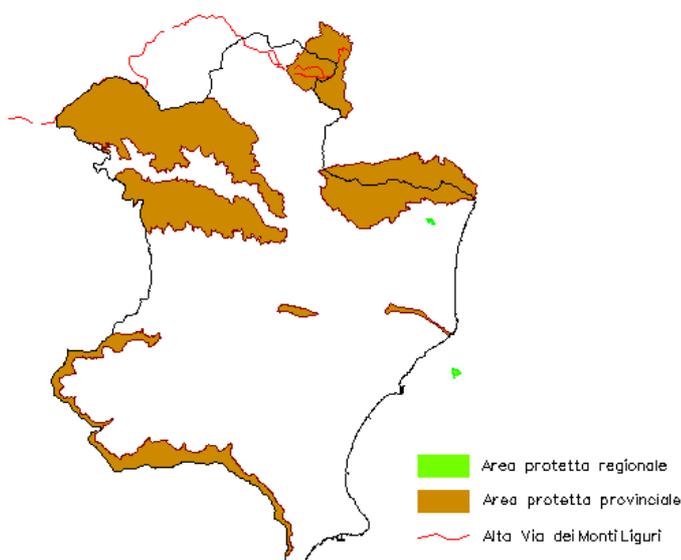


Il miglioramento e controllo della qualità del sistema insediativo della piana agricola, che si è progressivamente trasformata sino ad assumere i connotati della “città diffusa” miscelando, spesso in un disordine tipico della periferia urbana, infrastrutture, tipologie edilizie ed interventi sul paesaggio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

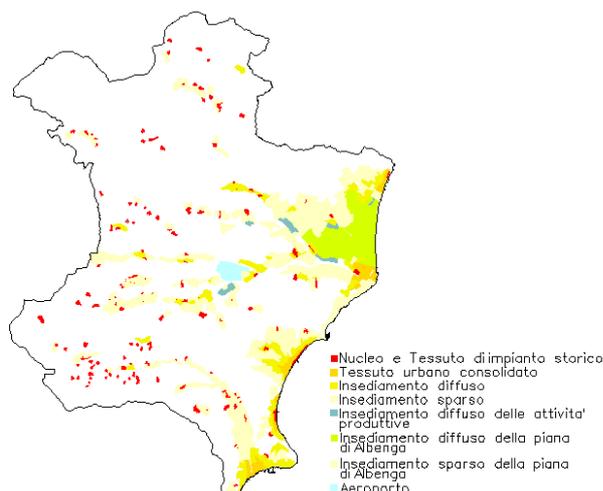
L'ambiente marino costiero

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.

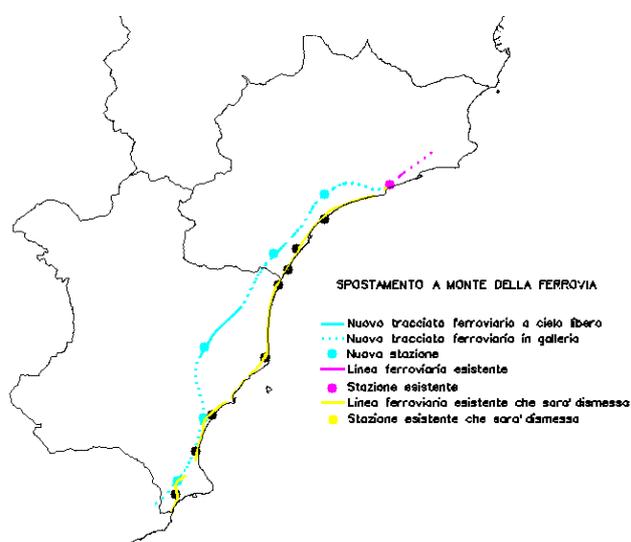
La mobilità' ed il sistema delle infrastrutture

