PROVINCIA DI SAVONA

Comune di ALBENGA

PUC Piano Urbanistico Comunale

DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI



DO.1

DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI

Adozione

Controdeduzione

Approvazione

Sindaco

Avv. Giorgio Cangiano

Assessore all'Urbanistica

Avv. Giorgio Cangiano

Progettisti

Arch. Ugo Baldini
CAIRE - Urbanistica

Ufficio di Piano

Arch. Sandra Granata

UGO BALDINI ARCHITETTO

Ottobre 2015

Città di Albenga

P.U.C.

Progetto Preliminare

Sindaco
Giorgio Cangiano

Assessore all'Urbanistica
Giorgio Cangiano

Progettista
Ugo Baldini

Gruppo di progettazione
Giampiero Lupatelli, Vittorio Gimigliano, Paolo Catelli, Raffaello Bevivino, Paolo Caviglia, Luca Reverberi

Valutazione Ambientale Strategica
Nicoletta Toffaletti, Tatiana Fontanesi

Ascolto Sociale
Marco Aicardi, Andrea Panzavolta,

Consulenti specialistici CAIRE:

per le analisi geologiche
Rolando Pozzani

per le analisi ambientali
Gianluca Bico, Patrizia Chirico, Francesca Finotto

per il porto
Marco Cobau

per il distretto culturale
Massimo Quaini

per le politiche del paesaggio
Paolo Rigamonti

per gli aspetti giuridico amministrativi
Cinzia Orlando

Analisi urbanistiche
Giulio Saturni, Claudio Colla, Alex Massari, Alessandro Rossi, Francesco Boccia, Elisa Scaranello, Francesca Consolini, Gabriela Galindez, Daniele Stefanutti, Edy Zatta

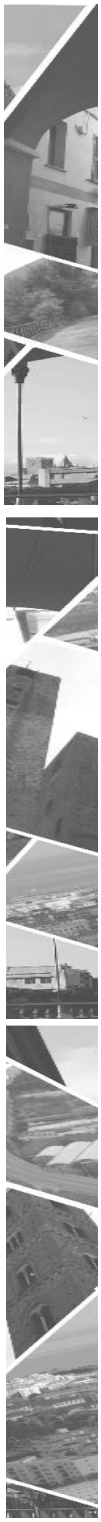
Analisi storiche economiche e sociali
Danilo Bruno, Franco Cefalota, Davide Frigeri

GIS del Piano
Omar Tondelli, Antonella Borghi

Per il Comune di Albenga

Ufficio di Piano
Sandra Granata,
Lara Cavezarsi, Elisa Canepa

P U C P U C P U C





DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI



DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI

SOMMARIO

PARTE PRIMA - LE POSTE IN GIOCO NELLA FORMAZIONE DEL NUOVO PIANO URBANISTICO COMUNALE DELLA CITTA' DI ALBENGA 7

1. LA NUOVA DIMENSIONE DEL PIANO URBANISTICO 9

Le novità del PUC 9
La direzione strategica del Piano 10
La perequazione e le politiche urbane 11

2. I TEMI DEL CAMBIAMENTO 13

3. ALBENGA NEL QUADRO REGIONALE 15

4. LE POSTE IN GIOCO 17

5. LE CRITICITÀ 21

6. I TEMI EMERSI DALL'ASCOLTO SOCIALE 24

Il sistema delle infrastrutture e della mobilità 25
Il sistema insediativo del centro storico e delle frazioni: la residenza e la riqualificazione urbana 26
I servizi e gli spazi aggregativi 27
Le attività economiche: la componente agricola, le aree produttive e la vocazione turistica 28
Il territorio rurale: il sistema agricolo, naturale ed ambientale 29

7. FARE PAESAGGIO SULLA BASE DEL PTCP 30

Il paesaggio agrario dalla 431 alla Convenzione Europea 30
Il paesaggio delle serre 32
I compiti del livello puntuale 33
Riconsiderare le indicazioni del livello locale 34

PARTE SECONDA - LE STRATEGIE DI ASSETTO E DI SVILUPPO 37

1. ALBENGA CAPOLUOGO DI UN SISTEMA LOCALE CHE HA BISOGNO DI SENTIRSI TALE PER CONTARE NEI RAPPORTI ISTITUZIONALI, DALLA PROVINCIA ALLA UNIONE EUROPEA. 39

Il comprensorio ingauno e la sua consistenza economica 39
Economie e funzioni urbane 40

2. LO SCONVOLGIMENTO INFRASTRUTTURALE E LA SCOMMESSA DI UNA CITTÀ PIÙ VASTA: LE TRASFORMAZIONI URBANE COME OCCASIONI DI INNOVAZIONE E DI RIQUALIFICAZIONE 42

Il nuovo scenario infrastrutturale 42
Le grandi trasformazioni urbane 43
Il ridisegno del fronte mare 44

3. IL NUOVO PORTO DI ALBENGA: NUOVA IMPRENDITORIALITA', DOMANDA NUOVA E TURISMI POSSIBILI 46

Una tradizione turistica da rivisitare 46

Le novità dello scenario urbano 47
Nuovi turismi possibili 49
4. L'INNOVAZIONE NECESSARIA NEL SISTEMA DELLA MOBILITA' 52
Un piano Urbano della Mobilità da costruire alla scala del Distretto 52
La rete della mobilità dolce 53
5. WELFARE, FISCALITA' LOCALE, CITTA' PUBBLICA E QUALITA' DEI SERVIZI 55
Un welfare da riformare 55
Sicurezza e qualità della vita quotidiana 56
I temi della qualità urbana 57
I problemi del social housing 59
Le dotazioni urbane 60
6. IL CENTRO STORICO MONUMENTALE DA VALORIZZARE E IL DISTRETTO CULTURALE DA COSTRUIRE, TRA PROFANO E SACRO 63
7. I BORGHI RURALI E LA COLLINA: UNA OFFERTA INSEDIATIVA DI QUALITA', INNOVATIVA E COERENTE CON LA TRADIZIONE 65
8. LA CITTA' DI VETRO DELLA PIANA: INNOVAZIONE PRODUTTIVA, COMPETIZIONE E SOSTENIBILITA' DELLA FILIERA AGRICOLA 67
Il paesaggio delle serre 67
La disciplina urbanistica degli impianti terricoli e della insediabilità agricola 67
I problemi di sostenibilità 68
9. LA CITTÀ DELLA PRODUZIONE: RUOLI LOGISTICI E PRESENZA MANIFATTURIERA 70
La presenza manifatturiera 70
Le esigenze della logistica 72
10. LA NATURA COME RISORSA E COME LIMITE, I PERCORSI D'ACQUA E LA CITTA' DI FUOCO DELLA COLLINA: "RETE VERDE" DELLA FRUIZIONE DA RIDISEGNARE 75
Paesaggio, biodiversità e manutenzione ambientale 75
Le nuove sfide dell'energia 78
11. L'INNOVAZIONE ORGANIZZATIVA DELLA MACCHINA COMUNALE PER UNA NUOVA POLITICA DEL TERRITORIO PIÙ VICINA AI CITTADINI E PIÙ CAPACE DI COGLIERE LE POSTE IN GIOCO 79
PARTE III OBIETTIVI DI ASSETTO DELLE DIVERSE PARTI DEL TERRITORIO COMUNALE 85
Ambito di conservazione del Centro Storico monumentale di Albenga 85
Ambiti di conservazione dei centri storici minori 86
Ambito di conservazione della città moderna 87
Ambito di riqualificazione del margine orientale del Centro Storico (Via Genova) 87
Ambito di riqualificazione urbana 88
Ambiti di riqualificazione dei centri frazionali 90
Ambiti di riqualificazione a prevalente matrice produttiva artigianale e commerciale 92
Distretti urbani di trasformazione 92
B) TERRITORIO RURALE 94
Ambiti di conservazione a vocazione naturalistico ambientale 94
Ambiti agricoli di conservazione paesaggistica 95
Ambiti agricoli di riqualificazione 96
Distretto agricolo di trasformazione 98

PARTE QUARTA - LA BANCA PROGETTI/FATTIBILITA' 101

A - PROPOSTA PER LA REALIZZAZIONE DI UN PIANO DI FATTIBILITA' PER LA REALIZZAZIONE DEL PARCO AGRO-TECNOLOGICO INGAUNO NELL'AMBITO DEL PIANO DI SVILUPPO RURALE DELLA REGIONE LIGURIA 105

B - PER UN PROGETTO DI DISTRETTO CULTURALE INGAUNO..... 114

INDICE DELLA DESCRIZIONE FONDATIVA.....139

Tavole fuori testo

scheda		Obiettivi e prestazioni di qualità del PUC	*tra pag.4 e 5*
tav.	0	La città esistente	*tra pag.6 e 7*
"	1	La nuova centralità di Albenga nel quadro regionale	*tra pag.12 e 13*
"	2	La filiera agricola albenganese	*tra pag.14 e 15*
"	3	Il posizionamento turistico di Albenga	*tra pag.26 e 27*
"	4	Il PRG vigente	*tra pag.30 e 31*
"	5	Le aree di trasformazione urbana	*tra pag.42 e 43*
"	6	Lo schema infrastrutturale: classificazione della viabilità	*tra pag.52 e 53*
"	7	Il sistema dei servizi	*tra pag.58 e 59*
"	8	Il sistema storico culturale	*tra pag.64 e 65*
"	9	Gli usi del suolo	*tra pag.66 e 67*
"	10	La geologia del territorio comunale	*tra pag.72 e 73*
"	11	Il GIS del Piano: la carta dei vincoli	*tra pag.76 e 77*

OBIETTIVI E PRESTAZIONI DI QUALITÀ DEL PUC

VADINO

1. riqualificazione della spiaggia e riordino delle aree a campeggi verso la realizzazione di un parco del turismo all'aria aperta
2. innovazione e potenziamento della ricettività turistica strutturata (nei distretti di trasformazione della Caserma Piave
3. valorizzazione del percorso archeologico della strada romana, miglioramento della sua accessibilità (ascensori/impianti a fune), valorizzazione del Convento di S. Bernardino, connessione al Centro Storico Monumentale con un nuovo attraversamento pedonale del Centa.
4. realizzazione di una nuova centralità urbana nell'area dei servizi religiosi (da rilocalizzare nel Convento di San Bernardino) e nell'area PEEP
5. riorganizzazione della accessibilità all'area in provenienza da Alassio e riqualificazione urbana della attuale viabilità di accesso dell'Aurelia
6. riorganizzazione della mobilità e della sosta attestata "a pettine" a ridosso della linea FS da trasformare in dorsale della mobilità dolce
7. riorganizzazione e potenziamento dei servizi di vicinato

MARINA

1. valorizzazione ambientale di foce Centa con la realizzazione del nuovo parco urbano
2. riqualificazione della passeggiata a mare e sua integrazione con la Città
3. riqualificazione urbana dei viali centrali
4. miglioramento diffuso della organizzazione della sosta e della fruibilità pedonale della viabilità
5. valorizzazione dell'area della stazione FS e potenziamento del porto turistico

CITTA' CONSOLIDATA

1. riqualificazione dell'asse viario longitudinale dal nuovo svincolo sull'Aurelia alla marina
2. riqualificazione e potenziamento del sistema di accessibilità e attestamento per la sosta alle aree centrali
3. ricucitura del sistema di servizi e progetti di arredo e riqualificazione delle sedi stradali e aree pubbliche
4. estensione delle politiche di tutela e valorizzazione della città storica all'area di Viale dei Mille, Viale Martiri della Libertà, Viale Trieste
5. riorganizzazione del mercato ambulante con azioni di riquallificazione urbana su Viale Martiri della Libertà e Viale Trieste e riorganizzazione della circolazione

CENTRO STORICO MONUMENTALE

1. inserimento in un circuito di fruizione storico-archeologica di respiro territoriale e di rilievo internazionale
2. integrazione e valorizzazione del sistema di offerta museale (e sue integrazione con l'offerta formativa)
3. valorizzazione del centro commerciale naturale del centro storico e dei suoi confini
4. integrazione e riqualificazione del rapporto con le aree di margine di Via Genova anche con azioni di delocalizzazione di volumi incongrui con riconoscimento di crediti edilizi

CITTA' NUOVA (DELL'AURELIA)

1. riduzione della eccessiva specializzazione funzionale degli insediamenti con l'inserimento di presenze residenziali e di funzioni alberghiere (anche a supporto dell'ospedale)
2. miglioramento delle condizioni di accessibilità dell'area con la realizzazione di una nuova strada dalla Turinetto all'Aurelia, per proseguire verso la marina (sulla viabilità esistente)
3. realizzazione del polo scolastico superiore anche come occasione di riqualificazione e integrazione urbana
4. riqualificazione dell'offerta sportiva anche in relazione ad un più generale ridisegno dell'offerta fruitiva a scala urbana oltre che alle esigenze di riordino morfologico del distretto
5. realizzazione di un parco archeologico del ponte romano "Pontelungo" attraverso opportune manovre perequative

CITTA' DELLA PRODUZIONE

1. selezione delle aree produttive e loro riqualificazione e infrastrutturazione (organizzativa e tecnologica)
2. realizzazione della piattaforma logistica
3. ridurre ogni possibile manovra fondiaria a condizioni di accertate necessità
4. incentivare nel centro storico e nei comparti di trasformazione la costituzione di una moderna città della conoscenza

CITTA' DELLA COMUNICAZIONE

1. completare la individuazione della Via Aurelia bis e di tutte le infrastrutture stradali ad essa collegate (verso la città)
2. attestare alla nuova stazione FS le strade che la rendono raggiungibile realmente
3. verificare l'approdo al Porto turistico dal punto di vista della viabilità
4. consentire alla città di disporre di infrastrutture per *l'information technology* in modo da essere attrattiva per le funzioni innovative

CITTA' DELL'ECOLOGIA

1. riqualificare il bilancio energetico della città consolidata e dei distretti di trasformazione
2. completare l'infrastrutturazione e il ciclo integrato delle acque
3. promuovere una gestione razionale sostenibile della raccolta e dello smaltimento dei rifiuti

FRAZIONI E SPAZIO RURALE

1. miglioramento delle dotazioni ecologiche e della qualità ambientale della Piana
2. valorizzazione del patrimonio storico culturale diffuso e del suo paesaggio
3. predisposizione di un sistema di fruizione ciclopedonale tra i nuclei, le emergenze e i recapiti esterni (la via per Arnasco per esempio) più significativi anche su base storica
4. consolidamento del ruolo insediativo delle frazioni con addizioni coerenti per morfologia insediativa e tipologie con i caratteri tradizionali dei tessuti dei borghi
5. sostegno ai processi di innovazione tecnologica ed organizzativa della filiera agricola, conservando e valorizzando le peculiari condizioni del suo paesaggio: la "Città di vetro" e il suo progetto per il PSR regionale
6. potenziamento dell'offerta turistica in ambiente rurale nelle forme che sappiano incentivare la creazione di nuova imprenditorialità turistica
7. sviluppo di una offerta fruitiva come parco territoriale fluviale e montano

Il Documento degli Obiettivi e il nuovo Piano Urbanistico Comunale

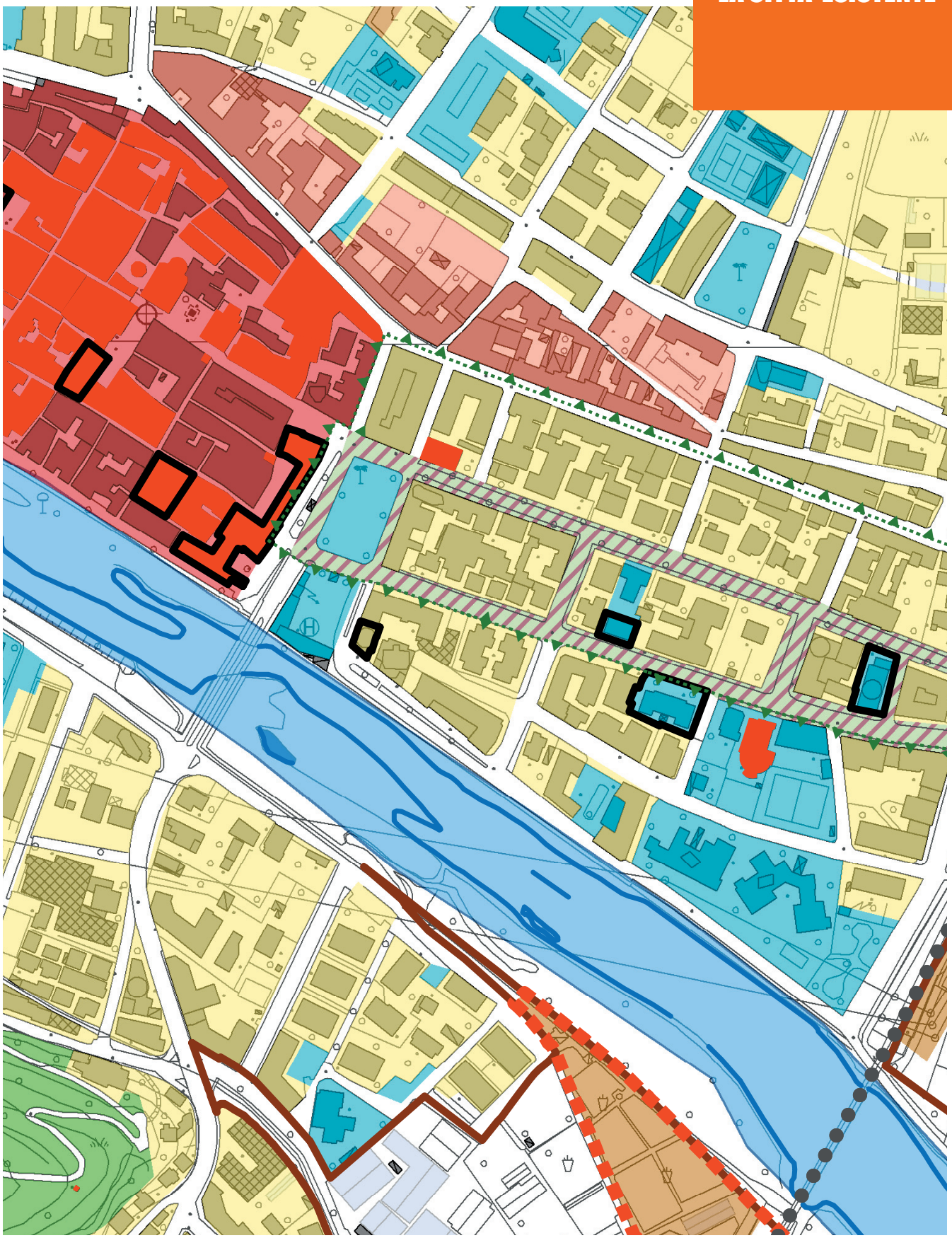
Il significato più profondo del *Documento degli Obiettivi* del PUC è quello di stabilire i contenuti del piano urbanistico che debbono permanere nel tempo come riferimenti di una azione di pianificazione che sappia adattarsi in modo efficace alle diverse strategie urbane. Cogliendo le sollecitazioni che verranno dal processo di attuazione e verifica, senza per questo far venire meno un orientamento del Piano sempre ben riconoscibile che indica la direzione da seguire nella valorizzazione territoriale.

Il PUC di Albenga si misura con una congiuntura straordinaria determinata tanto dalle scelte infrastrutturali incombenti che dalla evoluzione del sistema economico e sociale giunto ad una fase di maturità. E' quindi un Piano che deve farsi carico in modo cospicuo di produrre strategie urbane e di generare condizioni di innovazione organizzativa che consentano di praticare le strategie e di cogliere le opportunità.

Per questo il PUC fa i conti con il suo passato – la storia urbanistica della città e la qualità dei suoi strumenti - e deve ricostruire in modo diffuso e approfondito le ragioni del proprio operare. La *Descrizione Fondativa* è il luogo nel quale questa disamina viene operata con una ampiezza degli apporti disciplinari che è valorizzata dalla estensione della pratica di ascolto sociale che la ha accompagnata.

Nella *Struttura di Piano* la descrizione delle condizioni della morfologia urbana e della organizzazione dello spazio rurale dovranno consentire alle politiche territoriali di prendere forma e di assumere l'obiettivo della qualità necessaria.

LA CITTA' ESISTENTE





1

PARTE PRIMA - LE POSTE IN GIOCO NELLA FORMAZIONE DEL NUOVO PIANO URBANISTICO COMUNALE DELLA CITTA' DI ALBENGA

1. LA NUOVA DIMENSIONE DEL PIANO URBANISTICO

Le novità del PUC

La formazione del PUC assume per la Città di Albenga un evidente ed irrinunciabile rilievo strategico, giacchè il Piano è consapevole di dover rappresentare una innovazione non piccola né scontata del panorama delle pratiche urbanistiche.

Il Piano arriva a maturazione in un momento quanto mai significativo della vita economica e sociale del Paese e della Regione, una fase non breve e non semplice di uscita dalla crisi nella quale le Città Capoluogo sono chiamate a giocare come mai prima la carta dell'innovazione. Una innovazione necessaria per sostenere il clima competitivo che sempre più investe le Città, grandi e piccole e le chiama ad assolvere con ciò al compito precipuo di esercitare una *leaderhip* sul proprio Distretto.

Una vocazione a cui i Capoluoghi non si devono sottrarre "per contare di più". Una vocazione che per la Città di Albenga assume la valenza, almeno regionale, di vera capitale dell'agricoltura ligure, la dimensione di area vasta nel suo ruolo di secondo polo urbano della Provincia nella offerta di servizi civili e religiosi, la scommessa di nuovi ruoli turistici sorretti dall'importanza del suo patrimonio storico culturale e dalla prospettiva di radicale innovazione della sua infrastrutturazione logistica e ricettiva.

Le pratiche urbanistiche, nel nostro paese e ormai da tempo non breve, hanno segnato la vicenda amministrativa locale, sino a rappresentare una componente tutt'altro che marginale dell'esercizio della autonomia comunale e uno dei fronti più rilevanti per l'esercizio dei poteri che questa può esercitare, dando al contempo voce alla diffusa aspirazione delle comunità a misurarsi da protagoniste con l'impegnativo orizzonte di un progetto di futuro competitivo e condiviso.

Un processo questo che deve rispondere alle molteplici sollecitazioni che nel tempo si sono riversate sul *piano urbanistico comunale*, investito di nuovi compiti e di nuove responsabilità per effetto delle sensibilità emergenti, di natura economica non meno che paesistica, ecologica piuttosto che culturale o sociale; nuove sensibilità che hanno attraversato il quadro normativo non meno che le culture disciplinari, spingendo il piano a mutare pelle e cambiare abitudini per continuare a proporsi come utile.

Spesso reagendo con diligenza e laboriosità, apprestandosi ad accumulare conoscenze e informazioni entro quadri conoscitivi sempre più estesi e articolati, non sempre adeguatamente assistiti da tecnologie e strumenti di gestione dell'informazione amichevoli dal punto di vista dell'utente, amministratori, tecnici ma anche semplici cittadini che siano.

Talvolta ricercando nella dimensione del disegno urbano una nuova modalità di intervento e una nuova eloquenza (e, attraverso di essa, una nuova legittimazione sociale), non sempre sorretta da una credibile comprensione dei necessari contenuti di fattibilità e della lunga catena di relazioni sociali che separa il disegno dalla realizzazione delle politiche ipotizzate.

Meno frequentemente, cercando di innovare il linguaggio disciplinare, per avvicinarlo a quello delle *policies* senza peraltro poter prendere facilmente congedo dai tecnicismi normativi e dalla retorica "casistica" di una pratica urbanistica sollecitata a diventare una branca del diritto amministrativo piuttosto che un esercizio di progettazione orientato alla soluzione dei problemi.

Ancor più raramente – e questa sarebbe l'ambiziosa aspirazione del PUC di Albenga - riuscendo a costruire quadri interpretativi e procedure di valutazione efficaci ed espressive.

La direzione strategica del Piano

Interpretazioni e valutazioni che consentano alle comunità, tanto più in questa difficile e lunga congiuntura, di essere protagoniste del proprio futuro consentendo di controllare e dominare la sequenza di argomentazioni che conducono il Piano Urbanistico dagli inventari delle risorse naturali e culturali e dagli scenari economici e sociali esplorati, a decisioni sulle politiche di conservazione e di trasformazione degli spazi fisici.

Decisioni di cui sia possibile (o almeno ci si provi a) misurare il contenuto di fattibilità tecnico-economica e apprezzare le conseguenze in termini di funzionalità e di sostenibilità ambientale e sociale, avvicinando così una praticabilità politica avvertita e consapevole.

Di questo percorso di innovazione delle forme e del significato del piano urbanistico dovrebbe essere componente essenziale il nuovo istituto della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che, se non verrà relegata al ruolo di un esercizio incomprensibile per i non addetti ai lavori, come si rischia

sempre più nel groviglio di procedure prodotte dalla tormentata vicenda del Decreto Legislativo 152.

La VAS dovrebbe esprimere, sollecitare e certificare quelle istanze di vivibilità e di qualità che il piano deve servire intercettando le criticità che affollano il territorio su cui esso agisce; intercettandole e avviandole a soluzione entro i limiti operativi che gli sono propri

Non di meno componente essenziale del nuovo ciclo di pianificazione dovrebbe essere una pratica di Ascolto Sociale e di Progettazione Partecipata che, se non è ancora presente nel testo della Legge Regionale ad Albenga è riuscita a conquistare l'attenzione necessaria nella fase di avvio del PUC per un esercizio non rituale ma impegnativo e responsabile.

Esplorare strategie di assetto e di sviluppo in un rapporto non episodico con gli attori locali, delineare politiche di conservazione e trasformazione territoriale che sappiano cogliere i punti di forza e le opportunità di queste strategie, raccogliere e rappresentare le politiche in un racconto che sappia farsi ascoltare dalle comunità senza per questo essere ambiguo o elusivo nei confronti delle responsabilità disciplinari e delle conseguenze normative, dare voce a tutti gli attori istituzionali coinvolti dal Piano e contemporaneamente riportarli entro un confronto stringente per produrre un gioco a somma positiva, è quindi il compito che questo Documento degli Obiettivi del PUC della Città di Albenga vuole contribuire ad assolvere.

Ecco allora che accanto alla prefigurazione di politiche squisitamente urbanistiche prendono forma nell'alveo del PUC progetti integrati che stanno tra regolazione e trasformazione, progetti che potranno costituire la base di un nuovo contratto sociale e istituzionale per il governo del territorio, un contratto che avrà, tra gli altri, il compito di monitorare le politiche lanciate e di rendere l'organizzazione della Città (e del suo Distretto) coerente alle sue ambizioni e i suoi doveri.

La perequazione e le politiche urbane

Il fattore suolo è sempre stato in Italia il principale ostacolo ad una coerente politica di sviluppo urbanistico, e ciò anche in relazione ad un quadro normativo sul regime immobiliare insoddisfacente.

Il confronto con altri paesi (come la Francia dove la consistenza del patrimonio demaniale in senso lato vede Marsiglia col 60%, e Lione col 52% di

suoli urbani, costruiti e no, pubblici) in cui l'intervento pubblico è forte, evidenzia le criticità dell'urbanistica tradizionale italiana a cui le recenti evoluzioni legislative regionali hanno cercato di porre rimedio con l'introduzione di una serie di nuovi strumenti: perequazione urbanistica, compensazioni, cessioni, acquisizione di suoli e *standard* in cambio di edificabilità, incentivi per la rottamazione dei fabbricati, crediti edilizi.

Oggi il progetto di assetti urbanistici futuri si scontra con la difficile congiuntura che famiglie, imprese e comuni si trovano ad affrontare che rischia di trasformare i piani in operazioni virtuali con scarsa capacità di successo.

Questo in un momento dove sarebbe importante orientarsi a soluzioni di qualità che vogliono dire formazione, competitività e assetti efficienti e razionali, tutte cose che costano ma possono rendere se sono affrontati in una logica sistemica.

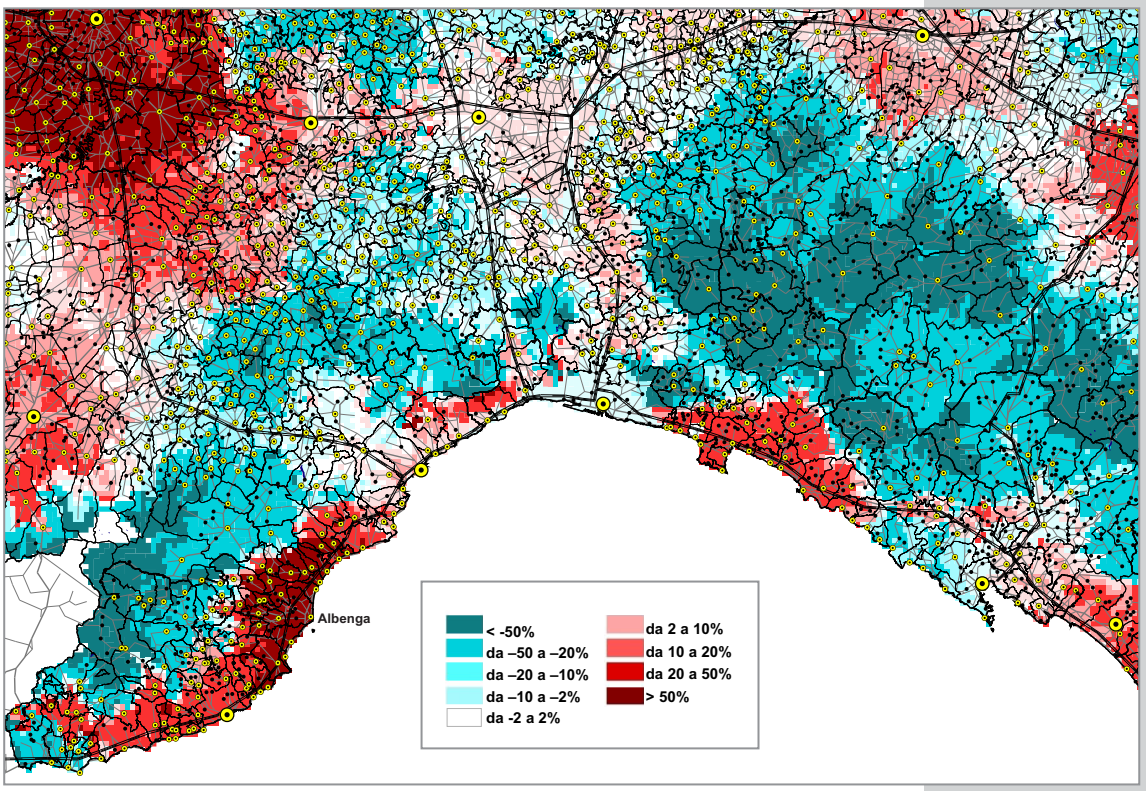
Quella di trovare risorse per finanziare interventi di qualità sembra oggi per i comuni una domanda senza risposta, ma forse entro un piano urbanistico capace di regolare interessi pubblici e privati può essere trovato un equilibrio capace di fornire risposte adeguate alle domande di qualità dell'abitare che anche il mercato pone oggi e il mercato futuro - meno ancorato dalla pesante congiuntura - porrà sicuramente.

Per questo bisogna rivedere il modo col quale la dimensione pubblica e privata contribuiscono a realizzare i bisogni di un territorio. Consentendo al pubblico di non rispondere al collasso finanziario che lo minaccia (dallo stato in giù) svendendo il territorio, piuttosto che governarlo, mettendo il privato nelle condizioni di contribuire più che prima, per qualità e quantità, a realizzare la città pubblica assieme alle costruzioni private; città pubblica che, sul medio lungo periodo, è la condizione necessaria per valorizzare l'investimento privato. Di qui la scelta strategica della perequazione che il PUC di Albenga si propone di realizzare come modello di attuazione della strategia di riqualificazione urbana.

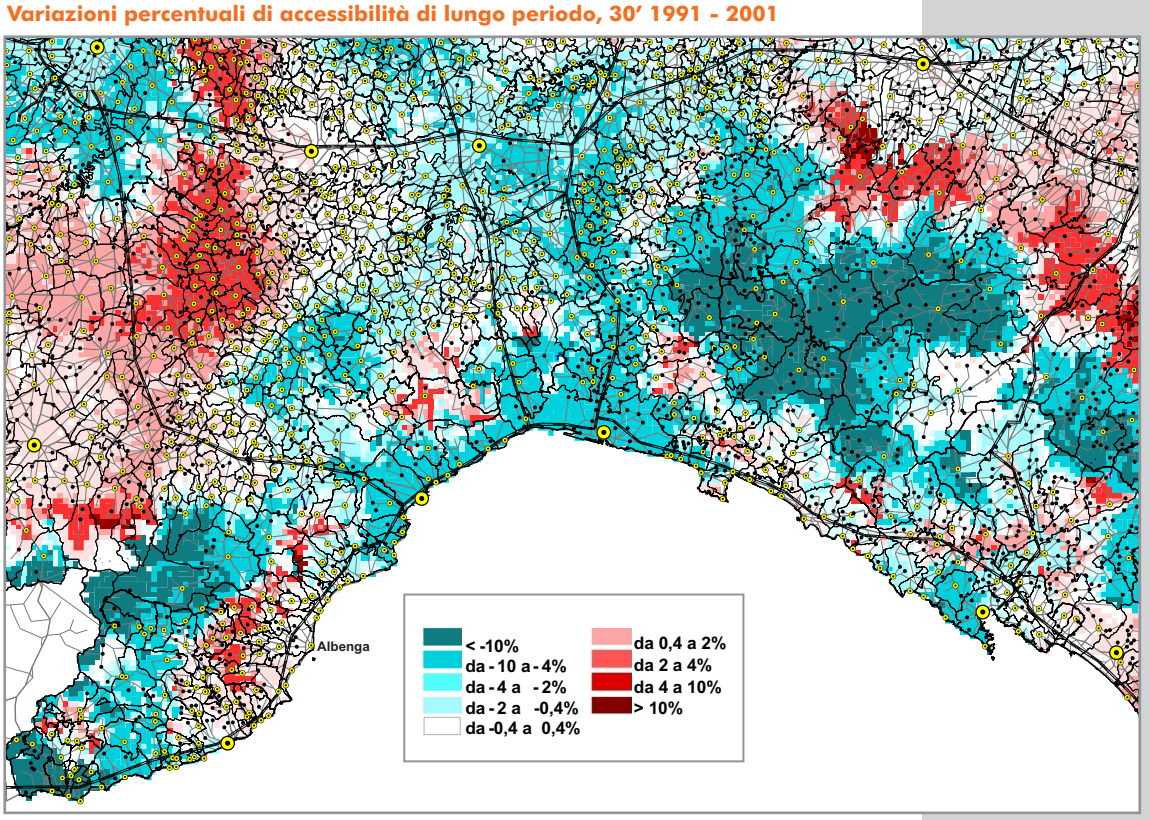
Perequare non è solo uno obiettivo, ma anche un mezzo: tende a garantire equità di trattamento, avendo riguardo al contempo dell'interesse pubblico, cercando di rendere più praticabile una politica di acquisizione di aree per le politiche pubbliche.

LA NUOVA CENTRALITA' DI ALBENGA NEL QUADRO REGIONALE

Variazioni percentuali di accessibilità di lungo periodo, 30' 1951 - 2001



Variazioni percentuali di accessibilità di lungo periodo, 30' 1991 - 2001



Perequare può essere un modo per garantire attuazioni più ambiziose sul piano delle esigenze di qualità. Perequare vuol dire nell'attuale situazione di particolare scarsità delle risorse pubbliche e di complessità e dinamicità del sistema, pensare ad una gestione più imprenditoriale delle trasformazioni urbane, con il ricorso a procedure di confronto e di accordo negoziale degli oneri e dei vantaggi tra attori pubblici e privati.

Procedure che possono consentire di recuperare aree (per l'edilizia sociale per esempio così carente nella forma dell'affitto), *standard* pregressi e risorse per la parte pubblica senza disincentivare l'interesse privato, a patto di essere ragionevolmente correlate alle ricadute che in relazione agli impegni assunti dai due soggetti, si avranno sulla fattibilità degli investimenti.

I distretti di trasformazione consentono sicuramente di praticare questa politica "moderna", che deve poter anche contare su una gamma più estesa di strumenti, crediti su specifici detrattori, le aree sulle quali incentivare l'acquisizione pubblica perché di grande valore paesistico, i servizi ancora da acquisire dei quali dovrà essere riconosciuta una capacità edificatoria, in una logica di integrazione degli attori che vogliono realizzare la bella città e il bel territorio per valere di più.

Le questioni che la perequazione urbanistica è chiamata ad affrontare riguardano il cronico recupero qualitativo e quantitativo del verde pubblico (e di altri standard: si pensi alla ricomposizione del sistema scolastico su nuovi modelli) e la loro connessione con le reti ecologiche rurali; ma riguardano anche nuove occasioni per il progetto urbano un diverso approccio compositivo e funzionale, innovando così i prodotti del mercato immobiliare e sostenendo la qualità urbana e l'integrazione degli usi nei nuovi insediamenti.

2. I TEMI DEL CAMBIAMENTO

Un cambiamento epocale è in corso: si è manifestato da poco tempo e presumibilmente durerà per molto; va capito in tutti i suoi risvolti per potere applicare nuovi modelli di intervento sulla città, per costruire nuovi paradigmi da condividere.

Il cambiamento si declina in modi diversi, ed è percepito in modi diversi dai vari attori nei vari luoghi: tutti incidono sui modi dell'abitare.

E' in corso una immigrazione di lungo raggio che ha come fattore di spinta la fuga dalla povertà in provenienza da aree attraversate da crisi profonde come l'Est europeo o l'Africa sub sahariana, o da grandi differenziali di sviluppo entro distanze spaziali ridotte: il versante meridionale del Mediterraneo o la penisola balcanica.

Questa spinta dal 95 ad oggi ha investito il Centro Nord del Paese senza esclusione di luoghi e oggi raggiunge dimensioni che avvicinano o superano la soglia avvertita come fisiologica in paesi con storie di migrazioni interculturali più antiche. Tutte le previsioni ci dicono che le quote di popolazione straniera potranno crescere per le aree di maggiore attrazione sino al 20÷25% della popolazione.

L'immigrazione è richiamata anche da fattori di attrazione che hanno origine nello squilibrio demografico tra classi di età in ingresso e in uscita dal mercato del lavoro e che sono talvolta accentuate da modelli di crescita dei sistemi economici locali in settori produttivi e dei servizi a basso valore aggiunto. Anche le famiglie oltre alle imprese ri-chiamano immigrazione per le attuali e specifiche condizioni di crisi della famiglia estesa e di invecchiamento della popolazione.

