FINALMARE S.P.A.

P.U.O. SUB DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE DT1b – AREE PIAGGIO (Finale Ligure, SV)

VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO

Art 95 D. Lgs 163/2006

Maggio 2013

Il Committente:
Finalmare S.p.A.
Via Monte Asolone 4,
Torino

Il professionista incaricato:
Dott.ssa Elena Dellù

ELENA DELLU'
Archeologa Specializzata
N° MIBAC 364
Cell. 339.6347274
Elena Dellu

Direzione scientifica:
Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria

Definizione dell'opera:
P.U.O. SUB DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE DT1b – AREE PIAGGIO

Documento prodotto:
Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico
(art. 95 D. Lgs. 163/2006)

Committente:
Finalmare S.p.A.
Via Monte Asolone 4, Torino

Professionista incaricato:
Dott. Elena Dellù (archeologo specializzato, numero di iscrizione all'elenco degli operatori abilitati a effettuare Valutazioni archeologiche preventive: 364)

Data documento:
Maggio 2013

Indice

1. Premessa
2. Quadro normativo
3. Metodologia operativa
4. Ubicazione dell'intervento e stato attuale
5. Analisi del progetto
6. Inquadramento geologico
7. Inquadramento archeologico
7.1. Aspetti normativi e vincolistici
7.1.1. La tutela dei Beni Culturali e del Paesaggio
7.1.2. Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico
7.2. Ritrovamenti archeologici e considerazioni sugli insediamenti antichi
7.2.1. Il Paleolitico
7.2.2. Il Neolitico
7.2.3. Il rapporto tra il territorio del Finalese e il mare
7.2.4. Ipotesi sull'interro della costa
7.2.5. Cenni sugli insediamenti di epoca classica e medievale
7.3. La viabilità antica
7.3.1 La viabilità in epoca romana
7.3.2 La viabilità in epoca medievale
7.3.3. La viabilità moderna e contemporanea
7.3.4.Le antiche rotte marittime
7.3.5. Esposizione della costa ai fenomeni meteo-marini
7.4. Notazioni di toponomastica locale
7.5. Analisi della cartografia storica
7.6. La fotografia storica
7.7. L'impianto della fabbrica Piaggio
7.8. Le condizioni del sito industriale oggi
8. Osservazioni conclusive e valutazione del rischio archeologico
8.1. Impostazione metodologica
8.2. Valutazione del rischio archeologico del territorio
8.3. Valutazione del rischio archeologico relativo alle opere in progetto
Bibliografia
Sitologia

ALLEGATI
Allegato A – Schede delle presenze archeologiche e dei toponimi
Allegato B – TAVOLE
(TAV 1 – Carta del rischio archeologico del territorio; TAV 2 – Carta del rischio archeologico specifico delle opere in progetto)

1. Premessa

Il presente documento è pertinente alla Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (VPIA) in sede di progetto preliminare relativa al P.U.O. SUB DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE DT1b – AREE PIAGGIO

Il procedimento di VPIA è stato attivato e commissionato alla scrivente dott.ssa Elena Dellù (n. iscrizione Elenco degli operatori abilitati ad effettuare Valutazioni archeologiche preventive: 364) dalla Finalmare S.p.A. secondo quanto previsto dall'articolo 95 del D. Lgs. 163/2006[1].

2. Quadro normativo

La tutela preventiva dei beni culturali trova riferimento normativo nel Decreto Legislativo 42/2004 (*Codice dei beni culturali e del paesaggio*), articolo 28, comma 4 (*Misure cautelari e preventive*); la valutazione di impatto archeologico preliminare alla realizzazione di opere pubbliche, in particolare, è regolamentata dal Decreto Legislativo 163/2006 (*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*), articolo 95 (*Verifica preventiva dell'interesse archeologico in sede di progetto preliminare*) e articolo 96 (*Procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico*). Questa analisi, che è parte integrante della progettazione dell'opera pubblica, ha lo scopo precipuo di evidenziare anticipatamente quali trasformazioni potranno essere indotte sulla componente archeologica di un territorio da un intervento antropico, individuando, dunque, i rischi derivanti dall'eventuale interferenza di un determinato progetto sulle stratigrafie di interesse archeologico.

L'applicazione della procedura richiamata nell'articolo 96 è subordinata all'emersione di elementi archeologicamente significativi durante la precedente fase di indagine.

3. Metodologia operativa

La Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico nell'ambito territoriale in esame è stata svolta in accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria, nella persona del dott. Angiolo Del Lucchese, funzionario archeologo di zona, che ha svolto un ruolo di coordinamento e supervisione dell'attività scientifica.

La fase analitica ha seguito le procedure di prassi evidenziate nell'articolo 95 del già citato decreto legislativo 163/2006 e ha cercato di seguire un approccio il più possibile razionale in base ai dati disponibili; in particolare sono state effettuate le seguenti operazioni preliminari all'individuazione dei livelli di rischio archeologico:

• Analisi del progetto, con particolare riguardo alle zone direttamente interessate da scavi.

[1] La presente relazione è stata redatta dalla scrivente con la consulenza gratuita dei dottori Stefano Roascio e Silvana Gavagnin.

• Ricognizione di superficie nell'area interessata dai lavori e in zone limitrofe. Il sopralluogo è stato effettuato nel mese di aprile 2013.

• Raccolta dei dati bibliografici e di archivio. La ricerca bibliografica ha previsto uno spoglio delle pubblicazioni di natura storica e archeologica che interessano l'area in esame ed è stata effettuata in gran parte presso la Biblioteca della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria e presso la biblioteca specializzata su argomenti liguri degli "Amici di Peagna". Per un elenco dettagliato dei riscontri individuati si rimanda alla bibliografia; le considerazioni che ne sono derivate sono state affrontate nella presente relazione.

• Analisi della topografia e della toponomastica storica locale attraverso i consolidati repertori in uso.

• Analisi della cartografia storica disponibile relativamente al territorio in oggetto.
La ricerca cartografica è stata effettuata in prevalenza presso la Biblioteca della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria, la Biblioteca Universitaria di Genova e l'Archivio di Stato di Genova (ASG).

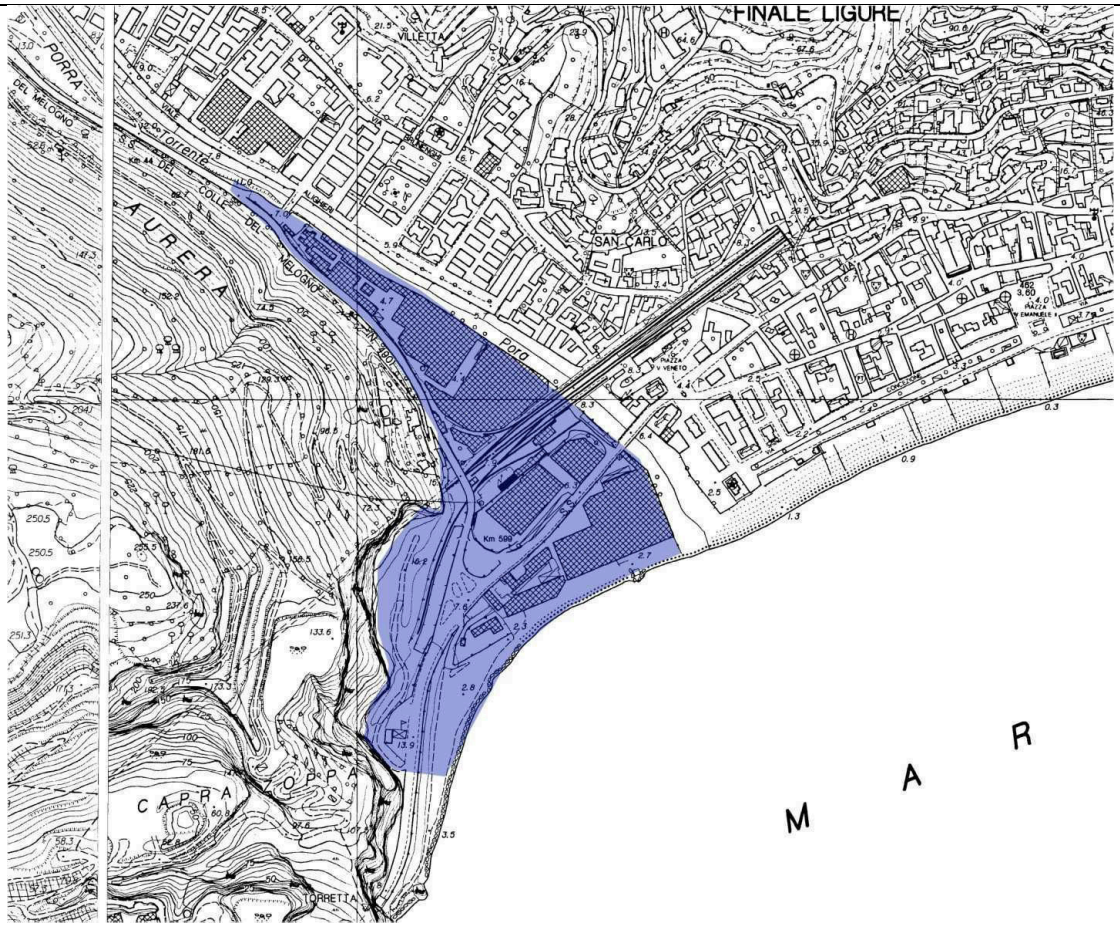
• Redazione delle schede delle presenze archeologiche

• Redazione delle carte di rischio archeologico relativo al territorio e al progetto.