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

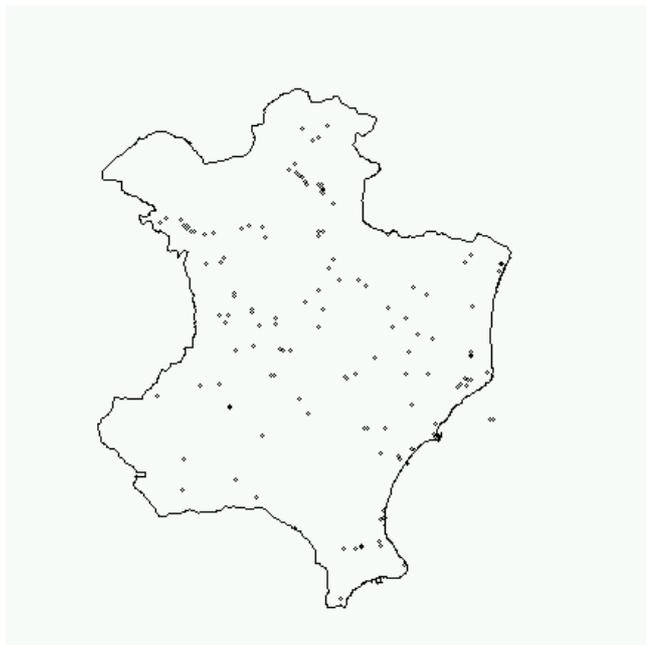
L'ambito necessita di azioni coordinate che garantiscano il raggiungimento di una composizione formale coerente del paesaggio antropizzato e di quello naturale a scala comprensoriale, da perseguire attraverso la salvaguardia di corretti

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.

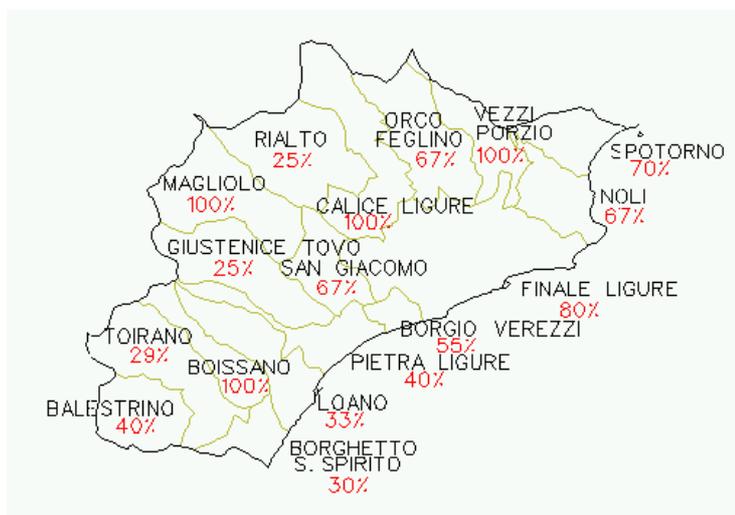
Numericamente il maggior numero di progetti riguarda interventi di riqualificazione urbana e di valorizzazione di beni culturali ed ambientali.

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 piane alluvionali. I tozzi promontori a picco sul mare rappresentano importanti elementi di interruzione della continuità costiera, con caratteri naturalistici e geomorfologici singolari e di grandissimo pregio ambientale (capo Noli, il Malpasso, punta Crena, il capo della Caprazoppa, capo del Picaro, ecc.). Non meno importante è l'impronta umana riconoscibile nel fitto sistema insediativo e nella quasi totale antropizzazione dell'ambiente costiero.

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

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

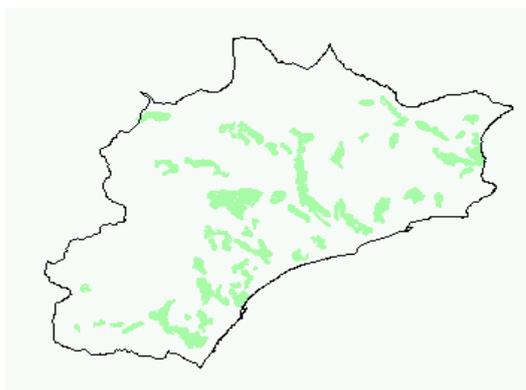
- miglioramento della qualità ambientale con il recupero di risorse naturali e culturali presenti nel territorio e non adeguatamente valorizzate;
- riorganizzazione e potenziamento della rete delle comunicazioni viarie puntando su una riconnessione tra la costa e le valli dell'entroterra e su un recupero 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