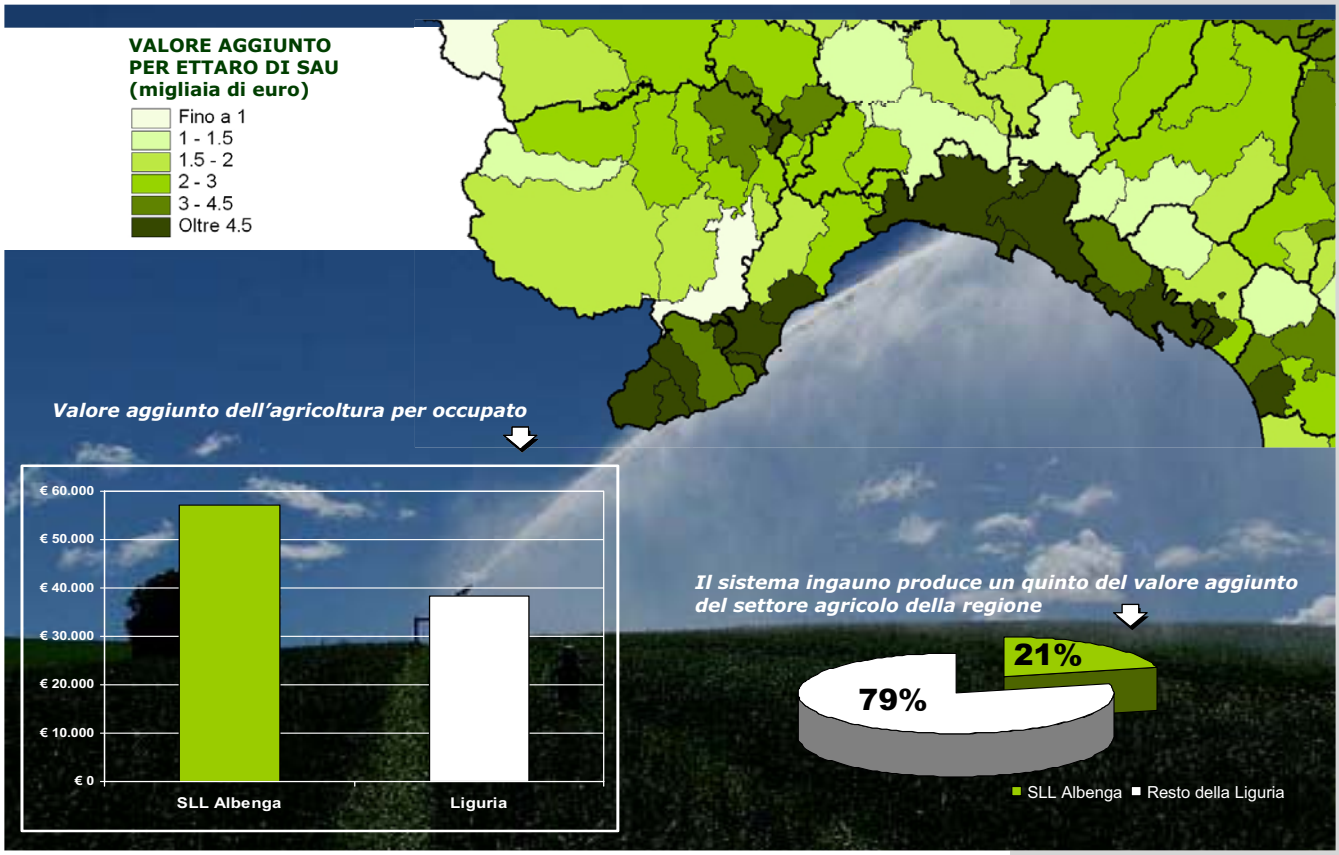
La popolazione invecchia perché si stanno avvicinando alla pensione le generazioni del *baby boom* ma anche perché aumenta la speranza di vita; un aumento che solo negli ultimi sei anni può essere stimato in 1,3 anni in più per gli uomini e 1,6 in più per le donne.

Nel centro nord del nostro Paese la natalità ha raggiunto livelli negativi da emergenza nazionale e sembra riprendersi solo ora e molto lentamente dopo un lungo periodo di crisi della riproduzione naturale che ha avuto in regioni come la Liguria i suoi epicentri.

Cresce la disuguaglianza sociale nella distribuzione dei redditi delle famiglie e cresce anche la disuguaglianza nell'accesso alle opportunità formative, di lavoro, di fruizione dei servizi tra popolazioni che risiedono in territori diversi

Il sistema di *welfare* è messo in crisi dalla transizione demografica non solo a livello delle politiche statali (nei loro contenuti previdenziali) ma anche a livello locale, dove il *welfare* è in crisi per l'affollarsi di domande sociali sempre più estese diversificate; domande che richiedono forte innovazione organizzativa ma che si devono misurare anche con i problemi – ora

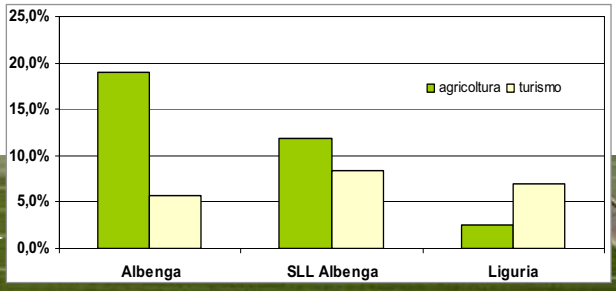
LA FILIERA AGRICOLA ALBENGANESE

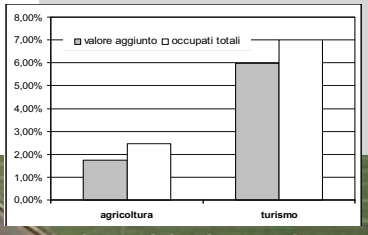


Valore aggiunto dell'agricoltura per occupato

Il sistema ingauno produce un quinto del valore aggiunto del settore agricolo della regione

Incidenza degli occupati in agricoltura e nel turismo sul totale degli occupati

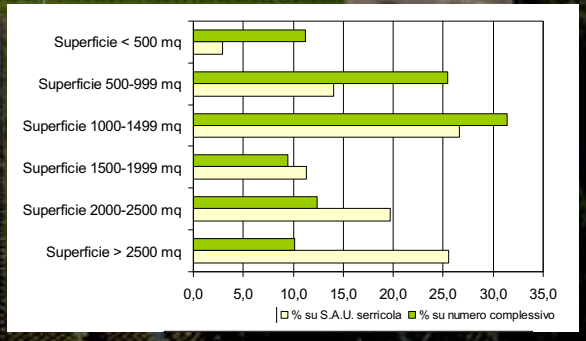




Equivalenza del valore aggiunto e degli occupati in agricoltura e nel turismo in Regione Liguria

Aziende agricole serricole (numero e superficie) per classe di ampiezza delle serre

1100 imprese con serre nel comprensorio ingauno 2/3 del totale



drammatici - di una fiscalità non ancora in equilibrio nel rapporto tra centro e periferia, tra responsabilità e potere di spesa.

Aumenta il tempo dedicato alla mobilità per gli scambi tra casa e lavoro per effetto del progressivo dilatarsi delle dimensioni spaziali dei mercati locali del lavoro e per la crescente congestione e inefficienza dei sistemi di trasporto.

Aumenta la sollecitazione della competizione internazionale e dei suoi nuovi protagonisti, per quanto attenuata dal risorgere all'interno degli Stati e dei blocchi continentali di politiche di protezione, verso maggiori livelli di efficienza e di competitività cui le imprese non possono rispondere da sole e che il sistema paese è drammaticamente impreparato ad affrontare nella gestione delle reti, delle economie organizzative, dei sistemi formativi.

Aumenta la pressione esercitata dallo sviluppo economico (anche quando questo si presenta, come ai nostri giorni, modesto e incerto) sulle risorse naturali: la crisi energetica ne è la manifestazione più evidente, ma anche il rapporto con altre risorse, l'acqua innanzitutto, pone rilevanti problemi di un uso più razionale, di mitigazione e di innovazione; una innovazione da ricercare anche nella forma della città oltre che nelle forme dell'abitare.

La tragica instabilità che si registra sui mercati finanziari incide pesantemente sull'economia reale e sul *welfare*, quindi anche sul territorio da abitare: l'accesso al bene casa drasticamente ridotto dalla crisi dei mutui ne è sintomo evidente.

3. ALBENGA NEL QUADRO REGIONALE

Alle prospettive di cambiamento epocale che si prospettano per la società italiana nello scorcio iniziale di questo nuovo secolo, Albenga si presenta entro le coordinate di un sistema regionale, quello della Liguria, che all'appuntamento "globale" arriva un po' appesantito da *performances* economiche e demografiche non proprio entusiasmanti; *performances* che ripropongono, in termini caso mai enfatizzati, quella immagine di una società "troppo invecchiata" che sembra pesare sull'intera società italiana di questi anni.

Al tempo stesso la Liguria presenta, nelle relazioni e nello scambio globale, opportunità ed *atout* di non poco rilievo, innanzitutto per la sua invidiabile collocazione geografica.

Una collocazione geografica che, per un verso, vede la Liguria partecipe e protagonista della nuova ricentratura "mediterranea" dei flussi commerciali di lungo raggio dell'economia globalizzata, e che, allo stesso tempo, la conferma come un *partner* "necessario" di quell'area padana che, anche in tempi di crisi, resta una delle regioni dalla economia più dinamica e solida nell'intera scena europea.

All'area padana la Liguria appartiene non solo per la sua impronta geografica, visto che quasi il 30% del territorio regionale, nonostante la percezione corrente, appartiene al bacino idrografico del Po, ma soprattutto perché è nell'area padana che da sempre la Liguria trova il bacino di riferimento che alimenta sia l'operatività dei suoi scali portuali che la capacità ricettiva della sua industria turistica.

Legami durevoli anche se un po' appannati da qualche *deficit* di competitività che il sistema logistico e soprattutto il sistema turistico ligure hanno dovuto registrare nei confronti dei propri competitori, tanto più quelli "emergenti" delle nuove aree di sviluppo. Comunque legami strutturali consistenti e durevoli che tengono l'area ligure ben stretta ad un soggetto geo-economico forte e capace di mantenersi al passo con le realtà più evolute dell'intera area europea.

Dell'area mediterranea – e del suo arco nord-occidentale in specie - la Liguria è ancor più parte essenziale.

Per le caratteristiche climatiche, innanzitutto, che da più di un secolo hanno costituito il sostrato fondamentale del suo successo turistico e della sua proiezione internazionale, pur nelle sue alterne vicende; le sue riviere e i suoi epicentri costieri (il Finalese, le Cinqueterre, ...) si propongono per politiche di offerta turistica sofisticate, con varie geografie (tra la Versilia e la Costa Azzurra) e modalità (parchi, porti, polarità ed eventi culturali e sportivi).

In misura non minore per la collocazione nella rete dei flussi commerciali che, nella lunga durata della storia moderna e contemporanea, hanno fatto della Liguria e dei suoi approdi il luogo della infrastrutturazione logistica più antica e consolidata di tutto il Paese con una straordinaria proiezione internazionale.

Condizioni di centralità che candidano oggi il sistema dei porti liguri a cogliere le opportunità che il riorientamento dei flussi commerciali mondiali, sospinto dalle dinamiche esplosive della crescita economica del *Far East* asiatico, propone per l'intero arco settentrionale del Mediterraneo, avvantaggiato di 2 o 3 giorni di viaggio rispetto ai porti del Nord Europa, nell'arrivo delle rotte asiatiche che passano di nuovo per Suez.

Tanto più se il sistema portuale ligure saprà funzionare in una logica di integrazione e qualificazione degli scali dell'intero arco tirrenico, in un approccio – cooperativo e competitivo – che metta in gioco, attraverso lo sviluppo del cabotaggio e nella prospettiva delle autostrade del mare, il potenziale logistico di un sistema che va da Livorno a Marsiglia.

Le condizioni climatiche si ripropongono come vantaggio competitivo anche oltre l'economia del turismo balneare, oggi che l'Economia della Conoscenza, tema emergente in ogni strategia di sviluppo sostenibile delle economie avanzate, ripropone la centralità del capitale umano e modifica le logiche localizzative delle imprese multinazionali rimettendo al centro dell'attenzione le condizioni di vivibilità dei luoghi da offrire alle risorse umane coinvolte nelle attività di ricerca e sviluppo.

Logiche localizzative che dovrebbero essere potenziate da un sostanziale rinnovo della attrezzatura portuale diportistica, oggi in corso, che oltre ad inserire la Liguria nel sistema mediterraneo del turismo nautico, diventi un fattore di arricchimento delle condizioni di residenzialità rivolte ad una popolazione "internazionale" che voglia fare della Liguria la propria seconda patria (ed, auspicabilmente, anche la prima).

4. LE POSTE IN GIOCO

In uno scenario globale e in un contesto regionale) così carico di tensioni e di minacce, ma non privo di opportunità, la Città di Albenga ed il suo Sistema Locale possono giocare il vantaggio competitivo di una inerzia positiva delle dinamiche recenti dello sviluppo economico e demografico, quelle di una diffusione quanto mai estesa (nel panorama regionale, quantomeno) della cultura imprenditoriale nel corpo della società, quella di valori e potenziali urbani consolidati dalla storia millenaria della Città e mai messi in discussione.

Fattori, tutti, che possono dispiegare pienamente i propri effetti solo se gli attori sociali del sistema locale sapranno individuare con lungimiranza e acume le poste in gioco nei processi in corso, interpretando in questi un ruolo non subalterno.

Per confermare e consolidare il potenziale economico e la coesione sociale del sistema locale, occorre allora fare i conti con le trasformazioni che si presentano all'orizzonte, tanto per effetto delle dinamiche economiche internazionali, quanto in conseguenza delle decisioni politiche dei livelli di governo "sovra-ordinati", dalla Provincia all'Unione Europea; decisioni con cui la Città si deve confrontare senza incertezze o timori reverenziali ma senza sottovalutare la portata e la complessità dell'impegno.

Proviamo a darne intanto una rappresentazione sintetica, rinviando ai capitoli successivi di questo documento le argomentazioni più compiute, discutendo le quali, in modo appassionato ed approfondito, potremo costruire la condivisione di intenti necessaria al successo del nuovo piano.

Le prospettive di un rinnovamento quasi epocale della logistica urbana che si vengono configurando in termini sempre più operativi e ravvicinati, trovano riscontro nelle rilevanti decisioni infrastrutturali incombenti.

Dallo spostamento a monte della linea ferroviaria, con la realizzazione della nuova stazione, alla realizzazione di un nuovo porto turistico, dalla nuova previsione di una nuova infrastruttura logistica alla rifunzionalizzazione delle vaste aree militari presenti in ambito urbano, alla possibilità di una vera politica dei beni culturali che parta dal Centro Storico Monumentale sono in corso processi in grado di generare importanti economie esterne per i diversi attori sociali; processi che colgono il sistema economico locale in una fase di maturità.

Il sistema economico ingauno è oggi in qualche misura posto di fronte ad un bivio che si propone tanto nel ciclo di vita delle singole imprese come in quello del sistema nel suo complesso; un bivio tra l'orientamento al reddito o al patrimonio, tra la scelta di reinvestire in una stagione di innovazione produttiva e commerciale che segni in una prospettiva non breve nuove condizioni di vantaggio competitivo o viceversa quella di mettere a frutto i valori accumulati in una lunga stagione di successi, impegnandoli in investimenti più diversificati e meno rischiosi dei quali la componente immobiliare rischia naturalmente di fare la parte del leone.

Anche l'organismo urbano si trova a doversi interrogare sulle prospettive e sulla natura della innovazione territoriale possibile, misurandosi con le scelte che si aprono a questo bivio.

Da un lato c'è l'evoluzione possibile degli insediamenti agricoli della piana in condizioni di produttività e competitività rinnovate entro un ambizioso progetto di sviluppo economico, riordino fondiario e reinfrastrutturazione logistica ed ambientale da condurre all'insegna della sostenibilità nella prospettiva di realizzare un vero e proprio Parco Agro Tecnologico, sostenuto dalle politiche europee e regionali per una nuova stagione di sviluppo rurale che trovano nel Piano di Sviluppo Rurale il loro riferimento naturale.

Un progetto "di sistema" che ha un suo nodo di rilievo nel progetto di piattaforma logistica proposto dall'iniziativa della Camera di Commercio e non solo per il rilievo che può assumere sotto il profilo della sostenibilità ambientale contribuendo in modo significativo a riorganizzare e coordinare gli ingenti flussi di traffico operativo che oggi invadono la maglia viaria della piana, ancora di impronta marcatamente rurale.

Rilevante anche sotto il profilo economico perché la qualità degli investimenti e la natura degli investitori nella logistica ingauna determineranno il ruolo possibile e il ri-posizionamento dei diversi attori: i produttori agricoli che si vogliono spingere a valle della filiera per occupare segmenti a maggiore valore aggiunto, le imprese commerciali che devono riposizionarsi in un ambiente economico sempre più competitivo, le stesse catene della Grande Distribuzione Organizzata europea, sempre più presenti nella scena locale.

Il progetto del Parco Agro Tecnologico dovrà essere accompagnato, nei suoi contenuti più marcatamente orientati all'economia della conoscenza, da un sistema urbano di *business park*, a partire dal centro di ricerca di rilievo più che nazionale con cui la Camera di Commercio è già oggi presente nella scena locale, sino al possibile rilancio della valorizzazione (non solo patrimoniale ma compiutamente urbanistica) della Caserma Piave) per candidarla (con un bando internazionale ?) ad ospitare funzioni avanzate e imprese eccellenti che si vogliono generare ed attrarre da altre realtà economiche e territoriali di respiro europeo; imprese e funzioni che possono trovare nella elevata qualità funzionale del sistema urbano di accoglienza ingauna (ma anche nel necessario rinnovamento della sua attuale componente ricettiva) un ulteriore fattore di preferenza nella localizzazione.

Dall'altro c'è invece la prospettiva che la nuova stagione di investimenti assuma una natura essenzialmente immobiliare, consentendo alla ricchezza accumulata di trovare allocazione in investimenti a basso rischio, ma scontando la prospettiva tutt'altro che teorica di un progressivo (e difficilmente arrestabile, una volta innescato) declino del tasso di crescita della competitività e della ricchezza del sistema locale.

Una analoga alternativa si pone – fatte le debite differenze per ciò che attiene il diverso peso economico e l'assai meno vantaggioso posizionamento competitivo oggi presente – per la filiera turistica.

Qui è in gioco la capacità di cogliere con un deciso orientamento imprenditoriale le notevoli opportunità che la crescente caratterizzazione culturale della domanda turistica internazionale può offrire a sistemi che sono in grado di proporre percorsi di fruizione sempre più ricchi e sofisticati, a partire da un patrimonio di indubbio valore come è quello di cui Albenga è custode.

Viceversa, assisteremo ad una progressiva riduzione del contenuto di impresa della offerta turistica con una corrispondente riduzione del suo contenuto di occupazione e di valore aggiunto e con una attenzione sempre più spostata verso l'*affaire* immobiliare, con cui chiudere in bellezza una intera vita di preoccupazioni e di lavoro.

L'attuale critica congiuntura internazionale del mercato immobiliare, che arriva a conclusione di un ciclo espansivo lunghissimo, che ha caratterizzato per diciotto anni, a livello nazionale e internazionale, passati con una crescita ininterrotta dei valori, propone al sistema locale l'opportunità (davvero da non perdere) di esplorare vantaggi e rischi di queste alternative in un momento di minore concitazione, nel quale è possibile proporre agli operatori economici, come alla comunità locale, un tavolo comune di verifica e confronto sul futuro della città.

Ed è a questa opportunità che la costruzione del nuovo strumento urbanistico propone una sede quanto mai qualificata e pertinente per esercitarsi.

5. LE CRITICITÀ

Nella scena urbana di Albenga e nella dimensione più vasta del suo Distretto sono presenti criticità rilevanti con cui il nuovo Piano Urbanistico non può evitare di misurarsi. Ad alcune di esse si è già fatto cenno nel presentare le poste in gioco per lo sviluppo della Città, parlando ad esempio del *deficit* di imprenditorialità turistica o della inadeguatezza logistica della filiera agricola o, ancora, dei complessi problemi di prevenzione e controllo dei possibili inquinamenti delle acque e del suolo determinati dall'impiego di mezzi chimici da parte della stessa filiera agricola e da riconsiderare entro più convincenti progetti di riorganizzazione del ciclo idrico integrato.

Alcune criticità meritano in particolare di essere oggetto di una specifica ed esplicita considerazione da parte della comunità e di una "presa in carico" da parte del Piano Urbanistico; una presa in carico in qualche misura "preliminare" alla discussione delle strategie di assetto e di sviluppo che a queste criticità debbono contribuire a dare una risposta positiva e che questo Documento degli Obiettivi consegna alla riflessione degli attori sociali e delle istituzioni.

Sicuramente critiche sono le condizioni del *ciclo delle acque* in quel delicato ecosistema che è la piana alluvionale: critiche per la presenza del cuneo salino che minaccia di infiltrarsi occupando gli spazi di una falda acquifera sovra utilizzata dagli emungimenti che determinano anche fenomeni di subsidenza.

Critiche per le condizioni di *regimazione delle acque superficiali*, che nel tempo storico hanno dato luogo alla divagazione del tratto terminale del Centa da Sud a Nord della Città e che oggi devono fare i conti con uno spazio – quello della Piana – fortemente artificializzato e reso estremamente impermeabile per la diffusione delle serre (e dei telini).

Sul fronte delle condizioni di *sicurezza idraulica* del territorio, registrati i cospicui interventi di risagomatura degli argini di foce Centa che comporteranno anche la ridelimitazione in riduzione delle aree precluse ad usi insediativi dalle disposizioni di tutela dei Piani di Bacino, restano comunque da segnalare le condizioni di inadeguata officiosità della rete scolante della Piana con conseguenze, in termini di alluvionamento e di condizioni di rischio diffuse, che investono anche territori più ad est dell'abitato.

Criticità sul versante della sicurezza del territorio sono ravvisabili anche nelle *condizioni di sismicità* del territorio che è interamente classificato in zona 3. Va infatti osservato che se negli scenari di riferimento della Protezione Civile, l'evento catastrofico ha tempo un di ritorno pari a 377 anni, quindi relativamente remoto, eventi di minore intensità che hanno epicentri diversi ma sono comunque in grado di interessare il territorio di Albenga hanno tempi di ritorno più brevi, rispettivamente 157 anni (intensità 8,5) e 65 anni /intensità 6,5).

E sono i sismi di media intensità, paradossalmente, a creare i maggiori problemi di ripristino: in situazioni di danni diffusi il recupero è difficile e costoso, non solo per l'edificato storico (si pensi all'esiguità degli spazi ed alle problematiche dovute all'inagibilità dei palazzi, con chiusura di vicoli e strade), ma anche per le infrastrutture (servizi distribuzione elettrica, gas, telefono, acqua potabile, acque nere, ecc.). Una prevenzione verso le crisi urbane indotte dai sismi di bassa intensità è possibile, ed è attuabile nelle politiche di riqualificazione urbana.

Sul fronte più squisitamente urbanistico elementi di criticità da prendere seriamente in considerazione riguardano le condizioni di conservazione e di valorizzazione del *patrimonio storico culturale*, soprattutto al di fuori del Centro Storico Monumentale e con particolare riguardo ai beni archeologici: il percorso della Via Julia Augusta, così decisivo per l'identità e la storia urbana e per le politiche di *marketing* dell'intero Distretto che dovrebbe vedere la Città di Albenga come caposaldo di un itinerario di fruizione turistico culturale di rilievo internazionale sino all'opposto caposaldo de *La Turbie*, non è disponibile per una fruizione organizzata né è adeguatamente inserito in contesti di qualità nei suoi luoghi topici, come il Pontelungo o il complesso di San Calocero – San Martino e l'avvio da qui della "strada romana" verso Alassio.

Inadeguata anche la *sistemazione del fronte mare* (che sostanzialmente non c'è o non è adeguatamente protetto e valorizzato) e quella del tratto urbano del Centa. I principali luoghi "di contatto" della Città con gli elementi che caratterizzano il territorio nella sua impronta naturale mostrano entrambi un forte *gap* che bisogna colmare per assicurare alla Città moderna un rapporto ritrovato e "pacificato" con la natura, che sostituisca alla immagine difensiva delle barriere (massicciata ferroviaria ed argine) che oggi interpretano il confronto tra Città e ambiente naturale, un nuovo volto, rimodellato attorno

ad un progetto di più estesa fruibilità di questi ambienti, sia verso l'interno che verso il mare.

Ulteriori criticità sono rappresentate dai numerosi contenitori dismessi e/o da rifunzionalizzare, di proprietà pubblica e privata, in alcuni casi dotati di alto valore storico-testimoniale, presenti nel tessuto consolidato urbano e periurbano. Alcuni di questi possono servire alla strategia di potenziamento della città sul fronte delle attività legate alla fruizione e alla conoscenza.

Appare insufficiente *l'efficacia degli strumenti normativi* ordinari come il Regolamento Edilizio Comunale a cui è affidata la prospettiva della qualità delle trasformazioni e della manutenzione quotidiana della città oltre che le esigenze del decoro urbano; la perdita di efficacia che ciò determina è sempre più manifesta e riconoscibile in molteplici manifestazioni di disorientamento sociale nella percezione della scena urbana, testimoniato dal percorso di Ascolto.

Nel territorio periurbano e rurale si registra una rilevante insufficiente valorizzazione dei tanti episodi presenti: dalle chiese rurali, alle aree cimiteriali, dalle testimonianze storiche minori (cippi, tabernacoli, croci), ai luoghi della memoria civile, sospesi tra identità e tradizione, rilevanti nella definizione del valore di una comunità.

Meritano una riflessione non episodica i fenomeni di relativa marginalità riscontrabili nelle parti urbane caratterizzate da una *funzionalità esclusivamente stagionale*; parti di città su cui intervenire per ricomprenderle nei processi di rigenerazione dello spazio pubblico promovendo una estensione delle strade commerciali e delle aree mercatali, per fare leva sul loro ruolo di animazione economica non meno che sulla funzione di integrazione sociale cui assolvono.

Gli spostamenti all'interno del territorio di Albenga si realizzano in larga parte con *l'utilizzo del mezzo privato*, modalità che negli anni ha aumentato il proprio peso sul complesso degli spostamenti sistematici, proponendo pertanto un *trend* in controtendenza rispetto agli obiettivi, ormai largamente diffusi e condivisi a livello europeo, di ripartizione modale più sostenibile e maggiormente indirizzata verso sistemi di trasporto collettivo e ciclopedonale.

Quest'ultima modalità, che permette una migliore fruizione del territorio, è invece quella che nel territorio ha sofferto maggiormente la sottrazione di quote passate al mezzo privato: lo spostamento a monte della ferrovia non

incentiva peraltro l'uso del mezzo pubblico per i movimenti pendolari, quindi una attenta valutazione delle prospettive si impone e la strada intrapresa dall'Amministrazione verso la formazione di un vero e proprio Piano Urbano della Mobilità (PUM), non solo per riorganizzare con maggiore consapevolezza le politiche della circolazione e della sosta, già nel breve periodo ma per cogliere adeguatamente la portata delle innovazioni imposte dalle politiche infrastrutturali di scala superiore a partire dall'arretramento della linea ferroviaria e dalla conseguente riorganizzazione del trasporto pubblico e privato e per negoziare con efficacia le compensazioni e le integrazioni necessarie nei confronti degli Enti e delle Agenzie protagonisti dell'intervento, dalla Regione a RFI.

Ciò detto, la nuova procedura di Valutazione Ambientale Strategica che è venuta prendendo forma in parallelo all'avvio del Piano Urbanistico potrà essere il luogo maggiormente deputato a misurare il contributo che il Piano saprà dare alla soluzione (o almeno alla riduzione) di queste criticità. Di queste e di altre, forse di minore evidenza ma non di minore impatto, che il percorso di Ascolto Sociale ha portato all'attenzione del Piano, in una sorta di contrappunto con le applicazioni di natura disciplinare (i saperi esperti) che nel frattempo sono venute componendo il quadro della Descrizione Fondativa.

6. I TEMI EMERSI DALL'ASCOLTO SOCIALE

Il percorso di Ascolto intrapreso all'avvio della procedura dei Piano ha investito la comunità albenganese per renderla protagonista della riflessione sul futuro della Città, realizzando il coinvolgimento di oltre 600 cittadini attraverso 133 interviste a testimoni privilegiati e 13 incontri nel sistema frazionale e nel capoluogo.

I cittadini si sono cimentati con le problematiche e le prospettive di sviluppo della Città di Albenga e del suo territorio focalizzando l'attenzione sui temi delle infrastrutture e della mobilità, del sistema insediativo, del centro storico e delle frazioni, dei servizi e degli spazi aggregativi, delle attività economiche, del territorio rurale.

Da questo importante sforzo è scaturita l'Agenda dei Temi e dei Luoghi che rappresenta l'esito papabile del percorso di ascolto e coinvolgimento della

collettività che si è articolato in un periodo di quattro mesi (dal gennaio 2008 all'aprile 2008).

L'Agenda dei Temi e dei Luoghi, documento arricchito da immagini fotografiche e cartografie, pone l'accento sulle esigenze e le proposte espresse dai cittadini, organizzandone la restituzione e la comunicazione.

L'Agenda identifica inoltre quali sono i luoghi riconosciuti dalla cittadinanza per il loro valore storico, sociale, affettivo nonché per il loro degrado e la scarsa qualità.

Il sistema delle infrastrutture e della mobilità

La problematica che ha assunto maggior rilievo nel corso dell'Ascolto, é quella legata alla accessibilità lungo la linea di costa e da questa verso le frazioni e le località dell'entroterra.

Le valutazioni rispetto alle infrastrutture hanno posto in primo piano il previsto spostamento dell'attuale asse ferroviario verso l'entroterra. Secondo una parte della cittadinanza tale intervento porterà notevoli miglioramenti nelle dinamiche degli spostamenti e nell'efficienza che il servizio ferroviario può offrire. D'altro canto vi è una parte della popolazione che definisce il progetto della ferrovia come un intervento troppo costoso e invasivo e propone la realizzazione di una unica stazione a Villanova. Da valutare attentamente è anche la vicinanza della nuova stazione con il casello autostradale di Leca, che secondo alcuni intervenuti permetterebbe di realizzare uno scalo intermodale per il carico e scarico delle merci diminuendo in questo modo il transito di mezzi pesanti verso le aree agricole.

In tal senso si richiede una particolare attenzione nell'organizzazione dei collegamenti verso questo nuovo polo logistico e della mobilità, prevedendo un allargamento di Via Paccini, che verrebbe altrimenti sovraccaricata, o realizzando un ulteriore tangenziale che colleghi la nuova stazione ferroviaria con Via Piemonte e l'Aurelia Bis.

Si è riscontrata anche una preoccupazione generale rispetto ai collegamenti tra la nuova stazione e il capoluogo, collegamenti che devono essere potenziati anche con sistemi di trasporto pubblico per permettere una adeguata accessibilità. Emerge inoltre la necessità di proseguire la direttrice della Aurelia bis che, secondo alcuni, potrebbe proseguire parallela all'Autostrada fino a Savona.

Durante il percorso di Ascolto è stata più di una volta portata l'attenzione sulla prossima realizzazione del Porto Turistico di Albenga. Le preoccupazioni riguardano la localizzazione di questa nuova infrastruttura, ritenuta indispensabile per soddisfare la carente offerta di posti barca. In particolare è sentita l'esigenza di organizzare, con un progetto condiviso, il sistema della viabilità di innesto con l'area portuale.

Altre segnalazioni che interessano l'intero sistema della mobilità riguardano le richieste di:

a. prevedere un nuovo ponte sul Centa e sull'Arroscia;
b. garantire maggiore sicurezza per la "mobilità dolce";
c. pedonalizzare il centro storico di Albenga;
d. realizzare una rotonda all'inizio del ponte in Piazza del Popolo e prevedere un grande parcheggio sotterraneo;
e. costruire un ponte tra Vadino ed Albenga, ciclopedonale
f. potenziare la strada lungo argine (Strada Vicinale Molino di San Clemente).

Il sistema insediativo del centro storico e delle frazioni: la residenza e la riqualificazione urbana

Le considerazioni raccolte nel percorso di ascolto hanno posto l'esigenza di innalzare la qualità della residenza (aumentare la superficie minima degli alloggi, gli spazi verdi e i parcheggi) incentivando allo stesso tempo politiche di sostegno per l'edilizia economica popolare e per i nuovi nuclei familiari.

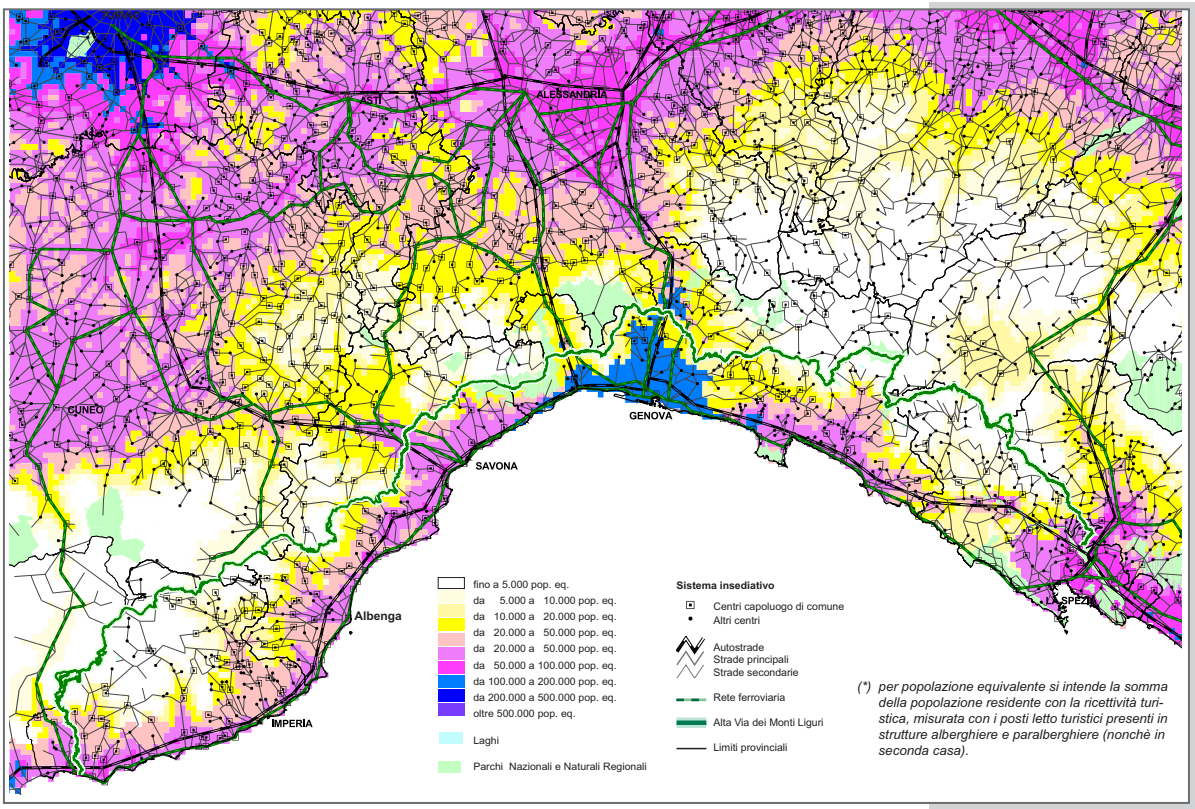
E' stata inoltre richiesta l'attivazione di politiche abitative e incentivi che premino i residenti "di lungo periodo". Ancora è stata sottolineata l'esigenza che vi sia un rapporto equilibrato tra entità degli assetti insediativi residenziali e dotazione adeguata di servizi, di strutture, di spazi comuni e di interesse collettivo.

A sostegno di tali logiche viene richiesto di privilegiare uno sviluppo insediativo che si realizzi attraverso il completamento dei vuoti urbani e delle aree libere rispetto alle direttrici principali, alle infrastrutture e alle grandi aree ex-militari.

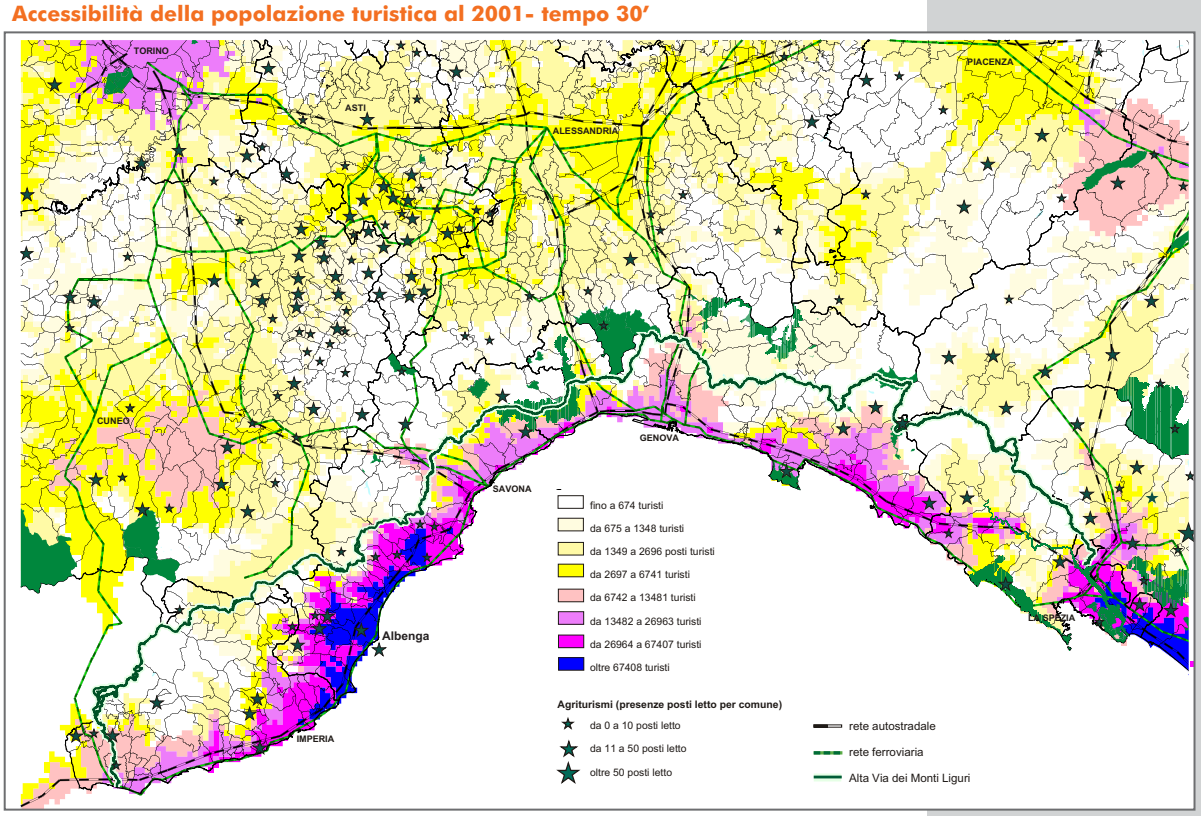
Le seconde case sono percepite come una minaccia dal punto di vista sociale ed economico, quindi si chiede di incentivare la riqualificazione della residenza esistente e di migliorare la qualità architettonica.