Ad elaborazione dei dati raccolti e degli esiti delle indagini preliminari svolte durante le fasi analitiche è stata redatta la presente relazione finale, che riporta osservazioni sui livelli di rischio archeologico del territorio e sui livelli di rischio archeologico relativo alle opere in oggetto.

4. Ubicazione dell'intervento e stato attuale

Il sito in cui verranno realizzati gli interventi in progetto è situato nel Comune di Finale Ligure (SV), tra le pendici orientali del promontorio della Caprazoppa e il torrente Pora.



Ubicazione degli interventi (area segnalata in blu) e stato attuale.

La zona risulta pianeggiante, con quote comprese tra i 2 e i 7 metri sul livello del mare; è adiacente alla stazione ferroviaria di Finale Ligure ed è attraversata dalla linea ferroviaria Savona-Ventimiglia e dalla S.S. n. 1 Aurelia.

Attualmente l'area è occupata dallo stabilimento Piaggio Aero Industries, in via di trasferimento a Villanova d'Albenga; la fabbrica occupa al momento una superficie complessiva di circa 68.000 metri quadrati e comprende fabbricati e capannoni per una superficie di 40.000 metri quadrati, suddivisibile in tre principali zone funzionali.



L'area in oggetto (da CAMPAGNOLO 2013, già dal sito de Comune di Finale Ligure).

5. Analisi del progetto[2]

L'intervento prevede la demolizione dell'area della dismessa fabbrica Piaggio Aero Industries con l'esclusione di alcuni elementi di pregio di archeologia industriale che verrebbero ricompresi nel progetto e rifunzionalizzati con fini di aggregazione sociale (ad es. hangar maggiore). L'area liberata dai corpi di fabbrica industriali verrà riedificata prevalentemente ad uso residenziale, turistico-alberghiero, commerciale e, nell'ambito a monte del lotto, produttivo. Inoltre si provvederà alla messa in sicurezza idraulica delle aree in sponda destra e, per quanto possibile, sinistra del torrente Pora.

La trasformazione era già stata oggetto di un progetto urbanistico operativo (PUO) approvato nel 2008 senza approfondimenti archeologici; tuttavia esso risulta inattuabile a causa delle limitate valenze commerciali. Il nuovo progetto, avente anch'esso natura di PUO, risulta esserne una variante che non ne altera gli aspetti sostanziali, riconducibili alle principali destinazioni d'uso e alla dotazione di infrastrutture e servizi pubblici, ma che lo migliora da più punti di vista, aumentando le funzioni pubbliche, migliorando gli spazi esterni e le conformazioni edilizie e riducendo la volumetria complessiva prevista a favore di una più agevole conformazione dell'insediamento. Il nuovo progetto prevede anche lo spostamento a monte della SS n. 1

[2] Per quanto riguarda le considerazioni espresse in questo capitolo si rimanda alla Relazione Tecnica a corredo della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico per le aree in oggetto redatta dal Dott. Arch. Luciano Campagnolo (CAMPAGNOLO 2013), di cui si allega copia alla presente.

Aurelia, in adiacenza alla ferrovia, diminuendo l'impatto della viabilità di attraversamento del compendio.

Gli interventi principali che verranno attuati sono i seguenti:

-Realizzazione, a monte della linea ferroviaria, di un plesso scolastico a pianta circolare, che andrà a posizionarsi su un terreno di riporto e che, quindi, non dovrebbe andare a incidere su eventuali stratigrafie di interesse archeologico.

-Realizzazione, a monte dell'istituto scolastico, di un complesso residenziale.

-Realizzazione, sul lungomare, di edifici aventi funzioni abitative con porticati e terrazzi.

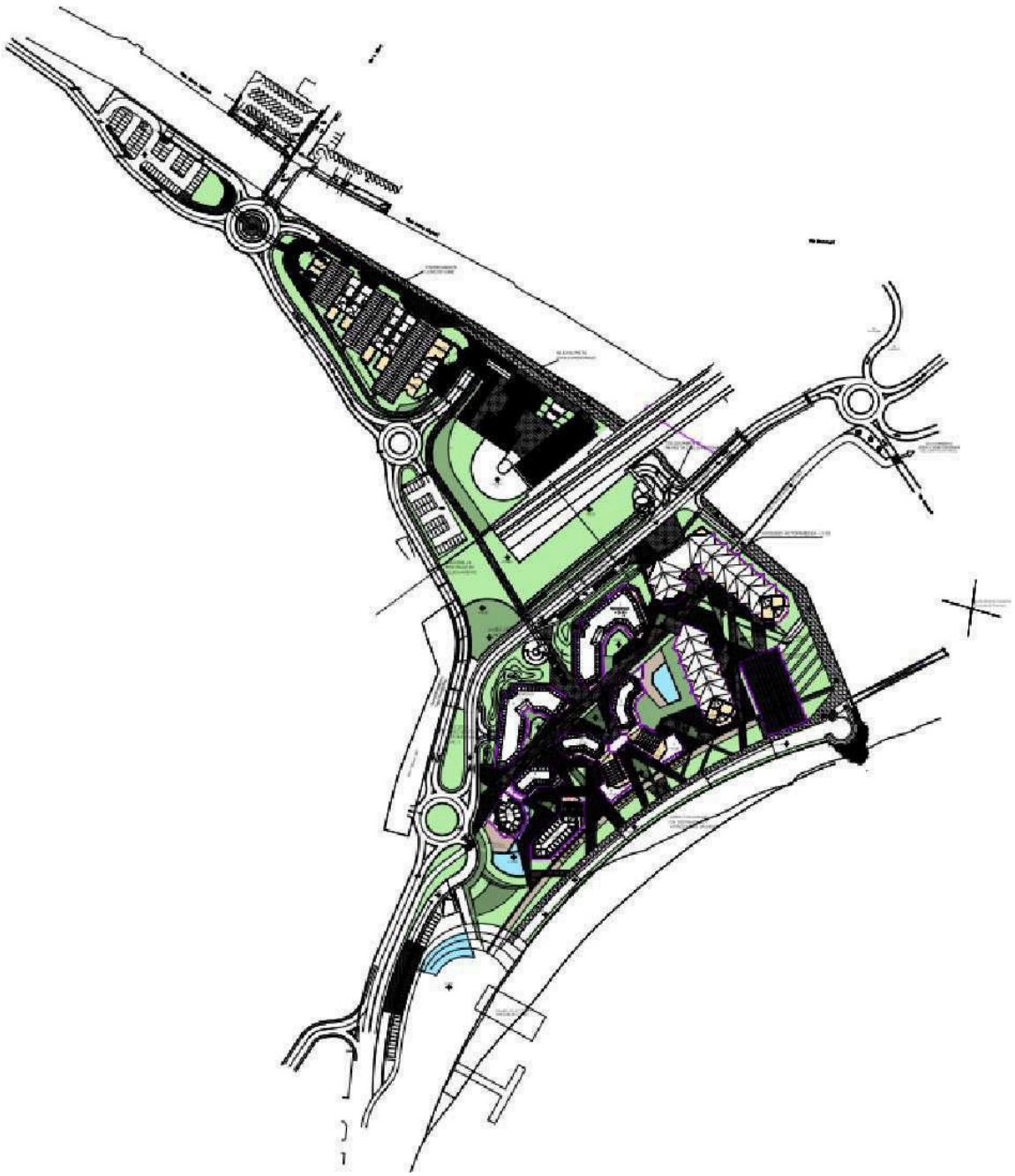
-Realizzazione di un'area produttiva a monte del lotto, sul fondo della proprietà, lungo il corso del torrente Pora.

-Realizzazione, sul lato di ponente, di un complesso alberghiero di notevole altezza (11 piani).