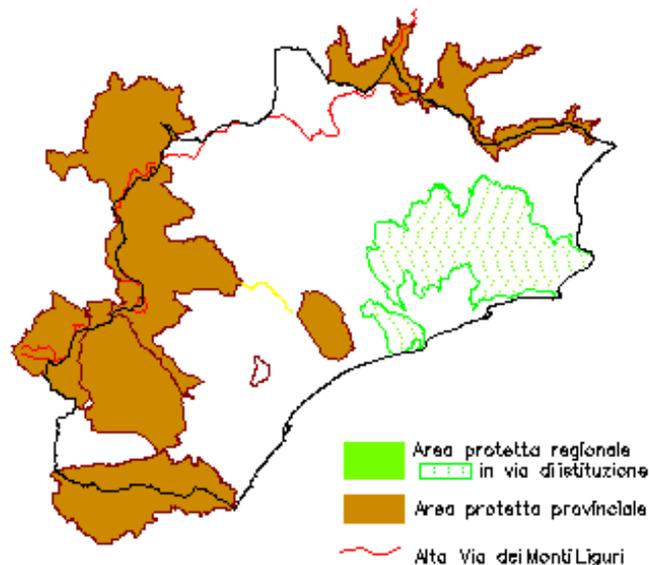


Il problema è di natura complessa e comporta studi approfonditi ed un coordinato impegno delle Amministrazioni. Difficilmente potrà essere risolto con provvedimenti disorganici come la costruzione di nuove strade o la costruzione di abitazioni diffuse.

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.



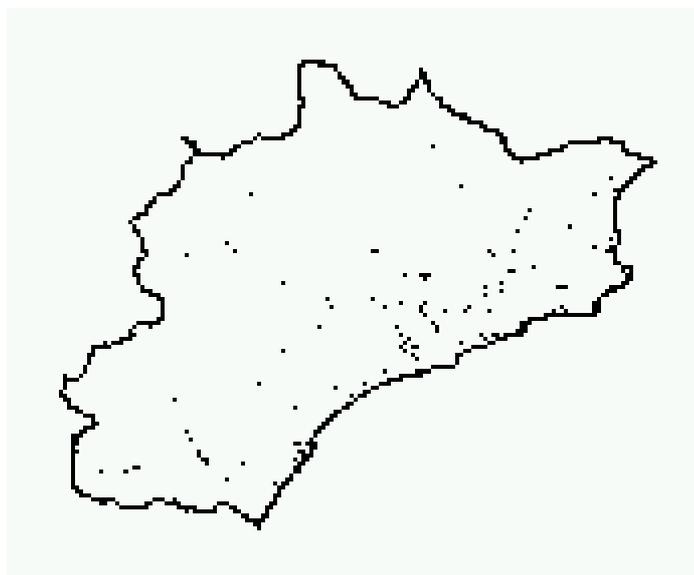
L'assetto insediativo ed il paesaggio

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

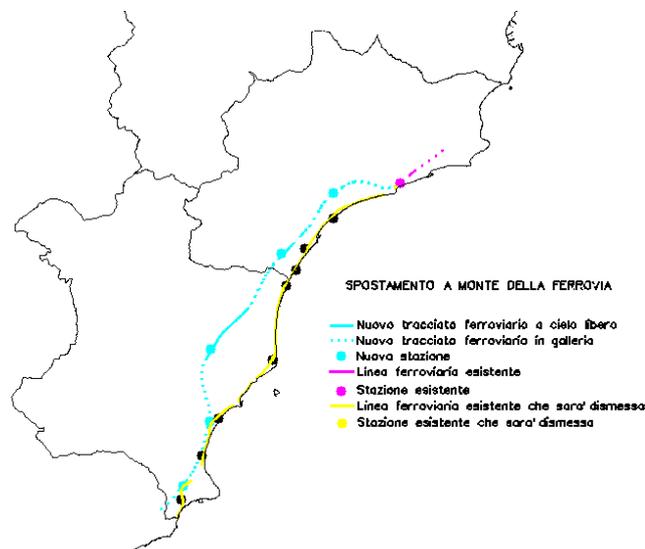
I problemi della mobilità possono essere in parte risolti per quel che riguarda il tracciato costiero, evitando gli attraversa-

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.