IL POSIZIONAMENTO TURISTICO DI ALBENGA

Accessibilità della popolazione equivalente (*) al 2001- tempo 30'



Accessibilità della popolazione turistica al 2001- tempo 30'



Nello specifico le richieste espresse in merito allo sviluppo urbanistico sono:

a. bloccare le espansioni lungo il fiume Centa e lungo la linea di costa;
b. stabilire dei limiti, ad esempio viale 8 Marzo a Nord, Aurelia a monte;
c. sviluppare le nuove edificazioni verso l'interno di Vadino nei vuoti urbani;
d. armonizzare le tipologie architettoniche.

Ulteriori considerazioni e proposte generali sono:

e. la costruzione dei nuovi edifici con vincoli rispetto al risparmio energetico (classe A). Prevedere per le nuove abitazioni la realizzazione di reti duali utilizzando le acque bianche per l'irrigazione dei giardini
f. prevedere per gli ambiti di nuovo impianto una superficie destinata a spazi permeabili.

Per quanto riguarda il Centro Storico si è manifestata una volontà unanime di tutelare e valorizzare maggiormente i valori architettonici.

Per quanto riguarda le Frazioni é prevalente l'esigenza di un loro consolidamento sia per le funzioni residenziali che dei servizi, incrementando le attività commerciali.

I servizi e gli spazi aggregativi

Una delle principali criticità che emerge dal percorso di ascolto sottolinea la necessità di creare luoghi e spazi per l'aggregazione degli abitanti. In particolare vi è una richiesta, da parte delle giovani generazioni, di ambienti in cui passare il tempo libero, creando anche aree di aggregazione intergenerazionali: spazi aperti (aree verdi, campi sportivi pubblici…) e spazi coperti (sale prove, circoli…). Le proposte avanzate individuano nuovi spazi aggregativi nel nuovo Polo scolastico della Turinetto o nell'ex cinema Astor.

Si auspica un incremento delle attività dei negozi e delle strutture di ristorazione in particolare nelle ore serali e potenziando l'offerta di servizi nel Centro Storico. Inoltre è stata sottolineata l'esigenza di individuano un luogo dove collocare il mercato pubblico.

Una ulteriore proposta di notevole rilievo e interesse riguarda la realizzazione di un parco urbano dotato di servizi per la collettività. Sono state sottolineate una serie di carenze relative al sistema scolastico, che risulta sottodimensionato.

In merito alle nuove abitazioni sono sottolineate carenze che riguardano la rete dei sottoservizi; infatti l'impianto fognario non è adeguato, la raccolta delle acque bianche non è organizzata e la distribuzione dell'acqua potabile non è completa in tutto il Comune perché manca di una adeguata pressione.

Infine si sollecita l'esigenza di migliorare il sistema di raccolta differenziata dei rifiuti, incrementando l'attività del "porta a porta", organizzando una area di isola ecologica per tutto il Comune e/o centri di raccolta frazionali dei rifiuti anche solo per gli addetti ai lavori (agricoltori).

Le attività economiche: la componente agricola, le aree produttive e la vocazione turistica

La presenza del "Distretto agricolo", a detta degli abitanti, ha trasformato la Piana in un territorio disordinato con caratteristiche tipiche delle periferie urbane. In particolare pare sottovalutato l'impatto delle nuove costruzioni, introdotte senza porre particolare attenzione alla tipologia ma anche rispetto ai caratteri cromatici e alla integrazione con il paesaggio.

Viene inoltre espressa una preoccupazione che concerne la perdita di troppa metratura dell'agricoltura a favore della residenza ma anche di altre realtà produttive. Una particolare attenzione andrà posta rispetto al tema della movimentazione dei prodotti agricoli: il Distretto agricolo muove, infatti, un numero molto rilevante di autotreni che trasportano circa 120 milioni di vasi ogni anno.

Le aziende artigiane che insistono nel Comune chiedono al PUC di individuare nuove aree a servizio del comparto artigianale e prospettano in particolare alcune zone: l'area di Prato Grande, l'area ex demanio in regione Carenda di Rapalline e quella nei pressi della nuova Cooperativa agricola.

Un'altra operazione che secondo i cittadini albenganesi dovrebbe essere intrapresa, concerne un piano di valorizzazione turistico-commerciale per l'intero comprensorio della Piana, che promuova efficacemente i prodotti eno-gastronomici tipici, la ristorazione di qualità, le ricette della tradizione e l'artigianato, per valorizzare il territorio e la sua gastronomia, da un lato, e difendere la biodiversità dell'area, dall'altro.

Di certo Albenga può giocare, a detta dei suoi cittadini, una funzione turistica più rilevante indirizzando questa sua vocazione verso una duplice direzione: un'azione più incisiva di *marketing* turistico territoriale e, allo stesso tempo,

aumentare la capacità ricettiva che in questo momento è assolutamente inadeguata, anche perché i terreni sono troppo costosi e diventa poco remunerativo in partenza l'investimento di un eventuale imprenditore del settore turistico.

È stato sottolineato come sia prioritario ripensare i campeggi attraverso un'opera di riqualificazione e/o conversione legata indubbiamente al ripascimento e alla cura delle spiagge, ma anche alla presenza di servizi attrattivi di alto livello in particolare rispetto alla qualità ricettiva.

Una delle principali criticità che caratterizzano Albenga è la mancanza di sinergie con Alassio, attraverso le quali si potrebbe creare un polo dell'attrazione turistica che metta insieme l'innegabile valore turistico delle spiagge di Alassio con le ricchezze culturali e ambientali (tra cui viene ricordata sempre l'Isola Gallinara) e i prodotti tipici di Albenga.

Il territorio rurale: il sistema agricolo, naturale ed ambientale

Nella consapevolezza che Albenga, rispetto al passato e alle strategie future locali e sovra locali, mantiene e evolve la propria vocazione e identità agricola, emerge l'esigenza di ricercare un equilibrio che tuteli e valorizzi il paesaggio rurale favorendone la fruizione e percezione sensoriale attraverso la valorizzazione e la ricomposizione del verde come sistema connettivo, mitigando gli effetti di divisione – separazione posti in essere dalle aree agricole e artigianali esistenti.

Al PUC viene richiesto un progetto comune per l'organizzazione della Piana, sia rispetto all'ambito agricolo (piano di approvvigionamento idrico, emungimenti dalla falda, acque di scolo, risalita del cuneo salino, inquinamento da fertilizzazione) che nel riutilizzo e la riqualificazione del patrimonio edilizio dei fabbricati agricoli con l'uso di materiali bio compatibili e inserendo regolamenti per il rispetto dell'ambito collinare e delle problematiche che ivi sussistono (carenza idrica e "abbandono").

Alcune proposte rispetto alle esigenze espresse:

a. riqualificare il corso del fiume Centa e dei torrenti Neva e Arroscia;
b. riqualificare il fronte mare e la foce del Centa, prevedendo un parco fluviale integrato con un parco urbano;
c. creare un Parco Fluviale da Bastia fino a Vadino;

d. porre una serie di dighe sommerse parallele alla costa per fermare l'erosione della spiaggia;
e. contenere il problema del cuneo salino: più controllo degli emungimenti dalla falda, in relazione alle nuove abitazioni;
f. prevedere forme di insediamenti nella collina in modo da riattivare le attività e la tutela dell'ambito territoriale;
g. prevedere delle cisterne per la raccolta delle acque piovane di scolo delle serre;
h. coinvolgere gli agricoltori nella sistemazione della rete di scolo e incentivarli tramite agevolazioni economiche;
i. istituire un parco per tutelare l'Isola Gallinara e redigere un regolamento rispetto all'utilizzo subacqueo dell'isola;
j. realizzare un piano per la localizzazione dei tralicci dell'alta tensione e per i ripetitori telefonici: troppo vicini alle abitazioni;
k. realizzare un campo eolico in un terreno di proprietà dell'Amministrazione.

7. FARE PAESAGGIO SULLA BASE DEL PTCP

Il paesaggio agrario dalla 431 alla Convenzione Europea

Nelle descrizioni dei più bei paesaggi italiani di cui sono pieni gli scritti di viaggio del passato, l'agricoltura svolge sempre un ruolo di primissimo piano. Se l'Italia viene descritta come un grande "giardino", questo termine si riferisce in realtà non ai veri e propri giardini di piacere delle grandi dimore, ma alla generalità delle aree coltivate.

Agricoltura e paesaggio sono da sempre un binomio inscindibile, tanto che il paesaggio è largamente identificabile con il "paesaggio agrario". La Liguria non fa eccezione a questa regola, e il Ponente ligure meno che mai.

Questa condizione tradizionale di felice connubio e di quasi identificazione tra agricoltura e paesaggio si è profondamente modificata da alcuni decenni a questa parte, per ragioni ben note, che possiamo provare a riassumere schematicamente in tre punti:

- la minore incidenza dell'agricoltura nell'occupazione e nella formazione del PIL e la correlata crescente importanza e invadenza, nel paesaggio, di

CITTA' DI ALBENGA

PUC Piano Urbanistico Comunale

DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI

IL PRG VIGENTE

DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI

ZONE DI INTERESSE STORICO-ARTISTICO AMBIENTALE E ZONE VINCOLATE

- A1 Centro Antico di Albenga
- A2 Centri Antichi minori di Salea, Bastia, Leca Campochiesa, Lusignano, S.Fedele
- AE Aree di emergenza paesistico vegetazionali
- AC Aree e manufatti emergenti
- AR Aree di connessione paesistico - ambientale
- VP Zona a verde privato
- AC- AE Aree e manufatti emergenti - - Emergenze paesistico ambientali
- AC-AE-VP Aree e manufatti emergenti - Emergenze paesistico ambientali - Zona a verde privato

ZONE RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO E DI ESPANSIONE

- B Zone residenziali di completamento
- C Zone residenziali di completamento ed espansior
- CT Contenimento stato di fatto
- RB Zone di ristrutturazione urbanistica e completamento edilizio
- RC Zone di ristrutturazione urbanistica ed espansione edilizia
- RD Zone di ristrutturazione urbanistica a dettaglio piano-volumetrico
- R Zone di ristrutturazione urbanistica senza aumento di volumetria
- CP Completamento edilizio
- CE Agglomerazione edilizia rurale
- Cc Zone speciali di dotazione servizi e rinnovo fronti urbani
- Cr Zone di espansione ad edilizia rada
- Cd Zone di espansione e nuovo impianto
- erp Zona di espansione per edilizia residenziale pubblica

ZONE F SPAZI ED ATREZZATURE PUBBLICHE DI INTERESSE GENERALE

- PU Parchi urbani e territoriali
- H Attrezzature sanitarie e ospedaliere
- AU Pertinenza autostradale
- FT Attrezzature tecnologiche
- F1 Spazi e attrezzature pubbliche / interesse generale

ZONE G DESTINATE A SERVIZI DI QUARTIERE

- I Servizi per l'istruzione
- IC Servizi di interesse comune
- P Parcheggi
- VA Verde attrezzato

INFRASTRUTTURE

- STAZ
- NFS Nuovo tracciato ferroviario
- STR Strada esistente
- STN Strada di nuovo impianto
- STRI Strada esistente da ristrutturare e ampliare
- AUT Autostrada
- G Gallerie
- Fascia di rispetto cimiteriale
- Fascia di rispetto stradale

DESTINAZIONI SPECIALI

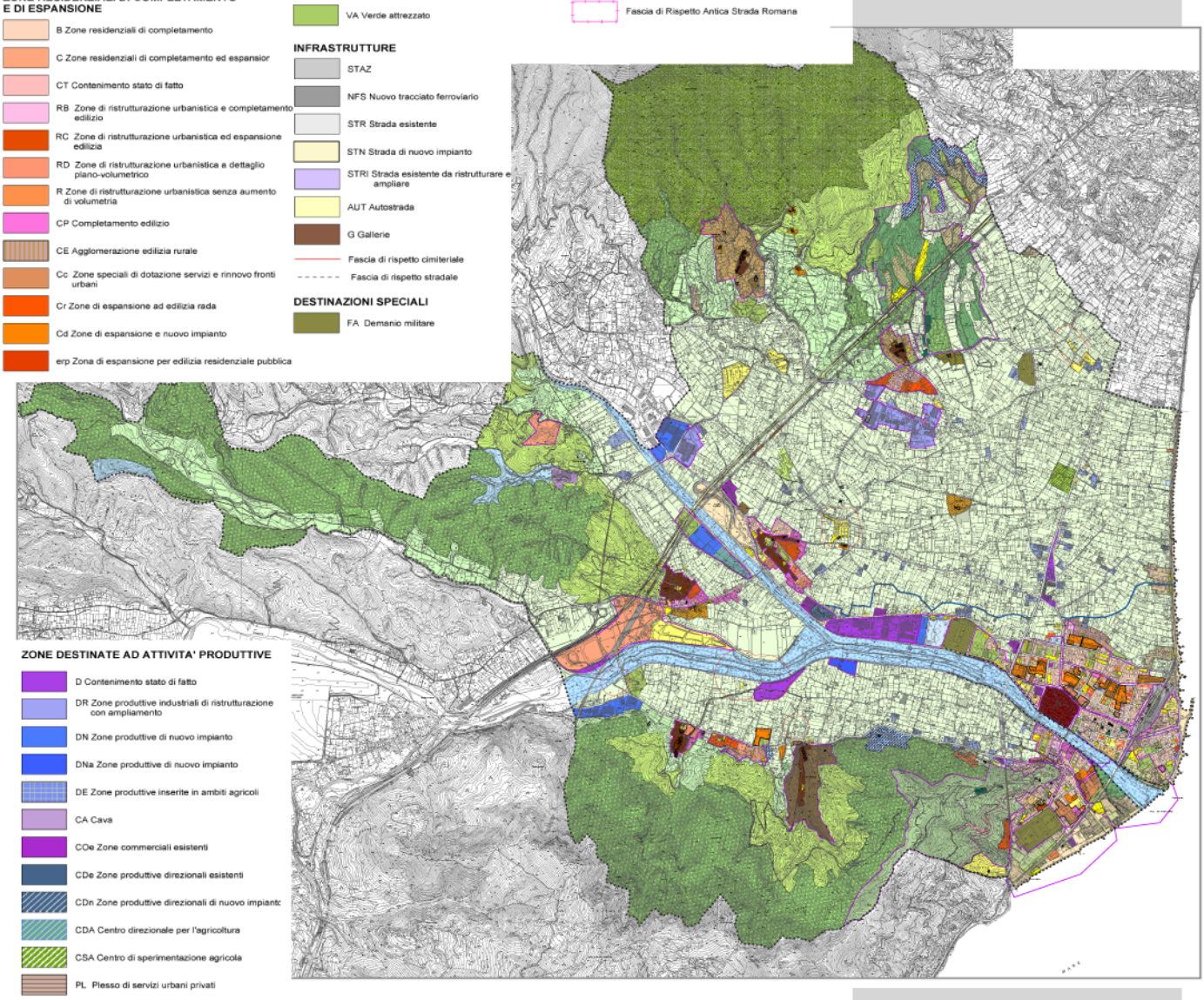
- FA Demanio militare

EDIFICATO

- AV Aree di concentrazione volumetriche
- CVI Complesso vincolato sotto il profilo storico archeologico paesistico
- DEM Edificio da demolire
- PRE Edificio di pregio sotto il profilo storico ambientale da mantenere
- SOP Edificio con possibile sopraelevazione
- Vincolo puntuale di valore storico archeologico paesistico

PERIMETRI

- Confine Comunale
- Perimetro Ambito Urbanistico
- Perimetro Ambito operativo con obbligo S.U.A.
- Fascia di Rispetto Antica Strada Romana



ZONE DESTINATE AD ATTIVITA' PRODUTTIVE

- D Contenimento stato di fatto
- DR Zone produttive industriali di ristrutturazione con ampliamento
- DN Zone produttive di nuovo impianto
- DNa Zone produttive di nuovo impianto
- DE Zone produttive inserite in ambiti agricoli
- CA Cava
- COe Zone commerciali esistenti
- CDe Zone produttive direzionali esistenti
- CDn Zone produttive direzionali di nuovo impiant
- CDA Centro direzionale per l'agricoltura
- CSA Centro di sperimentazione agricola
- PL Plesso di servizi urbani privati

ZONE AGRICOLE (Zona omogenea E)

- E1 Zona agricola intensiva della piana di Albenga
- E2 Zona agricola destinata a coltivazioni ortofrutticole e legnose
- E3 Zona agricola generica e improduttiva
- E4 Zona boschiva
- E5 Zona di rimboschimento e di risanamento idrogeologico
- ER Zona agricole di rispetto ambientale con contenimento dello stato di fatto

ZONE RISERVATE AD INSEDIAMENTI TURISTICI E RICETTIVI

- TAe Zone turistiche alberghiere esistenti e/o di ristrutturazione
- TAn Zone turistiche alberghiere di ristrutturazione e di nuovo impianto
- SCe Campeggi esistenti da ristrutturare
- SCn Zone destinate a campeggio nuovo impianto

SISTEMAZIONI FRONTI ACQUE INTERNE E MARE

- Argine
- Nuovo argine
- Tombinatura rivo in zona urbana
- Tratti ripascimento arenili
- Ripristino e potenziamento di un antico alveo fiume Centa

ALLINEAMENTI

- Porticato

- ANI Aree non insediate
- ANI- FLU Aree non insediate fluviali
- FIUME

TAV. 4

strutture e manufatti estranei all'agricoltura stessa: dalla residenza urbana e suburbana e turistica ai capannoni industriali ai centri commerciali alle grandi infrastrutture stradali ed energetiche, ecc.

- l'industrializzazione dell'agricoltura, che porta con sé da un lato la sua polarizzazione tra aree superintensive e aree di abbandono o semi abbandono, dall'altro l'obsolescenza di gran parte delle infrastrutture tradizionali del territorio agricolo e la loro sostituzione con manufatti di tipo industriale
- l'acquisizione da parte della popolazione rurale di stili di vita urbani, che comporta una sempre più stretta omologazione tra habitat urbano e rurale, a incominciare dall'edilizia residenziale.

Nasce in gran parte da questa trasformazione, che è tanto profonda quanto rapida, quello che oggi percepiamo come il problema del paesaggio, cui si è cercato e si cerca di rispondere con una pratica chiamata "pianificazione paesaggistica", il cui statuto non è ben definito, che si intreccia strettamente con la più collaudata pianificazione urbanistica.

Un punto di svolta è stato segnato, nel 1985, dalla legge 431 che estese le tutele paesaggistiche ad ampie porzioni di territorio e trasformò la pianificazione paesaggistica da pratica "eccezionale", limitata ad alcune aree considerate di straordinario valore (il Monte di Portofino) in pratica generalizzata, demandata ai piani paesistici regionali. Il PTCP ligure è frutto di questa riforma legislativa.

Un secondo punto di svolta è quello segnato dalla Convenzione Europea del Paesaggio, adottata dal Comitato dei Ministri della Cultura e dell'Ambiente del Consiglio d'Europa nel 2000 e ratificata dall'Italia nel 2006. Questo documento estende la nozione di paesaggio all'intero territorio, come avevano già fatto i piani paesistici regionali, tra cui quello ligure. Inoltre introduce nella definizione di paesaggio la percezione da parte degli abitanti, quindi una dimensione soggettiva riferibile alla cultura locale.

Al riguardo, dall'attività di ascolto con la quale si è aperto il lavoro del PUC emerge in particolare un diffuso disagio nei confronti dell'attuale condizione paesistica della piana, che viene percepita come un territorio disordinato con caratteristiche tipiche delle periferie urbane. Di qui la domanda di una più attenta gestione di questo delicatissimo territorio.

Il paesaggio delle serre

Uno dei nodi problematici della pianificazione paesistica è proprio il suo rapporto con l'agricoltura. Al riguardo, il PTCP ligure tratta diversamente le aree coltivate (designate con il simbolo COL nelle tavole dell'assetto vegetazionale) da quelle tenute a bosco e a pascolo o gerbido. Per quanto riguarda le prime, il PTCP ha assunto una posizione precisa, che troviamo chiaramente espressa nella Sezione X - Colture Agricole - COL delle norme, all'art. 58 - Generalità:

1. *Il Piano, pur non disciplinando le modalità di esercizio delle attività agricole, interferisce con le stesse nei casi in cui comportino la realizzazione di edifici, impianti ed infrastrutture, in quanto per tali opere valgono le pertinenti norme relative all'assetto insediativo.*

Viene quindi affermato chiaramente il principio di non interferenza del piano nell'esercizio delle pratiche colturali, principio che tuttavia ammette una parziale eccezione per quanto riguarda la possibile diffusione degli impianti serricoli. Come è noto, le aree COL sono accompagnate da una sigla, che può essere COL-ISS, che significa "impianti sparsi di serre" o COL-IDS "impianti diffusi di serre".

L'intera piana di Albenga e le prime pendici collinari (fino a comprendere il nucleo di Salea e oltre) rientrano nel regime COL-IDS, disciplinato dall'art. 59, che si riporta.

1. *Gli impianti diffusi di serre sono assoggettati al regime normativo del CONSOLIDAMENTO interessando le parti del territorio (…) nelle quali l'attuale diffusione degli impianti di serre caratterizza il paesaggio agrario in forme tali che lo stesso non risulta passibile di significative alterazioni per effetto di un ulteriore sviluppo.*
2. *L'obiettivo della disciplina è, da un lato, quello di indirizzare l'eventuale espansione di tali impianti verso le parti dei territorio che storicamente ne hanno registrato il maggiore sviluppo, e dall'altro lato, quello di conseguire, attraverso i nuovi interventi, più elevati livelli di infrastrutturazione dei territorio e quindi di presidio dell'ambiente.*
3. *Sono pertanto consentiti quegli interventi di nuova costruzione nonché di ristrutturazione degli impianti esistenti che, adeguandosi sostanzialmente alle linee morfologiche dei territorio e rispettando le eventuali emergenze*

puntuali di carattere storico-architettonico e vegetazionale, assicurano adeguate sistemazioni idrogeologiche ed infrastrutturali dell'area di pertinenza.

L'intero enunciato di questa norma può essere sostanzialmente condiviso. Se correttamente applicato, esso implica che gli impianti di serre siano chiamati a contribuire alla infrastrutturazione del territorio nel quale sorgono, il che può avvenire solo attraverso il loro assoggettamento a un regime di onerosità, che consenta di sviluppare le reti - in primo luogo idraulica e stradale - proporzionalmente all'impegno di territorio.

D'altra parte, esso prescrive un'attenzione alle "linee morfologiche dei territorio" e alle "emergenze puntuali di carattere storico-architettonico e vegetazionale" che non sempre c'è stata, e che il Livello Puntuale potrà contribuire a rendere più esplicita.

I compiti del livello puntuale

Nel considerare la piana dal punto di vista paesaggistico, non si può non partire dalla constatazione che l'attuale assetto pone gravi problemi non soltanto in termini di vivibilità e di qualità percepita (il disordine), ma anche di sostenibilità ambientale (il tema delle acque e dell'inquinamento) e di funzionalità ed efficienza delle attività produttive e distributive che vi sono insediate.

Si potrà quindi procedere con un'azione di riordino che - sotto l'insegna del Parco Agro-Tecnologico - punti a far convergere i diversi obiettivi: la sostenibilità, la produttività, la vivibilità. Azione alla quale il Livello Puntuale potrà contribuire per la parte che gli compete, cioè mettendo in evidenza la trama delle emergenze e delle memorie che è tuttora presente e leggibile all'interno di questo ambito pur così pesantemente trasformato.

A questo riguardo, il repertorio delle emergenze storiche contenuto nel PRG è certamente un buon punto di partenza, ma deve essere inserito in una visione più ampia, una rete riconoscibile e connotata di contesti e di percorsi che ricostruisca una trama di relazioni tra i vari oggetti e luoghi. Ovviamente, questo ragionamento vale non soltanto per la piana, ma per l'intero territorio comunale e anche per un più ampio contesto di relazioni alla scala territoriale.

Ma è soprattutto nella piana che il problema si pone in termini particolarmente complessi, per la densità delle utilizzazioni, l'intensità delle trasformazioni e

anche per la straordinaria portata e concentrazione degli interessi economici che sono in gioco.

Quando si richiama la complessità del problema, ciò significa che non si può, in situazioni come questa, evocare genericamente il principio della supremazia del paesaggio su ogni altro valore o interesse, che resterebbe un'enunciazione astratta, ma si deve pazientemente ricercare il possibile equilibrio tra le diverse esigenze sopra accennate, esigenze la cui convergenza o divergenza dovranno essere riscontrate empiricamente caso per caso. Con l'ambizione di fare in modo che *anche* il paesaggio sia adeguatamente rappresentato.

È questo il compito cui deve applicarsi il livello puntuale, cioè quello di offrire una *rappresentazione* del paesaggio che non sia una semplice carta delle emergenze e dei "contrasti", ma che ne faccia emergere un'immagine che possa essere compresa dai cittadini e, auspicabilmente, condivisa, tale da essere un valido riferimento per la definizione del piano e per la sua gestione.

È indubbio che questa complessità non si possa affrontare attraverso un approccio meramente regolamentare, come è quello del PRG vigente, che tende a risolvere tutte le tensioni attraverso una normativa estremamente dettagliata e sostanzialmente uniforme dell'attività edilizia e degli impianti di serre. Considerando i risultati, non sembra che questo approccio sia stato proficuo, e forse i tempi sono maturi per una diversa impostazione.

Si tratterà da un lato di tenere conto delle diverse condizioni di uso del suolo, di accessibilità, morfologiche che sono rilevabili pur in un cointesto tendenzialmente omogeneo come la piana, dall'altro di attivare le diverse soggettività presenti nel territorio, al fine di valorizzarne le potenzialità come agenti attivi del paesaggio.

Riconsiderare le indicazioni del livello locale

La cartografia del livello locale, assetto insediativo del PTCP assoggetta la quasi totalità del territorio comunale a regime normativo di MANTENIMENTO - MA - a partire da diverse categorie ricognitive: insediamento diffuso - ID - nella pare centrale della piana, insediamento sparso - IS - ai margini della stessa, nucleo isolato - NI - per i centri storici minori, area non insediata - ANI - alle quote più elevate.

Le eccezioni sono limitate (soprattutto ai margini dell'area urbana, lungo la sponda destra del Centa e a Vadino) e in parte inserite con varianti.

Il regime normativo di MANTENIMENTO trova applicazione in due tipi di situazioni (art. 10 NA del PTCP):

a) nelle situazioni in cui l'assetto territoriale ha raggiunto soddisfacenti condizioni di equilibrio tra fattori antropici ed ambiente naturale, tali da escludere l'opportunità di significative trasformazioni, pur ammettendosi marginali potenzialità di completamento;
b) nelle situazioni in cui debbono considerarsi già sostanzialmente esaurite le potenzialità di espansione, pur non configurandosi soddisfacenti condizioni di equilibrio tra fattori antropici ed ambiente naturale.

Nel primo caso, "*l'obiettivo è quello di tutelare le situazioni di particolare pregio paesistico presenti alla scala territoriale*"; nel secondo, "*di evitare ulteriori compromissioni del quadro paesistico-ambientale quali sarebbero indotte da nuovi consistenti insediamenti"*.

In entrambi i casi "*la pianificazione dovrà pertanto essere informata a criteri di sostanziale conferma dell'assetto attuale, con una più marcata attenzione agli aspetti qualitativi e strutturali nel primo caso e a quelli quantitativi nel secondo caso*".

Sulla base di questa definizione, la disciplina di MANTENIMENTO si può ritenere appropriata nel caso delle aree non insediate, di buona parte dei nuclei storici e di buona parte delle pendici collinari che chiudono la piana verso nord. Meno agevole è dire se e quanto essa corrisponda alla condizione di buona parte della piana, sia in quanto descrizione dello stato di fatto, sia in quanto rappresentazione delle dinamiche cui questa è stata ed è soggetta.

Ci si deve chiedere: è davvero un obiettivo paesaggistico quello di *confermare sostanzialmente l'assetto* (e, aggiungiamo, l'aspetto) *attuale*? Ed entro quali condizioni e con quali prestazioni?

Dobbiamo allora intendere il regime di MANTENIMENTO come una *disciplina essenzialmente orientata al recupero,* cioè a un'attività di riordino e riorganizzazione dell'apparato produttivo, infrastrutturale e residenziale che non escluda affatto significative trasformazioni, ma si sviluppi senza aumentare sostanzialmente la pressione insediativa.

Potrebbe essere questo l'orientamento con il quale il Livello Puntuale concorre alla disciplina del PUC e si misura con il progetto di Parco Agro-Tecnologico.

Un tema che investe direttamente il LP è quello dei borghi che fanno corona al centro urbano. La disciplina urbanistica e paesistica vigente non sembra avere inciso in misura apprezzabile sulle trasformazioni, anche rilevanti, che vi sono intervenute in tempi recenti, tanto nelle parti storiche dei nuclei quanto nelle loro periferie.

In un nucleo delicato e complesso come Bastia, si trovano accostati interventi molto eterogenei, da quelli improntati a criteri di recupero estremamente attenti e rispettosi (come sul margine meridionale del nucleo, che si può considerare uno dei migliori esempi in Liguria) ad altri decisamente più invasivi e discutibili.

Al contrario, in San Fedele prevale un'uniformità cromatica e materica che non corrisponde alla natura e all'immagine del nucleo di antica formazione, rendendolo simile a un insediamento di nuovo impianto.

Fermo restando che non spetta al PUC e al livello puntuale imporre schemi rigidi e soluzioni progettuali preconfezionate, e fermo restando che ogni nucleo ha e deve mantenere una propria spiccata individualità, resta comunque l'esigenza di definire linee guida entro le quali la libertà dei progettisti trovi modo di esprimersi nel rispetto dei valori che caratterizzano i diversi contesti.



2

PARTE SECONDA - LE STRATEGIE DI ASSETTO E DI SVILUPPO

1. ALBENGA CAPOLUOGO DI UN SISTEMA LOCALE CHE HA BISOGNO DI SENTIRSI TALE PER CONTARE NEI RAPPORTI ISTITUZIONALI, DALLA PROVINCIA ALLA UNIONE EUROPEA

Il comprensorio ingauno e la sua consistenza economica

Albenga è da sempre il riferimento urbano di un vasto comprensorio rurale in larga misura sovrapponibile all'attuale Sistema Locale del Lavoro, che raccoglie in 328,31 kilometri quadrati 53.826 abitanti, distribuiti in 24 comuni che appartengono a 3 diverse province (Savona, Imperia, Cuneo) con una densità di 164 abitanti/kmq.

Un comprensorio che, nel panorama regionale, si è connotato dal dopoguerra ad oggi per processi di crescita economica e insediativa di grande continuità, che ne fanno un caso unico in una Liguria che, soprattutto negli anni più recenti, ha dovuto registrare preoccupanti segnali di stagnazione.

Entro pochi minuti dal nuovo baricentro infrastrutturale rappresentato dal casello autostradale e, in una prospettiva ormai ravvicinata, dalla nuova stazione ferroviaria in progetto, sono collocati tutti i comuni del comprensorio e, al casello, si registrano valori di accessibilità dell'ordine di 200.000 abitanti in 30 minuti che salgono a 360.000 nella stagione turistica.

Il potenziale economico del comprensorio albenganese può essere valutato nell'ordine di 1.350 milioni di € di Valore Aggiunto annuo e la sua composizione registra il peso di due principali filiere: quella agricola (cui può essere ascritto il 14,4% degli occupati nel comprensorio) che trova proprio nel capoluogo il suo epicentro e quella turistica (cui viceversa è riconducibile il 10,2% del totale degli occupati) nella quale il ruolo della Città è minore, a fronte della presenza di poli turistici di assoluta eccellenza, come Alassio, o di altri insediamenti costieri comunque più specializzati.

Per l'una come per l'altra filiera si affacciano oggi significativi problemi di rilancio e riqualificazione di prodotti, arrivati ormai a un certo livello di maturità.

Per la filiera agricola il contributo del Piano Urbanistico Comunale dovrà essere innanzitutto quello di tutelare gli spazi dedicati alla produzione, preservandoli da utilizzazioni improprie di matrice urbana, sia che assumano la veste della espansione fisica della città, sia che assumano quella della intrusione di funzioni e domande urbane nello spazio e nei manufatti rurali.

Per altro verso il contributo del PUC dovrà essere quello di consentire che i processi di modernizzazione del sistema agricolo avvengano rinnovando il potenziale competitivo del sistema locale, senza che per questo venga meno la riconoscibilità di un paesaggio che per la sua singolarità è venuto assumendo ormai un valore caratterizzante e, invece, recuperando margini di qualità ambientale minacciati dalle esternalità negative dei cicli produttivi.

Per la filiera turistica il compito dell'urbanistica è innanzitutto quello di contenere la banalizzazione di una offerta insediativa senza impresa (e spesso anche senza qualità) rappresentata dalle seconde case; contemporaneamente le politiche urbanistiche debbono favorire l'insorgere di nuove tipologie di offerta turistica con una più marcata caratterizzazione imprenditoriale, sia come contenuto delle trasformazioni urbane che come elemento di innovazione "leggera" dello spazio rurale, agendo per una valorizzazione del patrimonio storico e del suo richiamo, oggi del tutto sottorappresentato nelle politiche locali.

Economie e funzioni urbane

La funzione di capoluogo, infine, si misura sulla qualità dell'offerta di servizi; servizi pubblici e privati, di impronta commerciale, civile e religiosa commisurati al rilievo urbano della città che il rango vescovile, mai cessato nei secoli, ben rappresenta nella sua consistenza; servizi che, anche in concorrenza con Città dello stesso rango, Albenga deve sapere offrire innanzitutto agli abitanti del suo Distretto.

L'economia terziaria albenganese ha conosciuto una crescita ininterrotta nel corso degli ultimi venti anni, arrivando ad occupare all'ultimo censimento del 2001 quasi 6700 addetti nelle attività dei servizi che, con oltre il 70% dell'occupazione totale, rappresentano non solo la componente principale ma anche quella più dinamica (+ 19,6%) della occupazione nel comune.

Se il commercio fa naturalmente la parte del leone (con un incidenza sull'occupazione terziaria pari al 37% di oltre 10 punti percentuali superiore a quella media di provincia e regione), apporti rilevanti vengono anche dai servizi dell'istruzione e della sanità, allineati ai valori medi regionali, e anche dai settori del cosiddetto terziario avanzato (13% degli addetti terziari) a conferma del ruolo che Albenga svolge come Capoluogo.

Posto che nella generalità dei casi la qualità dei servizi offerti dipende dalle *performance* gestionali oltre che da una buona accessibilità garantita dalla rete infrastrutturali e dai tessuti urbani che li ospitano, per Albenga gran parte del suo destino di polo urbano di livello regionale si gioca sulla capacità di offrire servizi formativi e sanitari attorno al nuovo insediamento ospedaliero e alla realizzazione di un polo scolastico superiore, davvero attrattivo e qualificato.

La possibilità che entrambi siano collocati in una posizione centrale rispetto al nuovo disegno infrastrutturale, contigui tra di loro e vicini ad una polarità sportiva da rivitalizzare, ne esalta i fattori di attrazione urbana e propone l'esigenza di soluzioni attuative che li considerino come parti fondamentali della Città Nuova dell'Aurelia.

Parti da non isolare ma da integrare possibilmente con funzioni insediative che ne siano presidio e complemento, specie alberghiere (se non qui, dove?) ma anche residenziali.

Una frontiera da esplorare, sempre sul versante delle funzioni "alte" che rafforzino il ruolo regionale della città e aumentino le *chanches* di successo del Comprensorio, è quella della capacità attrattiva di Albenga nei confronti di imprese internazionali che vogliano ricercare una collocazione mediterranea alle proprie sedi direzionali, volendo usufruire delle nuove condizioni di centralità che si vanno formando e di opportunità uniche sul fronte di servizi rari, dall'aeroporto al *golf*, dall'ippodromo al nuovo porto turistico, per non tacere il centro storico e la sua offerta di servizi culturali.

La caserma Piave, per la sua collocazione su un fronte mare che verrà offerto alla città in nuove condizioni di accessibilità e fruibilità nella straordinaria collocazione tra Albenga ed Alassio, di fronte al Parco Marino della Gallinara e in fregio alla nuova dorsale verde che si realizzerà con la dismissione della ferrovia litoranea, con le eccezionali potenzialità che la realizzazione della ciclabile costiera nell'area sanremese ha già consentito di sperimentare, si candida in modo particolare a verificare questa prospettiva.

Lo stesso porto turistico può rappresentare un importante moltiplicatore per l'economia urbana, nella sua componente artigianale e di servizi manutentivi, che potrebbero diventare una economia importante per la città, posto che il porto da realizzare sia un dinamico luogo di approdo e non un banale rimessaggio, come tanti dei porti nati su istanze meramente speculative.

2. LO SCONVOLGIMENTO INFRASTRUTTURALE E LA SCOMMESSA DI UNA CITTÀ PIÙ VASTA: LE TRASFORMAZIONI URBANE COME OCCASIONI DI INNOVAZIONE E DI RIQUALIFICAZIONE

Il nuovo scenario infrastrutturale

Lo scenario entro il quale il progetto di assetto del Comune deve saper trovare le sue coordinate è profondamente segnato dall'arretramento della ferrovia di ponente dalla linea costiera che, se da un lato ripropone in termini nuovi la dimensione più che comunale delle strategie di assetto futuro, dall'altro impone di rileggere l'intero sistema infrastrutturale della Città.

Va detto intanto che la perdita di accessibilità al servizio ferroviario, conseguente allo spostamento della stazione, dovrà essere compensata da un servizio pubblico appositamente dedicato; a fronte di questo onere si deve auspicare che la nuova stazione, di impronta meno locale, possa essere destinata ad ospitare fermate di treni internazionali.

La nuova Aurelia bis dovrà essere completata e connessa in modo efficiente con la nuova stazione e con il casello autostradale; le tre infrastrutture di rango regionale (e la quarta, di natura autostradale, ipotizzata in arrivo della Val Bormida) dovranno scambiare in modo efficiente con il sistema urbano di Albenga (e con la vecchia Aurelia che ne rappresenta l'asse di arroccamento) non meno che con gli itinerari che segnano da sempre i rapporti tra la costa e l'entroterra.

Tra questi la ex statale n. 21 bis del Colle S.Bernardo, che mette in relazione la Città di mare con una città di montagna quale è Garessio, e la ex statale 453 per Pieve di Teco, potranno essere oggetto di particolari politiche di valorizzazione paesistica da parte del PTR in corso di revisione che ha scelto gli itinerari storici come vettori delle politiche nuove sul paesaggio.