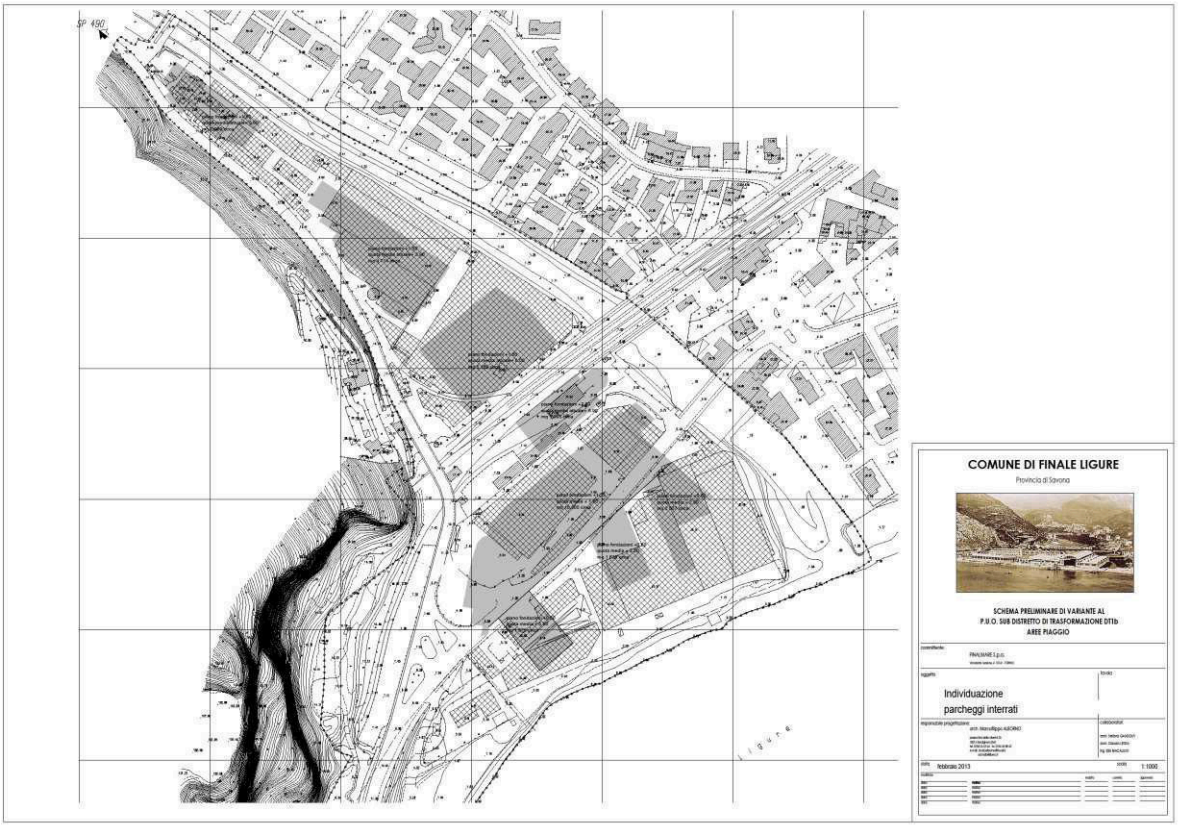
-Realizzazione di parcheggi in interrato e fuori terra a monte della ferrovia e di parcheggi in seminterrato a valle della ferrovia; gli scavi in quest'ultima area saranno limitati anche a causa della presenza della falda acquifera.

*In particolare, a valle della ferrovia le quote di scavo per la realizzazione dei parcheggi sarà posta +0,70 (**escavazione tra circa 1,50 m e 2,40 m sotto il piano di campagna attuale**), mentre a monte non scenderà sotto quota +2,30 m (**escavazione tra circa 2,00 m e 2,70 m sotto il piano di campagna attuale**).*

-Traslazione della strada SS n. 1 Aurelia a monte, in adiacenza alla linea ferroviaria.



Stato di progetto (da CAMPAGNOLO 2013).



Stato di Progetto. Ubicazione dei parcheggi (da CAMPAGNOLO 2013).

Gli interventi programmati, quindi, risultano piuttosto densi in un'area il cui sottosuolo risulta essere già pesantemente compromesso a causa della presenza dello stabilimento.

Occorre precisare che, una volta dismesso il sito industriale, i suoli verranno accuratamente bonificati tramite la rimozione di uno strato superficiale di terreno, variamente contaminato dai residui di lavorazione della fabbrica. Allo stato attuale non è ancora stata stabilita con precisione la quota di scavo per la bonifica (sono solo stati eseguiti i carotaggi per le analisi) ma, vista la natura contaminata di tali suoli, una eventuale assistenza archeologica nella fase di bonifica andrebbe pianificata con estrema cautela.

Si segnala in ultimo che è in corso un accurato rilievo topografico, di cui allo stato non si dispongono ancora dei risultati.

6. Inquadramento geologico

Per quanto riguarda gli aspetti geologici sono stati presi in considerazione l'indagine di fattibilità geologica e gli approfondimenti sulle problematiche idrogeologiche relativi al progetto in esame[3].

[3] MAIFREDI 2008a; MAIFREDI 2008b.

L'area di fondovalle che verrà interessata dai lavori in progetto è situata su depositi alluvionali del torrente Pora rimaneggiati ad opera del mare; tali sedimenti sono costituiti prevalentemente da sabbie e ghiaie, con livelli argilloso-limosi discontinui[4]. Nel lato Sud-Ovest il tratto di promontorio interessato fa parte di un affioramento di dolomie e calcari dolomitici che costituiscono la cosiddetta formazione delle "Dolomie di San Pietro ai Monti"[5]. Le dolomie formano presumibilmente il substrato roccioso presente in tutta l'area, tuttavia esse sono coperte dai depositi alluvionali che presentano potenti spessori in genere superiore ai 15 metri[6].

7. Inquadramento archeologico

7.1. Aspetti normativi e vincolistici

7.1.1. La tutela dei Beni Culturali e del Paesaggio

La verifica e la dichiarazione dell'interesse culturale[7] sono attualmente regolate dagli articoli 12 (*Verifica dell'interesse culturale*), 13 (*Dichiarazione dell'interesse culturale*) e 14 (*Notifica della dichiarazione*) del Codice dei beni culturali e del paesaggio. I beni culturali non possono essere distrutti, danneggiati, deteriorati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione (articolo 20 del Codice); ogni intervento che si intende operare su di essi è soggetto ad autorizzazione (articolo 21 del Codice).

Vincoli archeologici

A livello archeologico sull'area oggetto degli interventi non ricadono vincoli. Tuttavia è necessario segnalare la presenza, a sud-est, del sito delle Arene Candide con i seguenti vincoli archeologici diretti:

Monte Caprazoppa, Caverna della Arene Candide, codice vincolo 070126

Monte Caprazoppa, Caverna della Arene Candide, codice vincolo 070127

Monte Caprazoppa, Caverna della Arene Candide, codice vincolo 070128

Monte Caprazoppa, Caverna della Arene Candide, codice vincolo 070129

[4] MAIFREDI 2008a, pp. 3-4.
[5] MAIFREDI 2008a, p. 3; MAIFREDI 2008b, p. 1.
[6] Ulteriori deduzioni circa la natura e la profondità di tali stratigrafie si rimanda alle successive considerazioni espresse nella presente.
[7] La verifica e la dichiarazione sono provvedimenti amministrativi che determinano l'interesse culturale, e quindi l'applicazione delle disposizioni in materia di tutela trattate nel Codice, di beni appartenenti a soggetti pubblici o privati senza scopo di lucro (in tal caso si effettua la verifica) e a soggetti privati (in tal caso si effettua la dichiarazione).

Monte Caprazoppa, Caverna della Arene Candide, codice vincolo 070130

Monte Caprazoppa, Caverna della Arene Candide, codice vincolo 070131

Monte Caprazoppa, Caverna delle Arene Candide, area dispersione materiali fittili, codice vincolo 070132

In particolare questo ultimo vincolo ricade in un'area prossima al sito in esame.



Localizzazione dei vincoli archeologici diretti prossimi all'area di intervento.

Vincoli architettonici

All'interno del territorio in esame non sono presenti vincoli architettonici; in prossimità di esso si segnala la presenza dei seguenti immobili vincolati:

1. Cappella Madonna regina della Pace dei PP Scolopi. Codice monumento 129. Codice NCTN 07/00210063

2. Chiesa rinascimentale con portale. Codice monumento 30. Codice NCTN 07/00111530

3. Chiesa dei Cappuccini (già Pieve del Finale). Codice monumento 3. Codice NCTN 07/00109535

4. Villa Amalia. Codice monumento 110. Codice NCTN 07/00112879

5. Palazzo De Raymondi Ghiglieri. Codice monumento: 57. Codice NCTN 07/00111544

6. Palazzo Buraggi (sede comunale). Codice monumento: 91. Codice NCTN 07/00111567

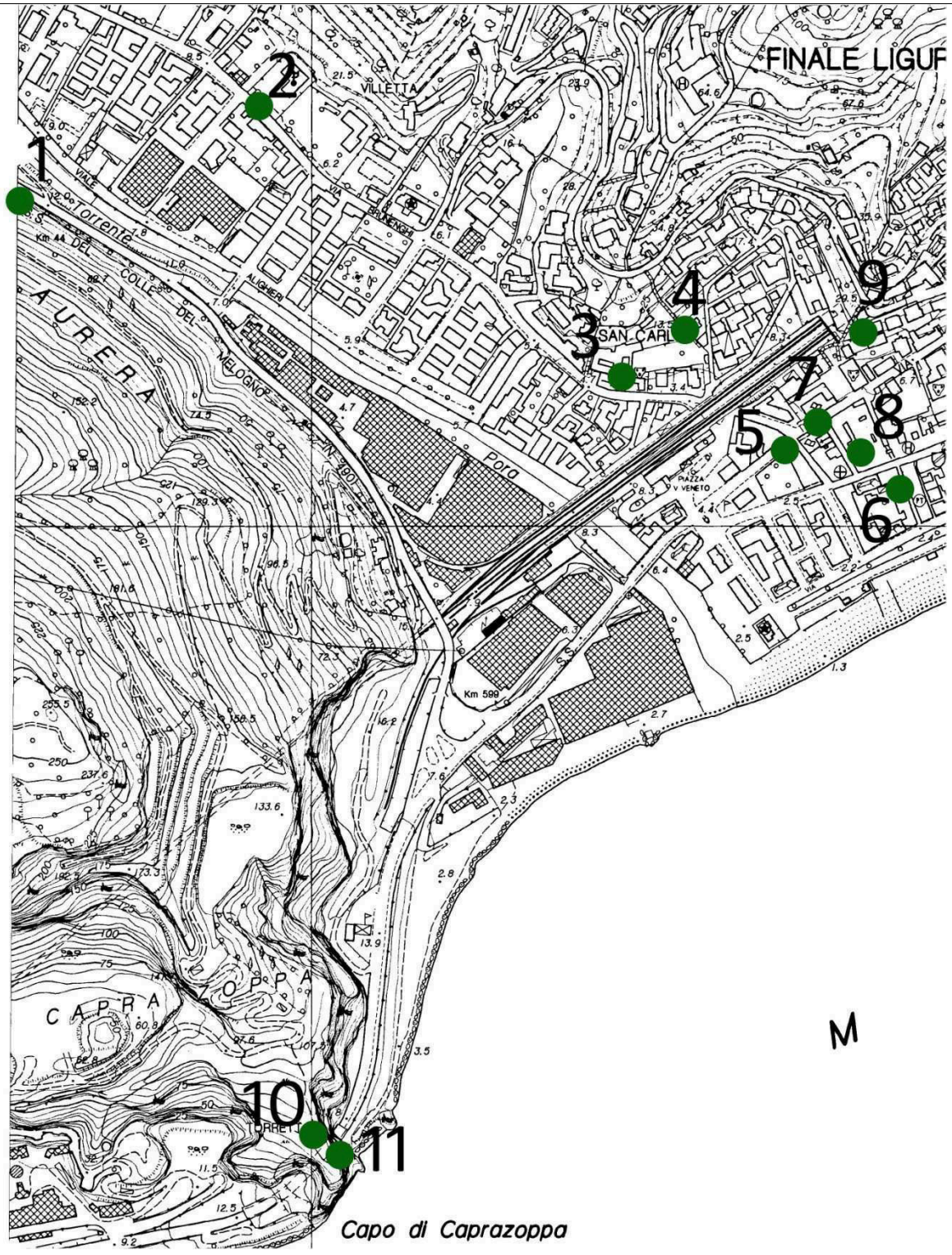
7. Palazzo Ghiglieri. Codice monumento 58. Codice NCTN 07/00111545