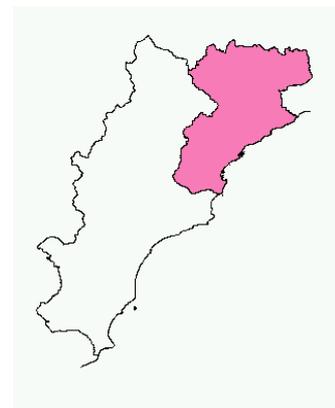
Sul versante marino, i crinali perpendicolari alla costa, che presentano un andamento pressoché parallelo tra loro, si estendono fino al mare a formare acclivi promontori. Questi costituiscono una barriera fisica che ha fortemente condizionato l'originario assetto insediativo delle vallate e ne condiziona 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./Km² mentre quella di Albissola Marina è 1.858 ab./Km². 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 piccole 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

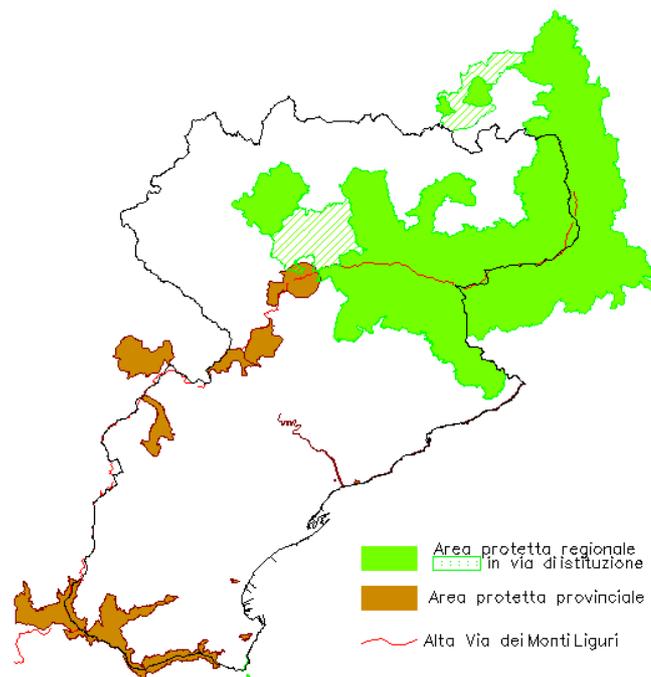


In particolare occorre:

- 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).

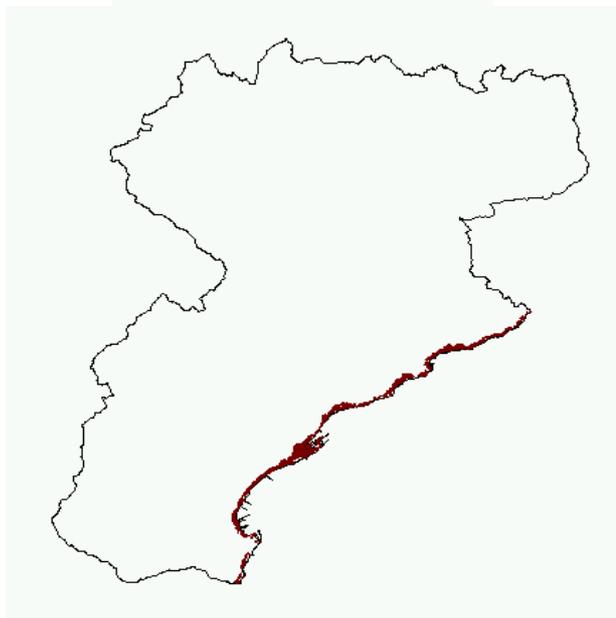
Il waterfront

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.