Tutto ciò in un territorio estremamente sensibile e con valori fondiari particolarmente elevati; un territorio che dovrà ospitare anche la nuova polarità rappresentata dal Porto Turistico che difficilmente può essere immaginata se non con un potenziamento infrastrutturale che la serva.

La scommessa di Albenga per affermare la sua natura di capoluogo, di città di rango regionale, si gioca così, per la gran parte, nella capacità di organizzare la propria "area vasta" e di ridisegnare il proprio sistema infrastrutturale e di integrarlo nel modo più efficace.

LE AREE DI TRASFORMAZIONE URBANA

PERIMETRI

Confine comunale

ZONE RESIDENZIALI DEL PIANO VIGENTE: CONSOLIDATE, DI COMPLETAMENTO E DI NUOVO IMPIANTO

Aree consolidate, di completamento, di nuovo impianto

ZONE PRODUTTIVE DEL PIANO VIGENTE: CONSOLIDATE, DI COMPLETAMENTO E DI NUOVO IMPIANTO

Aree consolidate, di completamento, di nuovo impianto

ZONE AGRICOLE DEL PIANO VIGENTE

Zone agricole

Zona boschiva e di rispetto ambientale

INDIVIDUAZIONI ATU

Previsioni PRG non attuate

A - Comparti di trasformazione non attuati

B - Servizi non attuati

C - SUA in attuazione non completati

Procedure attivate

D - Aree militari

E - Accordi di programma

Candidature per il nuovo PUC

E - Istanze di variante al PRG

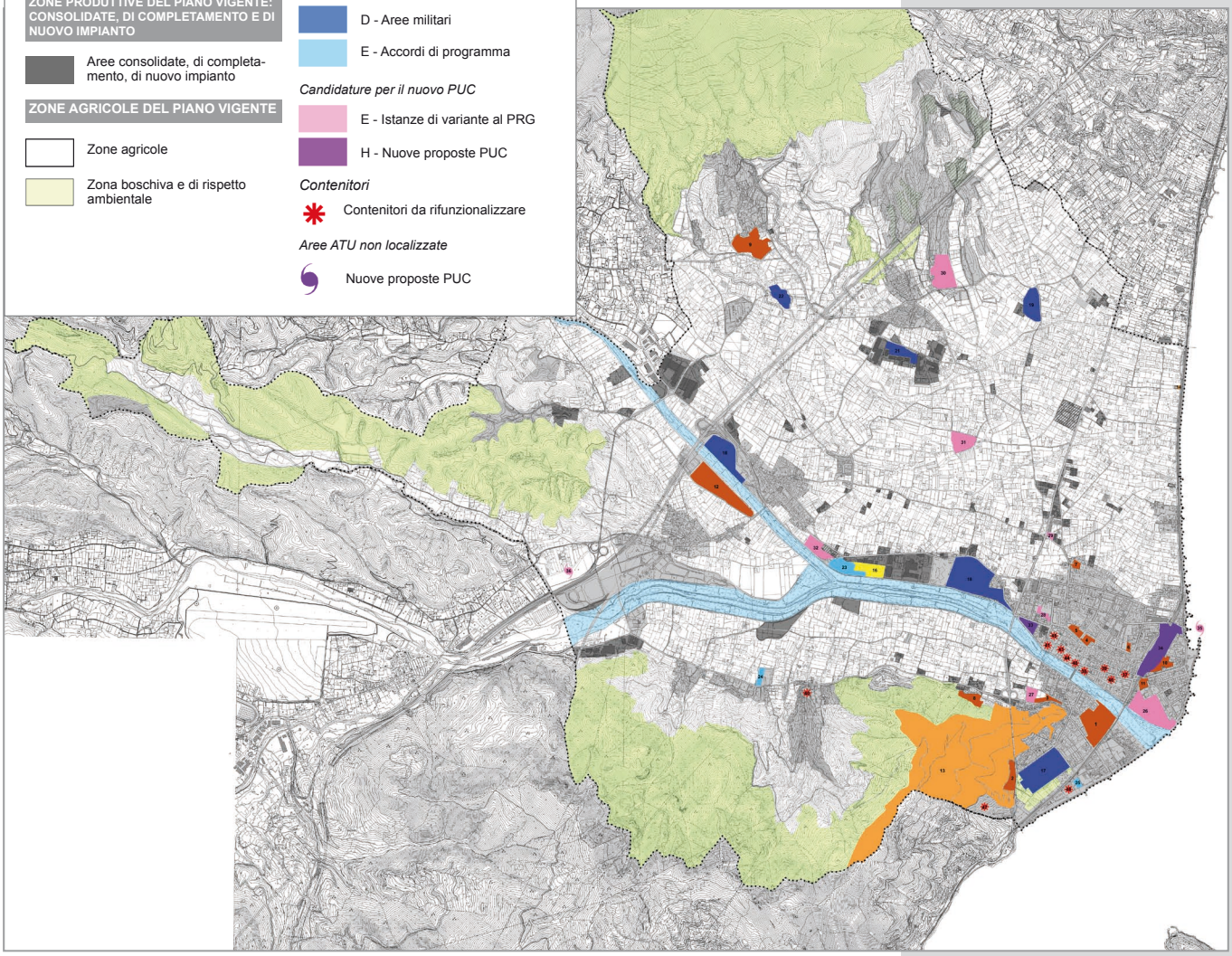
H - Nuove proposte PUC

Contenitori

Contenitori da rifunzionalizzare

Aree ATU non localizzate

Nuove proposte PUC

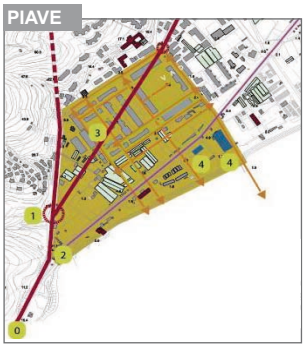


TURINETTO



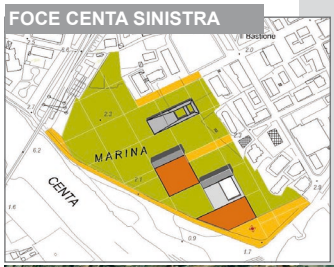


PIAVE





FOCE CENTA SINISTRA





Ma questo potrà non essere sufficiente se le scelte urbanistiche del nuovo PUC non sapranno cogliere l'occasione delle aree di trasformazione, che il ciclo di vita urbano rende disponibili, per realizzare politiche di innovazione e di riqualificazione urbana.

Le grandi trasformazioni urbane

Politiche di innovazione urbana, anche radicale, sono possibili posto che si sappiano catturare e "mettere a dimora" funzioni di alto profilo, agendo sui comparti di trasformazione e nei contenitori storici con l'ambizione di voler arricchire il tessuto economico e sociale della Città anche con l'arrivo di nuovi protagonisti; volgendo lo sguardo e dirigendo le azioni "di attrazione e di cattura" verso gli attori di quella "economia della conoscenza" (della creatività e dell'innovazione) che sempre più viene indicata come fattore decisivo nella competizione tra le città.

Politiche di riqualificazione urbana di buona efficacia e qualità si possono realizzare attraverso una nuova capacità di negoziare con i protagonisti delle trasformazioni il contributo che queste possono e debbono fornire "alla città pubblica" destinando una quota della valorizzazione patrimoniale che le nuove previsioni urbanistiche sono in grado di determinare, al miglioramento delle condizioni di funzionalità e di vivibilità dei tessuti urbani; un contributo da misurare quindi in termini di spazi pubblici, di attrezzature, di diritti edificatori per l'*housing* sociale, di infrastrutture per la mobilità sostenibile.

Per favorire questo processo bisognerà avvicinare la manovra urbanistica alla programmazione delle opere pubbliche, sapendo al tempo stesso coinvolgere la cittadinanza in processi di ascolto e partecipazione che la rendano meno estranea (e talvolta ostile) alle trasformazioni - non poche - programmate.

In gioco oggi ci sono oltre 60 ha di superficie territoriale previsti dal piano vigente e non attuati o dismessi dalle funzioni originarie (in particolare militari) e da riprogettare nei propri significati urbani: con una capacità insediativa che si aggira attorno ai 4.000 abitanti.

Una dotazione assai significativa che può rappresentare una componente determinante dell'offerta necessaria a rispondere al fabbisogno insediativo della Città in un orizzonte di medio-lungo termine, fornendo così un contributo sostanziale ad una politica di riduzione del consumo di suolo, sempre più all'ordine del giorno nell'agenda dei governi (e nelle locandine dei convegni).

L'occasione che si presenta ad un approccio orientato a governare le trasformazioni è di per se assai rilevante, quando si pensi alla possibilità di sviluppare il disegno della Città intervenendo sostanzialmente sulle sue parti, di completarne il sistema infrastrutturale specie nelle aree carenti, di dotarla di aree di sosta nei punti di interscambio più favorevoli.

Forse anche, per la prima volta nella storia di Albenga, questa è l'occasione di poter pensare ad un sistema di parchi urbani ben distribuito che si collochi alle porte della città: quella di nord-est del Ponte medioevale, quella di sud-ovest alla Piave e quella, centrale, di foce Centa, termine di un Parco Fluviale del Centa da costruire - possibilmente - con la Provincia e la Regione e naturale punto di snodo verso il Parco della Gallinara (e magari verso un futuro parco delle Alpi Marittime).

Il ridisegno del fronte mare

Nel bilancio delle trasformazioni urbane una delle maggiori novità dei prossimi anni, se tutte le previsioni di riordino infrastrutturale avranno seguito e se alcuni progetti urbani di grande impatto avranno luogo, sarà quella di una progressiva ridefinizione dell'ambiente costiero.

Il nuovo Porto Turistico, la Caserma Piave dismessa, l'area della Stazione Ferroviaria da trasferire, i vuoti urbani in attesa di un destino, i campeggi in attesa di un salto di qualità, sono tante occasioni da cogliere entro una strategia di riqualificazione urbana che sappia ripensare i nuovi insediamenti con specifica attenzione al paesaggio urbano.

Un paesaggio urbano che potrà riscoprire, nel rapporto con il mare, tradizionalmente, posto in secondo piano dalla barriera della ferrovia litoranea, un nuovo fronte attraverso il quale proporre una rinnovata visione della Città.

Il sedime ferroviario, così offerto al processo di riqualificazione urbana, si somma agli spazi rimessi in gioco dalla risagomatura degli argini per offrire con il progetto di Foce Centa un importante parco urbano al Fronte Mare e alla Città (che ne è da sempre priva) per dare il segno della qualità che le trasformazioni devono perseguire in questo territorio sensibile, approdo dei viaggiatori dal mare.

Il nuovo porto turistico ripropone con assoluta evidenza il tema di una Albenga vista e fruita dal mare, un paesaggio inedito che ha bisogno di cure

speciali perché la nuova infrastruttura diportistica appaia al navigante come un approdo attraente; attraente perché disegna un nuovo *skyline* che può proporsi anche con dei forti riferimenti visivi nel paesaggio costruito della città, ma che non deve essere affaticato dall'affollarsi di segni contraddittori; attraente purché le altre utilizzazioni turistiche del mare (a partire dai campeggi) non rappresentano un fattore di degrado ma propongano *l'altra marina* come ambiente di qualità, ricco di vegetazione mediterranea, tra l'orto botanico e la architettura del paesaggio delle ville ottocentesche, insomma un vero e proprio parco del turismo all'aria aperta.

3. IL NUOVO PORTO DI ALBENGA: NUOVA IMPRENDITORIALITA', DOMANDA NUOVA E TURISMI POSSIBILI

Una tradizione turistica da rivisitare

L'importanza straordinaria delle funzioni produttive della filiera agricola albenganese e il rilievo delle funzioni di servizio che la Città svolge in relazione al suo rango urbano e al ruolo di capoluogo che storicamente ha svolto, da sempre hanno portato il turismo in secondo piano nell'economia di Albenga, anche perché l'economia dei consumi della città poteva comunque contare su una domanda locale cospicua e sostenuta anche in assenza di apporti significativi da parte della domanda turistica.

Questo, nonostante la Città sia collocata in un comprensorio turistico, quello del Ponente Ligure, che rimane di assoluto rilievo internazionale per quanto abbia dovuto registrare, da qualche tempo, preoccupanti segnali di maturità del prodotto offerto e per quanto risulti attraversato da problemi di competitività tutt'altro che trascurabili nei confronti dei sistemi di offerta dei paesi emergenti del Mediterraneo.

Nella sua dislocazione urbana, l'economia turistica di Albenga, per la quota dominante rappresentata dal turismo balneare, è sin qui stata fortemente penalizzata dalla interruzione del rapporto tra la città e la linea di costa rappresentata dalla linea ferroviaria litoranea.

Scontando questa rilevante penalizzazione l'economia turistica della città si è materializzata essenzialmente nella offerta dei campeggi peraltro collocati in condizioni paesistiche e funzionali frequentemente non eccezionali, nella sottile striscia tra ferrovia e linea di costa o immediatamente a ridosso della stessa linea ferroviaria, in condizioni di qualità ambientale e di accessibilità non invidiabili.

I campeggi, con oltre 8.800 posti letto offerti, rappresentano quasi il 90% della offerta turistica strutturata della Città, che per il resto è caratterizzata da una non trascurabile presenza di seconde case, stimabile nell'ordine di 2.000 unità, cioè il 16% del patrimonio residenziale totale del comune; seconde case che propongono tuttavia, a differenza dei campeggi, un contributo assai modesto alla formazione del valore aggiunto sostanzialmente limitato alla fase di investimento e alla filiera delle costruzioni.

Le novità dello scenario urbano

Nello scenario di prospettiva una novità di grande portata è quella rappresentata dalla rimozione della barriera determinata dalla linea ferroviaria, rimozione prevista a seguito dello spostamento a monte della linea ferroviaria stessa e dalla sua sostituzione, come è avvenuto per le tratte del ponente sanremese che hanno già sperimentato l'arretramento della ferrovia, con una dorsale della mobilità "dolce" ciclo-pedonale.

Questo nuovo scenario consente naturalmente di ripensare radicalmente i ruoli turistici della Città, sia nei termini di una possibile riqualificazione delle aree dei campeggi (il cui obiettivo dovrebbe essere naturalmente quello di non disperdere il contenuto "di impresa" della offerta turistica facendolo ripiegare in una proiezione prevalentemente immobiliare), sia, in termini ancor più rilevanti, prefigurando nuove e più interessanti condizioni di ambiente per l'offerta balneare che favoriscano l'ingresso di una nuova generazione di imprese turistiche e di modelli qualificati di offerta.

Una nuova generazione di imprese che facciano leva anche sulle peculiari condizioni e caratterizzazioni che il sistema locale può offrire con la sua infrastrutturazione logistica, ricreativa e sportiva, davvero unica nello scenario regionale.

La realizzazione del nuovo porto turistico in progetto rappresenta una conseguenza rilevante di questo nuovo scenario e costituisce essa stessa un secondo fattore di forte innovazione del profilo turistico di Albenga.

Un fattore di innovazione che risulterà tanto più efficace nel suo impatto locale quanto più la nuova infrastruttura riuscirà, per localizzazione e configurazione progettuale e gestionale, a stabilire un rapporto di apertura ed integrazione con i tessuti urbani, una occasione di fruizione che può rivolgersi ad una platea ben più ampia dei soli diportisti che troveranno spazio nel nuovo insediamento.

Il nuovo porto può rappresentare in questo senso una positiva e importante integrazione della economia turistica albenganese, proponendosi con un'offerta diversificata e competitiva rispetto a quella di Alassio (e dell'intero ponente ligure), intanto per la migliore accessibilità possibile dal lato terra oltre che dal lato mare, una volta che siano previsti e realizzati gli opportuni interventi infrastrutturali per collegare l'autostrada al nuovo scalo.

Ma la novità e la competitività del nuovo porto si può delineare in un suo stretto rapporto con la città e la sua economia urbana, anche per la diversa e più estesa tipologia di utenti a cui un porto di questa natura può rivolgersi, valorizzando la possibilità di sviluppare al suo interno l'offerta di servizi complementari (come quelli sportivi, formativi, etc.) e l'opportunità di favorire una economia del diportismo nautico che ripercorra tutta la filiera dei servizi manutentivi, di allestimento e riparazioni, potendo appunto contare su un tessuto artigianale e di piccole imprese presente nel tessuto urbano e sul suo possibile sviluppo in appropriati contesti insediativi ben connessi al nuovo porto.

La scelta del nuovo porto turistico è ormai consolidata nelle decisioni comunali e ha trovato un riscontro favorevole negli operatori economici tant'è che sono state presentate diverse proposte per la realizzazione, per le quali si sono aperte le procedure per la selezione dell'opzione progettuale più convincente.

Gli studi commissionati da Regione e Comune, in particolare, lo studio dell'ing. Sirito del 2002 e 2005 e dei professori Matteotti e Ruol, evidenziano caratteri di problematicità della costa ma individuano anche fattori positivi nella realizzazione di opere progettate con le dovute attenzioni, soprattutto in relazione alla presenza dei campi di poseidonia e ai processi di erosione della costa nel litorale di Levante. Il contributo tecnico recentemente prodotto dal Comune e proposto alla Regione Liguria per l'avvio del percorso di specificazione settoriale del Piano della Costa e della relativa Valutazione Ambientale Strategica costituisce al riguardo un riferimento importante per le politiche del PUC.

Il porto, oltre a offrire garanzie per la conservazione dell'ambiente naturale e nell'assicurare condizioni di basso impatto paesaggistico, dovrà favorire l'integrazione turistica e costituire l'elemento propulsivo di nuove forme di turismo, ben appoggiate sulle strutture tradizionali e sulle novità del turismo rurale ed integrata alla città ed al peculiare valore culturale del suo Centro Storico.

Ampi spazi a terra, che dovranno essere realizzati con elevata qualità progettuale, potranno offrire servizi in grado di richiamare nuovi utenti del diportismo nautico e di favorire l'insediamento di nuove attività economiche specializzate.

La nuova polarità del Porto rappresenterà inoltre un completamento dell'offerta albenganese di occasioni di fruizione "di alto livello" già oggi presenti con il Golf di Garlenda e con l'ippodromo di Villanova che, oltre a farne un *unicum* nel panorama regionale, rappresentano, con lo stesso aeroporto un pacchetto di offerta di livello internazionale, rilevante non solo in termini di richiamo turistico ma come fattore di attrazione per nuove funzioni e nuove attività di impronta europea.

Nuovi turismi possibili

Il rilevante potenziale di innovazione del prodotto turistico offerto da Albenga trova una sua importante direttrice di sviluppo anche sul fronte del turismo rurale, che può trovare un forte substrato nel tessuto economico e sociale del comprensorio, nella sua consolidata immagine di Distretto Rurale e nell'apprezzamento dei suoi prodotti tipici e forse anche nel suo insolito paesaggio di "Città di Vetro", se a questo si saprà associare una immagine di qualità ambientale e di salubrità insediativa.

Prospettiva questa che può trovare un supporto significativo nelle politiche regionali di sviluppo rurale che hanno nella valorizzazione (anche turistica) dello spazio rurale uno dei principali assi di riferimento.

La prospettiva del turismo rurale come strategia di innovazione e riqualificazione radicale della offerta turistica del capoluogo ingauno trova riscontri significativi in iniziative degli imprenditori locali che si sono espresse nell'avvio di procedimenti di Sportello Unico per le Attività Produttive per la realizzazione di elementi di offerta particolarmente qualificata (Villa Doria) e in alcune istanze presentate al PUC che in diversa misura e a vario titolo nel PUC stesso potranno trovare riscontro.

Per altro verso l'innovazione del prodotto turistico passa per la sua capacità di intercettare la domanda di fruizione culturale, in forte crescita quantitativa e di sempre maggiore rilevanza economica, integrandola entro un modello di fruizione più articolato e complesso, nel quale assumono un rilievo non marginale la qualità eno-gastronomica ma anche il contesto ambientale, le condizioni climatiche e la stessa pratica balneare.

Merita di essere ricordato come, secondo l'OCSE (*The impact of Culture on Tourism* OECD Parigi 2009) negli ultimi 10 anni la motivazione culturale è cresciuta da poco più del 15% a oltre il 30% dei flussi turistici globali oltre ad

essere quella che, con quasi 600 €, presenta il maggiore valore di spesa per turista.

Si è recentemente stimato per il ponente imperiese che una ricollocazione dell'offerta turistica sul fronte dei nuovi orientamenti della domanda, allineando le dinamiche locali a quelle dell'a domanda turistica internazionale, avrebbe comportato per la provincia un incremento del valore aggiunto turistico da 50 mio di euro all'anno.

Questa capacità ha un riferimento necessario, oltre che nel Centro Storico Monumentale della Città (da intendere anche come sede appropriata per il potenziamento di un'offerta turistica "leggera" come quella rappresentata da Bed&Breakfast o da un nuovo Ostello) nella capacità che le istituzioni culturali locali e regionali sapranno manifestare sul fronte della offerta di servizi culturali qualificati, da quelli formativi a quelli museali.

Entrambe le nuove correnti di domanda turistica che si vogliono attrarre si presentano con un rilevante dinamismo nella scena nazionale e regionale.

Entrambe possono rivolgersi appropriatamente ai nuovi segmenti di offerta in forte crescita come sono quelli rappresentati dalla ricettività in ambiente rurale, dagli agriturismi e dai *Bed & Breakfast*, e trovare nell'area albenganese condizioni di sviluppo senz'altro significative.

Il turismo culturale – le cui caratteristiche potrebbero a questo fine mostrare una forte complementarietà con il turismo di affari, componente non trascurabile in una economia sviluppata e fortemente internazionalizzata come è già oggi quella del comprensorio ingauno – potrebbe inoltre rappresentare un fattore da non sottovalutare per la realizzazione di nuovi esercizi turistici di maggiore dimensione e con una caratterizzazione più prettamente alberghiera.

Esercizi alberghieri che potrebbero a loro volta rappresentare un ingrediente non marginale per alcuni dei processi di trasformazione/riqualificazione urbana che si giocano nella prospettiva del prossimo PUC: vedi in particolare l'area dei poli ospedaliero e formativo nella Città Nuova oltre l'Aurelia e quella del principale polo dell'innovazione territoriale albenganese che potrà trovare spazio nella caserma Piave, interventi tra i più strategici delineati dal PUC, ma riguarda anche numerosi altri Distretti che si collocano nell'area della Marina e di Vadino.

Questo, naturalmente, oltre alla conferma e al rilancio della “industria del turismo all’aria aperta” che rimane il cuore dell’offerta turistica albenganese ed è il principale responsabile della sua immagine.

Spostata la ferrovia, la prospettiva di un vero e proprio Parco del turismo all’aria aperta potrebbe confermare la peculiare natura dell’offerta albenganese riposizionandola con una nuova dotazione di servizi, tanto all’interno delle aree concesse alle imprese dei campeggi che nel loro più immediato intorno. La manovra fondiaria e l’assetto normativo del nuovo PUC dovranno rendere più vicina questa prospettiva.

Per crescere e qualificarsi il turismo di Albenga deve dunque acquisire maggiori presenze imprenditoriali e maggiore cultura di impresa. Utile, in questa direzione, potrebbe essere la sperimentazione di un bando esplorativo, specificamente rivolto alle imprese turistiche esistenti e a quelle di nuovo insediamento che, in parallelo alla formazione del PUC, faccia emergere il potenziale di innovazione dell’offerta turistica e al tempo stesso individui le condizioni di qualità entro le quali possono essere accolte le sollecitazioni alle trasformazioni edilizie ed urbanistiche che ne discendono.

4. L'INNOVAZIONE NECESSARIA NEL SISTEMA DELLA MOBILITA'

Un piano Urbano della Mobilità da costruire alla scala del Distretto

La rilevante portata dell'innovazione urbana con cui il nuovo PUC si dovrà misurare e il rilievo delle criticità già oggi esistenti nell'organizzazione della circolazione e della sosta in ambiente urbano (ma anche nello spazio rurale) consentono facilmente di prevedere (e rendono peraltro opportuno e necessario il poterlo misurare) che le nuove polarità sanitarie, scolastiche, sportive e commerciali che impegnano l'attuale sistema lineare di accesso alla Città, ne determineranno ben presto la saturazione, generando una situazione non risolvibile con semplici provvedimenti di regolazione del traffico.

Di qui l'esigenza di studiare attentamente la riorganizzazione del sistema infrastrutturale nei suoi effetti sull'organismo urbano, valutando le possibili alternative di tracciato e di configurazione della rete per potenziare le connessioni tra le infrastrutture di rango territoriale (Autostrada, Aurelia bis) e gli accessi alla Città, avendo attenzione alla possibilità di inserire gli investimenti necessari per queste nuove opere entro la strategia regionale per il completamento dell'Aurelia bis.

La stessa previsione di un polo logistico a supporto della filiera agricola pone problemi di migliore interconnessione delle reti entro una maglia oggi insufficiente e insufficientemente gerarchizzata; maglia per la quale diventa una necessità ineludibile monitorare le prestazioni nelle varie configurazioni e in relazione ai carichi insediativi ipotizzabili.

E questo senza considerare (ma andranno invece considerati attentamente) nuovi carichi di traffico indotti da insediamenti prossimi, come la Piaggio a Villanova, o da infrastrutture in progetto, come le connessioni autostradali variamente ipotizzate che, dall'area padana, puntano sulla piana di Albenga.

Ragioni, tutte, perché la Città si doti - tanto più nell'occasione della formazione del suo nuovo strumento urbanistico e tanto meglio sapendo coinvolgere in questo processo di miglioramento della propria visione e capacità progettuale l'intero Sistema Locale - di strumenti adeguati a simulare le conseguenze degli impatti sulla mobilità delle diverse decisioni infrastrutturali ed insediative che si propongono. Cosa che consentirà all'Amministrazione di partecipare ai diversi tavoli delle decisioni

LO SCHEMA INFRASTRUTTURALE: CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA'





Classificazione stradale dedotta dal P.R.G. vigente

- A - Autostrada
- B - Extraurbana principale
- C - Extraurbana secondaria
- D - Urbana di scorrimento
- E - Urbana di quartiere
- F - Locale in ambito extraurbano
- F - Locale in ambito urbano
- F - Vicinale

TAV. 6

infrastrutturali potendo giocare con ricchezza di argomentazioni e con piena consapevolezza dell'efficacia e della sostenibilità delle diverse opzioni.

La rete della mobilità dolce

La mobilità dolce e in particolare la ciclabilità rappresenta la frontiera necessaria che le politiche della mobilità devono presidiare con attenzione per rispondere alla crescente domanda e sensibilità ambientale dell'utenza e, più in generale, alle esigenze di sostenibilità della mobilità urbana.

La realizzazione di percorsi ciclabili confortevoli e sicuri che attraversino l'intero tessuto urbano del capoluogo servendo prioritariamente i luoghi sensibili delle polarità culturali e dei servizi, scolastici in particolare e integrandosi nell'offerta ambientale dei luoghi più caratterizzati come la marina e il corso del Centa, rappresenta una priorità delle politiche urbane che deve trovare risposta innanzitutto nel negoziato sulle misure di accompagnamento e compensazione dello spostamento a monte della linea ferroviaria.

Anche il tema della valorizzazione dello spazio rurale e delle sue emergenze naturali e culturali, oltre a rappresentare un obiettivo dotato di autonoma validità, trova un essenziale elemento di supporto nel progetto di realizzazione di una rete di fruizione ciclabile, estesa e qualificata,. Tutto questo è possibile attraverso le interrelazioni con gli altri temi sviluppati nel PUC e con il sistema delle analisi ambientali attivate per la sua redazione, situazione che permette di definire una configurazione di percorsi per la fruizione non motorizzata del territorio.

Dotare il territorio di una rete di connessione tra le aree di potenziale domanda, comprendendovi i borghi e le aree di offerta ambientale, considerare la rete viaria stessa quale elemento di valorizzazione delle risorse naturali e costruite presenti in loco, è l'obiettivo di una strategia di investimento a supporto delle politiche di recupero e di riqualificazione dell'offerta di fruizione ambientale.

La medesima attenzione va prestata ai percorsi all'interno degli ambiti urbani, in particolare del centro storico, che possono incidere positivamente nel recupero e valorizzazione dell'immagine dei luoghi, nell'incremento della consapevolezza collettiva degli elementi portatori di memoria storica, artistica e culturale.

Devono pertanto essere previste maglie di percorsi di differente livello e caratteristiche ma che si integrino alla perfezione, estendendosi in quelle parti del territorio meno caratterizzate dalla presenza di insediamenti, sempre cercando la maggiore indipendenza possibile dalle interferenze con il traffico veicolare.

Strettamente correlato alla fruizione ciclo-pedonale del territorio, urbano e non, è il tema del miglioramento della sicurezza della circolazione, tema che diviene preponderante per le componenti deboli del traffico, rappresentate da pedoni e ciclisti.

Un progetto unitario per l'organizzazione generale della circolazione ciclo-pedonale sull'intera area interessata, che si articoli a differenti livelli, e che si integri con le altre scelte di carattere urbanistico e territoriale, necessita di una percezione globale della sicurezza ed è quindi necessario non solo intervenire per rimuovere i principali fattori di rischio, ma conferire un assetto "sicuro" all'intero sistema dei percorsi, a partire dalla propria riconoscibilità.

5. WELFARE, FISCALITA' LOCALE, CITTA' PUBBLICA E QUALITA' DEI SERVIZI

Un welfare da riformare

E' in gioco, in Italia come in tutti i paesi europei ad elevato livello di sviluppo, una rivisitazione profonda dei destini dei sistemi di *welfare* che, in modi differenziati ma sempre in misura rilevante, le vicende del secolo scorso hanno iscritto nella costituzione materiale degli Stati.

Evoluzione demografica e globalizzazione hanno sostanzialmente modificato lo scenario in cui i sistemi di *welfare* europei si sono formati nel corso del XX secolo. La prima (demografia), prospettando una estensione della speranza di vita alla nascita che, in assenza di correttivi istituzionali e comportamentali che protraggano la durata della vita attiva, può mettere in grave crisi i sistemi pensionistici già negli anni più prossimi. La seconda (globalizzazione), mettendo in discussione la solidità e l'autonomia dello stesso riferimento statuale attorno al quali i diversi sistemi di *welfare* si sono costruiti.

Anche per questa ragione una attenzione progressivamente più accentuata si è venuta spostando sui temi del *welfare* locale, o se si vuole della capacità dei sistemi locali di costruire una offerta di servizi qualificata, da intendere tanto come fattore di coesione sociale che come fattore di attrazione di attività economiche e di capitale umano e quindi come condizione di successo nella competizione tra città e tra sistemi locali.

Una attenzione che si deve per di più misurare con le minacce, sempre più evidenti, di una crisi della fiscalità locale. La progressiva riduzione di trasferimenti erariali che ha interessato gli Enti Locali in modo sempre più accentuato nel corso degli ultimi dieci anni (portandoli per Albenga a meno del 5% delle entrate totali) ha spinto i Comuni a ricercare nuove possibili fonti di finanziarie per assicurare la propria operatività vuoi nell'aumento delle entrate derivanti dalla attività edilizia (Oneri e ICI) con effetti non sempre apprezzabili sul piano della sostenibilità, vuoi - ed è il caso della Città di Albenga - con un più ampio ricorso all'indebitamento facendo così pesare oneri finanziari sempre più gravosi su un bilancio che diviene così sempre più rigido e meno programmabile in funzione degli obiettivi e delle esigenze insorgenti.

La recente abolizione dell'ICI sulla prima casa ha reso incerto e critico come non mai il panorama della finanza pubblica locale ma non ha fatto certo venire

meno l'esigenza di una attenzione sempre più marcata alla efficienza nella gestione della macchina pubblica e delle sue risorse (comprese quelle patrimoniali) come contributo al più generale recupero di efficienza di cui il Paese manifesta indilazionabilmente la drammatica necessità.

La pratica urbanistica è oggi di fronte a forti sollecitazioni che derivano dal mutamento sempre più intenso e accelerato della società e le impongono di ripensare le proprie strategie di intervento, consapevole che la sua natura è quella di mettere in gioco variabili territoriali la cui trasformazione avviene con una forte inerzia e talvolta in modo irreversibile e che la sua missione è quella di produrre assetti equilibrati in uno spazio agito da molte funzioni e da molti soggetti.

Quale, allora, è l'urbanistica possibile nel cambiamento?

Sicurezza e qualità della vita quotidiana

La vita quotidiana è sottoposta a *stress* evidenti e risente delle dinamiche e delle incertezze del mutamento in corso. Di fronte a questi *stress* la città può percorrere due strade:

- quella di rialzare le mura, creando le *gated community* della letteratura americana, e che hanno peraltro nella nostra storia un illustre precedente nelle ville del basso impero e nella loro economia curtense;
- trasmettere messaggi rassicuranti, puntare sulla comunità, sulle catene di solidarietà, investire in sussidiarietà, creare spazi (e occasioni) vivibili perché amichevoli e "confortevoli".

Con quali strumenti l'urbanistica può giocare questa partita? Le risposte possono venire da tre direzioni: aumentare la capacità di ascolto sociale, interagire maggiormente con gli altri saperi esperti che studiano la città, ricercare nel bagaglio disciplinare specifico della pratica urbanistica nuove risposte efficaci.

Sul primo fronte, quello della capacità di ascolto, molto si è venuto facendo negli anni più recenti, sino a dare riconoscimento a queste procedure negli stessi strumenti delle legislazioni regionali. Ancora di più si sta facendo nelle pratiche urbanistiche per introdurre e diffondere modalità amichevoli e partecipate di costruzione delle diagnosi e di ricerca delle soluzioni, per generare un clima di fiducia, registrare gli stati d'animo, intercettare interessi e preferenze, conoscere la progettualità, contribuire alla valutazione di sostenibilità dei progetti di trasformazione.

Anche ad Albenga la attività di ascolto ha esordito con buoni effetti, aprendo il percorso di formazione del PUC, coinvolgendo un elevato numero di attori sociali, consolidando nella propria Agenda dei Temi e dei Luoghi una immagine non scontata della realtà urbana e dello spazio rurale, consegnando al PUC una visione ed una rassegna delle criticità presenti di sicuro interesse.

Sul secondo versante, quello dei molti saperi disciplinari e della pratica della loro integrazione, dobbiamo intanto registrare come non sempre sono in gioco nei processi di pianificazione i saperi necessari: il sociologo, l'economista, l'ecologo, il tecnologo, il trasportista, e altri ancora.

La formazione del PUC di Albenga si è potuta giovare di molti di questi saperi esperti: quelli socio-economici, quelli delle discipline ambientali quelli di matrice storico-culturale. Di altri c'è comunque necessità (in primo luogo sul fronte della applicazione trasportistica) per completare un percorso di conoscenze e valutazioni adeguato alla complessità delle sfide e alla sensibilità dei luoghi con cui si misura il progetto di futuro per la Città di Albenga che il PUC incorpora.

Ma è alla terza voce, quella per cui l'urbanistica porta la diretta responsabilità disciplinare, che è necessario innanzitutto rivolgere la domanda di una rinnovata qualità urbana degli insediamenti e richiedere risposte adeguate a identificare e a realizzare le condizioni di un ambiente urbano che deve trovare la propria sostenibilità innanzitutto nelle condizioni di vivibilità, di apprezzamento e desiderabilità delle proprie qualità intrinseche.

I temi della qualità urbana

La sfida per l'urbanistica è allora quella di saper rispondere al tema: "Qualità urbana è ….". con ricchezza di argomenti e di suggestioni, sapendo parlare agli attori sociali, ai loro timori più oscuri come alle loro aspettative più ingenue, interrogando e interagendo con una domanda di luoghi (che abbiano forma e senso) da vivere e da frequentare.

Una domanda che non si può ridurre agli stereotipi delle utopie più o meno autoritarie o delle atopie di un mercato immobiliare frequentemente rinchiuso – come si è visto – entro la propria bolla.