8. Palazzo Burone Lercari. Codice monumento 94. Codice NCTN 07/00111570

9. Teatro Sivori. Codice monumento: 85. Codice NCTN 07/00111562

10. Torre di Caprazoppa "La Colombara". Codice monumento 76. Codice NCTN 07/00111554

11. Scoglio del Mombrino. Codice monumento 63. Codice NCTN 07/00109558



Localizzazione dei vincoli architettonici in prossimità dell'area di intervento.

La dichiarazione di notevole interesse pubblico si attua ai sensi degli articoli 136 (Immobili ed aree di notevole interesse pubblico), 138 (*Avvio del procedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico*), 139 (*Procedimento di dichiarazione del notevole interesse pubblico*), 140 (*Dichiarazione di notevole interesse pubblico e relative misure di conoscenza*) e 142 (*Aree*

tutelate per legge) del Codice dei beni culturali e del paesaggio. I beni soggetti a tutela paesaggistica non possono essere distrutti, né in essi possono essere introdotte modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici; ogni modificazione che si intende apportare deve essere preventivamente autorizzata (articolo 146 del Codice).

Vincoli paesaggistici

In prossimità dell'area in oggetto sono presenti due vincoli *bellezze d'insieme*, qui di seguito riportati:

Due zone nel Comune di Finale Ligure parte essenziale del comprensorio paesistico del Finalese.

Promontorio del Monte Caprazoppa nei Comuni di Borgio Verezzi e Fianale Ligure di interesse ambientale e archeologico per i rinvenimenti nelle grotte delle Arene Candide.



Localizzazione dei vincoli paesistici bellezze d'insieme in prossimità dell'area di intervento.

L'area risulta solo marginalmente toccata dai suddetti vincoli. All'interno non è invece operativo il vincolo paesistico relativo alla Sede stradale della Via Aurelia nella provincia di Savona, escluse le traverse comunali, nei comuni di Varazze, Celle, Albisola Superiore,

Albissola Marina, Savona, Bergeggi, Spotorno, Noli, Finale Ligure, Borgio, Pietra Ligure, Loano, Borghetto Santo Spirito, Albenga, Alassio, Laigueglia, Andora (Decreto Ministeriale del 20/03/1956, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 86 del 10/04/1956)

Dal punto di vista paesistico il sito in oggetto ricade in ogni caso nelle **aree vincolate trovandosi a 300 metri dalla costa e a 150 metri dal fiume Pora.**

7.1.2. Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) della Regione Liguria, approvato dal Consiglio Regionale con Delibera n. 6 del 26/02/1990[8], ha lo scopo precipuo di gestire sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio dai punti di vista geomorfologico, vegetazionale e insediativo[9].

Gli studi propedeutici effettuati preliminarmente alla stesura del Piano[10] prendono in considerazione, nella Sezione 4, le emergenze storico-archeologiche rinvenute sul territorio, distinguendo tra tipi funzionali di manufatti. Tali evidenze sono successivamente confluite all'interno dell'assetto insediativo nell'"Elenco manufatti emergenti e sistemi di manufatti emergenti – livello locale del PTCP"[11], raggruppati per Provincia, la cui versione informatizzata è stata approvata con D.G.R. n. 1512 del 10/12/1999.

Non sono presenti manufatti emergenti all'interno dell'area in esame. Nelle vicinanze si segnalano i seguenti manufatti:

ME n. 386. P. Caverna delle Arene Candide. Fra le più importanti e studiate caverne utilizzate in Europa dagli uomini preistorici. Le valli del Finalese sono ricche di caverne carsiche fossili abitate tra il Paleolitico e il Medioevo.

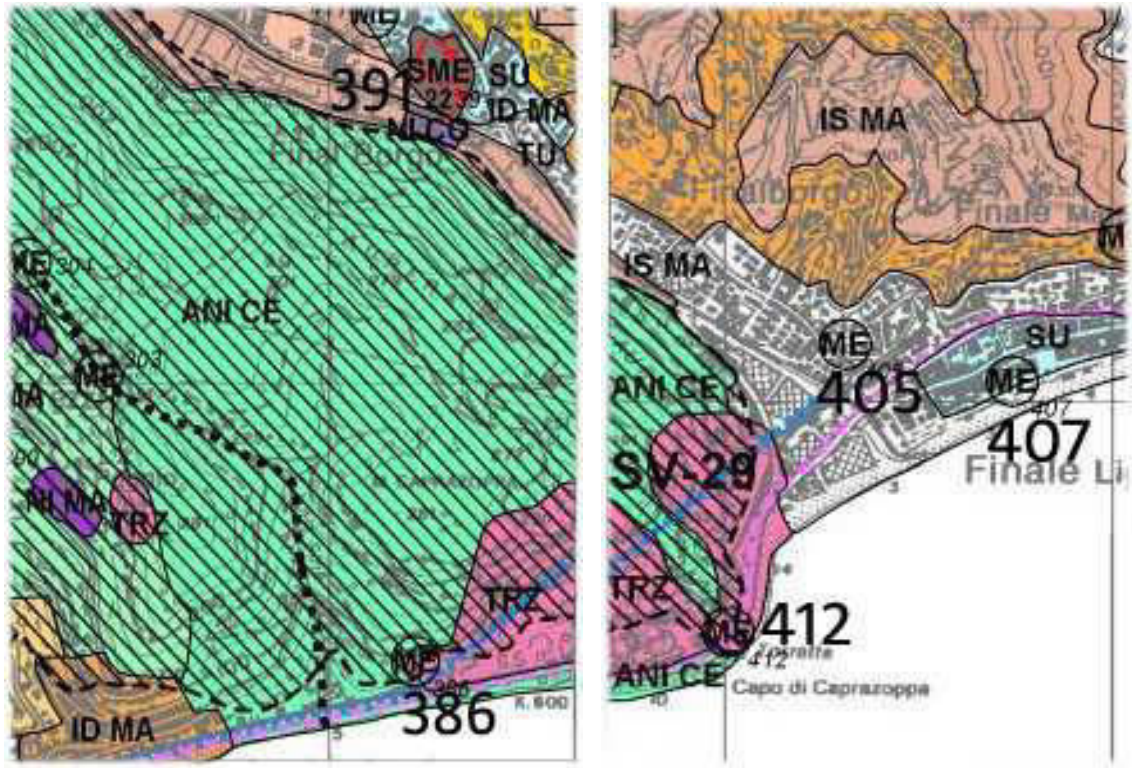
ME n. 391. R. Finalborgo. Borgo murato ricostruito dopo la distruzione genovese del XV secolo, con resti di case più antiche, palazzi, chiese e porte tardo medievali dei secoli XVI e XVII.

ME n. 405. S. Pieve del Finale. Resti archeologici di chiesa Paleocristiana e di insediamento di Età Romana e Altomedievale.

ME n. 407. V. Palazzo Buraggi. Palazzo di tipo urbano, di XVI secolo.

[8] E' da poco stata deliberata la D.G.R. n. 940 del 10.07.2009, "Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico – adozione della variante di salvaguardia della fascia costiera".
[9] *Piano Territoriale* 1990.
[10] *Studi propedeutici* 1990.
[11] Viene operata la distinzione, così come elaborata da Tiziano Mannoni negli Studi propedeutici, tra A – Insediamenti artigianali; E – Attività estrattive; F – Insediamenti fortificati; I – Infrastrutture; P – Preistoria; R- Insediamenti rurali; S – Edifici e luoghi sacri; U – Insediamenti urbani; V – Ville extraurbane.