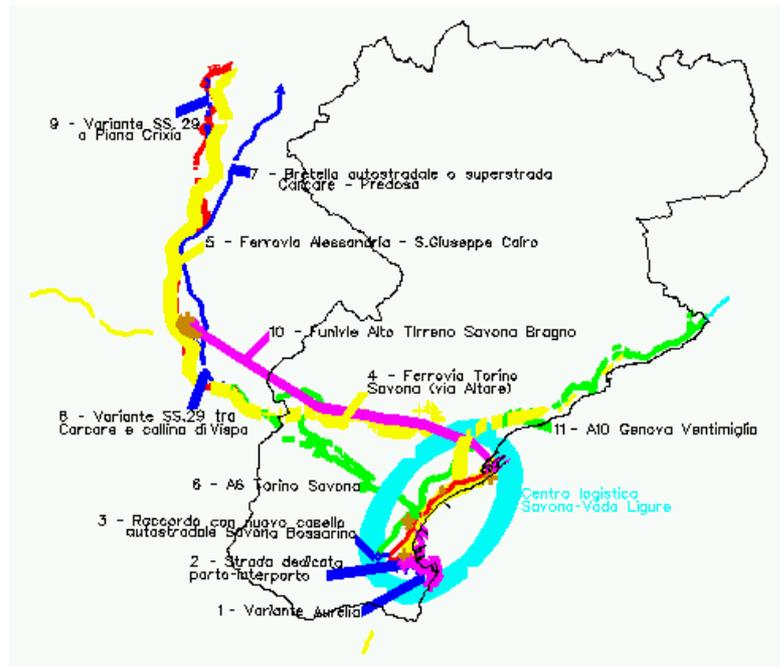
Tra le iniziative che si reputano prioritarie per lo sviluppo dell'attività portuale si enumerano:

- 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;

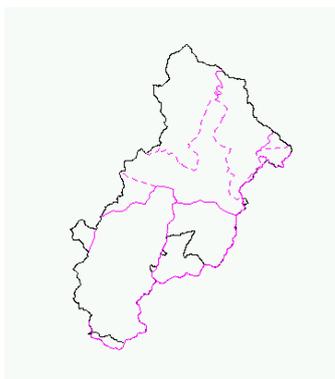
Unità di paesaggio di Montenotte: riguarda un'estesa porzione di territorio facente capo al Comune di Cairo Montenotte oltre ad alcune aree comprese nei Comuni di Dego e di Altare;

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.

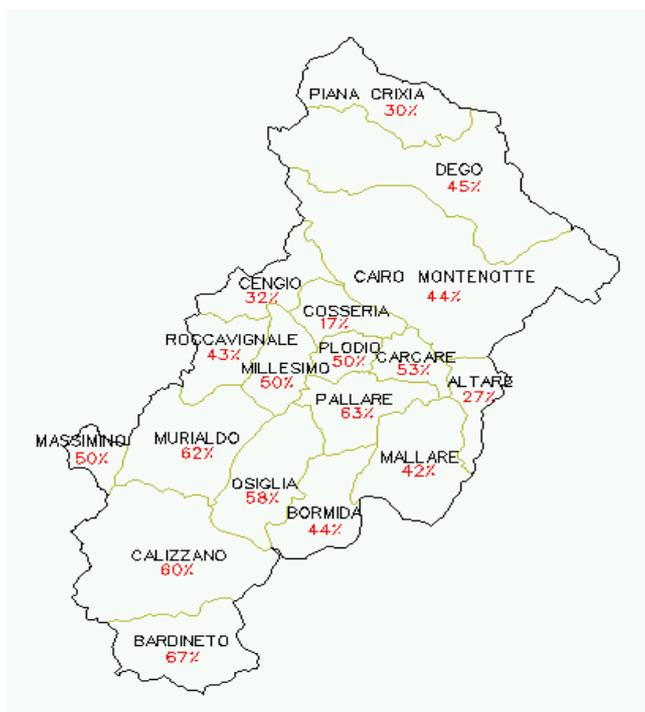
La maggior parte di questi progetti (120) riguarda la tematica della qualificazione paesistico - ambientale e della fruizione ricreativa dei sistemi urbani con interventi di sistemazione di aree da destinarsi a parco e a zone ricreative e progetti di re-