Per costruire una carta della qualità urbana che diventi lo statuto di una nuova urbanità e di una rinnovata cittadinanza, possiamo intanto proporci di:

a) garantire una accessibilità confortevole, sicura e senza soluzioni di continuità ai servizi di vicinato, a partire da quelli scolari e pre-scolari che rappresentano il luogo critico per la costruzione di una identità comunitaria condivisa;

b) riconoscere, favorire, garantire la *mixitè* sociale, promuovendo le occasioni di convivenza e di integrazione consapevole;

c) promuovere e valorizzare le reti sociali generate dai servizi di vicinato, dalle attrezzature di interesse comune, dai luoghi di incontro informali;

d) incrementare l'intensità d'uso del territorio con la diversificazione delle attività e dei fruitori, favorendo contestualmente il senso di vicinato e di appartenenza al luogo;

e) recuperare gli spazi residuali esistenti, potenzialmente strategici nell'implementare processi di rivitalizzazione di aree urbane degradate;

f) definire chiaramente i confini tra spazi pubblici, semi-pubblici e privati, per garantirne corretti e legittimi usi, oltre che per aumentare l'efficacia dei processi manutentivi ordinari e straordinari;

g) migliorare l'attrattività e il fascino dei luoghi della vita quotidiana ricercandolo sin nella cura dei particolari della "città pubblica", con una progettazione accorta e responsabile tanto della confortevolezza per gli utenti che della sostenibilità economica della gestione, che produca soluzioni formali e funzionali capaci anche di aumentare la sicurezza dei luoghi e di trasmettere questa percezione ai fruitori;

h) garantire la cura dei luoghi ad alto contenuto simbolico e spirituale, i luoghi di culto e i cimiteri in primo luogo, rendendo così diffusamente riconoscibile, anche nella percezione della modernità, il senso del sacro;

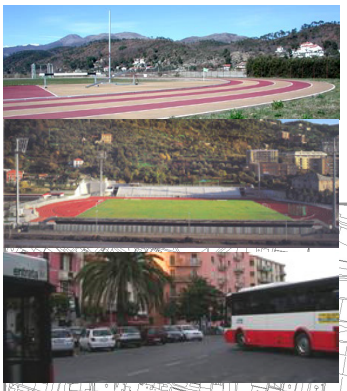
i) promuovere paesaggi urbani gradevoli, riconoscibili e sicuri, anche perché non sono omologati nelle culture e negli stili di vita che li attraversano, ma sono invece ricchi di differenze come segno della pluralità degli apporti delle culture e degli individui alla vita della città;

l) recuperare i paesaggi della tradizione anche come suggestioni per le nuove addizioni, specie in ambiente rurale;

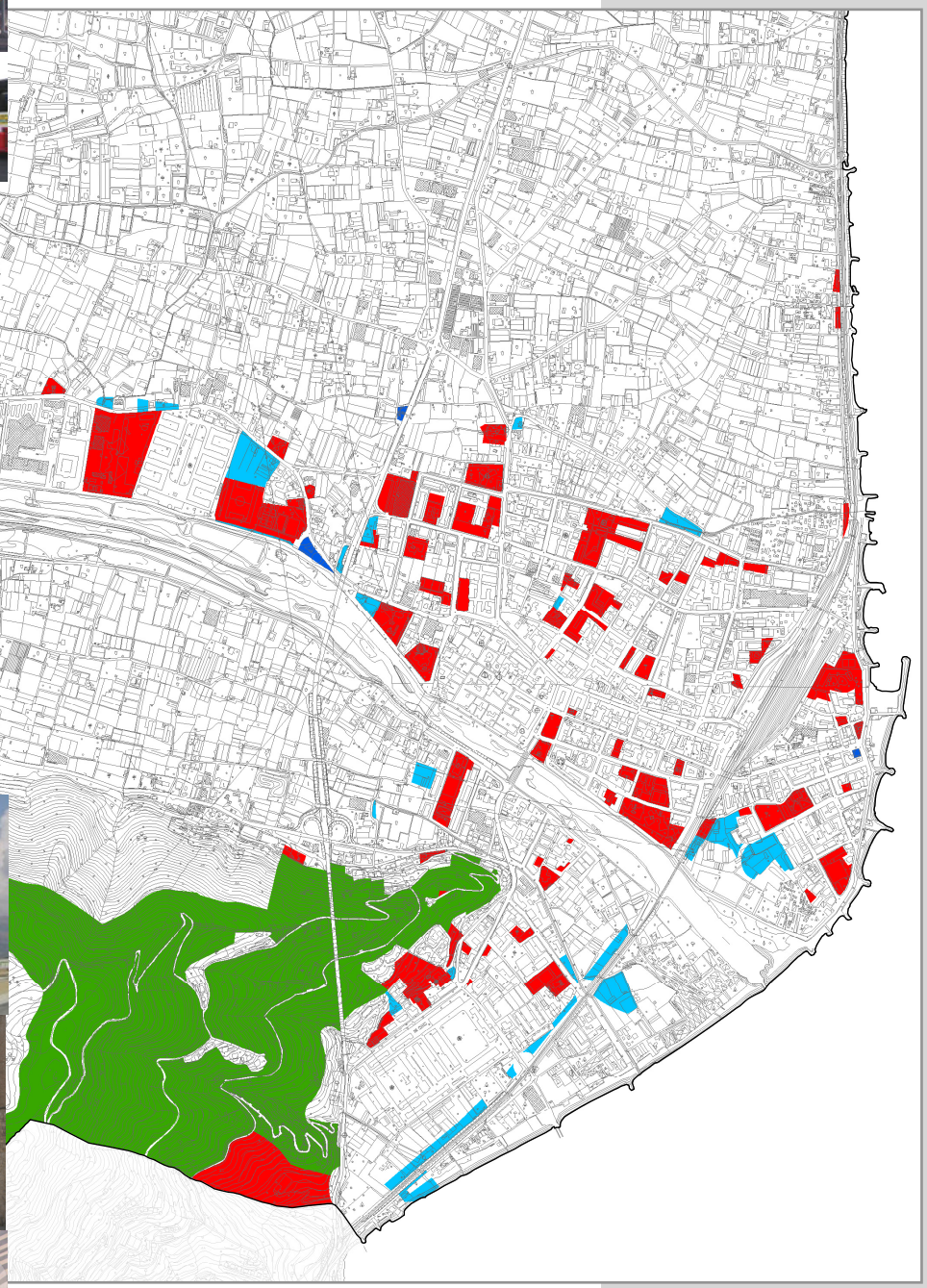
m) temperare gli eccessi nelle trasformazioni urbane "fuori scala", preoccupandosi di adeguare le addizioni alla morfologia urbana preesistente se pure aperti ad ogni contributo sapiente della modernità;

n) salvaguardare la qualità dell'abitare curando i processi manutentivi del patrimonio abitativo, e dell'ambiente urbano ad esso limitrofo,

IL SISTEMA DEI SERVIZI







previsioni a servizi attuate

previsioni a servizi non attuate

parchi territoriali non attuati

servizi dismessi

TAV. 7

prevenendo i fenomeni di degrado e la formazione di aree socialmente segregate;

o) sostenere processi di riqualificazione del patrimonio edilizio che ne migliorino le *performances* energetiche e che promuovano spazi residenziali di qualità, contrastando i processi di frammentazione delle unità immobiliari, sospinte dalla domanda turistica e dagli alti valori fondiari sotto la soglia di desiderabilità sociale e di sostenibilità ambientale.

Un modo per sollecitare una partecipazione più allargata "alla qualità urbana" sarà tanto quello di promuovere in forma concorsuale proposte da parte dei soggetti proprietari e/o imprenditoriali (vedi il bando per le imprese turistiche), quanto quello di sollecitare soluzioni innovative e creative allestendo concorsi di idee e concorsi di architettura sui nodi più critici (anche nella percezione sociale) delle trasformazioni urbane.

I problemi del social housing

Nel vasto fronte della qualità urbana e delle azioni di riqualificazione, un rilievo crescente lo è venuto assumendo il tema del *social housing*, vale a dire delle politiche volte a fronteggiare i rischi di povertà abitativa che si presentano oggi (e in modo ancor più accentuato nello scenario di prospettiva), per quote sempre meno marginali di popolazione alle quali l'accesso alla proprietà è reso sempre più difficile dalla crescita dei valori immobiliari in relazione alle dinamiche del reddito (stagnanti) e della sua distribuzione (sempre più diseguale) e, più recentemente, dalla crisi finanziaria.

E' sempre più evidente l'esigenza di ri-costruire un mercato dell'affitto "a canone moderato" che possa offrire soluzioni abitative ad una vasta platea di famiglie esistenti e di nuclei di nuova formazione che non sono in grado di sostenere l'onere dell'acquisto di una casa e per le quali l'incidenza degli affitti "di mercato" (di un mercato ormai fortemente ristretto in termini quantitativi e sospinto verso valori molto elevati anche per effetto della concorrenza di domande "secondarie", come quelle che nel contesto albenganese sono rappresentate dalla domanda turistica) sul reddito famigliare presenta valori largamente superiori a soglie di sostenibilità (25-30%) inducendo, appunto, rilevanti rischi di povertà abitativa.

Di questa esigenza cominciano a farsi interpreti le politiche nazionali e le legislazioni regionali (Per la Liguria la L.R. 3 dicembre 2007 n. 38), ricercando il coinvolgimento di una più vasta platea di soggetti (Fondazioni bancarie, Fondi Etici, Cooperazione a proprietà indivisa, Cooperazione Sociale, oltre alle Agenzie Pubbliche) disposti a finanziare e a realizzare abitazioni da offrire in locazione a canone moderato: di qui la più vasta dizione di Edilizia Residenziale Sociale (ERS) in luogo della tradizionale Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) ed un più vasto *target* di riferimento costituito, come ormai si suole dire, non solo "dagli ultimi" ma anche "dai penultimi e dai terzultimi...".

Il Piano Urbanistico gioca un ruolo fondamentale per le politiche di *housing* sociale perché proprio alla manovra urbanistica (ad una manovra urbanistica profondamente rinnovata nelle motivazioni e negli stili) è deputato il compito di realizzare la provvista di aree e/o diritti edificatori "a costo zero", la cui disponibilità costituisce la necessaria premessa di ogni investimento sociale in abitazioni che possa essere remunerato (sia pure nel lungo periodo e a tassi di riferimento deliberatamente molto contenuti) dai canoni (moderati) riscossi.

Alla esigenza di dare risposte di housing sociale può rispondere efficacemente un orientamento ormai sempre più diffuso e che il PUC di Albenga intende assumere e praticare esplicitamente, a ri-negoziare con le proprietà fondiarie interessate, nel processo di formazione dello strumento urbanistico, il "contributo alla città pubblica" che le trasformazioni stesse possono apportare, oltre la misura di legge degli oneri di urbanizzazione, intendendolo come una quota non marginale della valorizzazione fondiaria che le nuove previsioni urbanistiche sono in grado di determinare.

Un contributo fatto di aree di fruizione, di opere pubbliche ed anche di diritti edificatori da mettere in gioco per l'*housing* sociale. Con l'ulteriore vantaggio che una diffusa distribuzione delle quote di ERS possa produrre quegli effetti di *mixité* necessari alla Città tanto per la sua sostenibilità sociale che per la sua animazione.

Le dotazioni urbane

L'orizzonte su cui il piano regolatore si deve misurare ha un riferimento fondamentale per la politica del servizi nella prevista realizzazione del polo scolastico per l'istruzione secondaria superiore da realizzare secondo un

disegno di piena funzionalità per assicurare una offerta moderna e competitiva.

Una prospettiva rilevante a cui potrà dare risposta il progetto di trasformazione e di nuovo insediamento della Caserma Turinetto, che deve concorrere anche a potenziare e integrare l'offerta di servizi su altri fronti, come quello ospedaliero e quello sportivo, integrandosi e consentendo di riorganizzare, riqualificare e potenziare le funzioni oggi presenti.

Sul fronte dell'offerta scolastica la riqualificazione dell'area Turinetto deve dare risposta a carenze oggi presenti in forma anche marcata nel plessi scolastici esistenti, oltreché ad un prevedibile incremento della domanda, di oltre il 20% per la sola componente demografica cui si aggiungerà presumibilmente un aumento dei tassi di scolarizzazione, ma anche per i volumi e i siti già oggi impegnati dall'offerta scolastica.

Alcuni di questi volumi dismessi potranno offrire risposte all'esigenza di altri servizi scolastici già oggi compresenti nelle stesse sedi o potranno essere ripensati entro processi di trasformazione più complessi in aree critiche per l'assetto della città. Altri, localizzati oggi in situazioni eccentriche ed in contesti impropri, dovranno essere radicalmente ripensati nelle funzioni e negli assetti.

Altro aspetto determinante è quello rappresentato dalla carenza di servizi offerti in parti importanti della città interessata da trasformazioni significative che dovranno rappresentare l'occasione per fare fronte ai nuovi carichi insediativi e ai *deficit* pregressi con una offerta di servizi sostenuta dal concorso dei processi di valorizzazione fondiaria alla costruzione della città pubblica.

E' il caso di Vadino come è il caso della Città Nuova dell'Aurelia nella quale il conseguimento di un assetto urbano più equilibrato per la presenza di funzioni residenziali e ricettive dovrà essere sostenuto da un nuovo sistema di servizi di vicinato oggi del tutto assente.

E' anche il caso, in misura diversa, delle frazioni, in particolare del sistema di S.Fedele e Lusignano e di quello di Campochiesa e Salea.

Sarà necessario agire per dare risposta alla necessità per la Città di dotarsi di strutture sportive più adeguate al suo ruolo sia nella riorganizzazione di una

polarità sportiva urbana modernamente concepita che con la realizzazione di strutture ricreative –sportive anche di iniziativa privata in ambito periurbano.

A queste esigenze come a quella di una risistemazione di tutte le aree al servizio delle funzioni di protezione civile e di sicurezza, si potrà dare corpo con la progressione dei vari comparti di trasformazione.

La vivibilità e la qualità dei tessuti urbani ha un secondo fondamentale supporto nella organizzazione delle attività commerciali. Da un lato il PUC dovrà confermare un orientamento programmatico che esclude l'ingresso nel territorio comunale di strutture della grande distribuzione i cui effetti di attrazione di traffico, di consumo di suolo e di impatto sul tessuto imprenditoriale locale non paiono desiderabili limitando il contenuto delle presenze commerciali da prevedere nelle trasformazioni urbane programmate al commercio di vicinato e alle strutture di medio-piccola dimensione, gestendo in questa direzione l'intervento comunale nelle procedure sulle quali incidono logiche di programmazione regionale.

Per altro verso il commercio andrà considerato dal PUC come un essenziale strumento per garantire alla città condizioni di qualità diffusa. Tanto nella formula dei negozi di vicinato (si pensi al Centro Storico come Centro Commerciale naturale) che nella formula del Commercio all'aperto (su suolo pubblico). Quest'ultima potrebbe ritrovare un possibile luogo più importante per scoprire nuovi ruoli, nelle aree tra il Centro Storico e la Marina.

6. IL CENTRO STORICO MONUMENTALE DA VALORIZZARE E IL DISTRETTO CULTURALE DA COSTRUIRE, TRA PROFANO E SACRO

Tra le risorse che la città di Albenga può mettere in campo in una prospettiva di valorizzazione "competitiva" del proprio ruolo di città emergente del Ponente ligure, il suo Centro storico, ricco ad un tempo di valori monumentali e di diffuse condizioni di vivibilità, è sicuramente secondo a poche.

Il Centro Storico ha conosciuto nei decenni trascorsi processi di recupero edilizio e di riqualificazione urbana importanti, che si sono associati a politiche per la regolamentazione del traffico e per la animazione commerciale che hanno sedimentato buoni valori di residenzialità anche se la più cospicua presenza di residenti stranieri segnala il permanere di criticità, localmente presenti nei tessuti e di resistenze e inerzie negative nei processi di recupero.

Le politiche pubbliche dovranno per questo ricercare una più stretta relazione tra le azioni di qualificazione dello spazio pubblico e la realizzazione di investimenti privati per il recupero strutturale e funzionale degli edifici.

La presenza di un cospicuo patrimonio di contenitori, in alcuni casi recuperati ma non ancora compiutamente utilizzati, come Palazzo Oddo, in altri interessati da prospettive di dismissione di funzioni scolastiche che potranno seguire la realizzazione del nuovo polo per l'istruzione secondaria superiore, segna l'esigenza di un approccio strategico ai beni culturali che affianchi la disciplina edilizia, urbanistica e paesistica della conservazione e delle trasformazioni.

Approccio strategico che deve saper mettere in gioco la stratificazione di beni e di valori - materiali e immateriali - che i processi di territorializzazione hanno sedimentato sul territorio, a partire dal ricco patrimonio archeologico della fondazione romana, per sollecitare percorsi e angolature di visione diversificate sino a configurare il patrimonio ricostruito come un vero e proprio sistema di fruizione culturale.

Un sistema di fruizione culturale capace di interpretare il territorio comunale nelle sue diverse morfologie insediative, che si integra strettamente alla strutturazione di ambienti e percorsi per la fruizione ambientale e realizza itinerari (anche virtuali) che offrono il patrimonio alla nuova attenzione della domanda turistica internazionale e che possono, addirittura, rappresentare un

fattore di successo per l'attrazione di nuove funzioni e nuove quote di popolazione.

Particolare rilievo assume a questo riguardo il progetto per l'allestimento di un percorso archeologico di rilievo internazionale che ha il suo emblema nella Strada Romana per Alassio, che collega i fondamentali capisaldi di S. Calocero – S.Martino e di S.Bernardino; ad esso occorre garantire una accessibilità adeguata pensando anche a tecnologie appropriate di trasporti a fune, oltre al supporto di una offerta museale di adeguata qualità.

La Strada Romana è la principale polarità di una strategia di valorizzazione della collina "archeologica" che deve saper organizzare i valori culturali presenti, e oggi solo parzialmente fruibili, con gli aspetti di panoramicità qui presenti.

Il tutto si configura come uno dei progetti bandiera del Distretto Culturale e della Città di Albenga. Progetto per la cui attuazione si potrebbe ricorrere opportunamente ad esperienze di mobilitazione di attenzioni ed interessi nel corpo della società civile, come sono quelli delle esperienze anglosassoni dei *Land Trust* o anche a quelle, più vicine ed altrettanto nobili, del FAI.

In questa prospettiva "da Economia della Conoscenza" i beni culturali non rappresentano solo una occasione di consumo qualificato, ma diventano essi stessi importanti "fattori di produzione" per sviluppare nuove attività di servizi avanzati che possono avere nella prospettiva del Distretto Culturale l'approdo più significativo.

Distretto che, seguendo l'esempio di altri già sperimentati nel nostro Paese (e promossi da Fondazioni come quella di Cariplo), dovrebbe riuscire ad integrare ulteriormente le varie realtà dei comuni minori che ad Albenga fanno tradizionalmente riferimento e che con la Città possono condividere una strategia di valorizzazione territoriale che ha nel patrimonio di cultura e di paesaggio i propri riferimenti sostanziali.

Le polarità culturali e naturali messe in rete e valorizzate attraverso una azione sistematica che sappia trasformare le risorse in altrettanti servizi, possono inoltre trovare in alcuni contenitori del Centro storico Monumentale il luogo più opportuno per essere rappresentate e per diventare l'occasione di momenti formativi di alto profilo coinvolgendo, oltre all'Istituto di Studi Liguri, la stessa Università di Genova.

IL SISTEMA STORICO CULTURALE

IGMI Carta Topografica d'Italia - 1899



7. I BORGHI RURALI E LA COLLINA: UNA OFFERTA INSEDIATIVA DI QUALITA', INNOVATIVA E COERENTE CON LA TRADIZIONE

Un patrimonio insediativo di grande rilievo è rappresentato dai borghi rurali posti a corona della Piana di Albenga, sulle prime propaggini collinari del territorio rurale; un territorio che costituisce una riserva di valori storici, paesaggistici e culturali da mettere in gioco attentamente e sapientemente nel progetto di assetto della Città.

Una riserva di valori di qualità e di vivibilità che non deve rischiare lo snaturamento a causa di politiche infrastrutturali invasive e di addizioni edilizie incongrue e fuori scala: la perdita di valori paesistici (ma anche di valori economici) che si genera in una simile evenienza è grave e difficilmente reversibile e le condizioni attuali non sempre sono apprezzabili e non facilmente sono emendabili.

Nell'assetto insediativo dei borghi si profilano tre ambiti, ben distinti tanto nelle proprie caratteristiche formative e nelle determinanti fisico ambientali, che nelle problematiche e nelle prospettive della riconfigurazione di ruoli e di funzioni.

L'ambito di Bastia e di Leca, che presidia la confluenza tra Neva e Arroscia, oltre ad essere più cospicuo per dimensioni demografiche, è anche quello più direttamente investito delle proiezioni di crescita della Città e dalle politiche infrastrutturali di livello regionale che vanno determinando per questi luoghi condizioni di centralità mai sperimentate prima e che vanno attentamente monitorate e accompagnate da politiche lungimiranti.

La presenza del casello autostradale si somma con i nuovi recapiti della stazione e dell'arrivo dell'Aurelia bis. Fattori tutti che se non ben coordinati possono determinare una pressione di forte intensità sulle delicate strutture urbanistiche di questi insediamenti storici di matrice rurale.

Perché queste pressioni non snaturino i due borghi, riducendoli a periferia, sarà importante un attento controllo dei processi edilizi e un disegno della rete viaria rispettoso dei ruoli e dei luoghi.

I processi di trasformazione in corso o incipienti, come quello della Farmaceutica Testa, sono occasioni per sperimentare modelli insediativi più coerenti con la tradizione delle cortine edilizie "compatte e continue" ad

elevata densità che non apprezzano volumi in elevazione e isolati che non siano i simboli religiosi.

Un secondo ambito è quello collinare, di grande impatto visivo, di S.Felice e Lusingano, borghi per i quali sarà importante garantire l'accessibilità e l'incremento della dotazione dei servizi che li rendano compiutamente abitabili valorizzando a questo fine ogni episodio di trasformazione di tessuti e di contenitori.

Un terzo ambito è quello di Campochiesa e Salea, per il quale più forti sono le suggestioni ambientali, anche per la vicinanza della montagna. Questo terzo polo più ambientale completa un panorama di insediamenti storici che potrebbe utilmente ospitare anche forme di fruizione e di accoglienza in ambiente rurale (osterie, locande, agriturismi, *bed&breakfast*) sempre più importanti nel bilancio della accoglienza.

Ai borghi potrà spettare anche il compito di alleggerire la pressione insediativa impropria (impropria, rispetto alla natura produttiva di questi suoli) che oggi è diretta nelle aree produttive della Piana; un compito che va esercitato naturalmente entro i limiti di una sensibilità ambientale e paesaggistica evidente, e da tutelare con grande cura.

A queste condizioni si dovrà operare per una parte riconoscendo le singole caratteristiche dell'assetto dei borghi posti quasi tutti sui contrafforti collinari e per l'altra mettendo a confronto soluzioni di intervento che possano migliorarne la dotazione a servizi, il ripristino di valori ambientali e testimoniali, il recupero di elementi di degrado.

La applicazione sul livello puntuale del piano paesistico potrà segnalare alcuni di questi casi da proporre ad una operazione di restauro paesaggistico per la quale Albenga con il rilievo del suo patrimonio potrebbe a pieno titolo candidarsi come occasione di sperimentazione e messa a punto di nuove politiche regionali, nel solco della Conferenza Europea.

GLI USI DEL SUOLO







Sistema naturale e seminaturale

- 1.1 Aree sterili naturali
- 1.2 Aree con vegetazione arbustiva e/o erbacea con alberi sparsi
- 1.3 Aree rupicole con vegetazione rada
- 1.4 Spiagge e litorali rocciosi
- 1.5 Alvei di fiumi e torrenti con vegetazione rada
- 1.6 Alvei di fiumi e torrenti con vegetazione abbondante
- 1.7 Boschi a prevalenza di latifoglie
- 1.8 Boschi di latifoglie coniferati
- 1.9 Boschi ripariali a prevalenza di salici e pioppi
- 1.10 Rii a sponda naturale
- 1.11 Rii canalizzati
- 2.1 Cave attive
- 2.2 Cave dismesse o inattive
- 2.3 Bacini artificiali

Sistema antropico-agricolo

- 3.1 Aree agricole con forte presenza di serre e telini
- 3.3 Mosaici agricoli complessi
- 3.4 Prati stabili
- 3.5 Filari di alberi
- 3.6 Frutteti, colture da fronda, oliveti
- 3.7 Vigneti
- 3.8 Vivai e colture orticole in pieno campo
- 3.9 Cascine e nusclei sparsi con relative pertinenze

Sistema antropico-urbanizzato

- 4.4 Insediamenti produttivi industriali e commerciali
- 4.5 Aree residenziali a tessuto compatto e denso
- 4.6 Aree residenziali a tessuto discontinuo
- 4.7 Aree residenziali a tessuto rado
- 4.8 Cantieri, spazi in costruzione, scavi e suoli rimaneggiati e artefatti
- 4.9 Insediamenti di servizi pubblici e privati
- 4.10 Cimiteri
- 4.11 Verde improduttivo (svincoli stradali, aree intercluse nell'urbanizzato, ecc.)
- 4.12 Aree sportive e ricreative
- 4.13 Parchi e ville

- Autostrada e spazi accessori
- Strade extraurbane principali e secondarie
- Strade urbane di scorrimento e di quartiere
- Strade locali extraurbane
- Strade locali urbane e vicinali
- Altre strade (private, carrareccie,ecc.)
- Reti ferroviarie e spazi accessori

TAV. 9

8. LA CITTA' DI VETRO DELLA PIANA: INNOVAZIONE PRODUTTIVA, COMPETIZIONE E SOSTENIBILITA' DELLA FILIERA AGRICOLA

Il paesaggio delle serre

La Città di Albenga è immersa in un paesaggio agrario del tutto eccezionale, segnato in tutta la piana alluvionale del Centa dalla presenza di serre che occupano il 30 % della superficie e ospitano un'economia agricola fortemente specializzata e di straordinario rilievo economico, non solo in regione, alla cui economia agricola l'albenganese apporta il 20,4 % del valore aggiunto, ma anche in campo nazionale per l'intensità e la specializzazione delle produzioni.

Una vera e propria "Città di Vetro" che circonda la città di pietra che è cresciuta attorno al Centro Storico della città romana; una città di vetro che, con la sua accumulazione originaria e con il suo tessuto imprenditoriale, ha fornito risorse ingenti per la crescita della città di pietra e delle sue attività commerciali, artigianali, direzionali e turistiche.

Oggi la filiera agricola albenganese è attraversata da processi di profonda trasformazione dei cicli produttivi che investono le aziende agricole, sospinte dalla dinamica del costo dei fattori e da una tensione concorrenziale sempre più estesa a riposizionarsi verso segmenti più redditizi. Una trasformazione che ha spostato il fuoco dal momento produttivo a quello commerciale, moltiplicando il numero dei cicli produttivi, e di conseguenza la complessità logistica, per adattarsi in modo sempre più flessibile ad una domanda della quale è cresciuta fortemente la componente estera (quasi l'80% del totale).

Il nuovo orientamento della produzione, per il quale si sono largamente diffuse le aromatiche in vaso, coltivate anche in campo aperto, ha ridotto i nuovi investimenti in serre; si deve però registrare anche una tendenza a modificarne la tecnologia, elevando il livello di gronda per consentire l'inserimento dei nuovi sistemi di movimentazione richiesti dalla accelerazione dei cicli produttivi.

La disciplina urbanistica degli impianti terricoli e della insediabilità agricola

In questa prospettiva deve essere riconsiderata la disciplina urbanistica-edilizia del settore che, se limita dimensionalmente gli impianti, per converso li sottopone in genere ad un regime concessorio non oneroso che non

consente di recuperare risorse per migliorare condizioni di sostenibilità che per molti versi (ciclo delle acque, mobilità, in particolare), paiono critiche.

Il Progetto di Parco Agro Tecnologico, oggi riproposto dalla Regione nel suo nuovo Piano di Sviluppo Rurale, è la prospettiva di medio periodo a cui guardare strategicamente per recuperare efficienza, sostenibilità e competitività.

E' tuttavia opportuno considerare anche nel breve periodo gli investimenti aziendali per l'innovazione tecnologica come una occasione importante per sostenere l'economia locale e anche per recuperare risorse e indirizzarle, anche fuori azienda, a sostenere interventi che risultano necessari per ridurre e mitigare le esternalità negative generate dalla produzione e per migliorare le condizioni insediative della Piana. In questa direzione e per sostenere economicità e sostenibilità ambientale della produzione agricola andrà riconsiderata la normativa agricola.

Piana la cui dimensione insediativa va apprezzata compiutamente, incentrata com'è sui borghi e sulle chiese plebane, e il cui paesaggio non va snaturato con interventi fuori scala di impronta cittadina. In questa direzione andrà anche considerata l'istanza per realizzare in ambiente rurale una offerta insediativa di qualità, nei luoghi di minore interesse per la produzione agricola e con morfologie e tipologie che si inseriscano nel paesaggio rurale senza modificarne l'impronta e l'immagine.

I problemi di sostenibilità

La relativa flessibilizzazione da riconoscere alle aziende agricole per consentire loro un adattamento competitivo non può ovviamente valicare i limiti posti dal paesaggio agrario, per quanto originale, né può negare la presenza di elementi commerciali specializzati che devono comunque mantenere il loro ruolo.

La nuova soglia organizzativa della filiera produttiva è il contenuto precipuo del Progetto per il Parco Agro-tecnologico che dovrà farsi carico di interpretare anche le nuove sollecitazioni sul fronte della innovazione delle fonti e del risparmio energetico, cruciali nell'economia delle serre.

La sua dimensione fisica è invece determinata dall'obiettivo di mantenere il paesaggio delle serre, assorbendo dentro "la Città di Vetro" le innovazioni produttive e commerciali che si prospettano. La città di vetro è anche una

realtà insediativa densa nella quale le funzioni residenziali sono intrecciate con quelle produttive e fruiscono di servizi di vicinato più spesso localizzati nei Borghi, talvolta – e in modo meno felice - lungo le strade e nei crocevia della modernità.

La compresenza di un sistema residenziale con le attività agricole ad alta intensità di impiego di mezzi chimici può comportare un peggioramento delle condizioni delle risorse primarie (acqua, suolo, aria) al punto da creare problemi alla salute umana.

Per questo il Progetto di innovazione tecnologica ed organizzativa affidato al Parco Agro-Tecnologico (e accompagnato dal PUC) deve porsi il problema di coniugare aumento della competitività con recupero di sostenibilità.

9. LA CITTÀ DELLA PRODUZIONE: RUOLI LOGISTICI E PRESENZA MANIFATTURIERA

La presenza manifatturiera

L'intensità e il rilievo della produzione agricola nella piana e l'importanza della funzioni terziarie determinate dai ruoli urbani della città e dalla economia turistica del ponente hanno relegato le attività industriali - e in particolare quelle manifatturiere - a ruoli sostanzialmente marginali nella economia urbana di Albenga e nel modello insediativo della Piana. All'ultimo censimento l'occupazione manifatturiera registrava una presenza di appena 2,5 addetti per 100 abitanti e le tendenze successive, anche prescindendo dai più negativi effetti della recente crisi globale (vedi crisi farmaceutica Testa), non hanno certo fatto registrare un rafforzamento di questo ruolo.

Le opportunità insediative per la produzione industriale, teoricamente offerte dalla ampia presenza di suoli pianeggianti, sono state neutralizzate nel tempo dall'alto valore dei suoli agricoli che rende assai difficile la previsione di utilizzo di ampie superfici per funzioni, come quelle industriali o logistiche, con una disponibilità a pagare relativamente modesta. Ne è nato un insediamento produttivo relativamente episodico, che ha il suo epicentro attorno al casello industriale e lungo la viabilità che lo connette alla città, entro il quale le attività manifatturiere, industriali e artigianali, debbono scontare la competizione di importanti funzioni commerciali, connesse tanto alla produzione agricola che al mercato dei consumi locali. Nel complesso il PRG vigente destina ad attività produttive 63 ha circa, cioè l'1,7% del territorio comunale

Presenze significative di attività artigianali si debbono poi registrare, in modo quanto mai frammentario, all'interno dell'insediamento rurale, entro una specifica zonizzazione del PRG vigente che ha inseguito il generarsi di questi insediamenti, talora correlati alle esigenze delle produzioni agricole ma più frequentemente cresciuti entro logiche interstiziali. Nella attuale zonizzazione di PRG sono individuate 54 aree di questa natura per una occupazione di suolo complessiva pari a 20 ettari, ¼ delle aree produttive totali del comune.

Pur in un quadro di relativa marginalità il tessuto artigianale albenganese esprime una propria domanda insediativa che il nuovo PUC è chiamato a considerare per organizzare una risposta efficace che tenga conto anche delle

novità che si delineano nello scenario comprensoriale, come la rilocalizzazione dello stabilimento Piaggio nella vicina area industriale di Villanova, da considerare non solo per i possibili effetti sul fronte della domanda residenziale ma anche per quelli che potrà esercitare attraverso le catene di sub-fornitura sul tessuto artigianale e di piccola impresa.

In questa direzione una prospettiva di un certo rilievo è quella rappresentata dalla dismissione delle aree militari che nel comprensorio albenganese sono rappresentate non solo da episodi urbani di alto valore posizionale, come quello delle caserme Piave e Turinetto, ma anche da presenze più periferiche.

E' il caso della Polveriera, frequentemente indicata in sede locale come possibile opportunità per l'insediamento artigianale ma per la quale sembrerebbe necessario considerare anche opzioni alternative, come quella di insediare strutture turistico-ricettive di standard elevato, integrate nel sistema paesaggistico limitrofo anche in virtù delle peculiarità morfologiche ed ambientali e del sistema infrastrutturale presente nel contesto.

E' anche il caso delle "Rapalline", area già dismessa dagli usi militari e "colonizzata" un po' casualmente da funzioni diverse (sede ITIS, alloggi sociali, centro di accoglienza) in forte contrasto con l'ambiente produttivo circostante; funzioni che dovrebbero trovare diversa allocazione, la sede scolastica in particolare nel nuovo polo scolastico, aprendo opportunità interessanti per l'insediamento di funzioni produttive negli spazi liberati e favorendone un uso più coerente con l'assetto e il paesaggio circostanti.

In una prospettiva un po' meno ravvicinata il PUC dovrà poi considerare il possibile (e desiderabile) effetto moltiplicatore che la localizzazione del nuovo porto turistico potrà avere sulla domanda di servizi manutentivi e di allestimento, riparazione e miglioramento dei natanti, rivolgendosi alla offerta delle imprese artigiane presenti nella economia urbana di Albenga.

Una domanda che può avere conseguenze insediative importanti e per la quale, conseguentemente al perfezionamento delle decisioni relative all'assetto portuale ed alla sua infrastrutturazione di supporto, occorrerà individuare soluzioni appropriate in termini dimensionali, localizzativi e infrastrutturali.

Le esigenze della logistica

Un secondo fronte di domanda insediativa legata alle esigenze della produzione è quello che riguarda le funzioni logistiche, particolarmente connesse alle trasformazioni in corso nella filiera agricola, e fortemente sollecitate dal crescente rilevo delle funzioni di commercializzazione interne a questa filiera. La CCIAA di Savona ha sviluppato al riguardo uno studio specifico che analizza le reali potenzialità della rete infrastrutturale ricercando soluzioni riferite al problema dei trasporti. In questo studio sono individuati due snodi di cruciale importanza nei comprensori savonese e albenganese, con la necessità dell'individuazione di un polo logistico nell'area ingauna. In questo senso l'amministrazione comunale ha già delineato la disponibilità di un'area vicino al casello autostradale.

Il ruolo della logistica assume particolare spessore ed importanza negli attuali fenomeni di riposizionamento e ridislocazione spaziale delle attività economiche, non solo a livello globale, ma anche come funzione di scala locale per sistemi produttivi fortemente articolati ed internazionalizzati come quello della Piana di Albenga.

Con "logistica economica" ci si riferisce ad un ampio insieme di funzioni che riguardano infrastrutture specialistiche, aspetti della pianificazione del territorio, politiche aziendali e "di sistema" per gestire le economie/ diseconomie ambientali del trasporto e dell'*outsourcing* logistico.

Le trasformazioni in atto nei processi di produzione e distribuzione dei beni hanno generato una vera e propria "rivoluzione logistica", ponendo il trasporto, congiuntamente ad altre attività logistiche, in tutta evidenza rispetto alla competitività dei prodotti. Si sottolinea il concetto di "trasporto logisticizzato" come insieme di operazioni funzionali alla ottimizzazione dei sistemi produttivo-distributivi e socio-territoriali.

Nel contesto della catena logistica, l'attività di trasporto di materie prime, semilavorati e prodotti finiti attraverso diverse modalità (strada, ferro, mare ed aria) riveste un ruolo strategico. Un prodotto acquista pienamente il suo valore quando è reso disponibile all'uso nei tempi e nelle forme richieste. Si può quindi parlare di filiera trasportistica a supporto di quella merceologica.

La logistica pubblica diviene così strumento per una politica industriale del territorio che può porsi obiettivi diversi; quello primario tuttavia è di creare le condizioni affinché la logistica privata, delle aziende della produzione e di

LA GEOLOGIA DEL TERRITORIO COMUNALE







AL/DS Alluvioni attuali e depositi di spiaggia
FL3 Fluviale recente ligure (Pleistocene - olocene)
FL2 Fluviale medio ligure (Pleistocene ant.)
FL1 Fluviale antico ligure (Pliocene sup.)
DC Depositi di conoide (Pliocene sup. pleistocene ant.)
ART Arenarie del rio Torsero (Pliocene medio - superiore)
CMV Conglomerati di M. Villa (Pliocene medio - Superiore)
AO Argille di Ortovero (Pliocene inferiore - medio)
BS Brecciole di Salea (Pliocene inferiore)
PC Pietra di Cisano (Pliocene medio)

SERIE DI ALBENGA

MP Membro di Prai (Eocene medio)
CC Calcari di Curenna (Eocene medio)
MQ Membro di Quartarole (Eocene medio)

SERIE DI ALASSIO-BORGHETTO

QB Quarziti di M. Bignone (Cretaceo sup.)
C Conglomerati mediani (Cretaceo sup.)
PR Peliti di Ranzo (Cretaceo sup.)

SERIE DEL CASTELLERMO

RC Radiolariti di Arnasco/Calcari di Menosio (Calloviano - Kimmerdgiano)
BMG Brecce di M. Galero (Dogger - Lias Sup)
CL Calcari di Rocca Livernà (Sinemuriano - Lias medio)

quelle di trasporto, possa essere competitiva, efficiente e socialmente sostenibile. A questo obiettivo di efficienza devono dunque essere finalizzate le iniziative rivolte a produrre nuovi equilibri spazio-territoriali attraverso la realizzazione di infrastrutture e servizi logistici che assumono ruoli strategici per la competitività dei prodotti.

In questa prospettiva la individuazione di aree logistiche ben verificate nei loro requisiti di accessibilità, integrazione operativa e funzionale, dimensionamento coerente con i volumi delle merceologie da trattare, orientate all'efficienza gestionale dei servizi, è fondamentale.

Il ruolo della logistica nello sviluppo economico ruota essenzialmente attorno a due elementi fondamentali: l'accessibilità e la sensibilità alle modificazioni della struttura produttiva e del modello di consumi. Questo del modello distributivo, che si trasforma in relazione alla diminuzione generalizzata dei costi di trasporto che è l'esito della crescita di capacità dei sistemi a rete, propone una tematica rilevante soprattutto per la logistica agricola della "città di vetro", che dipende in gran parte dal trasporto su gomma.

Per la "città di vetro" e per l'intero territorio ingauno la logistica può rappresentare una grossa opportunità strategica: attorno a questo tema si può realizzare un polo capace di attrarre investimenti esterni, stimolare l'adozione di tecnologie avanzate, creare un significativo valore aggiunto per l'economia locale. Ma questo richiede, oltre l'individuazione di una piattaforma adeguata, un modello di distretto logistico capace di localizzare competenze, sviluppare relazioni e fornire servizi materiali e immateriali all'imprenditoria, locale e non.

Un'azione di infrastrutturazione che permetta al sistema economico ingauno di ottenere un vantaggio competitivo dall'efficienza della propria logistica, potrà determinare anche un beneficio rilevante per il territorio e per la qualità della vita di un ambiente rurale così fortemente antropizzato, uno spazio dove gli innumerevoli flussi di movimentazione delle merci hanno l'assoluta necessità di svolgersi in modo più ordinato, consentendo peraltro al valore aggiunto di crescere senza determinare ulteriore consumo di suolo agricolo.

La logistica potrebbe quindi essere considerata per l'albenganese il settore nuovo che sta nascendo e si sta rafforzando, alla convergenza fra la "città di vetro", la città della produzione e quella della comunicazione, con le sue grandi trasformazioni a scala regionale da accompagnare con una azione

locale importante per adeguare le connessioni della città, nelle sue diverse parti con questi nuovi poli della mobilità.

10. LA NATURA COME RISORSA E COME LIMITE, I PERCORSI D'ACQUA E LA CITTA' DI FUOCO DELLA COLLINA: "RETE VERDE" DELLA FRUIZIONE DA RIDISEGNARE

Paesaggio, biodiversità e manutenzione ambientale

La conservazione di un alto grado di biodiversità ha un significato molto ampio ed importante per la salvaguardia dell'ambiente e per la conservazione delle specie presenti. La biodiversità è dunque un'espressione quanto mai significativa delle condizioni di naturalità dell'ambiente in cui viviamo.

La salvaguardia della biodiversità viene talvolta considerata un elemento secondario rispetto agli interessi economici e sociali. Ma l'impatto antropico sulla natura, generato dall'agricoltura intensiva e dall'urbanizzazione, mette in discussione le condizioni di riproduzione degli equilibri naturali e riduce la stessa possibilità di garantire processi di sviluppo economico e sociale, minati dalla congestione, dai conflitti, dal costo delle esternalità negative.