ME n. 412. F. Torre della Caprazoppa. Torre di avvistamento marittimo e di segnalazione tardo medievale, riedificata nel XVII secolo.



Ubicazione delle Emergenze storico-archeologiche regolamentate dal P.T.C.P. regionale (da www.regione.liguria.it).

Le Norme di Attuazione del Piano (D.C.R. n. 6 del 26 febbraio 1990) prevedono, in questo caso, un regime normativo di Conservazione (CE) per cui non sono consentiti interventi di nuova edificazione nonché alterazioni dello stato dei luoghi se non previa elaborazione di uno Studio Organico d'Insieme che ne documenti la compatibilità con gli obiettivi conservativi e di ripristino delle condizioni per l'identificazione del manufatto e per una corretta lettura dei suoi rapporti con il contesto (D.C.R. 6/1990, Sezione IX, Manufatti Emergenti - ME e Sistemi di Manufatti Emergenti - SME, art. 57). Come evidenziato, tuttavia, l'area in oggetto non rientra nelle zone di interesse storico-archeologico

7.2. Ritrovamenti archeologici e considerazioni sugli insediamenti antichi

Nel quadro del presente incarico si è ritenuto necessario focalizzare l'attenzione sull'area interessata secondo una lettura diacronica di lungo periodo, che desse conto delle trasformazioni del paesaggio e delle tracce di antropizzazione dello stesso a partire dall'epoca preistorica fino alla costruzione della fabbrica.

In questa analisi ci ha guidato l' "incombente" presenza delle Arene Candide, che rappresenta uno dei più significativi siti per il Neolitico mediterraneo. Per questo motivo la maggiore attenzione verrà appuntata sulle fasi preistoriche che hanno riguardato il territorio.

7.2.1. Il Paleolitico

Il territorio del Finalese offre la documentazione archeologica di una eccezionale sequenza insediativa che, grosso modo, può essere compresa tra 350mila e 10mila anni fa, rendendo questa zona uno snodo fondamentale per la comprensione delle pratiche e delle dinamiche insediative e di vita dell'uomo nell'ambito non solo della preistoria italiana, ma nell'intero panorama europeo[12].



Il Paleolitico nel Finalese (da *Il Paleolitico* 2004).

[12] *Il Paleolitico* 2004, p. 68.

La cartografia presentata rende evidente la straordinaria presenza di siti, sia in grotta sia all'aperto, in cui sono state documentate tracce di insediamenti paleolitici. In particolare i nuclei più significativi si riscontrano presso l'altipiano delle Manie in siti come la Caverna delle fate e la loc. la Briga che restituiscono manufatti in pietra del Paleolitico Inferiore, i quali rappresentano l'unico caso ligure di materiali in giacitura primaria.

Un altro concentramento significativo di tracce di questo periodo si ha tra Sant'Antonino di Perti e la Rocca di Perti, dove sono presenti sia siti in grotta sia all'aperto.

Per quanto riguarda i luoghi più prossimi all'area di intervento è possibile segnalare sulle pendici Sud-Occidentali della Caprazoppa, verso la piana di Borgio Verezzi, la Caverna dei degli Armorario o Parmorari (n. 15 in cartografia, lat. 44°09'47"; long. 4°08'14"), che restituisce tracce del Paleolitico Superiore (38mila - 10mila anni fa), nonchè numerosi materiali dell'Età del Bronzo[13].

La **Grotta delle Arene Candide** si localizza sul versante meridionale del monte Caprazoppa (n. 14 in cartografia) in un'area prospiciente al mare e a circa 89 metri di altezza dalla sottostante spiaggia - ora in parte occupata dalle strutture estrattive della Cava Ghigliazza - quindi in un ambito relativamente prossimo all'area di interesse, anche se per nulla coincidente. In questo periodo appaiono le prime testimonianze antropiche registrate nelle stratigrafie di scavo. In particolare al Gravettiano (30mila - 20 mila anni fa) appartiene la famosa sepoltura del "Giovane Principe" (24mila anni fa circa), che rappresenta la principale prova ligure dell'acquisizione di importanti ritualità legate alla vita spirituale e alle credenze ultraterrene. All'Epigravettiano (da 20mila a 16mila anni fa) sono riconducibili alcuni strumenti litici provenienti dagli strati della grotta; mentre all'Epigravettiano Recente e Finale (da 16mila a 10mila anni) si ascrive l'importante necropoli, formata da 18 inumazioni, rinvenuta alle Arene Candide, il cui strumentario pare ormai ricondurre ad attività di caccia e pesca piuttosto specializzate[14].

In particolare dai livelli del Paleolitico Superiore, databili all'incirca a 25mila anni fa, derivano numerosi ciottoli intenzionalmente dipinti a bande con ocra, una grande pala d'alce con tracce di colorante e alcuni canini forati di cervo, usati come vaghi e pendenti di collana. L'uomo di questo periodo ha assunto ormai evidenti capacità di astrazione simbolica e da questo momento si originano le prime manifestazioni artistiche[15].

In definitiva le tracce del periodo Paleolitico nel Finalese appaiono estese e complesse, tuttavia si segnala come in letteratura non esistano tracce antropiche direttamente riconducibili all'area di intervento. La Grotta delle Arene Candide costituisce senza dubbio un sito di prossimità – anche se non immediata – che tuttavia, per il carattere puntuale e circoscritto di un deposito in grotta come il suddetto, non costituisce un reale elemento di rischio per l'ambito alla base della Caprazoppa e tra la foce del Pora, dove si colloca la Piaggio.

[13] DEL LUCCHESE, ODETTI 1998, p. 90.
[14] *Il Paleolitico* 2004, p. 45.
[15] *Il Paleolitico* 2004, pp. 50-51.

7.2.2. Il Neolitico

Durante il VII millennio a.C. le coste dell'Europa centro-mediterranea conobbero un forte movimento migratorio di popolazioni provenienti dal Vicino Oriente. La prima colonizzazione avvenne via mare e interessò le coste dell'Adriatico, del Meridione, della Liguria e del Meditetrraneo occidentale. Questo movimento migratorio, che nella prima fase non si spinse all'interno del continente, si attuò tramite una navigazione di cabotaggio a contatto delle coste, che si è calcolato procedesse a circa 3,5 Km all'anno[16].

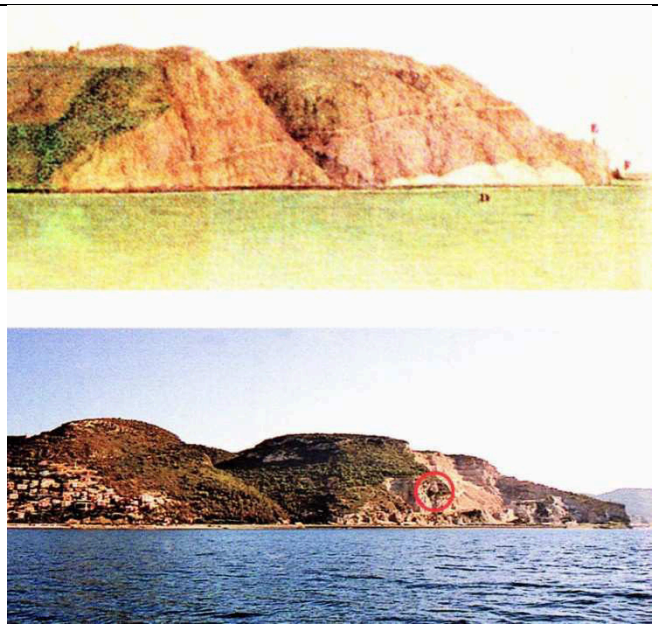
Dopo questa prima fase la cultura neolitica si espanse anche nella Pianura Padana e nell'arco Alpino e, soprattutto in Pianura Padana, sorsero veri e propri villaggi. Agli inizi del VI millennio in Liguria apparvero le prime comunità neolitiche organizzate ("Cultura della Ceramica Impressa"). La Liguria occidentale conserva una grande quantità di testimonianze relative alla Cultura delle Ceramiche Impresse, le quali gravitano in modo massiccio proprio nell'area del Finalese.



Asterischi neri: siti Mesolitici; cerchi rossi: ceramica impressa; cerchi blu: Neolitico facies diversa (da *Il Neolitico* 2008).

La grande concentrazione in questo ambito della Liguria è senza dubbio dovuta al territorio particolarmente ricco di caverne e ripari in grotta, che ha favorito l'insediamento delle popolazioni arrivate da mare, ma anche al fatto che in questa parte del Ponente le comunità indigene (Mesolitici) erano scarsamente presenti e non hanno pertanto costituito un argine all'espansione dei neolitici. Infine l'immagine del Neolitico ligure disponibile oggi è condizionata anche dalle estese ricerche che in vari decenni si sono susseguite sul sito delle Arene Candide, che presenta stratigrafie neolitiche databili già al 5800 a.C.[17]

[16] *Il Neolitico 2008,* p. 15.
[17] *Il Neolitico* 2008, p. 15.



In alto portolano francese del XVIII secolo in cui si vede il promontorio della Caprazoppa, il sottostante accumulo di sabbia quarzifera ("Arene Candide") e la strada che attraversava il promontorio a monte. In basso il promontorio oggi e la localizzazione della grotta (da *Il Neolitico* 2008).