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

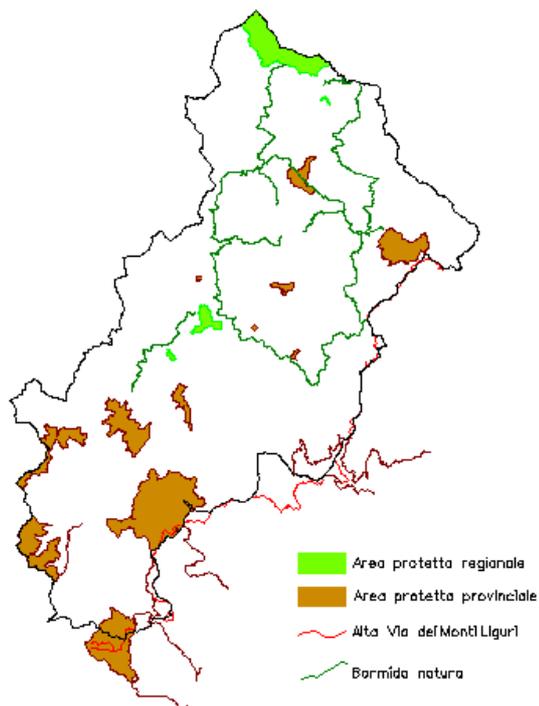
Le componenti naturali

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:

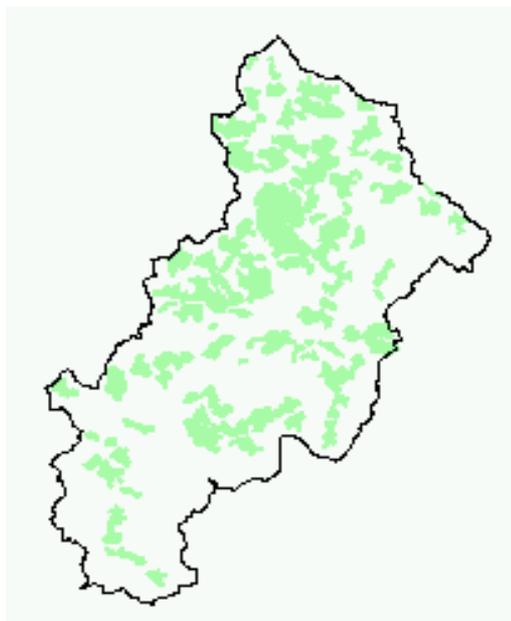
- l'estrema vicinanza alla costa e ad un bacino d'utenza molto ampio se si considera il flusso turistico estivo;
- un'elevata densità demografica in fondovalle che controbalza lo spopolamento delle aree più interne;
- le vicine Langhe piemontesi assicurano la presenza di un partner vicino, dalla grande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