Il territorio di Albenga, per ragioni legate alla recente evoluzione della sua economia agricola, si è impoverito tanto in termini di biodiversità e di naturalità che di occasioni per la fruizione ambientale. La straordinaria dinamica insediativa generata dallo sviluppo della produzione agricola specializzata ha prodotto il singolare paesaggio della Città di Vetro, ma ne ha determinato l'impenetrabilità e l'impoverimento biologico. Il potente varco rappresentato dall'ambiente fluviale non è stato mai inteso e agito come quel grande corridoio dal Mare alle Alpi che potrebbe essere, un corridoio dal quale far partire una fitta rete di percorsi dedicati ai vari modi della fruizione, capace di superare l'attuale frammentazione.

Lo sforzo da operare è allora quello di associare ad una applicazione squisitamente paesaggistica una valutazione sulla dotazione ecologica dell'intero sistema agro-naturale, cercando di costruire un "bilancio in pareggio" per l'intero ecosistema, non rinunciando per quanto possibile, a migliorare le sue parti più artificializzate e impoverite.

La conservazione del paesaggio nella sua integrità aiuta a proteggere le specie ed il loro ambiente, salvaguardando la ricchezza e diversità degli ecosistemi che lo compongono. L'ecologia del paesaggio mette in risalto l'eterogeneità piuttosto che l'omogeneità dei sistemi ecologici nella loro configurazione

spaziale, misurando la biodiversità e ponendo l'attenzione sulle azioni che la possono modificare e riconnettere, per migliorare lo stato iniziale.

Le culture della pianificazione territoriale danno ormai per assodata la necessità di favorire lo sviluppo di una naturalità diffusa, a garanzia di una biodiversità crescente e, dunque, di una sufficiente stabilità ambientale; piuttosto che limitarsi a tutelare esclusivamente le aree protette, interne o limitrofe al territorio pianificato, come isole verdi, ci si deve preoccupare dunque di individuare una maglia (la rete ecologica) che consenta la diffusione e la mobilità delle specie; una rete capace di trasportare energia e biomasse, condizione essenziale per l'equilibrio e la stabilità del sistema ambientale.

La vita umana ha bisogno sia di ecosistemi artificiali, che necessitano di continui interventi di regolazione, sia di ecosistemi naturali, omeostatici e molto stabili. L'alternanza di zone con forti carichi di pressione ambientale e zone con forti capacità di assorbimento dei carichi, permette di mantenere un equilibrio in tutto l'ecotessuto.

Tra i molti obiettivi della pianificazione ha quindi ragion d'essere un percorso di modellizzazione della funzionalità ecologica del paesaggio sia nel suo stato attuale che nelle previsioni di progetto che consenta di valutare sinteticamente lo stato di salute di un determinato sistema ambientale, ma anche di valutare gli scenari delineati dai programmi di trasformazione.

L'applicazione sull'ecologia del paesaggio può risultare così utile per il PUC e per la sua VAS, offrendo una misura delle connessioni ecologiche nella situazione attuale e nel progetto di uso del suolo del nuovo piano, e consentendo così l'individuazione di quegli interventi di mitigazione e compensazione ambientale e di inserimento paesaggistico che debbono accompagnare gli interventi pianificati.

Questa del Piano Urbanistico Comunale è l'occasione per riprendere una politica delle reti ecologiche nel luogo della regione Liguria dove una simile politica è forse più necessaria. Una rete che si affaccia sul mare e lo attraversa, grazie alla riserva marina delle praterie di Posidonia, per approdare alla maggiore emergenza naturalistica, ma anche al più evidente *land-mark* paesaggistico (col centro storico), che è l'Isola della Gallinara.

Quella del PUC è anche una occasione anche per fare un bilancio degli anni di applicazione del PTCP regionale, anche alla luce degli aggiornamenti in corso e di una prospettiva che il Codice dei Beni Culturali e Paesaggistici fa

IL GIS DEL PIANO: LA CARTA DEI VINCOLI

VINCOLI PAESISTICI (EX 431/85)
- Linea di costa
- Fascia linea di costa (300 m)
- Corsi d'acqua vincolati
- Fasce corsi d'acqua vincolati
- Zone umide
- Superfici boscate
- Parchi e riserve naturali
- Aree archeologiche
- Usi civici
- DM 20.03.1956 (Sede stradale Via Aurelia)
- DM 24.04.1985 (Galassini) e DM 08.11.1951 (Gallinara)
- Beni d'insieme (ex L. 1497)

BENI CULTURALI
- Edifici vincolati ex L42/2004
- Vincolo archeologico

VINCOLI AMBIENTALI
- Pozzi di approvigionamento idropotabile
- Aree SIC
- Aree protette provinciali

VINCOLI PER LA SICUREZZA E LA DIFESA DEL SUOLO
- Vincolo idrogeologico

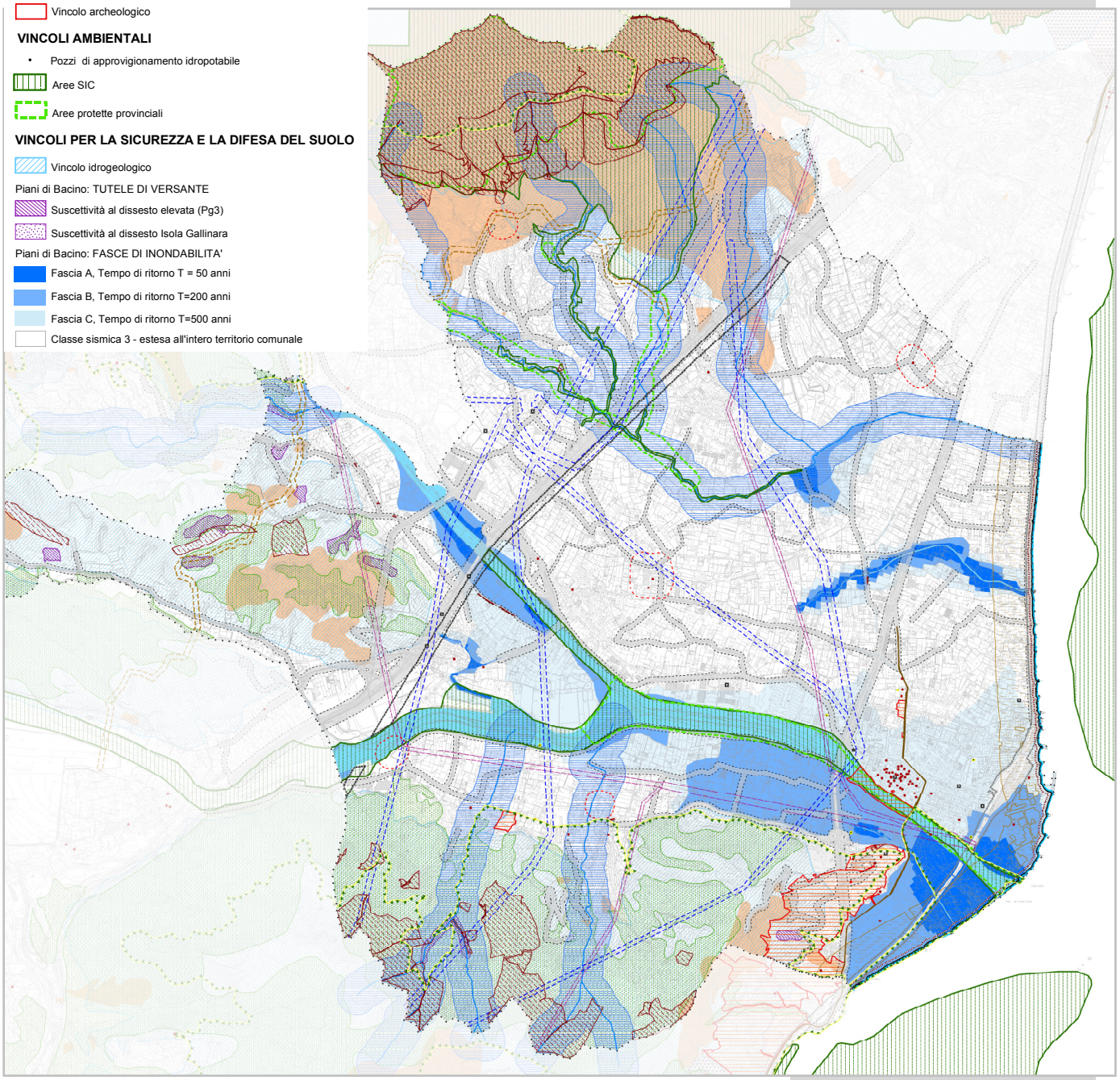
Piani di Bacino: TUTELE DI VERSANTE
- Suscettività al dissesto elevata (Pg3)
- Suscettività al dissesto Isola Gallinara

Piani di Bacino: FASCE DI INONDABILITA'
- Fascia A, Tempo di ritorno T = 50 anni
- Fascia B, Tempo di ritorno T=200 anni
- Fascia C, Tempo di ritorno T=500 anni
- Classe sismica 3 - estesa all'intero territorio comunale

RISPETTI
- Tutela assoluta dei pozzi di approvigionamento idropotabile (10 m)
- Rispetti cimiteriali
- Fascia di rispetto linea ferroviaria di progetto
- Fascia di rispetto linea ferroviaria esistente
- Fasce di rispetto stradale (Viabilità sovracomunale)
- Fascia di rispetto elettrodotti ENEL e TERNA (Dpa variabili)
- Fascia di rispetto elettrodotti RFI (fascia di servitù variabile)
- Fasce di rispetto metanodotti (18,5 m)
- art.55 codice navigazione

ALTRI VINCOLI
- Impianti per le telecomunicazioni
- Aree percorse da fuoco

ALTRI ELEMENTI
- Limite comunale
- Alveo del fiume Centa e dei torrenti Carenda, Burrone e Avarenna



DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI

TAV. 11

intravedere di poter dare vita ad una stagione paesaggistica che si confronti maggiormente con le culture (e le responsabilità) delle comunità locali.

Le energie del rilievo che fanno da sfondo all'ecosistema fortemente artificializzato della Città e della Piana, possono essere anch'esse una delle risorse che una strategia di sviluppo sostenibile, determinata e previdente può mettere di nuovo in gioco, operando su più fronti.

Innanzitutto, tenendo conto della presenza non trascurabile, per quanto frammentata, di proprietà pubbliche si dovrebbe rilanciare una politica forestale che faccia della manutenzione territoriale il suo riferimento principe. Una manutenzione con l'obiettivo di assicurare una regimazione delle acque che riduca i rischi del dissesto e le esigenze di intervenire con grandi e costose opere di difesa, come quello di ridurre i rischi di incendio boschivo.

Una manutenzione che può anche garantire una migliore fruibilità dei territori della montagna litoranea inserendoli in percorsi di escursione naturalistica e di *trekking* sino ad attestarsi sulla mitica Alta Via dei Monti Liguri. Tra questi percorsi una attenzione particolare merita quello che risale la valle di Arnasco, così come tutti quegli itinerari che ripercorrendo i tracciati di antiche vie (segnate dalle edicole votive) collegano i borghi, le risorse paesistiche, religiose e no, i balconi panoramici, tutti in buona parte da reinventare e riproporre, come uso, sino a quello "più nobile" della Via Augusta verso Alassio.

La ricognizione operata sulla condizione puntuale delle risorse paesistiche (e sui loro detrattori) presenti, assieme ad una applicazione che restituisca al paesaggio anche il suo valore ecologico, sarà una delle chiavi interpretative della valutazione di qualità del progetto di piano che proprio nella sua proposta di fruizione, aperta ai comuni contermini,potrà riproporre il territorio e l'ambiente come fattore di successo per il proprio sviluppo futuro.

Una rete fruitiva da intendere come ripristino e valorizzazione del patrimonio culturale e naturale, come recupero dei valori simbolici e percettivi del paesaggio, come modalità per aprire il territorio ad un nuovo turismo.

Tra le azioni di tutela dell'ambiente e del paesaggio rilievo sempre crescente assumono quelle che si riferiscono alla gestione del ciclo dei rifiuti. Una gestione che dovrà essere sempre più indirizzata, anche localmente, a pratiche di contenimento della produzione di riuso e di riciclo dei rifiuti, agendo per questo nella direzione di potenziare la raccolta differenziata

attraverso la responsabilizzazione e l'educazione ambientale dei cittadini oltre che attraverso lo sviluppo di modelli organizzativi più articolati; si esclude comunque nell'ambito di validità del PUC il ricorso alla realizzazione di discariche o impianti di termovalorizzazione nel territorio comunale.

Le nuove sfide dell'energia

Anche i temi dell'innovazione energetica possono concorrere a rimettere in gioco questi territori, per le biomasse che un'attività di manutenzione continua e previdente restituisce ma anche per la produzione di energia da impianti fotovoltaici che possono trovare qui più facilmente le superfici necessarie, o per la produzione di energia da impianti eolici; in entrambi i casi con le avvertenze paesaggistiche opportune.

Temi, quelli dell'energia, che assumono rilievo prioritario anche nelle aree rurali più intensive, dove la Città di vetro delle serre si deve misurare con le esigenze di un bilancio energetico meno oneroso; temi ancora più rilevanti per la Città di pietra dei tessuti urbani per i quali dovranno essere introdotte, anche attraverso la disciplina urbanistica ed edilizia, conformemente alle indicazioni del Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), tutte quelle azioni virtuose che sono in grado di determinare processi diffusi di riqualificazione ed efficienza energetica del patrimonio edilizio esistente, pubblico e privato, agendo sia sulla riduzione dei consumi che sull'efficienza della produzione e dell'approvvigionamento energetico.

Si delinea così l'opportunità di un ampio programma di manutenzione straordinaria del patrimonio edilizio pubblico e privato, economicamente e finanziariamente sostenibile, destinato ad incrementare la qualità ambientale dei singoli edifici e dell'intero sistema urbano.

La sostenibilità energetica risulterà ancora più cruciale nei distretti di trasformazione, ambiti in cui dovrà essere perseguito un sostanziale incremento della qualità ambientale del costruito, promuovendo l'adozione di tipologie insediative e morfologie urbane, oltre che l'impiego di tecniche costruttive, che garantiscano la compatibilità e sostenibilità ambientale sia dell'edificio-impianto, che dell'intero insediamento urbano.

Infine, un ruolo rilevante dovrà essere garantito all'implementazione di azioni e strumenti di regolamentazione finalizzati al contenimento dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico nei sistemi di pubblica illuminazione, soprattutto in un contesto territoriale urbano e rurale come quello ingauno, così intensamente antropizzato e artificializzato.

11. L'INNOVAZIONE ORGANIZZATIVA DELLA MACCHINA COMUNALE PER UNA NUOVA POLITICA DEL TERRITORIO PIÙ VICINA AI CITTADINI E PIÙ CAPACE DI COGLIERE LE POSTE IN GIOCO

La Città di Albenga si misura, nell'occasione della formazione del Piano Urbanistico Comunale con una sfida di grande portata per il complesso di trasformazioni infrastrutturali incipienti e di innovazioni territoriali possibili.

Una sfida che la può vedere protagonista di un processo di modernizzazione tanto rilevante da consolidarla, per un tempo non breve, nel novero dei capoluoghi della tradizione locale che possono ragionevolmente aspirare ad una compiuta integrazione nella rete urbana europea, combinando spirito locale ed apertura internazionale. Non meno rilevanti né meno impegnative delle trasformazioni fisiche in gioco, sono le esigenze di innovazione organizzativa di cui la Città si deve fare carico per sostenere questa sfida.

Innovazione nel sistema di *governance*, sicuramente, per consolidare la rete di relazioni con gli altri Comuni e con la Comunità Montana, per assicurare più efficaci relazioni inter-istituzionali con la Provincia e la Regione che riconoscano e premino adeguatamente il rilievo economico e culturale della Città e del suo Distretto, ma anche per assicurare una migliore integrazione delle politiche e dell'apporto alla loro costruzione ed implementazione da parte di tutti i settori della società civile.

Innovazione nel sistema di *governement*, non di meno; innovazione e miglioramento della efficacia e della efficienza della macchina amministrativa pubblica e di quella comunale in prima istanza perché le nuove sfide per essere colte da protagonisti e non essere subite, richiedono una forte capacità progettuale, una attitudine a gestire (e condividere con altri) percorsi partecipati e negoziali, piuttosto che a seguire in modo auto-referenziale pratiche burocratiche di *routine*; richiedono un orientamento non consueto al *problem solving* ed una tempestività e capacità di anticipare i problemi ancora lontani dalla pratica amministrativa del nostro paese.

L'occasione della formazione del Piano Urbanistico Comunale può rappresentare una opportunità da non trascurare per avviarsi con decisione lungo il sentiero della modernizzazione dell'apparato amministrativo.

Intanto sul fronte delle tecnologie: il primo atto della formazione del nuovo PUC è stato, non casualmente, la acquisizione informatica del PRG vigente, in un formato digitale e geo-riferito che ne consente una più agevole interrogazione e lo mette in corrispondenza diretta con il sistema dei vincoli e delle previsioni sovra-ordinate e che ne potrebbe consentire con investimenti ulteriori di modesto importo una assai più agevole consultazione da parte del pubblico interessato, al riparo, questa volta dalle incertezze interpretative che la versione cartacea del piano, nel suo imperfetto coordinamento con il voto regionale di approvazione, ha sin qui dovuto registrare in modo assai rilevante.

Piano Regolatore informatizzato e cartografia digitale aggiornata (anch'essa appositamente allestita in avvio del PUC) rappresentano il primo nucleo di quel Sistema Informativo Geografico del Piano (GIS) che dovrà rappresentare il nuovo orizzonte tecnologico, necessario ad una gestione più efficace del piano, che diverrà tanto più importante quanto maggiore sarà il carico di aspettative e di ambizioni di cui il nuovo PUC si dovrà fare carico per tenere il passo dei tempi e l'importanza delle poste in gioco.

Un secondo elemento di rilievo per la qualificazione tecnologica ed organizzativa delle politiche di governo del territorio è quella rappresentata dalla realizzazione della "Carta dei Vincoli" ed il suo allestimento come GIS corredato da adeguati strumenti di interrogazione e supporti comunicativi che qualificano l'estensione, la portata, le conseguenze della presenza di limitazioni all'uso del territorio imposte dalla successione di disposizioni di diversa natura e provenienza che nel tempo si sono stratificate sul territorio per iniziativa e responsabilità delle agenzie statali, regionali, provinciali e che l'iniziativa del Comune di albenga consente oggi di consultare tutte contestualmente ed ordinatamente, sino a fornire una panoramica simultanea ed esaustiva delle condizioni poste alle trasformazioni del territorio.

Lo stesso allestimento di un Ufficio di Piano, ancora in embrione e bisognoso di rinnovate cure e attenzioni da parte dell'Amministrazione, rappresenta (o meglio potrà rappresentare) una occasione di modernizzazione degli stili operativi ed organizzativi dell'Amministrazione che potrà, se opportunamente sostenuta, dare frutti importanti in un rapporto rinnovato con i cittadini.

Un fronte ulteriore di innovazione necessaria è quello relativo alla gestione del patrimonio, sollecitata dalle nuove disposizioni normative (piano di alienazione, competenze sul catasto, gestione del demanio) e dai sempre più

forti vincoli di bilancio che il comune di Albenga sconta in modo particolare per il suo forte indebitamento. Una moderna gestione del patrimonio è non solo una necessità ineludibile (per avventurarsi verso i nuovi sentieri della perequazione urbanistica) ma rappresenta anche una importante riserva di valori che possono essere giocati nell'equilibrio del bilancio e nella nuova stagione di investimenti, tanto da suggerire l'opportunità della costituzione di una Società di Trasformazione Urbana (STU).

Ancora, la sperimentazione di una estesa procedura di Ascolto Sociale nel momento di avvio della formazione del Piano e la rilevante considerazione nella quale sono stati tenuti dal Piano gli esiti di questo percorso, segnano anch'essi una innovazione importante. Una innovazione nei confronti della quale l'attivazione di una procedura di Agenda XXI Locale, oggi in fase di avvio, dovrà preoccuparsi di dare continuità.



3

PARTE TERZA - OBIETTIVI DI ASSETTO DELLE DIVERSE PARTI DEL TERRITORIO COMUNALE

A) Territorio Urbano

B) Territorio Rurale

PARTE III OBIETTIVI DI ASSETTO DELLE DIVERSE PARTI DEL TERRITORIO COMUNALE

A) TERRITORIO URBANO

Ambito di conservazione del Centro Storico monumentale di Albenga

Descrizione

Il centro storico, che ha conosciuto nei decenni trascorsi processi di recupero edilizio e di riqualificazione urbana importanti, che si sono associati a politiche per la regolamentazione del traffico e per l'animazione commerciale, sedimentando buoni valori di residenzialità non disgiunti però da inerzie negative nei processi di recupero, presenta un cospicuo patrimonio di contenitori, in alcuni casi non compiutamente utilizzati, in altri interessati da prospettive di dismissioni di funzioni scolastiche in atto.

Lo studio predisposto negli anni '90 per la proposta di variante al PRG relativa al centro storico ed allegato alla relazione fondativa del PUC rappresenta una prima base conoscitiva, da aggiornare e integrare per la formazione della nuova disciplina urbanistica del centro storico.

Obiettivi

Obiettivo primario è quello di configurare un sistema di fruizione culturale strettamente integrato a percorsi e riferimenti per la fruizione ambientale, rivolto anche alla domanda turistica e capace di suscitare attrazione per nuove funzioni e rinnovata appetibilità residenziale.

Si dovrà perseguire inoltre il miglioramento delle condizioni di sicurezza statica e antisismica nel recupero del patrimonio edilizio storico.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*SU*	*Coerente*
vegetazionale	*COL-IDS CO*	*Coerente*
geomorfologico	*MO - B*	*Coerente*

Ambiti di conservazione dei centri storici minori

Descrizione

I centri storici minori rappresentano un patrimonio insediativo di grande rilievo posto a corona della Piana di Albenga sulle prime propaggini collinari del territorio rurale: riserva di valori di qualità e di vivibilità da tutelare rispetto a politiche infrastrutturali invasive ed addizioni edilizie incongrue fuori scala.

2. Gli ambiti comprendono i territori che rappresentano il contesto paesistico dei centri antichi, in larga parte già interessati da provvedimenti di tutela.

Obiettivi

I centri edificati sono:

- Bastia e Leca, per i quali si vanno determinando nuove condizioni di centralità indotte dalla riconfigurazione del sistema infrastrutturale della mobilità;
- S.Fedele e Lusignano, borghi collinari di grande impatto visivo per i quali garantire il miglioramento dell'accessibilità e la dotazione di servizi;
- Campochiesa e Salea, di elevato valore ambientale, che, anche per la vicinanza della montagna, potrebbero ospitare forme di fruizione e accoglienza in ambiente rurale.
- San Giorgio da consolidare come caposaldo dell'offerta di servizi della porzione più settentrionale della piana.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*NI MA*	Coerente
	ID CO	Coerente
	IS MA	Coerente
	ANI MA	Coerente
vegetazionale		Coerente
		Coerente
		Coerente
		Coerente
		Coerente
geomorfologico	MO - B	Coerente

Ambito di conservazione della città moderna

Descrizione

Sono i tessuti di impianto novecentesco, comprensivi di insediamenti nati come ville periurbane, che si estendono tra il centro storico e l'attuale ferrovia. Sono caratterizzati dalla presenza di edifici di interesse storico tipologico, con impianti urbanistici riconoscibili e apprezzabili, ancorché interessati da inserimenti anche diffusi di edilizia recente.

Obiettivi

Questi tessuti sono da conservare nel loro insieme sottoponendo a misure di manutenzione qualitativa gli edifici e gli spazi privati e ad azioni di riqualificazione gli spazi pubblici, valorizzando gli assi commerciali, come individuati nella tav. SP.5 del PUC.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*TU*	*Proposta di variare da TU a SU, struttura urbana qualificata*
vegetazionale	*COL-IDS CO*	*Coerente*
geomorfologico	*MO - B*	*Coerente*

Ambito di riqualificazione del margine orientale del Centro Storico (Via Genova)

Descrizione

Si tratta di un brano di città, posto sul fronte est del centro storico, caratterizzato da un impianto organizzato sulla viabilità principale con cortine edilizie continue, mentre gli spazi interni e i fronti retrostanti risentono della matrice periagricola (presenza di orti cintati e di fabbricati rurali di servizio, evidenza di processi incrementali spontanei dei volumi edilizi).

Obiettivi

La disomogeneità delle forme e tipologie, la casualità della disposizione dei manufatti, la permanenza di volumi impropri rappresentano elementi di impoverimento della qualità del tessuto, rispetto ai quali si rende opportuna la prefigurazione di un assetto planivolumetrico, anche significativamente

diverso, mediante operazioni di sostituzione e/o inserimento di nuovi volumi finalizzati al riadeguamento complessivo ed alla permeabilità degli spazi aperti (privati e pubblici). Gli interventi di recupero delle singole parti di tessuto dovranno essere finalizzati all'attuazione di tale modello di assetto che potrà prevedere anche la formazione di crediti edilizi, ove siano necessarie operazioni di diradamento, spendibili in altre zone urbane.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*TU*	*Coerente*
vegetazionale	*COL-IDS CO*	*Coerente*
geomorfologico	*MO - B*	*Coerente*

Ambito di riqualificazione urbana

Descrizione

Si tratta dei tessuti, prevalentemente residenziali che costituiscono la maggior parte dell'abitato moderno del capoluogo, comprensivi delle parti tuttora in corso di attuazione in base alle previsioni della strumentazione urbanistica attuativa del PRG. Sono riconoscibili tre principali partizioni che corrispondono a Vadino, alla Marina a valle della ferrovia litoranea e alla città consolidata a monte della stessa .

Obiettivi

Nell'ambito di riqualificazione urbana occorre perseguire i seguenti obiettivi di qualità:

a) garantire una accessibilità confortevole, sicura e senza soluzioni di continuità ai servizi di vicinato, a partire da quelli scolari e pre-scolari che rappresentano il luogo critico per la costruzione di una identità comunitaria condivisa;
b) riconoscere, favorire, garantire la mixitè sociale, promuovendo le occasioni di convivenza e di integrazione consapevole;
c) promuovere e valorizzare le reti sociali generate dai servizi di vicinato, dalle attrezzature di interesse comune, dai luoghi di incontro informali;
d) incrementare l'intensità d'uso del territorio con la diversificazione delle attività e dei fruitori, favorendo contestualmente il senso di vicinato e di appartenenza al luogo;

e) recuperare gli spazi residuali esistenti, potenzialmente strategici nell'implementare processi di rivitalizzazione di aree urbane degradate;
f) definire chiaramente i confini tra spazi pubblici, semi-pubblici e privati, per garantirne corretti e legittimi usi, oltre che per aumentare l'efficacia dei processi manutentivi ordinari e straordinari;
g) migliorare l'attrattività e il fascino dei luoghi della vita quotidiana ricercandolo sin nella cura dei particolari della "città pubblica", con una progettazione accorta e responsabile tanto della confortevolezza per gli utenti che della sostenibilità economica della gestione, che produca soluzioni formali e funzionali capaci anche di aumentare la sicurezza dei luoghi e di trasmettere questa percezione ai fruitori;
h) garantire la cura dei luoghi ad alto contenuto simbolico e spirituale, rendendo così diffusamente riconoscibile, anche nella percezione della modernità, il senso del sacro;
i) promuovere paesaggi urbani gradevoli, riconoscibili e sicuri, anche perché non sono omologati nelle culture e negli stili di vita che li attraversano, ma sono invece ricchi di differenze come segno della pluralità degli apporti delle culture e degli individui alla vita della città;
l) contrastare i processi di frammentazione delle unità immobiliari, sospinte dalla domanda turistica e dagli alti valori fondiari sotto la soglia di desiderabilità sociale e di sostenibilità ambientale;
m) promuovere con adeguati incentivi volumetrici i processi di riqualificazione del patrimonio edilizio che ne migliorino le performances energetiche e che producano spazi residenziali di qualità.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*TU*	*Coerente*
	IS TR TU	*Coerente*
	ID MO A	*Coerente*
	ID CO	*Coerente*
	IS MA	*Coerente*
	ID MA	*Coerente*
	TRZ	*Coerente*
vegetazionale	*COL-IDS CO*	*Coerente*
	COL-ISS MA	*Non coerenza marginale da verificare in sede attuativa*
geomorfologico	*MO - B*	*Coerente*

Ambiti di riqualificazione dei centri frazionali

Descrizione

Si tratta delle aree di recente sviluppo insediativo, talvolta spontaneo e disordinato, circostanti i centri frazionali, da riorganizzare in funzione della esigenza di caratterizzazione urbana e di dotazione di servizi nel rispetto degli ambiti di protezione dei nuclei antichi. I centri interessati sono quelli dell'agglomerazione S. Fedele-Lusignano, dell'agglomerazione Leca-Bastia e dell'abitato di Campochiesa e del nucleo di san Giorgio.

Obiettivi

Negli ambiti di riqualificazione dei centri frazionali occorre perseguire i seguenti obiettivi di qualità:

a) organizzare secondo modelli riconoscibili e di qualità i nuovi insediamenti di completamento residenziale strettamente necessari alla copertura dei fabbisogni insediativi dell'ambito;

b) promuovere tipologie insediative a basso consumo di suolo e con elevate performances energetiche;

c) favorire la mixitè sociale, promuovendo le occasioni di convivenza e di integrazione consapevole, valorizzando le reti sociali generate dai servizi di vicinato, dalle attrezzature di interesse comune, dai luoghi di incontro informali;

d) reperire ed attrezzare aree e strutture per nuovi servizi dotati di accessibilità confortevole, sicura e senza soluzioni di continuità ai servizi di vicinato, a partire da quelli scolari e pre-scolari che rappresentano il luogo critico per la costruzione di una identità comunitaria condivisa.

e) concorrere alla riqualificazione ambientale attraverso il recupero e la valorizzazione dei beni culturali; particolari premialità saranno previste per le proposte che ospitano crediti edilizi generati nei tessuti storici,

f) concorrrere alla soddisfazione della domanda abitativa sociale nelle forme previste dalla legge regionale vigente,

g) concorrere al miglioramento della accessibilità per la fruizione dello spazio rurale,

h) concorrere al recupero della qualità ambientale attraverso l'adeguamento del sistema di sottoservizi tecnologici e alti standard di sostenibilità energetica degli edifici,

i) proporre modelli insediativi compatti atti sia a favorire le relazioni sociali, sia a contenere il consumo di suolo.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*IS MA*	Coerenza da verificare in fase attuativa per gli ambiti di Bastia, Leca e Campochiesa;
	ANI MA	Non coerenza marginale per l'ambito di S.Fedele;
	NI MA	Coerenza da assicurare in fase attuativa per l'ambito di S.Fedele, Lusignano, Bastia, Leca e Campochiesa;
	ID CO	Coerenza da verificare in fase attuativa per gli ambiti di S.Fedele, Lusignano, Bastia e Leca;
		Coerente (Campochiesa)
	ID MO A	
vegetazionale	COL-IDS CO	Coerente
	COL ISS MA	Coerente
geomorfologico	MO - B	Coerente

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*IS MA*	Si rimanda alla fase attuativa la verifica di congruenza in rapporto alla natura e alla localizzazione degli interventi rispetto al regime paesistico.
	ID MA	
vegetazionale	COL-IDS CO	Si rimanda alla fase attuativa la verifica di congruenza in rapporto alla natura e alla localizzazione degli interventi rispetto al regime paesistico.
	BCT TRZ BAT	
geomorfologico	MO - B	Coerente

Ambiti di riqualificazione a prevalente matrice produttiva artigianale e commerciale

Descrizione

Gli ambiti edificati a prevalente matrice produttiva artigianale e commerciale sono costituiti da insediamenti relativamente episodici collocati prevalentemente attorno al casello autostradale, lungo la viabilità che lo connette alla città, lungo l'Aurelia.

Obiettivi

I processi di riqualificazione di tali ambiti sono da orientare al mantenimento delle funzioni produttive, governando attentamente i processi di sostituzione con funzioni terziarie, in particolare quelle commerciali, al fine di mantenere, in una situazione di scarsità ed elevato costo dei suoli le opportunità per una eventuale domanda legata alla ripresa di processi di espansione produttiva in aree limitrofe o per attività indotte dalle previste realizzazioni portuali.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*IS MO-B*	Coerente
	ID CO	Coerente
	ID MA	Parziale coerenza
	IS MA	Parziale coerenza
vegetazionale	COL-IDS CO	Coerente
geomorfologico	MO - B	Coerente

Distretti urbani di trasformazione

Obiettivi

Il processo di trasformazione, sia nelle aree di trasformazione e riqualificazione intensiva, che diffusa, dovrà in generale:

- garantire, nella definizione dell'assetto infrastrutturale, un'accessibilità confortevole, sicura e senza soluzioni di continuità ai servizi di vicinato, a partire da quelli scolari e pre-scolari che rappresentano il luogo critico per la

costruzione di una identità comunitaria condivisa, privilegiando le reti di mobilità “dolce”;

- riconoscere, favorire, garantire nella definizione dei modelli tipologici abitativi la mixitè sociale, promuovendo le occasioni di convivenza e di integrazione consapevole;
- promuovere e valorizzare, nella definizione degli spazi pubblici e semi-pubblici, le reti sociali generate dai servizi di vicinato e dalle attrezzature di interesse comune esistenti e di previsione, oltre che dai luoghi di incontro informali;
- incrementare l’intensità d’uso del territorio con la diversificazione delle attività e dei fruitori, favorendo contestualmente il senso di vicinato e di appartenenza al luogo;
- recuperare gli spazi residuali esistenti, potenzialmente strategici nell’implementare processi di rivitalizzazione di aree urbane degradate;
- definire chiaramente i confini tra spazi pubblici, semi-pubblici e privati, per garantirne corretti e legittimi usi, oltre che per aumentare l’efficacia dei processi manutentivi ordinari e straordinari;
- migliorare l’attrattività e il fascino dei luoghi della vita quotidiana ricercandolo sin nella cura dei particolari della “città pubblica”, con una progettazione accorta e responsabile tanto della confortevolezza per gli utenti che della sostenibilità economica della gestione, che produca soluzioni formali e funzionali capaci anche di aumentare la sicurezza dei luoghi e di trasmettere questa percezione ai fruitori;
- promuovere paesaggi urbani gradevoli, riconoscibili e sicuri, anche perché non sono omologati nelle culture e negli stili di vita che li attraversano, ma sono invece ricchi di differenze come segno della pluralità degli apporti delle culture e degli individui alla vita della città;
- sostenere i processi di riqualificazione del patrimonio edilizio che ne migliorino le performances energetiche e che promuovano spazi residenziali di qualità, contrastando i processi di frammentazione delle unità immobiliari, sospinti dalla domanda turistica e dagli alti valori fondiari sotto la soglia di desiderabilità sociale e di sostenibilità ambientale.

B) TERRITORIO RURALE

Ambiti di conservazione a vocazione naturalistico ambientale

Descrizione

Gli ambiti di conservazione a vocazione naturalistico ambientale comprendono le aree attualmente non insediate o debolmente insediate, prive di significativa rete infrastrutturale, caratterizzate dalla presenza di bosco, vegetazione arbustiva e cespuglieti, garrighe, incolti improduttivi: interessano le parti collinari più elevate poste a nord, a ovest e a sud del territorio comunale oltre all'isola Gallinara.

Si tratta di terreni fortemente acclivi e inospitali per l'impianto di colture agricole produttive e da orientare a processi di naturalizzazione e governo idrogeologico.

Obiettivi

Gli obiettivi individuati per gli ambiti di conservazione a vocazione naturalistico ambientale sono:

- conservazione, riqualificazione e potenziamento delle aree boscate;
- esclusione di inserimenti insediativi e controllo preventivo delle ricadute paesaggistiche e ambientali di eventuali opere infrastrutturali;
- organizzazione dei percorsi e dei servizi di fruizione escursionistica e di osservazione naturalistica,
- sviluppo di politiche di conservazione della natura e promozione della biodiversità.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*ANI MA*	*Coerente*
	IS MA	*Coerente*
	ANI TR ID	*Coerente*
	ANI MA	*Coerente*
	NI CO	*Coerente*
vegetazionale	*PRT TRZ-BAT*	*Coerente*
	BCT TRZ-BAT	*Coerente*
	BAT-CO	*Coerente*

	COL-ISS MA	*Coerente*
	BC MO-BAT	*Coerente*
geomorfologico	*MO – B*	*Coerente*
	MA	*Coerente*

Ambiti agricoli di conservazione paesaggistica

Descrizione

Gli ambiti agricoli di conservazione paesaggistica comprendono due sub-ambiti:

a) l'area di S. Martino e di S. Bernardino caratterizzata da un elevato appeal paesaggistico e dalla rilevanza storico archeologica connessa alla presenza della strada romana "Julia Augusta";
b) gli ambiti di pertinenza paesistica dei centri storici minori di Bastia, S. Fedele, Lusignano, Campochiesa, Salea.

In entrambi i sub-ambiti non vi sono le condizioni per l'innesto di processi significativi di sviluppo o modificazione degli assetti colturali e aziendali.

Obiettivi

Gli obiettivi individuati per gli ambiti agricoli di conservazione paesaggistica sono:

- mantenimento degli assetti insediativi esistenti senza incrementi edificatori di tipo abitativo;
- recupero e riqualificazione degli insediamenti esistenti con specifica attenzione alle forme e ai materiali;
- esclusione di tipologie colturali che potrebbero entrare in contrasto con le peculiarità paesaggistiche ambientali (serre, allevamenti);
- integrazione delle funzioni agricole con attività agrituristiche e di ristoro;
- realizzazione di percorsi di fruizione e valorizzazione delle emergenze storico archeologiche e paesaggistiche;
- interventi di restauro e ripristino ambientale e di reinserimento paesaggistico di manufatti incongrui.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*IS MA*	*Coerente*
	IS CE	*Coerente*
	ANI MA	*Coerente*

	NI CO	*Coerente*
vegetazionale	*COL-ISS MA*	*Coerente*
	BAT CO	*Coerente*
	BCT TRZ-BAT	*Coerente*
	COL-IDS CO	*Coerente*
geomorfologico	*MO – B*	*Coerente*

Ambiti agricoli di riqualificazione

Descrizione

Gli ambiti agricoli di riqualificazione comprendono:

- le aree in ambito collinare, circostanti i nuclei storici di S. Fedele, Lusignano e la località Signola. In tali aree la morfologia acclive, la segmentazione degli spazi e l'orientamento talora sfavorevole, particolarmente nei versanti in destra Arroscia – Centa, nonché la carente accessibilità ed infrastrutturazione non hanno consentito e non favoriscono lo sviluppo significativo dell'attività agricola produttiva moderna verso modelli di elevato rilievo economico. L'agricoltura presente ha infatti carattere tradizionale nel rispetto delle tipologie liguri, presentando un mix di colture in serra, di vigneti e frutteti, di oliveti allevati secondo forme non intensive e di rilievo paesistico;
- la fascia di territorio posta in sponda sinistra del rio Arveglio lungo la strada per Arnasco, caratterizzata dalla presenza consolidata di colture a vigneto organizzate aziendalmente secondo una maglia ortogonale all'asse del corso d'acqua, che vede la presenza del centro aziendale nella parte di fondovalle e l'estensione delle colture viticole verso monte;
- le aree di forte dinamismo colturale, particolarmente presenti in sinistra del torrente Neva, a monte dell'autostrada, e tra Campochiesa e Salea, ove si registrano conversioni colturali diffuse in arco temporale ristretto con esiti di forte intensivazione e modificazione del paesaggio agrario.