La grotta delle Arene Candide nel Neolitico

Le tracce antropiche documentate in questo sito si dispongono da un arco cronologico di 26.000 anni fa (Paleolitico Superiore) al VI-VII sec. d.C. e rappresentano la più articolata e ricca stratigrafia archeologica dell'intero Mediterraneo. All'interno della grotta i resti antropici hanno accumuli addirittura di oltre 2 metri (frammenti ceramici, conchiglie, resti lignei, carboni, semi, ossa, letame).

L'estrema vicinanza della grotta all'arco costiero ha fatto in modo che essa venisse scelta come riparo privilegiato dalle prime comunità di agricoltori neolitici che giunsero via mare, approdando proprio ai piedi della Caprazoppa. Le datazioni al C14 rappresentano le più antiche testimonianze per la cultura della Ceramica Impressa del Neolitico Antico in tutta l'Italia centro-settentrionale e le misurazioni radiocarboniche di alcuni semi di grano ed orzo, non presenti naturalmente in Liguria e quindi importate dai primi colonizzatori neolitici, permettono di ascrivere la loro presenza già al 5700 a.C. e di documentare la prima organizzazione di una nuova economia basata sull'agricoltura e l'allevamento[18].

[18] *Il Neolitico* 2008, pp. 25-31; per un approfondimento delle stratigrafie del Neolitico nelle Arene Candide resta fondamentale *Il Neolitico nella Caverna delle Arene Candide* 1999. Per i più recenti e puntuali aggiornamenti sul sito vd. CAMPANA *et alii* 2008, pp. 269-271 e spec. DEL LUCCHESE, STARNINI 2010, pp. 11-25, dove si propone una revisione critica delle scansioni crono-tipologiche presentate nel 1999.

7.2.3. Il rapporto tra il territorio del Finalese e il mare

Per la natura e l'ubicazione dei lavori che hanno dato origine alla presente relazione appare particolarmente pregnante riflettere sul rapporto esistente tra questo tratto di costa, il suo immediato retroterra e il mare.

La ricerca archeologica, come abbiamo appena osservato, ha dimostrato inequivocabilmente come i primi colonizzatori neolitici delle Arene Candide provenissero dall'esterno e avessero toccato questo territorio attraverso una navigazione costiera di medio-lungo raggio. Oltre alla presenza di sementi non autoctone riscontrata nelle stratigrafie delle Arene Candide, un'altra serie di materiali dimostra come già a partire dal Neolitico Antico affluissero nella zona una serie di oggetti o materie prime provenienti da tutto l'ambito del bacino nord-occidentale del Mediterraneo. Del resto la naturale morfologia della regione, con una esigua linea di costa protesa sul mare e rinserrata alle spalle da un territorio scosceso e impervio che a lungo ha ostacolato la penetrazione dei primi colonizzatori, ha favorito un continuo e proficuo rapporto con il mare.

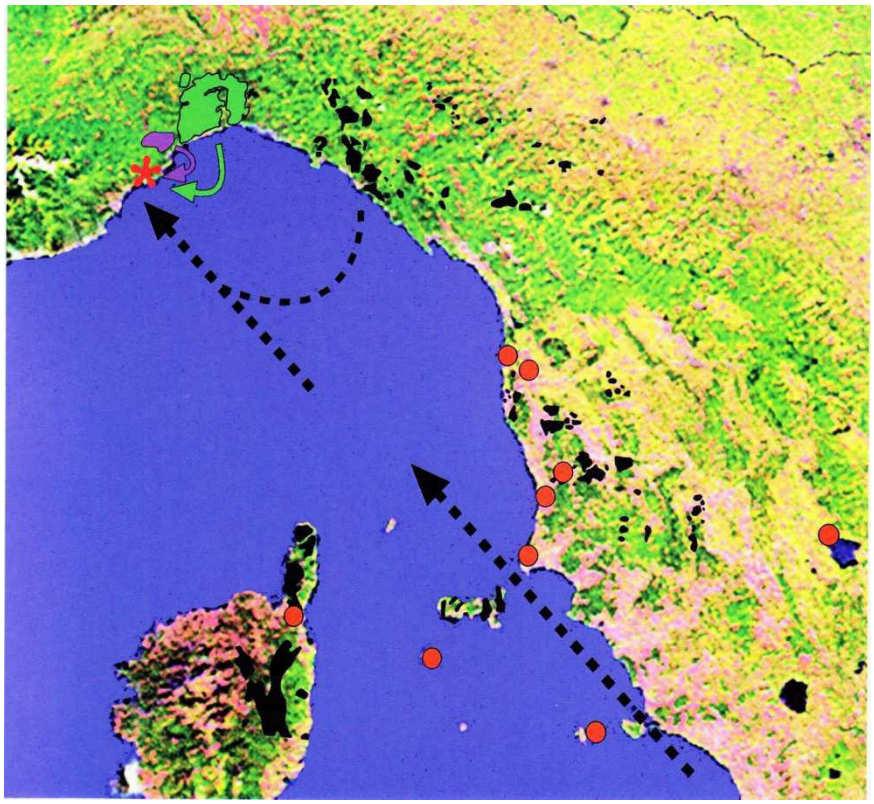
Dai siti delle Arene Candide e della grotta della Pollera già a partire da 7.000 anni fa provengono materiali anche da distanze ragguardevoli, sicuramente giunti via mare attraverso un traffico costiero di cabotaggio. Tra di essi si segnalano gli strumenti in ossidiana, provenienti dalla Sardegna, dalle isole Pontine o dalle Eolie, che costituiscono la prima prova materiale dell'inizio della navigazione mediterranea nel Neolitico Antico. Oltre all'ossidiana probabilmente anche la pietra pomice, materiale sempre di origine vulcanica, proveniva dalle stesse rotte, mentre l'analisi degli impasti delle ceramiche impresse rinvenute alle Arene Candide e a Pian del Ciliegio indica come venissero impiegate particolari terre provenienti dalle coste della Liguria orientale, della Toscana settentrionale o della Corsica. Come contropartita le popolazioni stanziate in questo tratto di Liguria diffondevano i manufatti in pietra verde levigata, specie lame ed asce, prodotte con le rocce metamorfiche del cosiddetto "Gruppo di Voltri", rinvenuti sia negli insediamenti neolitici della Francia meridionale sia in quelli toscani dell'altro Tirreno[19].

Recenti interventi di archeologia di emergenza a Loano hanno potuto dimostrare che una frequentazione umana organizzata e, probabilmente, una propensione al mare come veicolo di collegamento e fonte di sostentamento continua tra l'epoca preistorica e la protostoria. Infatti lungo il corso del torrente Nimbalto, a poca distanza dall'attuale foce, sono state rinvenute tracce organiche ed antropiche (tra cui reperti ceramici) databili al Bronzo Finale, quindi all'incirca all'inizio del I millennio a.C. Con tutta probabilità si tratta degli indizi di un insediamento, forse un villaggio, costiero, collocato sulle rive del torrente e nei pressi della foce[20]. Non è escluso che, data la vicinanza con il torrente e il mare, il villaggio potesse essere dotato di un approdo o sfruttasse il corso d'acqua come naturale "porto canale", al riparo dalle correnti marine. Ad ogni modo i ritrovamenti indicano come già tra Età del Bronzo e Età del Ferro questa parte di arco costiero della Liguria fosse già in quel periodo insediata da gruppi umani[21].

[19] *Il Neolitico* 2008, pp. 45-46.
[20] MASSABÒ, DEL LUCCHESE 2003, pp. 227-229.
[21] MASSABÒ, DEL LUCCHESE 2003, p. 229.

La somiglianza topografica tra l'insediamento loanese e l'ambito oggetto dell'intervento, con un'area a ridosso del fiume e nelle immediate prossimità della costa, induce pertanto a valutare l'esistenza di un concreto rischio topografico ed in misura minore archeologico per il territorio.

Inoltre per quanto riguarda Finalmarina cantieri navali sono noti dai documenti a partire dal 1190[22].



Ricostruzione delle rotte di cabotaggio dell'alto Tirreno e della localizzazione dei giacimenti di interesse. Asterisco rosso: Arene Candide. Macchie nere: ofioliti debolmente metamorfiche. Macchie verdi: metaofioliti del Gruppo di Voltri. Viola: basamento paleozoico di Savona. Pallini rossi: siti più importanti del Neolitico Antico noti da ricerche archeologiche (da *Il Neolitico* 2008, p. 46).

7.2.4. Ipotesi sull'interro della costa

Per tutto quanto esposto fino ad ora appare evidente come il tratto di costa sottostante l'insediamento delle Arene Candide sia stato il teatro dello sbarco dei primi coloni provenienti dal mare. La presenza di disparati materiali di importazione, inoltre, non esclude che potesse esserci un qualche approdo organizzato che potrebbe avere lasciato esili tracce archeologiche nel sottosuolo. Ovviamente non si può pensare a strutture di rilievo quali imbarchi, moli in muratura ecc., ma a evidenze molto più esili, come per il caso presentato di Loano o ancora per il ben più cospicuo muro in pietra a secco di 10 metri di lunghezza, rinvenuto in Piazza Brignole a Genova, che probabilmente doveva elevare e proteggere dal vicino corso d'acqua un villaggio

[22] LAMBOGLIA 1963, n. 1, p. 9 (vd. anche il paragrafo sulle antiche rotte marittime).

appartenente alle fasi finali dell'Età del Rame (2400-2200 anni a.C.) o al Bronzo Antico (2200-1900 anni a.C.)[23].