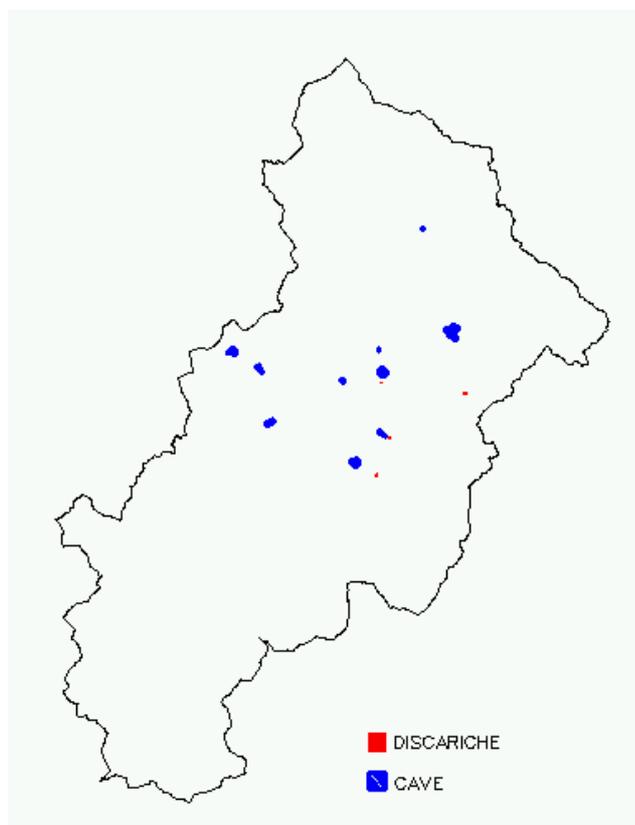
- il consolidamento e tutela dei versanti, delle scarpate, delle aree di frana;
- il recupero, la protezione e la rinaturalizzazione delle sponde dei corsi d'acqua e degli alvei.

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.).

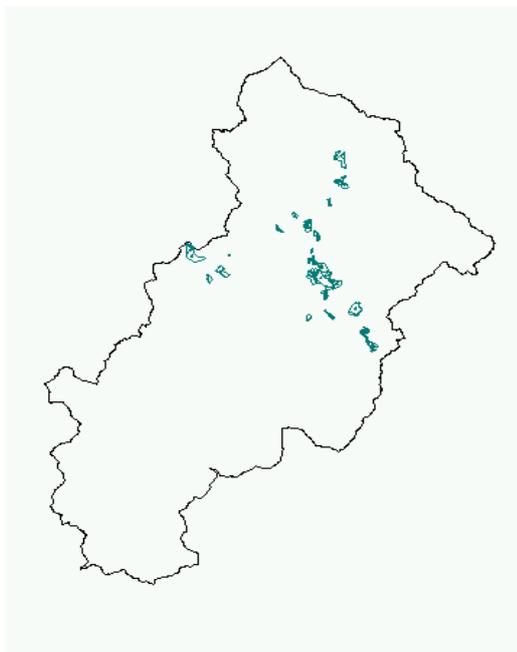
Gli insediamenti

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



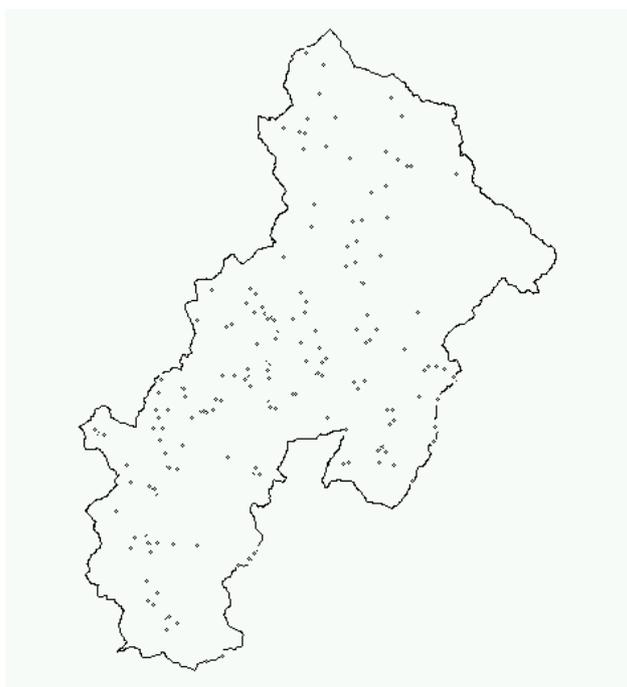
L'Ambito delle Bormide possiede un cospicuo patrimonio edilizio storico di notevole pregio da riqualificare come portatore di valori storici e culturali da tramandare.

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).