Obiettivi

Gli obiettivi individuati per gli ambiti agricoli di riqualificazione sono:

- tutela della tipicità delle produzioni, in particolare quella viticola nelle aree in cui è tuttora consolidata, ancorché organizzata su una modesta dimensione delle unità produttive, favorendone la migliore organizzazione

attraverso anche il consolidamento, l'estensione qualificata o l'impianto di strutture consortili e consentendo le trasformazioni edilizie necessarie alla riqualificazione e all'ammodernamento tecnologico degli impianti di trasformazione;

- consentire i processi di riassetto e riqualificazione produttiva, anche accompagnati da diversificazione del modello insediativo e dalla consistenza dei nuovi volumi necessari, conservando comunque particolare attenzione alla maglia infrastrutturale di supporto;
- mantenimento delle colture e delle modalità di coltivazione tradizionali, caratterizzanti il tipico paesaggio ligure;
- riqualificazione e ristrutturazione delle serre esistenti;
- recupero ed eventuale ampliamento di terrazzi per l'impianto di serre di piccola dimensione e copertura del terreno con telini per la coltivazione di vaseria;
- recupero dei muretti in pietra di sostegno e demarcazione;
- sostanziale mantenimento dell'assetto insediativo.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*IS MA*	*Coerente*
	ANI MA	*Coerente*
	ANI TR-ID	*Coerente*
	IS MO-B	*Coerente*
	NI CO	*Coerente*
	ID CO	*Coerente*
vegetazionale	*COL-ISS MA*	*Coerente*
	BAT CO	*Coerente*
	BCT TRZ-BAT	*Coerente*
	PRT TRZ-BAT	*Coerente*
	COL-IDS CO	*Coerente*
geomorfologico	*MO – B*	*Coerente*

Distretto agricolo di trasformazione

Descrizione

Il distretto agricolo di trasformazione comprende la "Piana di Albenga", costituita dalle aree di pianura dell'asta terminale dei fiumi Neva e Arroscia e caratterizzata da un sistema produttivo fondato su un'agricoltura fortemente intensiva con presenza dominante di colture in serra, connotanti la morfologia insediativa e paesaggistica ("città di vetro").

La tipologia aziendale prevalente è rappresentata da unità di piccole dimensioni che incorporano sovente anche parte del ciclo distributivo – commerciale. E' in atto una riduzione del numero di aziende (in ragione del 2% medio annuo) ed una concentrazione che tende ad aumentarne la superficie aziendale media.
Il patrimonio serricolo è prevalentemente obsoleto, sia in termini tecnologici che di stato conservativo, ma non dismesso e la tendenza vede la modifica della tipologia d'uso delle serre dalla coltivazione di ortaggi e fiori a piantine in vaso (trasformazione comportante minore intensità dei fattori di produzione).

Dal punto di vista insediativo questo è un territorio saturo in quanto l'occupazione di suolo da parte di strutture (edilizie e non) presenta livelli elevati (rapporti di copertura, comprese le serre, del 45% delle aree agricole) e il carico urbanistico vede densità edilizie stimabili nell'ordine del 0,05 mq/mq. Non sussiste necessità di ulteriore presenza abitativa in territorio agricolo, non desiderabile anche in rapporto all'attuale scarso livello di compatibilità ambientale delle attività agricole con altri insediamenti. Di converso sta emergendo una domanda abitativa per la nuova mano d'opera impiegata in sostituzione o in affiancamento di quella familiare (di origine extracomunitaria in particolare) in quanto in condizioni di minor favore per l'accesso all'offerta abitativa del mercato.

La Piana è anche caratterizzata da una presenza diffusa di attività spesso complementari alla produzione agricola, di natura commerciale e artigianale, che esercita una significativa pressione sul sistema infrastrutturale.

Elemento rilevante per la pianificazione urbanistica è lo stato di criticità ambientale, in particolare legato al rischio idraulico e all'alterazione della rete idrografica superficiale, alla elevata impermeabilizzazione dei suoli e al depauperamento delle falde (ingresso del cuneo salino nella parte della Piana prospiciente il mare), all'inquinamento ambientale (aria, acqua, suolo)

generato dai processi produttivi agricoli nell'impiego di prodotti chimici, alla riduzione di vivibilità e fruibilità degli spazi rurali (traffico su viabilità inadeguata, fumi e rumori da attività produttive, interruzione della percorribilità/ praticabilità dei luoghi).

Obiettivi

Gli obiettivi individuati per il distretto agricolo di trasformazione sono:

- riorganizzare il complesso delle presenze agricole specializzate come parco tecnologico agricolo che incorpori funzioni organizzative che ne aumentino la competitività;
- favorire il processo di ammodernamento delle strutture non più efficienti, incorporando in esse anche un miglioramento delle prestazioni energetiche e dell'autoapprovvigionamento energetico;
- accompagnare all'obiettivo di ammodernamento delle strutture produttive la definizione di una strategia per la soluzione delle esigenze logistiche del sistema produttivo serricolo, in condizioni idonee sotto il profilo dell'accessibilità e dei servizi infrastrutturali e territoriali;
- ristrutturare (ove deficitario) o impiantare (ove assente) il sistema delle infrastrutture pubbliche e di uso collettivo (strade, rete idrografica, rete di depurazione) puntando ad una specializzazione delle reti, tanto di quelle per la mobilità quanto di quelle per la gestione delle acque, distinguendo le reti per acque bianche dalle reti per reflui di coltivazione serricola;
- orientare il sistema ad un processo di riqualificazione ambientale che consideri in primo luogo il sistema dello smaltimento dei rifiuti di produzione agricola;
- migliorare le condizioni di qualità ambientale e il patrimonio di diversità biologica, puntando sulla riqualificazione dei corsi d'acqua e sulla viabilità rurale riservata alla fruizione;
- individuare soluzioni alla domanda abitativa esplicita o implicita connessa alla presenza di mano d'opera, anche attraverso soluzioni abitative temporanee nella forma di spazi a foresteria, che privilegino l'allocazione di tali nuove quote abitative nel recupero di edifici esistenti in ambiti preferibilmente in prossimità a centri abitati e organizzati sotto il profilo delle dotazioni urbanizzative.

Il PUC riconosce l'ambito della Piana come sostanzialmente saturo, nel quale quindi non sono compatibili azioni che comportano nuovo peso insediativo se non in ragione di manovre di reinfrastrutturazione e ricompatibilizzazione ambientale, non semplicemente aziendale, e verificate in un'ottica di controllo pubblico degli interventi. In tale logica le azioni di ammodernamento produttivo devono essere inquadrate in uno strumento di programmazione e governo territoriale (Masterplan) o comunque, anche in assenza di questo, devono essere contenute all'interno di PUO che interessino estese porzioni di territorio e diverse unità produttive e siano finalizzati alla risoluzione delle criticità infrastrutturali e ambientali.

Disciplina paesistica di livello locale del PTCP

Assetto	Regime	Previsione
insediativo	*IS MA*	*Coerente*
	ID-MA	*Coerente*
	IS-MO-B	*Coerente*
	ID CO	*Coerente*
	ANI MA	*Coerenza da garantire in sede attuativa*
vegetazionale	*COL-ISS*	*Coerente*
	COL-IDS -CO	*Coerente*
geomorfologico	*MO – B*	*Coerente*



4

PARTE QUARTA - LA BANCA PROGETTI / FATTIBILITA'

- **Proposta per la realizzazione di un piano di fattibilita' per la realizzazione del parco agro-tecnologico ingauno nell'ambito del Piano di Sviluppo Rurale della Regione Liguria**

- **Per un progetto di Distretto Culturale Ingauno**

Il Piano Urbanistico può, se vuole, costituire l'occasione di esplorare ipotesi di sviluppo per le quali la sua facoltà di intervento garantisce una chance *in più, quella delle determinazioni urbanistiche.*

Ipotesi di sviluppo che hanno bisogno però del concorso di altri fattori per potersi affermare che non sono solo l'incontro tra le scelte di piano e la disponibilità di risorse private o pubbliche, ma che richiedono un coinvolgimento strategico di molti fattori e attori: è in questa direzione che va affrontata la prospettiva di uno scalo portuale, come quella di un parco archeologico, come quella del distretto agro-tecnologico.

E' qui che meglio si intravede la dimensione strategica del piano; dimensione strategica che serve il piano ma va oltre, con tempi che possono anche non coincidere con quelli piano; dimensione non confinata solo entro il linguaggio e l'efficacia urbanistica del piano ma che di una buona urbanistica ha bisogno per nutrire le sue chances di successo.

Quella che viene intanto allegata al Documento degli Obiettivi a prefigurare un primo nucleo della banca progetti del PUC è in primo luogo la proposta del ***Parco Agro-Tecnologico*** *elaborata nell'ambito dei lavori del PUC e condivisa al "Tavolo Verde" delle associazioni agricole per intervenire con le risorse del Piano di Sviluppo Rurale della Regione Liguria entro l'intero comprensorio agricolo ingauno per coglierne tutte le potenzialità agendo su un patrimonio di cultura agricola che va difeso e protetto con soluzioni organizzative più efficaci.*

Ad essa si associa la prefigurazione di un progetto per la costituzione del ***Distretto Culturale Ingauno*** *che raccoglie e sviluppa le sollecitazioni in più punti espresse da Documento degli Obiettivi per individuare un percorso ricco di implicazioni organizzative ed istituzionali sul progetto culturale che si apre ai comuni che in Albenga trovano il recapito per una lunga tradizione di frequentazione.*

Altri progetti arriveranno ad aggiungersi alla banca progetti del PUC, quelli qui citati e altri ancora, che cercheranno di generare attorno al Piano Urbanistico una condizione di consensi di un mondo che sta cercando di produrre quella innovazione in ogni settore grazie alla quale le città possono profittare di condizioni più favorevoli per i propri abitanti che vivono con maggiori chances e migliori servizi.

A - PROPOSTA PER LA REALIZZAZIONE DI UN PIANO DI FATTIBILITA' PER LA REALIZZAZIONE DEL PARCO AGRO-TECNOLOGICO INGAUNO NELL'AMBITO DEL PIANO DI SVILUPPO RURALE DELLA REGIONE LIGURIA

1. Premessa

L'idea che sta alla base di tutte le azioni per la realizzazione del Parco Agro-Tecnologico Ingauno è molto semplice e può essere così sintetizzata: bisogna, di fatto, "restituire" Albenga e tutto il suo hinterland produttivo al ruolo che le compete in Europa.

In un contesto di forte competitività del mercato internazionale ortofloricolo l'inattività o la passività sono i principali pericoli che il sistema produttivo ingauno può correre. La competitività dei produttori di Albenga e del suo hinterland è fortemente comprovata dall'enorme quantità di pezzi prodotti, dal grado di flessibilità produttiva e dalle dimensioni del mercato, che oramai - e da tempo – non è più nazionale, ma europeo.

La competizione, purtroppo, non è solo commerciale, ma anche a livello d'uso del territorio: troppo spesso la produzione agricola viene "espulsa" dal suo ambiente vocato – la Piana - e relegata in terreni marginali, lì spinta dalla voracità di terreno del comparto delle costruzioni edili.

In diversi contesti si è cercato di affrontare tali difficoltà attraverso la collaborazione organizzata tra i vari soggetti economici, tecnologici e scientifici che operano sul territorio; tale collaborazione prende spesso le vesti del Parco Tecnologico.

1.1 Perchè Parco Agro-Tecnologico

Il Parco da realizzarsi nell'ambito ingauno sarà un Parco Agro-Tecnologico perché dovrà coniugare non solo le istanze di trasferimento e cooperazione tecnologica e scientifica nell'ambito della produzione primaria, che è principe ad Albenga, ma anche la necessità di preservare un ambiente artificiale e altamente instabile, qual è quello dell'agricoltura intensiva, introducendo elementi di pregio paesaggistico, salvaguardia ambientale, risparmio di risorse (idrica ed energetica).

2. Struttura del Progetto: Azioni proposte

Per realizzare questo disegno, occorre che però siano garantiti, nel comprensorio ingauno, servizi a **livello europeo** e ogni azione dovrà obbligatoriamente essere preceduta da una fase di studio approfondito. In una realtà assai mutevole, qual è quella della organizzazione produttiva della Piana, è assai facile procedere per schematismi, applicando all'oggi il modello valido appena ieri; questo è un grave difetto, che può portare all'invalidazione delle proposte da realizzarsi.

Una fase propedeutica di studio e raccolta dati è quindi indispensabile.

2.1 Azione A: Redazione di un Piano di Fattibilità della proposta

La proposta di Parco Agro-Tecnologico si deve caratterizzare rispetto a:

- Innovazione organizzativa
- Competitività economica
- Sostenibilità ambientale

In questa prima fase occorrerà pertanto procedere ad esaminare, mediante studio e ricerca volti alla redazione di un Piano di Fattibilità, gli aspetti di criticità e potenzialità della Piana, inquadrati come ostacoli o punti di forza nella realizzazione del progetto.

2.1.1 Aspetti di innovazione organizzativa

Il Piano di Fattibilità dovrà esaminare la struttura della rete di servizi verso le imprese e il territorio, sia forniti dalla Pubblica Amministrazione che da privati; di essi bisognerà inquadrare:

- Numero dei fornitori di servizi operanti nel comprensorio ingauno e tipo di servizio offerto (materiale, immateriale)
- Indispensabilità del servizio
- Livello di importanza
- Diffusione sul territorio
- Bacino di utenza
- Efficienza organizzativa del gestore
- Grado di internazionalizzazione

- Grado di operatività in rete, sia reale che virtuale
- Grado di soddisfacimento dei bisogni
- Grado di soddisfazione dell'Utente

2.1.2 Aspetti di competitività economica

Occorrerà, parimenti, inquadrare la realtà della Piana dal punto di vista della competitività economica, indagando su:

- Inquadramento geografico-economico del Comprensorio.
- Studio della organizzazione e struttura di analoghi comprensori, attuali o potenziali competitori in Europa
- Indagine sugli "attori della conoscenza" (Università, Centri di ricerca, ecc.) che sono insediati nel Comprensorio o che ad esso sono o potrebbero essere legati da rapporti vari (vicinanza, tipo di attività legata al sistema economico della Piana ecc.).
- Analisi della conformazione dell'apparato produttivo per i settori primario, secondario e dei servizi
- Analisi dettagliata dei flussi interni (merci, materiali, servizi) al Comprensorio indagato
- Analisi dettagliata dei flussi di merci, materiali e servizi verso i poli logistico-commerciali della Liguria e del basso Piemonte
- Analisi della "massa critica" dell'economia della Piana, con particolare riguardo alle potenziali cause di collasso del sistema (competizione tra usi edilizi e produttivi agricoli del territorio, esaurimento o impoverimento delle risorse naturali esistenti)
- Analisi dei possibili scenari a brevissimo termine, a breve termine e a medio termine per l'economia agricola della Piana
- Analisi delle risposte in atto o potenziali per contrastare la concorrenza italiana e straniera

2.1.3 Aspetti di sostenibilità ambientale

Dal punto di vista della sensibilità ambientale del Comprensorio si individueranno e si mapperanno in maniera analitica le seguenti criticità:

- Analisi in dettaglio della struttura della viabilità della Piana

- Mappatura dei terreni soggetti alla competizione tra usi produttivi e usi improprii (edilizi ad es.)
- Indagine su approvvigionamento e uso delle risorse idriche
- Mappatura dei siti con potenzialità ambientali particolari
- Mappatura dei siti in cui è possibile realizzare sistemi di produzione di energie rinnovabili
- Analisi dell'efficienza d'uso delle risorse energetiche della Piana, con l'indicazione dei punti di spreco e di potenziale recupero di efficienza energetica
- Studio delle potenzialità economiche (turismo o altro) dei siti con potenzialità ambientali peculiari

2.1.4 Documento conclusivo del Piano di Fattibilità

Il Piano di Fattibilità sarà concluso da un documento che tirerà le somme delle analisi descritte ai punti precedenti, indicando le linee guida per le Azioni che saranno di seguito sommariamente descritte.

2.2 Azione B: Strutturazione della rete di servizi

La premessa fatta: l'inserimento a pieno titolo di Albenga in Europa, richiede la attuazione di una serie di azioni, che vanno attentamente studiate e progettate. Esse riguardano, in linea di massima, i settori seguenti:

- **Energia e comunicazioni**
- **Energia**: ricerca di fornitori alternativi ad ENEL o di contratti personalizzati di fornitura (v. quello realizzato a Vado Ligure tra il fornitore Tirreno Power e la Ditta ex Vetrotex).
- Importante anche valutare la effettiva disponibilità di fornitura di energia da fonti rinnovabili.
- **Telefonia**: gestione di contratti con funzioni particolari a tariffa forfetizzata (trasmissione dati per telemetria, ad es.).
- **Rete a banda larga** : estensione di rete wireless su tutto il territorio del comprensorio.
- **Burocrazia**

- **Fisco**: integrazione dei servizi per la riscossione di tasse e imposte comunali, con la realizzazione di un contratto di programma con l'Agenzia delle Entrate.
- Sportello unico con personale *veramente* multilingue.
- **Servizi alle imprese (fisco e contributi)**
- **Commercialisti** : convenzione con studi associati che siano in grado di effettuare una comparazione tra le normative europee e possano risolvere i problemi tipici di un imprenditore estero che opera in Italia (compresi i servizi doganali).
- **Dogane**
- **Dogane di Stato**: Occorre che i servizi doganali competenti su Albenga operino a livello europeo, con personale appositamente selezionato per lavorare bene e in fretta.
- **Spedizionieri doganali:** occorre attrezzare aree per attrarre spedizionieri doganali internazionali con proprio personale per l'evasione delle pratiche doganali in tempo reale.
- **Certificazioni fitosanitarie e di salubrità del prodotto** : realizzare un servizio che funziona senza intoppi e lentezza.
- **Servizi alle imprese**
- **Consulenza legale e tributaria**: servizio "espresso" di consulenza legale per stranieri, a tariffe fisse e concordate, reso eventualmente anche per via telematica.
- Favorire in questo gli studi associati di giovani avvocati, che conoscono bene le lingue ed -eventualmente- la legislazione commerciale europea.
- **Certificazioni varie**
- **Cerificazione di qualità**: promuovere l'insediamento di Ditte (anche dall'estero) che producano certificazione:
  - Fitosanitaria
  - Qualità di prodotto e processo
  - Sicurezza elettrica e compatibilità
  - Standardizzazione
  - Salubrità di prodotto

2.3 Azione C: Realizzazione della messa in rete delle conoscenze

Un importante fattore competitivo che oggi manca in una certa misura tra le aziende della Piana è senza dubbio quello della messa in rete delle conoscenze (di ogni tipo).

- Economiche
- Di mercato
- Tecniche
- Organizzative
- Scientifiche

Questo problema è fonte di diseconomie, che possono così essere sintetizzate:

- Competizione al ribasso sui prezzi, che non sono basati su calcoli economici, ma –spesso – su calcoli contingenti di (presunta) convenienza.
- Inefficienza di parte della rete distributiva.
- Difficoltà nella differenziazione della produzione.
- Difficoltà nella gestione economica della produzione.
- Difficoltà nella valutazione della convenienza energetica delle alternative colturali.
- Difficoltà nella gestione senza intoppi di un programma di salubrità di produzione e prodotto.

Tutte queste diseconomie derivano da un'insufficiente o asimmetrica messa in rete o diffusione di competenze e conoscenze, cui questa azione vuole ovviare.

Le eccellenze e conoscenze da mettere a sistema già esistono nell'ambito costiero che va tra Sarzana e Sanremo. Nell'ambito di questa azione occorrerebbe pertanto :

(a) Mappare i progetti di ricerca delle Università che agiscono sul territorio (Torino, Genova, altre ?), relativi all'agricoltura e allo sfruttamento razionale delle risorse energetiche ed economiche.

(b) Coordinare, a livello regionale, la distribuzione di eventuali fondi di ricerca in modo da evitare sovrapposizioni e doppioni.

(c) Realizzare una assai snella struttura di coordinamento per la messa in rete dei laboratori pubblici esistenti sul territorio (Centro Sperimentale CCIAA Savona, Istituto Fitopatologico di Sanremo, Laboratorio analisi suolo di Sarzana ecc.).

Lo scopo della messa in rete è quello di realizzare un pacchetto di servizi tecnici all'azienda agricola che fa capo ad un unico soggetto responsabile e in cui i tempi di fornitura di tutti i servizi siano *brevi, comparabili* e *certi*.

L'accesso ai servizi e alle conoscenze di tali laboratori dovrebbe essere facilitato mediante eventuali convenzioni con strutture esterne di servizi o professionisti che fungano da terminale e si impegnino a utilizzare i servizi "di rete" di tali laboratori, di fronte a vantaggi economici da definire.

(d) Realizzare un bollettino telematico ad uso delle aziende (inserito in un portale Internet di divulgazione ?) che riprenda e divulghi i risultati della ricerca che possono risultare utili direttamente agli imprenditori, analogamente a quanto ora fa – su carta – il bollettino della CCIAA di Savona, limitatamente alla sola parte agricola.

In realtà la ricerca messa in rete non deve essere solo quella relativa alla tecnica agricola, ma anche quella relativa alla gestione efficiente dell'energia, alla gestione dei mercati ecc.

2.4 Azione D: Realizzazione di un Parco Agro-Tecnologico "diffuso"

La quarta azione consiste nella progettazione e realizzazione materiale di un Parco Agro-Tecnologico "diffuso".

I Parchi Scientifico – Tecnologici normalmente concentrano in un unico luogo tutte le strutture deputate alla realizzazione del compito.

Il Parco Agro-Tecnologico di Albenga deve essere un Parco "diffuso", cioè distribuito sul territorio (con appendici esterne alla provincia, addirittura).

Abbiamo già scritto come nel Parco vada curata anche la parte di qualità ambientale, oltre che l'eccellenza tecnica ed economica.

Nel Parco in questione dovranno essere presenti:

1. Enti Pubblici

Gli Istituti locali deputati alla ricerca e sperimentazione e alla formazione:

- Centro Sperimentale CCIAA Savona
- Istituto Tecnico Agrario Albenga
- Istituto Tecnico Industriale Albenga

Le Università, con le loro dipendenze:

- Università di Torino
- Università di Genova
- Università europea?

I centri della burocrazia:

- Agenzia delle entrate (con Catasto)
- Dogane
- Comune (con Sportello Unico)

2. Trasporti

- Ente Porto di Vado e Savona
- Aeroporto di Villanova d'Albenga

3. Privato associazionistico

- Associazioni di produttori
- Associazioni di commercianti o esportatori
- Associazioni di categoria

4. Privato produttivo

- Ditte di produzione agricola
- Ditte di produzione artigianale o industriale legata all'agricoltura
- Ditte di produzione di sistemi ad alta efficienza energetica
- Ditte di ricerca nei settori agricolo, biotecnologico, elettronico, meccanico.

5. Privato servizi alla produzione

- Ditte di certificazione di qualità di processo
- Ditte di certificazione di prodotto
- Ditte di servizi alla produzione

La realizzazione del Parco Agro-Tecnologico non implica necessariamente la realizzazione di un "luogo fisico" entro cui contenere almeno i soggetti sopradescritti.

E' possibile prevedere comunque che tale luogo esista, destinando magari parte dello spazio della futura Piattaforma Logistica a tale scopo. In realtà la presenza dei vari soggetti nel Parco, ancorché non legata ad una permanenza fisica in un determinato luogo della Piana implica, *al minimo* la sottoscrizione di un Contratto di Programma per l'ottimale funzionamento del Parco Agro-Tecnologico che imponga ai soggetti aderenti:

(a) La messa in rete di conoscenze e informazioni.

(b) La realizzazione di una rete di servizi telematici tra di essi e verso i fruitori aziendali.

(c) Il perseguimento di una politica di eccellenza –concretamente delineata- nella ricerca e nella produzione.

Obiettivo del Parco potrebbe essere anche quello di attrarre Ditte europee (magari giovani Ditte, complementari allo spirito che anima l'iniziativa), attratte dal clima, dalla rilassatezza della vita nella Riviera italiana e dal tipo di servizi che viene messo in campo.

Se ciò avvenisse, vorrebbe dire che lo "scopo istituzionale" del Parco (inserimento di Albenga in Europa) sarebbe realizzato. In vista di ciò il Comune di Albenga, utilizzando strumenti e normativa urbanistica, potrebbe già prevedere l'acquisizione di immobili per l'insediamento a condizioni agevolate (vedi Incubatore di Imprese) sia delle Ditte, sia del personale che in esse lavora (alloggi).

B - PER UN PROGETTO DI DISTRETTO CULTURALE INGAUNO

1. Pensare nuove idee-forza

Nel *Documento degli obiettivi,* tra le **idee-forza,** al di là di quelle più generali (sostenibilità, qualità della vita, centralità, sviluppo, competitività ecc.), deve trovare spazio il ripensamento all'identità storica e alle specificità del territorio.

Alcune che paiono particolarmente incisive per configurare lo scenario del futuro:

- il futuro di Albenga è legato alle possibilità di uscire dalla **prigione** di un territorio comunale che oggi (ma non in età storica) risulta un abito troppo stretto e ha assoluto bisogno di riscoprire il valore dell'**intercomunalità** (ovvero il PUC deve essere l'occasione per discutere e stipulare una serie di *patti* territoriali con le comunità delle valli che gravitano sul capoluogo sul tipo della *Charte paysagère*, che da noi non ha avuto molta fortuna, e dei "patti di fiume" o di bacino ecc.).
- Il futuro di Albenga è legato alla possibilità di diventare uno **spazio-cerniera** fra un entroterra di grande spessore culturale ma più o meno desertificato e isolato e una fascia costiera più densa e urbanizzata che sembra voler continuare a trovare le risorse del suo sviluppo più nelle connessioni *orizzontali e dal mare* che dai rapporti *verticali con il mondo della collina e della montagna*. Bisogna ripartire dall'immagine di una Piana di Albenga non vista soltanto dal suo *waterfront* e attraversata dalle veloci percorrenze ferroviarie e autostradali ma ricostruita da alcuni *osservatorii "lenti" e antichi* come quello occidentale del Monte S. Martino e del Tirasso (già rappresentati nel XVI secolo dalla cartografia del Raibado, figg. 1-2) o quello nord-orientale del Monte Acuto (cfr. fig. n.3).
- D'altra parte, anche l'idea di un retroterra desertificato non corrisponde del tutto alla realtà: anche in centri piccolissimi si osserva una grande vivacità di iniziative locali che vanno dalle numerose sagre estive fonte di aggregazione sociale per i residenti e di attrazione per turisti e locali di altri centri, ai più corposi progetti, e realizzazioni, di tutela, di conservazione del patrimonio in senso ampio (artistico,

monumentale, dialettale ecc.). Questa "resistenza" sul piano culturale è una risorsa importante da assecondare e valorizzare (sul tema cfr. Appendice I: **Carlo Levi sulle due Liguri**e).

- Il futuro di Albenga è legato alla possibilità di vedere riconosciuto il ruolo di **centralità culturale e di servizi formativi** e amministrativi (prima ancora che economici o commerciali) che possedette fino al momento in cui le fu riconosciuta la struttura di provincia (dal 1817 al 1861) e poi quella di circondario soppresso nel 1927 con "l'antistorica e antigeografica aggregazione del suo territorio alla Provincia di Savona" (J. Costa Restagno).
- Ma è la storia stessa che fornisce ad Albenga le credenziali per questa funzione di coordinamento territoriale e culturale su un'area vasta che continua ad influenzare. La densità della sua storia urbano-rurale la candida a **laboratorio** delle politiche territoriali sino ad essere sede di un **Osservatorio del paesaggio** di valore regionale. Per citare solo qualche elemento storico di conferma a quanto detto, basta ricordare l'ampiezza del territorio del Comune rimasto tale fino alla Repubblica Ligure e il valore della pianificazione medievale attuata dal Comune – caso unico in Liguria, per il quale Albenga è citata e considerata nell'ambiente dei medievisti. Altre importanti motivazioni motivi storiche sono rappresentate dal fenomeno delle "sedi abbandonate" (*villages desertés*) e quello del sistema idrico legato alla ricchezza delle acque della piana e a un antico sfruttamento (che potrebbe dare origine a interessanti itinerari storico-culturali). Cfr. Appendice 4: **Organizzare a scala regionale la rete degli Osservatori del Paesaggio**.
- Il futuro di Albenga è legato a doppio filo alla riscoperta e potenziamento delle sue più profonde **vocazioni rurali** mai negate da una *urbanità*, che, come è nello spirito del *Buon Governo* di Ambrogio Lorenzetti, non è mai stata, se non nell'ultimo periodo, fortemente prevaricatrice e distruttrice di suoli per l'agricoltura (come è stata la città di Sanremo nella sua espansione sulla collina). In questa prospettiva di rinnovato buon governo dei suoli l'albenganese può diventare un distretto di punta per realizzare l'obiettivo centrale della pianificazione territoriale: **il buon vivere** fondato sulla terra e un uso sostenibile delle risorse, sulla buona alimentazione (produzioni locali) e

su un paesaggio che torna ed essere ricco tanto di biodiversità quanto di diversità culturale e spessore storico.

- Ma, se questa filosofia deve alimentare la politica urbanistica, occorre prendere atto che oggi per gran parte della piana la *terra* non si vede più, se non in alcune porzioni periferiche, ai margini delle colline. Il suolo è coperto non solo dal cemento e dall'asfalto ma da capannoni, serre smisurate e teli di plastica neri a sorreggere centinaia di migliaia di vasi. In questo contesto va dunque fatta con urgenza un'attenta politica di conservazione dei residui suoli non artificiali e dei loro paesaggi rurali. Facendo leva sul fatto che oggi, anche in realtà più sfavorite, il **modello rurale** nell'opinione comune – più che nella classe dirigente ancora inchiodata a visioni economiche del passato – è sempre più "vincente", anche in quanto è in contrasto con *l'evaporazione finanziaria* dell'economia reale che è alla base dell'attuale crisi mondiale (si veda in proposito l'ampia risonanza data alla ricerca di C. Barberis da "La Repubblica" del 15/6/2009 o quella sui Paesaggi rurali di interesse storico del Ministero dell'Agricoltura. Cfr. Appendice 2 : **La ricetta di un medico veronese del Seicento e il Progetto**; Appendice 3: **CANAPARU**).
- Prende quindi forma il **disegno di un Distretto Culturale** come proposta di un modello di fruizione del territorio che lo riproponga ad una percezione più consapevole degli attori locali e al tempo steso lo apra all'attenzione di nuove classi creative per generare, nel rapporto con la tradizione, occasioni reali di innovazione territoriale che ha nella qualità del patrimonio culturale stratificato delle condizioni di vantaggio e dei supporti organizzativi tangibili (vedi Palazzo Oddo prima di ogni altro).

2. ELEMENTI STORICI A SUPPORTO DEL POTENZIAMENTO DELLA INTERCOMUNALITÀ E DELLA CENTRALITÀ

2.1. A piccola scala

Il PUC indica l'obiettivo di ampliare e potenziare le risorse e le funzioni che possono consentire di valorizzare un patrimonio culturale e territoriale, che non si riduce a quanto si è stratificato e depositato all'interno della cerchia urbana e della città storica, ma si estende al più ampio territorio delle valli che convergono sulla città posta alla foce del Centa. Da sempre Albenga è la capitale marittima, il centro propulsore dell'ampio comprensorio che dalle Alpi scende al mare. La capitale della Ingaunia, l'antica *Respublica Albinganensium* ricostruita da Nino Lamboglia nel 1933, con la straordinaria *Topografia storica dell'Ingaunia nell'antichità* che lo rivelò agli studiosi.

Lamboglia ben dimostrava come questa centralità era dettata dallo stesso disegno geografico operante come fattore commerciale già in età preromana: «l'ubicazione dei due *oppidi* degli Intemeli e degli Ingauni risponde a un vero disegno preordinato: quello di costituire dei nuclei cittadini in corrispondenza delle più importanti vie transalpine, ai quali potessero far capo i traffici di lungo tragitto di tutta una *gens*. Si comprende allora perché gli Ingauni avessero tanto interesse a impedire che i Liguri montani, padroni dei valichi, ostacolassero lo svolgimento delle loro relazioni commerciali terrestri strettamente collegate con quelle marittime». Era già una prima e suggestiva individuazione di quel contrasto fra una Liguria marittima e una Liguria montana che nel corso della storia andrà sempre più approfondendosi fino a costituire oggi il problema maggiore della pianificazione territoriale e paesaggistica.

Nella sua grande estensione, debordante anche nel versante padano verso Ceva e Garessio, la *Respublica* di Albenga si presenta alla storico come "un mosaico di eccezionale varietà" (come ancora Lamboglia scrive nella successiva *Liguria antica* che apre nel 1941 il primo volume della *Storia di Genova*). Un'eccezionale varietà che la storia successiva avrebbe ancora arricchito a partire dal contrasto fra il mondo della fascia costiera fortemente romanizzato e quello della montagna interna ancora raccolto e organizzato in funzione delle istituzioni e delle risorse della vita pastorale dei Liguri. Un contrasto che non significa separazione territoriale. La differenza di "voltaggio" storico e culturale fra questi due mondi contribuì al contrario a creare una di quelle organizzazione territoriali verticali che nel tessuto storico della Liguria sono assai più rilevanti di quelle orizzontali, come è stato più

volte rilevato anche dagli storici genovesi. Basta citarne uno solo, T. Ossian De Negri: «la regione, a causa dei contrafforti che si sviluppano normali alla catena e spesso precipitano nel mare, appare come divisa in compartimenti separati, e *congiunti* piuttosto con i corrispondenti ed analoghi comprensori del versante settentrionale che tra loro: donde una pluralità di orientamenti contradditori delle singole zone, a seconda delle età e delle diverse forme di vita". Le separazioni sono più ai lati e in senso orizzontale che in senso verticale, nord-sud.

Rispetto alla visione storica dei Lamboglia e De Negri occorre oggi correggere solo una valutazione sulla presunta arretratezza storica delle aree montane sulla quale veniva fondata questa complementarità o differenza di voltaggio: la visione per cui «la fascia litoranea, sia che si affidi alla ricchezza che viene dal mare, sia che utilizzi le eccezionali risorse climatiche (…) tende assiduamente a distinguersi e a contrapporsi alle valli interne, conservative di una vita pastorale ed agricola *primitiva*, e necessariamente arretrate, "depresse"» (De Negri). Un giudizio che nasce da una storia troppo recente e da una visione della storia gerarchicamente ordinata per stadi, dove anche le più alte espressioni della civiltà pastorale, quali quelle che si svilupparono nel retroterra ingauno e intemelio rappresentano uno stadio necessariamente inferiore. Di fatto, centri urbani come Pieve di Teco, Triora, Briga hanno nel tempo costruito un patrimonio territoriale del tutto paragonabile a quello dei centri costieri.

Questa grande varietà del mosaico storico e culturale che si esprime in uno straordinario patrimonio territoriale da valorizzare sinergicamente si legge già a partire dalla cerchia delle Ville di Albenga risalendo verso le Alpi per le antiche vie "marenche". Lo si legge già nel mosaico di giurisdizioni facenti capo alla Repubblica di Genova, all'inquieta monarchia sabauda e ai feudatari imperiali ed ecclesiastici che si contendono, talvolta con guerre ma più spesso con un contenzioso secolare sui confini, gli stessi spazi vitali: siano essi pascoli, boschi, acque o strade. Lo si vede (e lo si documenta) nella **ricchezza degli archivi storici che la città custodisce** e in particolare nell'abbondanza della **cartografia storica** che queste controversie hanno prodotto. Rispetto a questa cartografia **il PUC non è in fondo che il punto d'arrivo**. Gli studi ci hanno ormai dimostrato che ogni disegno cartografico, da quelli più antichi a quelli più recenti, esprime sempre un'intenzionalità, un progetto, ora implicito, ora esplicito.

E' anche vero che questo complesso di funzioni alle quali viene oggi chiamato il centro di Albenga nei confronti di questa sua ampia area di gravitazione non è stato molto incentivato nella storia recente soprattutto dal punto di vista

amministrativo. Anzi per molti versi è stata ostacolata, con il rifiuto, che è quasi una costante nella storia albenganese dall'Unità in poi, di finanziare una adeguata infrastrutturazione delle comunicazioni terrestri e marittime. Tuttavia per capire questa "perenne" centralità della città nel suo più ampio territorio è sufficiente guardare una carta geografica, attuale o storica.

Facciamo qualche esempio, partendo dal massimo cartografo che la Repubblica di Genova abbia avuto. Il senso geografico che promana dalla rappresentazione di Albenga, nell' *Atlante della sanità* di Matteo Vinzoni (metà Settecento), l'unica delineazione omogenea di tutta la fascia costiera Ligure, è ben evidente. Il fatto di privilegiare lo sviluppo orizzontale della nostra regione e la successione dei centri abitati lungo la litoranea non impedisce di leggere nel disegno la forza implicita di un asse verticale, ben sottolineato dall'allineamento fiume Centa – Isola Gallinara. Il disegno di Vinzoni nell'essenzialità del suo tratto ci mostra la città all'incrocio, ad angolo retto, fra la "strada romana" e il fiume che a ponente lambisce le sue mura. La città non appare ancora dominare la sua piana, fin troppo estesa e occupata solo dal monastero di S. Francesco e da qualche laguna.

Il fiume divide il territorio in due paesaggi – come i volti di Giano bifronte – quello di Levante e verso Genova, pianeggiante e paludoso in attesa della bonifica che verrà nel secolo successivo ad opera degli ortolani del Bisagno e della Polcevera espulsi dalla rivoluzione industriale; e quello di Ponente del primo versante collinare dove si è soliti collocare il più antico insediamento della città e dove si allineano le prime "ville" di S. Fedele e Lusingano e le chiese e i conventi di S. Martino e S. Bernardino. Anche la strada litoranea o *di Genova* (non ancora Aurelia) fa da confine a due paesaggi: quello marino e quello che si inoltra verso le valli alpine e si lascia solo indovinare.