Tuttavia l'individuazione di simili strutture si scontra con il potentissimo interro dell'ambito acquifero alluvionale costiero del Torrente Pora che è costituito da sedimenti sciolti, in prevalenza ghiaie e sabbie, che si condensano proprio sul fondovalle e in prossimità della foce. Gli studi geologici hanno stimato che dalla confluenza dei torrenti Aquila e Pora fino alla foce il terreno alluvionale abbia una potenza di ben 42 metri; inoltre nel tratto vicino al mare i sedimenti torrentizi si fondono con quelli marini, aumentando ulteriormente lo sviluppo della loro sezione[24].

Purtroppo, nonostante l'esecuzione di una serie di carotaggi in profondità che hanno riguardato l'area, non si dispone di alcun orizzonte di frequentazione antropica riconosciuto e datato in termini assoluti, pertanto non è possibile stabilire a priori se trai gli oltre 40 metri di materiale alluvionale - evidentemente non depositatosi simultaneamente, ma nel corso di un lunghissimo periodo non solo storico ma geologico - sussistano stratigrafie di interesse archeologico. Un indiretto elemento di confronto ci proviene comunque da carotaggi in profondità effettuati a Pietra Ligure e studiati dal punto di vista geoarcheologico. Tali sondaggi geognostici sono stati eseguiti nel 2006 a corredo del Progetto Definitivo del Secondo Lotto delle opere volte alla difesa degli arenili del litorale del Comune di Pietra Ligure per valutarne la fattibilità. Sono stati eseguiti, in particolare, tre carotaggi (S1, S2 e S3) a rotazione a prelievo continuo fino ad una profondità di m 10, la cui ubicazione è stata preventivamente concordata con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria. Si rileva peraltro come i sondaggi (S1, S2, S3) siano stati localizzati a ponente e in prossimità della foce del torrente Maremola, in una posizione del tutto analoga ai carotaggi costieri dell'area di Finale (S1, S2, S3, S4, S4, S6, S7, S8). Pertanto si può ipotizzare che, essendo i bacini imbriferi dei due torrenti piuttosto simili, essendo simili le condizioni di esposizioni alle correnti delle aree costiere carotate e essendo le due località distanti pochi Km, le condizioni di accrescimento del terreno possano essere ipoteticamente comparabili. Tutto ciò premesso il sondaggio S3 di Pietra ha fornito dati di interesse archeologico: tra cm – 610 e - 700 è stato recuperato un sedimento limo-sabbioso ricco di materiali organici. Alcuni frammenti lignei carbonizzati sono stati sottoposti a radio datazione del ^{14}C in AMS, ottenendo un risultato corrispondente all'intervallo temporale 650-870 d. C. (dato calibrato, con probabilità al 95,4%), che evidenzia come il livello limo-sabbioso faccia parte di una spiaggia interrata risalente al pieno altomedioevo (VII-IX secolo).

Le analisi archeobotaniche (analisi palinologica e dei macroresti vegetali) hanno evidenziato una vegetazione riconducibile alla macchia mediterranea, con però una evidente presenza di tracce di piante palustri, tipiche di ambienti umidi di riva. Alcuni pollini provengono dall'apporto della fascia collinare e montana retrostante, testimoniando colture agrarie del castagno e di cereali, mentre solo in misura minore di ulivo e vite. Le specie considerate indicatori di antropizzazione mantengono invece bassi valori, indice della probabile mancanza di

[23] MELLI, DEL LUCCHESE 2010, pp. 328-329.
[24] MAIFREDI 2008a, pp. 1-2.

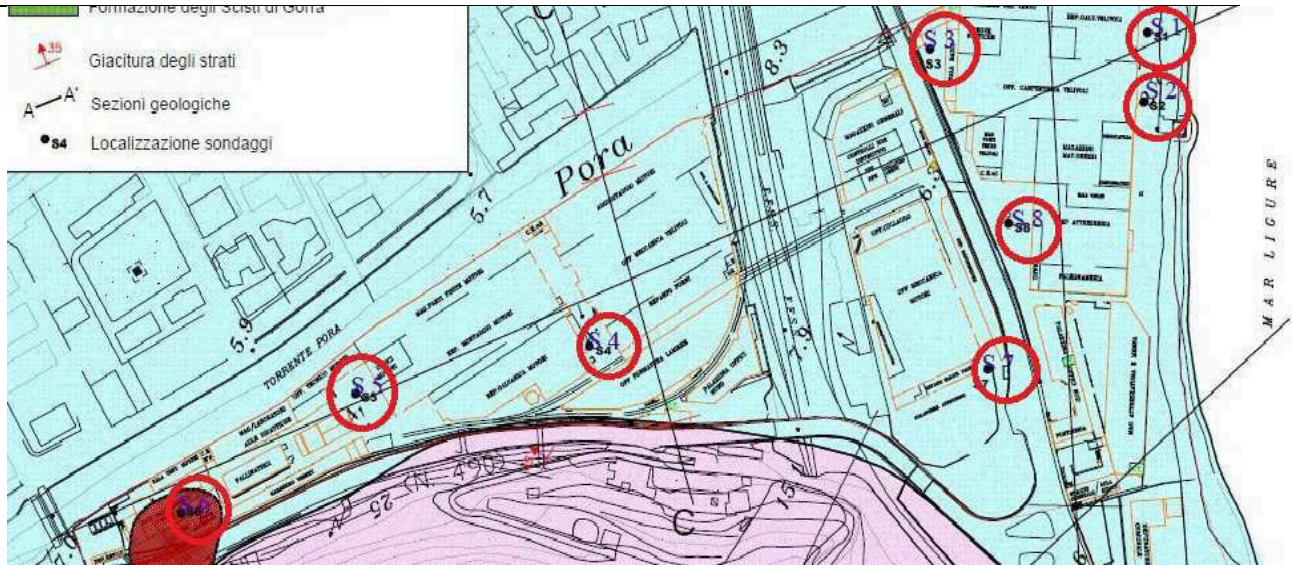
insediamenti stabili sulle coste[25]. La presenza di zone paludose a ridosso della foce, del resto, pare ancora bene testimoniata da alcune fotografie di fine XIX secolo che ritraggono l'area (vd. sezione sulle Fotografie Storiche).

Per quanto riguarda l'interro delle stratigrafie occorre osservare che tali tracce sono state localizzate a circa 7 metri di profondità rispetto all'attuale livello della spiaggia e ciò rende evidente come debba essere ben più potente l'interro di testimonianze di circa 7.000 anni fa (Neolitico Antico) rispetto a giacimenti che posseggono all'incirca 1300 anni. A proposito della localizzazione di stratigrafie di interesse archeologico, come vedremo successivamente, va tuttavia considerato che resti di epoca romana e altomedievale affiorano nella vicina Via Brunenghi ad una quota compresa tra i m – 1, 40 e i m – 2, 50 dal piano attuale[26]; comunque l'area si dispone a monte della foce del torrente e dell'ambito litoraneo, dove l'interro alluvionale e l'apporto terrigeno del mare deve essere sicuramente minore.



Localizzazione dei sondaggi geognostici S1, S2 ed S3 effettuati nel 2006 a Pietra Ligure (DRESSINO 2006).

[25] AROBBA, CARAMIELLO, MARTINO 2007, pp. 88-95, oltre ad una relazione eseguita per conto del Comune di Pietra Ligure dal geol. A. Dressino, che si ringrazia anche per le preziose informazioni e i materiali forniti.
[26] LAMBOGLIA 1963, p. 9, fig. 6.



Localizzazione dei sondaggi geognostici nell'Area Piaggio di Finale Ligure (MAIFREDI 2008a, modificato).

7.2.5. Cenni sugli insediamenti di epoca classica e medievale

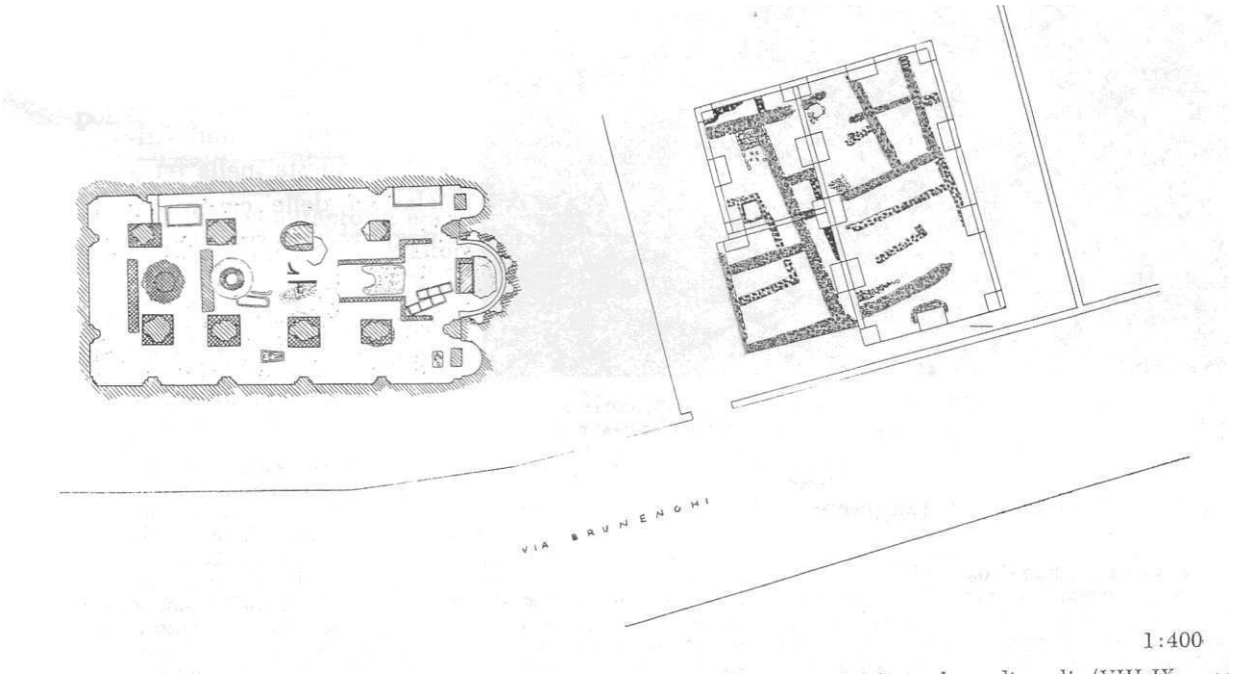
Se la presenza di un sito di straordinaria rilevanza quale quello delle Arene Candide che risulta relativamente prossimo all'area di intervento ha richiesto un particolare approfondimento di indagine, come si vedrà non esistono altrettante informazioni nelle sequenze successive che riguardino direttamente e specificamente questa porzione di territorio[27].