Più ricco di dettagli quello costiero. Alla base del primo rilievo collinare doveva collocarsi l'antico porto di Albenga, poi riempito dalle alluvioni del Centa in seguito alla deviazione del suo corso dal ramo ancora attestato dal Ponte medioevale al nuovo alveo, avvenuto proprio quando la Città si subordina economicamente a Genova. L'ampia spiaggia poteva ancora fungere da approdo come indicano i cinque *Posti di sanità* che si susseguono fra la Rocca di Vadino e la foce dell'Antognano. Ma il disegno mostra soprattutto le funzioni di riferimento e riparo per la navigazione di medio e grande cabotaggio assolte dall'Isola. In una costa sostanzialmente importuosa fino al buon riparo di Capo Noli, le navi provenienti dalla Spagna e dalla Provenza puntavano direttamente sull'Isola – navigando *a drittura* come dicevano i documenti dell'epoca – e qui trovavano il controllo di sanità prima di puntare sul porto di Genova. In caso di necessità trovavano anche un buon ridosso. Le numerose

imbarcazioni all'ancora attorno all'isola lo dimostrano chiaramente. L'importanza dell'Isola, allora molto più legata alle vicende storiche della città e delle sue istituzioni di quanto sia oggi, è dimostrata anche dal fatto che come scrive il Vinzoni nell'Atlante "La Città custodisce pure l'Isola Gallinara con uomini n. 4 sì di giorno che di notte, oltre il Capo e n. 6 soldati pagati".

La rappresentazioni vinzoniana ci fa ben capire come, data questa posizione nella geografia dei porti liguri, la vocazione marittima della Città, per quanto possa essere emigrata nella vicina Alassio, che ottiene la sua autonomia da Albenga solo nel XVI secolo, non poté mai perdersi del tutto. Solo in parte invece essa ci fa indovinare come l'asse verticale che si estende senza limiti nel mare verso Sud, possa invece estendersi verso Nord, essendo bruscamente interrotto dal taglio della carta.

Per inquadrare questa più terrestre vocazione della Città abbiamo allora bisogno di ricorrere ad altre rappresentazioni anche anteriori, artisticamente meno elaborate ma non meno efficaci nel loro messaggio, come sono quelle ascrivibili all'ultimo quarto del Cinquecento e all'entourage del Commissario Gregorio Molassana inviato da Genova per migliorare le difese della Città dalle inondazioni del Centa e dai pericoli provenienti dal mare. In un primo disegno, efficace per il suo schematismo, il cartografo geometrizza in due triangoli la doppia proiezione di Albenga sul territorio: il primo ha come vertice rovesciato la foce paludosa che si protende verso un'Isola che non ha la stessa evidenza della precedente rappresentazione (anche la funzione di riparo e approdo è svolta dalla spiaggia protetta dal progettato fortino); il secondo è costituito dalla fuga prospettica dei rilievi montuosi che chiudono a nord la piana (limitando la veduta ai siti di Villanova e Cisano, ma dando molto spazio ai disordini idrici e agli alvei smisurati in cui i corsi d'acqua sembrano divagare liberamente).

Un altro disegno attribuito alla stessa mano e conservato all'archivio di stato di Torino ma commissionato dal Senato genovese, mostra molto bene il sistema delle tre valli confluenti su Albenga. La carta, nel suo schematismo, rappresenta questo territorio come uno spazio politicamente omogeneo diviso e frammentato solo dai corsi d'acqua e dalle dorsali montuose che si susseguono ininterrottamente dal mare al "Giovo", annullando o relativizzando alle sue giuste dimensioni la piana costiera più grande della Liguria. Altre carte, come quelle più specificamente mirate ai confini di Bernardo Raibado e di Pier Maria Gropallo, ci restituiscono una realtà assai più frantumata sulla quale torneremo più avanti.

2.2. A grande scala

Ma se vogliano capire meglio il rapporto fra la Città e il suo territorio dobbiamo ancora rivolgerci alle cartografie di Matteo Vinzoni e di Bernardo Raibado. Il primo, avendo una formazione di geografo è perfettamente in grado di farne una lettura assai vicina alle nostre esigenze. Il secondo, per la sua formazione prettamente artistica e la sua estrazione locale meglio si adatta ad illustrare gli splendori e l'eredità dell'età barocca. L'età segnata dalle ben note descrizioni della città e della diocesi del canonico Gio.Ambrogio Paneri, che con totale spirito barocco propone l'equazione Diocesi albenganese – *Sacro e vago Giardinello* e produce quello che lo storico Gerolamo Rossi definisce "un semenzaio di memorie raccolte, ordinate con amorosa pazienza"[1]. La Descrizione della diocesi, ancora oggi indispensabile allo storico, venne nel 1627 integrata da una pittura geografica di Bernardo Raibado che con una efficace veduta a volo d'uccello raffigura l'intera diocesi da Ospedaletti alla Caprazoppa e dal profilo costiero alla catena delle Alpi, distinguendo con opportuni simboli i diversi livelli gerarchici dell'organizzazione ecclesiastica decentrata.

Al medesimo Raibado si devono, per lo stesso periodo, alcune mappe e vedute di grande interesse per la valorizzazione del patrimonio territoriale della Piana di Albenga, in particolare del sistema di residenze signorili e giardini che si devono alle famiglie Costa, D'Aste e Cepolla che, come è ormai ben documentato, risultano le famiglie principali di quella "solida aristocrazia cittadina e terriera, rimasta sino alla Rivoluzione Francese il vero nerbo della città" (A. Leonardi, 2004).

Su questo tema si gioca una delle poste del PUC. Le citate indagini (dovute, oltre che a Leonardi, a J. Costa Restagno), infatti, hanno messo in luce l'importanza di questo patrimonio che ancora segna il paesaggio della Piana e delle Ville o borghi rurali attorno ad Albenga. Le rappresentazioni del Raibado ce ne offrono l'immagine vivente soprattutto con due episodi ancora leggibili: il primo a ponente con la villa di Piambellino tra San Fedele e Lusingano, in una zona che "ha subito di recente pesanti interventi" ma dove "sono ancora esistenti l'impianto del giardino con le "topie" sorrette da colonnati, la vasche

[1] Il medesimo canonico Paneri è autore anche di una *Descrizione della cittade e contado di Albenga*, conservata nella Civica Biblioteca Berio di Genova, dove così viene descritta la città: "giace nella Riviera di Ponente, quadra e piana, con spaziose strade di mattoni, alte volte e non di brutte pietre al presenta salicata, di competente grandezza girando mille sessanta passi, ma non molto popolata, poiché mille fuochi non passa, d'honorevoli mura cinta, di quattro assai forti propugnacoli, quattro porte, belli edifici di case, torri e palazzi abbellita".

per il complesso sistema di irrigazione, una parte delle case" (J. Costa, 1990); il secondo a nord-est della città con il feudo di Conscente, sempre della famiglia Costa, con l'ampio giardino delle Crocere, rappresentato anche a parte dallo stesso maestro pittore e "paesaggista".

Solo in parte i disegni e progetti del Raibado si leggono nella configurazione attuale e tuttavia non c'è dubbio che questo microcosmo periferico va tutelato insieme a quello di Piambellino come esempio di un più vasto e generalizzato assetto insediativo per borghi e ville della Piana e delle valli. La splendida veduta a volo d'uccello delle valli Pennavaira e Neva – estesa dal borgo murato di Cisano, ai nuclei di Conscente (dominati dalla pianta fuori misura del giardino e dal castello più a monte) e all'aereo profilo dei Giovi di Ormea e di Liguria che chiudono a nord-ovest l'efficacissima rappresentazione – è infatti fra i documenti più precisi di un assetto insediativo di cui il PUC deve garantire se non la conservazione fisica quella della memoria storica.

Gli storici dell'arte hanno ben mostrato come attraverso gli interventi urbanistici di queste famiglie, arricchitesi al seguito dei papi liguri e con proficue attività finanziarie a Roma, si verifica in questa area un'originale commistione di modelli culturali aristocratici e del grande collezionismo a questi legati e delle più tradizionali culture artistiche e architettoniche di matrice popolare. Tanto che con qualche esagerazione si è parlato di "isole romane" o dell'esistenza di un "arcipelago pervaso da in evidente afflato romano", forse sottovalutando la circolazione dei modelli culturali e artistici anche in un mondo rurale per nulla chiuso e isolato.

Di questa circolazione è testimone anche il cartografo Matteo Vinzoni nelle sue peregrinazioni e interventi che non trascurano neppure le zone che *oggi e non allora* ci appaiono più isolate e periferiche.

In particolare nelle numerose missioni nelle valli di Albenga lo vediamo all'opera per arricchire il suo sguardo sul territorio, costruire rappresentazioni più precise e complete delle precedenti e capaci di interpretare al meglio la struttura geografica di questo territorio. All'epoca dei rilievi per il citato *Atlante della Sanità*, nel novembre del 1722, dimorando nel convento di S. Francesco, non si risparmia e soddisfa la sua innata curiosità storico-archeologica visitando chiese, palazzi e siti e raccogliendo notizie dalle persone più colte come il cavalier Nicolò d'Aste. Così racconta nel suo diario: "a 13 andai a veder la Chiesa di S. Bernardino, che quanto quella quanto il Convento sono assai antichi scorgendosi dalle pitture ben goffe che sono in

Chiesa nella muraglia. Viddi pure il *Ponte longo* tutto di pietre quadre e ben lavorate, con dieci archi quasi del tutto sotterrati e prima anticamente vi passava il fiume e veramente era una bell'opera".

Vinzoni torna nel territorio albenganese in diverse altre occasioni, anche con il figlio Panfilio, sia per lavorare di compasso e bussola alla pianta e alla carta generale del territorio, sia per risolvere controversie di confini e affrontare i problemi posti dal disordine idraulico della piana.

La missione più complessa avviene nel 1750-51 e per noi è interessante seguire passo passo come l'immagine del territorio si viene generando sulla carta segreta che il governo genovese gli ha commissionato per meglio affrontare i molteplici problemi che la pressione sabauda e la salvaguardia degli interessi commerciali genovesi pone in tutta un'area attraversata dalle antiche vie del sale e punteggiata di feudi imperiali o ecclesiastici che rischiano di favorite la penetrazione territoriale sabauda. Lo possiamo scoprire in una lettera del 9 marzo del 1751 dove Vinzoni esprime tutta la sua soddisfazione per il fatto che "resta geometricamente fissata una carta che dal mare di Albenga e Loano si estende fino alli confini di Garessio et Ormea" con tutte le valli che le connettono e i loro rispettivi luoghi, feudi e confini.

Ritroviamo l'area dell'antica Ingaunia alla quale abbiamo fatto riferimento. Quasi certamente senza saperlo, con questa carta, Vinzoni traccia i confini della antica diocesi di Albenga che ricalcavano la pertica di Albingaunum e che la curiosità archivistica del cartografo avrebbe potuto scoprire nella descrizione del *Sacro e vago giardinello*, la preziosa fonte storica usata da tutti gli storici, da Girolamo Rossi a Nino Lamboglia e oltre.

3. NUOVE OPPORTUNITA DALLA PIANIFICAZIONE REGIONALE IN CORSO

Si è visto come lo sguardo del cartografo che opera ad Albenga e nel suo territorio sia naturalmente portato a privilegiare la direttrice che congiunge il Giogo o Giovo ovvero la catena alpina con la Piana e la marina, seguendo il profilo delle valli e dei fiumi che portano le acque al mare. Le descrizioni più antiche a partire da quella del Giustiniani sottolineano come elementi geografici principali della "nobile e antica Albenga": il fiume Centa, "la bella pianura", l'Isola e la valle "abbondante di vino, olio, grano et altri frutti".

Senza le sue valli e i contrafforti montani e in particolare senza il Monte che scende al mare all'altezza dell'antico porto la città non esisterebbe con la sua storia, il suo patrimonio ambientale e culturale. Per questo fra le idee-guida si è posta anche la necessità di restituire valore agli **assi verticali** rispetto ai flussi orizzontali che da Napoleone in poi hanno modellato il paesaggio della modernizzazione (cfr. *Aurelia e le altre*) e contribuito alla città lineare che ormai unifica tutta la costa ligure con la sola eccezione dei **promontori o capi** che scendono al mare: percorrenze naturali che per alcuni millenni hanno collegato la regione più interna alla marina e che oggi sono visti come ostacoli alle vie di comunicazione e come deserti suscettibili soltanto di espansioni edilizie della fascia costiera a fini turistico-residenziali.

Una efficace rappresentazione del Monte e della dorsale montuosa che separa il territorio di Albenga da quello di Alassio la dobbiamo ancora all'antico maestro Raibado, che nel 1597 costruisce un'esatta pittura di Alassio, prima nella sua "fasata verso la marina" e poi nella "fasa verso la montagna". In ambedue i casi a dominare la rappresentazione è la montagna litoranea con il castello del Tirasso a guardia delle strade di valico e di crinale, ora presa da un punto di osservazione a monte di Garlenda, ora vista di scorcio dal mare. Il carattere più dolce delle propaggini più prossime al mare e alla città con le ville di S. Fedele e Lusingano, il convento di S. Martino, la chiesa di S. Bernardino (visitata dal Vinzoni) e quella di S. Anna e S. Croce e la stessa frequenza della toponomastica ci parla di un Capo molto frequentato e vissuto e non solo nei rapporti non sempre pacifici fra Albenga e Alassio.

Il valore territoriale e strategico di questi promontori/capi è stato di recente riproposto nella *Variante di salvaguardia della fascia costiera,* che costituisce il primo nucleo del nuovo Piano Paesaggistico in corso di elaborazione insieme

alla Sovrintendenza regionale. La Variante prevede in generale una revisione dei regimi di tutela ISMA e ANIMA in funzione soprattutto delle indicazioni della rete ecologica regionale (ma senza dimenticare la rete storico-culturale). Dato che i Capi sono i rami principali della rete e vengono ad assumere la funzione di **Corridoi paesistico-ambientali** (CPA) si potrebbe proporre di rafforzarne "in modo sostanziale il regime di tutela offerto dal Piano" (da ANIMA a ANICE e per ISMA creazione di una categoria di ISMA SATURO e ISMA CPA).

Albenga si trova al centro dell'area di maggiore densità di CPA, come mostra la carta allegata (fig. 4). Questa presenza è già indicativa della ricchezza di un territorio che dal massiccio delle Marittime o Alpi Liguri scende al mare per molte vie (le "vie marenche" che seguivano le dorsali più o meno verticali).

In questa congiuntura il PUC di Albenga può avere una funzione importante lavorando (insieme al comune di Alassio) a un progetto sul Capo S. Croce soprattutto per raggiungere la necessaria **sovrapposizione della rete storico-culturale** sulla rete ecologica del "sistema del verde" (da approfondire analiticamente nelle sue componenti storico-vegetazionali e nella storia degli usi del suolo, compresi i regimi di proprietà dei suoli che in molti casi sono **beni pubblici** in quanto antiche comunaglie o usi civici). La mancanza di questa sovrapposizione e la mancanza di una lettura storico-giuridica e ecologico-storica – mancanza che perpetua la dicotomia natura/cultura – è il limite più consistente dell'attuale revisione del Paesistico (finora limitata alla Costa).

Così come potrà averne una ancor più rilevante funzione sul terreno della tutela-valorizzazione del corridoio paesistico-ambientale rappresentato dal **fiume Centa-Arroscia** – stranamente non considerato nel nuovo Paesistico – che con i suoi affluenti è il creatore della Piana ed è stato un protagonista di prima grandezza nella storia del territorio e del paesaggio albenganese e anche dei suoi disastri.

4. OBIETTIVI E RISULTATI DA RAGGIUNGERE

Sulla base si queste considerazioni e tenuto conto delle molte suggestioni e indirizzi contenuti per altro verso nel *Documento degli obiettivi* si può lavorare subito alla costruzione del Distretto Culturale Ingauno partendo intanto dal PROGETTO RELATIVO ALLA STORIA DELLA RAPPRESENTAZIONE CARTOGRAFICA DEL TERRITORIO ALBENGANESE, da realizzarsi nella forma già inventata per il catalogo della mostra *Borghi e castelli di Val Bormida* (Millesimo 1988), in quanto più di altri si presta a rendere accessibile e comunicativo questo essenziale capitolo fondativo della identità ingauna. Successivamente si può mettere in cantiere come ulteriore strumento di partecipazione UNA MOSTRA relativa a questi temi e fonti.

In che cosa consiste questo metodo? Essenzialmente nell'esplicitare i punti di stazione-osservazione che cartografi e viaggiatori hanno assunto nel tempo per disegnare il territorio e rappresentare la città e nel verificare come attorno a questi punti si costruiscano le diverse rappresentazioni e progetti di territorio (ogni carta è sempre un "progetto implicito"). In altri termini le carte, le stampe, i disegni e le descrizioni sono il prodotto della immaginazione-rappresentazione-progettazione di un **cartografo e viaggiatore collettivo** che nel corso del tempo ha assunto nomi diversi e figure personali e professionali differenti e di cui noi stessi anche in quanto pianificatori siamo soltanto il punto di arrivo.

Alla base di questa costruzione c'è anche la dialettica fra *outsider* e *insider*, ovvero fra il punto di vista dell'abitante e quella dell'esterno (sia esso cartografo, viaggiatore o anche amministratore, come fu per es. il prefetto Chabrol, della cui urbanisticae utopia territoriale alcuni elementi sono ancora oggi recuperabili).

L'utilità di questa lettura è connessa al fatto che il visitatore della mostra, sia esso l'abitante o il turista, prima ancora di stabilire le più immediate e macroscopiche differenze rispetto al paesaggio del passato e verificare le grandi trasformazioni operate nell'ultimo secolo, è indotto a confrontare i propri punti di vista e la propria percezione-rappresentazione con quelli del viaggiatore/cartografo del passato, per capire come sia cambiato non solo il paesaggio ma anche il modo di guardarlo (e i saperi territoriali sottesi alla sguardo).

In questa storia abbiamo 4 periodi fondamentali:

- l'età dei pittori-cartografi e degli ingegneri-geografi militari, dalle prime testimonianze cinquecentesche alla fine dell'antico regime (Raibado, Gropallo, Matteo e Panfilio Vinzoni, Gustavo ecc.). Rappresenta una "modernizzazione" molto attenta alle specificità locali. Anche i cartografi sono spesso espressione dell'ambiente locale (Raibado) o quando non lo sono (Gropallo, Vinzoni ecc.) sentono il bisogno di impadronirsi dei saperi territoriali locali.
- L'età delle campagne napoleoniche e dell'amministrazione imperiale francese rappresenta invece l'ingresso della Liguria nella modernizzazione globalizzata contemporanea. In questo periodo e nel successivo inizia un processo di progressiva distacco e superamento dei saperi giuridici, territoriali e ambientali locali a vantaggio di saperi e pratiche generali, europei (la cartografia e le scienze si uniformano a modelli internazionali).
- L'età romantica e positivistica che coincide con l'annessione al Regno di Sardegna e si prolunga anche ai decenni che seguono l'Unità d'Italia e vede proseguire l'opera di centralizzazione prima in funzione della nuova capitale Torino e poi di Roma. La cartografia riesce a documentare le conseguenze di questi processi evidenziando la crscente astrazione che investe anche il livello topografico: dalla Carta dello Stato Maggiore Sardo (prima dell'Unità) alla Carta topografica d'Italia.
- Infine, l'età attuale, dove soprattutto in fatto di territorio e paesaggio si sente sempre di più la presenza di nuove capitali e centri di gravitazione (Bruxelles, Parigi ecc.) con un ritorno alla accelerazione storica che fu già tipica dell'età napoleonica.

Il viaggio nel tempo e nella cartografia che si proporrà di fare è un percorso molteplice, non a senso unico. Prima dal passato al presente e poi anche a ritroso, per riguadagnare sia l'esigenza di una sapere locale e di un rapporto con i luoghi che la società di antico regime aveva saputo costruire e che noi abbiamo perduto (lo straordinario modello Vinzoni), sia per capire la lezione della modernizzazione napoleonica, quando per la prima volta la Liguria e i suoi distretti vennero "pianificati" dalla grande burocrazia francese. Come mostra la *Statistique* di Chabrol de Volvic prefetto del Dipartimento di Montenotte (comprendente anche Albenga) e poi prefetto di Parigi: il "piano" più avanzato che la Liguria occidentale abbia avuto nella sua storia.

CONCLUSIONI

Concludiamo allora questa breve ricapitolazione di quelle che altro non sono che le principali coordinate geostoriche alla base di qualunque ritratto di Albenga, con una domanda che proprio Girolamo Rossi ci ha lasciato e che ogni generazione dovrebbe porsi. Chiudendo la sua storia, scriveva:

«Daremo addio all'illustre Città nella quale ogni epoca lasciovvi un monumento, a quel modo istesso che ogni piena del fiume vi ha lasciato il suo strato di limo. I Romani vi hanno lasciato le iscrizioni e il ponte; la società cristiana dei successivi tempi vi lasciò il battistero; il medio evo la cattedrale e le sue torri; l'età moderna la cinta di mura, il collegio, il seminario; ma che cosa vi lascerà l'età contemporanea? E' questa una domanda che deve farsi ogni cittadino, è questo uno stimolo che deve pungere chiunque senta amore di patria».

Credo che sia la stessa domanda che devono porsi anche oggi i cittadini di Albenga e i loro legittimi rappresentanti e che con l'aiuto del tecnici incaricati devono tradurre in uno scenario condivisibile.

Il Rossi, che viveva nel corso della prima rivoluzione industriale e quando era annunciato l'imminente fischio del treno che avrebbe potenziato la direttrice est-ovest dei flussi, aveva le idee chiare e scriveva: «asili dunque, scuole, opificii, macchine industriali, dighe per frenare il fiume e ridonare fertili campi all'agricoltura e cantieri per ripopolar di navi la spiaggia e per risuscitare l'antico credito del marinaio ingauno».

L'avvenire ha in gran parte smentito la fiducia in un futuro soprattutto industriale e marittimo. La modernizzazione, alla quale hanno concorso anche i transfughi dell'industrializzazione genovese (gli ortolani di Bisagno e Polcevera), ha invece aperto la strada alla scoperta e valorizzazione di una vocazione agricola che ancora dura e che evidentemente era più profondamente iscritta nel patrimonio culturale e territoriale del comprensorio albenganese.

Anche questa è una lezione che ci viene dalla storia: piuttosto che puntare su troppi indirizzi come se tutti fossero possibili meglio individuare quelli coerenti con la storia e la cultura del territorio urbano e rurale in una nuova sintesi rispettosa tanto dei valori dell'urbanità quanto di quelli della ruralità.

APPENDICE

1. Le due Liguria di Carlo Levi.

Nell'agosto 1959 Carlo Levi, risiedendo ad Alassio nella villa di famiglia, pubblica sulla "Stampa" un articolo intitolato *Agosto in Liguria,* dove bene descrive il contrasto fra la Liguria costiera e quella interna:

"Sulla sottile fascia delle riviere, pullula e brulica un'anonima folla straniera, denudata al sole, e circola uniforme e beata, sulle macchine, sui motoscafi, sugli sci d'acqua. Per essa gli antichi lavori del contadino, del pescatore, del pastore, diventano anacronistici; e l'eterna preghiera contadina che chiede al cielo impietoso la pioggia preziosa, diventa quasi una bestemmia. Tutti corrono qui a guadagnare e servire lasciando le vecchie case e i campi sudati, e i muretti di pietra, fatica di padri dei padri, architettura di infinite generazioni. Ma subito dietro si nasconde una terra ignota e chiusa, gelosa, aspra e bellissima, piena di asciutto riserbo e di incanto, di paesi cadenti, di dorsali diboscate, la misteriosa Liguria interna, arcaica, terrestre, inutile, piena di dèi celarti e di povertà, e sempre più abbandonata. Finché arrivano i Calabresi, ci ritrovano la loro miseria e i loro Santi, una terra e un silenzio simili in qualche modo alla loro terra e al loro silenzio, e si fermano a ripopolarla" (C. Levi, *Mille patrie. Uomini, fatti, paesi d'Italia*, Roma, Donzelli, 2000, p. 127-9).

Nel 1959 si poteva ancora raffigurare la Liguria costiera brulicante di folla con queste parole: "Qui, su questa antica costa di Liguria, tutto è pietra, terra arsa, silenziosa durezza, vampa". Oggi la vampa è quella riflessa non dalla terra e dalla roccia ma dal cemento. I liguri hanno da tempo cessato di venerare "i dèi campestri e rupestri, sparsi dappertutto, celati nel sasso e nelle cortecce" (Ivi, p. 128).

Se si organizza la Mostra anche testimonianze come questa hanno senso e possono contribuire a promuovere "coscienza di luogo" nell'abitante e destinatario del PUC.

2. La ricetta di un medico veronese del Seicento.

Il medico veronese è Bartolomeo Paschetti che nel 1602 con il suo *Del conservare la sanità e del vivere de' Genovesi* fa l'elogio del clima e del ben vivere dei genovesi (nel senso di cittadini della Repubblica). Alla base di questo benessere, oltre al clima, ci sono l'alimentazione e le produzioni locali, compresi anche la carne e il grano. Nel Paschetti c'è infatti l'intuizione, che abbiamo verificato solo in tempi recenti, che le produzioni limitate e di montagna tipiche della regione sono di alta qualità rispetto a quelle della pianura padana.

E' il trionfo delle razze animali e delle varietà locali risultato di pratiche di addomesticamento e di coltivazione che si sono costituite nei secoli e poi sono state cancellate e messe in forse nel giro di qualche generazione in nome della produzione industriale e di una commercializzazione che nega le produzioni di nicchia.

Dopo cinque secoli, queste diagnosi di un medico veronese tornano di grande attualità e se nel Seicento la Piana di Albenga a causa del diffuso impaludamento non aveva ancora quella vocazione agricola (dominava la canapa e la sua macerazione che confermava l'opinione del mal vivere degli albenganesi nella Piana) che solo con la bonifica ottocentesca si svilupperà, oggi è in Liguria l'area che insieme alla piana di Sarzana ha il maggiore patrimonio rurale tanto nel paesaggio quanto delle produzioni (i presidi di Slow Food lo indicano) sia della Piana sia della collina e montagna interna dei cui prodotti è il principale collettore.

3. Il Progetto CANAPARU

Catalogo nazionale dei paesaggi rurali di interesse storico-culturale

«La Repubblica» del 2 aprile 2009 ha dato ampio risalto alla realizzazione del Catalogo nazionale dei paesaggi rurali di interesse storico-culturale *promosso dal Ministero delle Politiche Agricole e Forestali e coordinato da Mauro Agnoletti dell'Università di Firenze. Il progetto vede coinvolti geografi, storici, urbanisti, forestali, archeologi di diverse università, ai fini di una prima segnalazione di aree particolarmente significative dal punto di vista della conservazione di paesaggi rurali di interesse storico. La discussione sul concetto di* paesaggio rurale di interesse storico-culturale *è rimasta aperta lungo tutta l'operazione di catalogazione che si è svolta in tempi rapidi nell'estate 2008. Le schede descrittive che sono state compilate su base bibliografica per ogni regione tentano di esplicitare e documentare la "significatività", l'"integrità" e la "vulnerabilità" dei paesaggi selezionati rispettando, nei limiti del possibile, i diversi approcci di ricerca.*

È stato individuato un primo campione di 136 paesaggi da tutelare per la loro unicità, interessanti non solo per eventuali pregi estetici e naturalistici, ma soprattutto per l'interesse economico e la profondità storica e la possibilità stessa di collegare il primo alla seconda. Obiettivo comune è saggiare la consistenza dei paesaggi rurali di interesse storico e inserirli all'interno di un sistema di monitoraggio del MIPAAF in vista della definizione di politiche agricole di sostegno dal punto di vista economico, ambientale e sociale. Infatti, le politiche agricole dell'UE intendono sottomettere i finanziamenti a una serie di condizioni tra cui la qualità storico-ambientale.

La schedatura di Piemonte, Liguria e Val d'Aosta è stata curata da un gruppo associato Università di Genova-DISMEC e Università del Piemonte Orientale «Amedeo Avogadro»-POLIS/CAST (Alessandria). Il lavoro è volto a individuare non tanto tipologie di paesaggi rurali, a cui i geografi rurali si sono già dedicati, quanto "modelli funzionali" e spazi contenenti paesaggi mantenuti da pratiche agricole, pastorali, forestali e che ancora forniscono produzioni viventi di origine animale e vegetale.

Per la Liguria si sono schedati "modelli" di paesaggi rurali rappresentativi della varietà del territorio regionale: resti di paesaggi agrari "di villa" della Riviera di Levante (coltura promiscua su terrazze negli assetti del XIX-XX secolo), aree ortive periurbane (Piana di Chiavari e Lavagna e Piana della bassa valle della Magra), il paesaggio del "Chinotto di Savona" (agrumicoltura e frutticoltura del XIX secolo), le terrazze a vite bassa di Campiglia-Tramonti-Albana (Cinque Terre), gli oliveti a bosco della varietà "taggiasca" (tradizionalmente associati all'economia pastorale transumante) della Riviera di Ponente, l'antico "Bosco di Savona" (nei suoi residui conservati all'interno della ex Foresta demaniale di Cadibona), la Foresta Demaniale di Gerbonte (con i frammenti degli antichi pascoli alberati a larice), le terrazze a noccioleto del Tigullio, i castagneti da frutto dell'alta Val Bormida (paesaggio della varietà "gabbiana" essiccata in bosco), i sistemi irrigui (orti e castagneti terrazzati) dell'alta Valle Sturla, i sistemi agro-silvo-pastorali gravitanti intorno alle proprietà collettive dei monti Penna e Zatta (valli Aveto, Ceno, Taro, Vara).

Per il Piemonte si sono schedati: il sistema delle cascine della pianura alessandrina, i pascoli del Roccaverano, gli alpeggi della Raschera (Marguareis-Mongioie-Mondolé), le Alpi di Alagna, la Baraggia vercellese, la fascia dei fontanili novaresi, il Bosco della Partecipanza di Trino, la Riserva di caccia del Parco Regionale La Mandria (Venaria Reale), l'altopiano della Vauda. Presentano ancora problemi di localizzazione i mosaici di viticoltura storica delle Langhe e del Monferrato, nonché molti aspetti relativi ai paesaggi degli "alberi fuori foresta" per le aree di pianura.

4. ORGANIZZARE A SCALA REGIONALE GLI "OSSERVATORI DEL PAESAGGIO" [2].

Quale modello di osservatorio?

Come è noto, questo genere di Osservatori sono previsti dalla Convezione europea del paesaggio e sono sostenuti da una concezione partecipativa della organizzazione territoriale (aménagement du territoire) che in buona sostanza riconosce nel paesaggio un diritto dei cittadini e una esigenza identitaria che si estende all'intero territorio e che proponendosi anche e soprattutto nelle aree degradate finisce per identificarsi con i valori e le politiche del territorio e dell'ambiente.

Per questi motivi oggi, in Europa, gli osservatori del paesaggio, insieme ad altre istituzioni come i forum e le giurie dei cittadini, i dibattiti pubblici, le università popolari partecipative ecc., hanno assunto una funzione molto rilevante come strumenti di una democrazia partecipativa che si viene sperimentando in molte regione europee (dalla Catalogna al Poitou-Charentes di Ségolène Royal, che ha inserito questi strumenti all'interno di un progetto politico «Desirs d'Avenir» che è stato molto imitato, anche dagli avversari politici).

In particolare, lo schema dell'**Observatoire citoyen du paysage** che si viene diffondendo in alcune regioni francesi sembra più idoneo di altri a soddisfare le esigenze di una regione come la Liguria. Si tratta infatti di una **struttura leggera** che potrebbe applicarsi, sotto il coordinamento della Regione, a ciascuna provincia.

Pur non escludendo i saperi degli specialisti e il compito di collaborare ai necessari apparati conoscitivi (dati sui consumi del suolo, atlanti regionali dei paesaggi ecc.) per meglio pianificare, il compito prioritario dell'Osservatorio è di sensibilizzare, informare e formare i cittadini sulla tematica del paesaggio (nella visione unitaria che ingloba anche territorio e ambiente) per

- favorire l'emergenza di una critica costruttiva e argomentata sulla dimensione paesaggistica dei differenti progetti;
- aiutare a far diventare i cittadini artefici coscienti e responsabili del paesaggio;

[2] Questa nota è stata presentata agli assessorati competenti della Regione Liguria nel mese di novembre 2009

- fornire i mezzi per essere coinvolti a livello locale e sovralocale nella messa in opera di una politica di gestione e valorizzazione dei paesaggi.

Questo compito può intrecciarsi con quello che chiama in causa gli specialisti e la produzione delle conoscenze necessarie per ben gestire i paesaggi e i territori. Infatti, l'Osservatorio a scala provinciale invita i cittadini (associazioni, gruppi e anche singoli privati) a un genere di attività che produce non solo sensibilizzazione e partecipazione ma anche conoscenze. La partecipazione si realizza anche sul piano conoscitivo, per esempio con l'attività ripetuta annualmente di

- scelta e "adozione" da parte dei cittadini di paesaggi e luoghi del loro territorio secondo certi criteri (paesaggio rappresentativo di particolari assetti insediativi ed economici, paesaggio in forte trasformazione, paesaggio degradato, paesaggio ben mantenuto, ecc.);
- impegno di seguire il paesaggio segnalato e descritto per almeno tre anni seguendone con periodiche campagne fotografiche l'evoluzione;
- vaglio e versamento delle foto o di qualsiasi altra descrizione scientifica o letteraria o visiva (film, video, pittura, poesia, racconto, analisi scientifica ecc) in un **Archivio dei paesaggi** e dei luoghi segnalati per i loro particolari valori;

Ovviamente il coinvolgimento dei cittadini non si esaurisce nella fase della segnalazione ma porta a organizzare esposizioni dei materiali, giornate di interpretazione paesaggistica e anche attività conviviali per un più facile scambio di impressioni e riflessioni fra i diversi attori locali, nella prospettiva di allargare progressivamente il coinvolgimento e l'interazione a tutti i livelli (in particolare con gli enti locali che sono i destinatari finali dei risultati conoscitivi del lavoro).

La creazione di un sito Internet, in quanto strumento interattivo e accessibile a tutti, permette di dare una dimensione viva e dinamica all'Osservatorio.

L'impianto e il funzionamento di questi osservatori non sembra presentare troppe difficoltà, soprattutto se si tiene conto delle esperienze già collaudate e se da queste si ricavano schede e metodi già sperimentati anche in Italia. Per esempio, da tre anni la Fondazione Benetton di Treviso promuove con grande successo il concorso "Luoghi di valore", che ha permesso di "archiviare"

mezzo migliaio di segnalazioni e ha comunque prodotto un grande coinvolgimento popolare, facendo interagire in maniera virtuosa il sapere locale e il sapere degli esperti.

Albenga (e il suo palazzo Oddo) potrebbe essere la sede ideale per il medio ponente, così come il comune di Sestri Levante (che è disponibile a mettere a disposizione locali dello stesso tipo, nel palazzo dove è già collocata la biblioteca comunale) potrebbe diventare la sede ideale per il Levante. Rimane il Genovesato per il quale bisognerebbe studiare una soluzione in collaborazione con l'Università o con qualche comune della Riviera più sensibile su questi temi.

INDICE DELLA DESCRIZIONE FONDATIVA

DF.A1 – Assetto idrogeomorfologico: relazione illustrativa
DF.A1.0 - Assetto idrogeomorfologico: legenda
DF.A1.1 - Carta dei vincoli idrogeologici – Scala 1:10.000
DF.A1.2 - Carta geolitologica – Scala 1:10.000
DF.A1.3 - Carta geomorfologia – Scala 1:10.000
DF.A1.4 - Carta idrogeologica e di vulnerabilità degli acquiferi – Scala 1:10.000
DF.A1.5 - Carta della pericolosità sismica – Scala 1:10.000
DF.A1.6 - Carta di suscettività d'uso del territorio – Scala 1:10.000
DF.A1.7 - Carta di sintesi della microzonazione sismica – Scala 1:10.000
DF.A2 – Assetto vegetazionale e gli ecosistemi – Assetto agroforestale
DF.A3 – Ecologia del paesaggio: valutazione del sistema ambientale
DF.A3.1 – Ecomosaico: stato di fatto
DF.A3.2 – Paesaggi antropici e naturali
DF.A3.3 – Fattori di frammentazione e connessione paesistica
DF.A3.4 – Strategie e indirizzi per il miglioramento del sistema ambientale
DF.B1 - I processi storici. Una lettura per fasi
DF.B2 – L'agenda dei temi e dei luoghi: percorso di ascolto della società civile
DF.C1 – Gli aspetti socio-economici
DF-C2 - Il progetto per il Parco agrotecnologico della piana di Albenga nel rapporto con il progetto integrato del PSR per il distretto florovivaistico del ponente
DF.C3 – La programmazione della rete commerciale: per un piano del commercio
DF.D1 – Per un piano della mobilità albenganese: analisi dello stato di fatto
DF.D1.1 - Modello interpretativo: Classificazione della viabilità ai sensi del Nuovo Codice della Strada - Scala 1:10.000
DF.D1.2 - Sinistrosità: Danni riportati dalle persone negli incidenti registrati nelle intersezioni stradali nel periodo 2004-2008 - Scala 1:10.000
DF.D1.3 - Flusso di traffico: Modello di simulazione – Distribuzione flusso di traffico nell'ora di punta dalle 8.00 alle 9.00 del giorno tipo infrasettimanale estivo - Scala 1:10.000
DF.D1.4 - Congestione del traffico: Modello di simulazione – Congestione del traffico veicolare nell'ora di punta dalle 8.00 alle 9.00 del giorno tipo infrasettimanale estivo - Scala 1:10.000
DF.D2 – Per un piano dei servizi nell'albenganese
DF.D2.1 - Sintesi delle attrezzature e degli spazi collettivi – Scala 1:10.000
DF.D2.2 - Carta analitica delle attrezzature e spazi collettivi – Scala 1:10.000
DF.D2.3 - Carta dell'accessibilità alle attrezzature per l'istruzione – Scala 1:10.000
DF.D2.4 - Carta dei detrattori ambientali e strutturali – Scala 1:10.000
DF.D2.5 - Criticità e opportunità – Scala 1:10.000
DF.D2.6 – Carta delle proprietà pubbliche – Scala 1:10.000
DF.D3 – Analisi dei caratteri insediativi ed ambientali dei possibili Distretti di Trasformazione
DF.E1 – Inquadramento territoriale – Il quadro degli strumenti di pianificazione sovraordinati e di settore - La pianificazione urbanistica comunale
DF.E1.1 – Informatizzazione del PRG vigente – Scala 1:10.000
DF.E1.2 – Piano del centro antico. Studio per la proposta di variante al PRG (1990) – Scala 1:500
DF.E1.3 – Carta dello stato di attuazione recente e attuazione varianti – Scala 1:10.000
DF.E2.1 – PTCP Sistema insediativo – Scala 1:10.000
DF.E2.2 – PTCP Sistema geomorfologico – Scala 1:10.000
DF.E2.3 – PTCP Sistema vegetazionale – Scala 1:10.000