A partire da dall'Età del Ferro i cambiamenti dell'habitat e del rapporto di sfruttamento economico del territorio decretano un progressivo abbandono dei siti in grotta, che vengono impiegati saltuariamente per una destinazione funeraria, mentre gli insediamenti tendono a stanziarsi nel fondovalle o sui crinali, quando sono legati appunto alla viabilità di crinale[28] e i siti di sommità vengono riservati esclusivamente alle esigenze di difesa o di controllo del territorio.

Successivamente il processo di romanizzazione deve avere causato un fenomeno di dispersione sul territorio e di maggiore variazione della distribuzione della popolazione nello spazio e del rapporto della stessa con le risorse ambientali. Nel Finalese tra l'età repubblicana e la fine del II sec. d.C. possono individuarsi alcune distinte comunità insediatesi in modo sparso sul territorio: quelle nel comprensorio di Perti, la comunità stanziata in prossimità della chiesa battesimale di Finalmarina, il nucleo di Isalsco e quello ipotizzato a Calvisio[29]. In particolare proprio l'insediamento di Finalmarina può giocare un ruolo di interesse, data la relativa vicinanza con l'area Piaggio che dista circa 200 m in linea d'aria. I livelli indagati dal Lamboglia nell'area adiacente alla chiesa battesimale[30] hanno individuato una stratigrafia precedente alle strutture insediative di III-II sec. a.C. che restituisce materiali provenienti da un ampio raggio

[27] Un buono e recente quadro di sintesi - con bibliografia specifica - è rappresentato da DE VINGO 2004, pp. 295-322, tuttavia insuperato per ricchezza di testimonianze e articolazione di analisi territoriale appare LAMBOGLIA 1963, pp. 1-9.
[28] MURIALDO *et alii* 2001, p. 48.
[29] DE VINGO 2004, p. 298.
[30] LAMBOGLIA 1963, pp. 1-9.

commerciale, la quale testimonia come la propensione e l'apertura ai traffici marittimi di quest'ambito continuasse anche in epoca repubblicana[31]. Successivamente le evidenze materiali restituiscono una intensa fase di occupazione di I-II secolo d.C., relativa con tutta probabilità ad un insediamento litoraneo, di cui tuttavia non si conosce allo stato attuale l'estensione[32]. La qualità dei ritrovamenti ha fatto ipotizzare al Lamboglia, non senza ragione, che potesse localizzarsi in questo luogo la *mansio* di *Pullopice,* citata nell'Itinerario Antoniniano tra *Vada Sabatia* e *Albingaunum*[33] e che tale struttura potesse essere legata al più antico tratto viario, precedente alla *Iulia Augusta* e ancora di epoca repubblicana, che correva nei pressi del litorale, discendendo dalle Manie verso Finalpia e Finalmarina e scavalcando la Caprazoppa con un percorso appena a monte delle Arene Candide; tale percorso avrebbe trovato un nuovo utilizzo in epoca tardo-antica, fino a proseguire per tutto il periodo moderno[34], come effettivamente dimostra la cartografia del Molassana (vd. *infra*).



[31] DE VINGO 2004, p. 309.
[32] DE VINGO 2004, p. 299.
[33] LAMBOGLIA 1963, pp. 6 e segg.
[34] LAMBOGLIA 1963, p. 5.

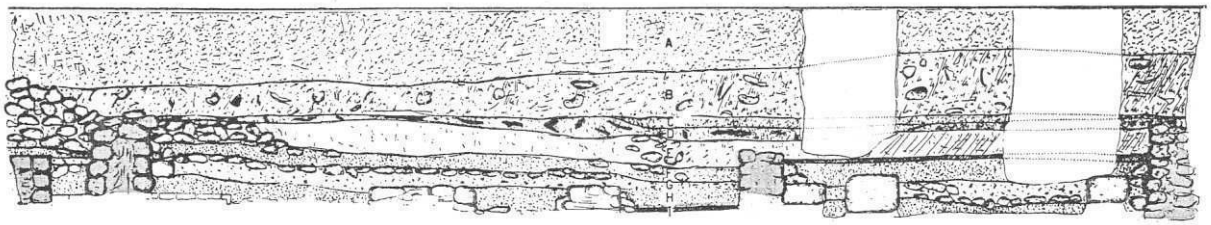


Fig. 6 - SEZIONE GENERALE DEGLI SCAVI PRESSO LA PIEVE DEL FINALE 1:100

Muri di età romana (I-IV secolo)
Muri di età bizantina (V-VII secolo)
Muri altomedioevali (VIII-IX secolo)

Pianta e sezione degli interventi di scavo di Nino Lamboglia presso la Pieve del Finale, in via Brunenghi. Dalla sezione si nota come le strutture si dispongano tra m - 1,40 e m - 2, 50 dal suolo di allora (da LAMBOGLIA 1963).

Tra il tardo-antico e l'altomedioevo i darti recuperati dal sito di Sant'Antonino di Perti, con materiali anche pregiati provenienti da tutto il bacino del Mediterraneo, anche nel sito della pieve del Finale l'insediamento sembra continuare senza discontinuità apprezzabili e senza contrazioni durante l'epoca tardo-antica. In particolare fino al VII secolo la comunità qui residente sembra dimostrare minori contatti con la cultura materiale locale, a fronte ancora di una spiccata propensione all'inserimento nei circuiti commerciali del Mediterraneo occidentale e del Tirreno centro-settentrionale, dell'Africa del nord e, in misura più sfumata, del Mediterraneo orientale[35]. Il legame tra tale insediamento e il mare, inteso come scenario di traffici commerciali di medio-vasto raggio, era già stato messo in evidenza dal Lamboglia che ipotizzava sia un precoce sfruttamento della pietra del Finale già agli albori dell'età romana o anche prima[36], sia successivamente lo sfruttamento delle importanti risorse vegetali alle spalle di Finale, con produzione anche di pece dei pini, impiegata per la calafatura delle navi e documentata, come si vedrà, anche dalla toponomastica; del resto i documenti ci danno testimonianza di precocissimi cantieri navali già a partire dal primo medioevo[37].

Solo dall'VIII al XII secolo si installano strutture con basamento di pietre a secco che paiono potere essere ricondotte ad una continuità domestica, ormai però volta principalmente allo sfruttamento agricolo locale[38].

A proposito dell'insediamento di lungo periodo individuato nei pressi delle pieve, come già accennato, si riscontra come esso sia in linea d'aria estremamente vicino all'area Piaggio (circa 200 m), tuttavia i due siti sono separati dallo scorrimento del Torrente Pora che, per le caratteristiche orografiche della località, deve sempre avere mantenuto la medesima sede dall'epoca classica ai giorni nostri. E' possibile pertanto postulare che il Pora costituisse il limite

[35] DE VINGO 2004, p. 313.
[36] LAMBOGLIA 1963, p. 4.
[37] LAMBOGLIA 1963, p. 9 e nota n. 1, p. 9.
[38] DE VINGO 2004, p. 302.

occidentale dell'insediamento, anche se non si può escludere a priori che esso potesse procedere oltre il corso del fiume, verso il capo della Caprazoppa.

Per quanto riguarda l'interro delle testimonianze emerse negli anni sessanta del XX secolo, come documentato con cura dalla stratigrafia pubblicata dal Lamboglia, le strutture si dispongono ad una quota compresa tra i m – 1,40 dal piano di calpestio, per i resti di età altomedievale, fino ai m – 2, 50 per le strutture e le stratigrafie di età augustea; da un interro ancora maggiore, raggiunto con lo scavo di plinti edilizi e non documentato archeologicamente, proverrebbero i materiali repubblicani e preromani[39].

Queste quote devono essere considerate sensibili anche per la vicina area Piaggio.

Per quanto riguarda il tardo medioevo e l'epoca moderna, come appare dalla cartografia storica e dalle foto d'epoca dal XIX secolo in avanti, l'area Piaggio e il litorale relativo non sembrano interessate da costruzioni di interesse e i terreni ad occidente del Pora risultano per lo più impiegati a scopo agricolo e ospitano sporadiche e isolate costruzioni coloniche.

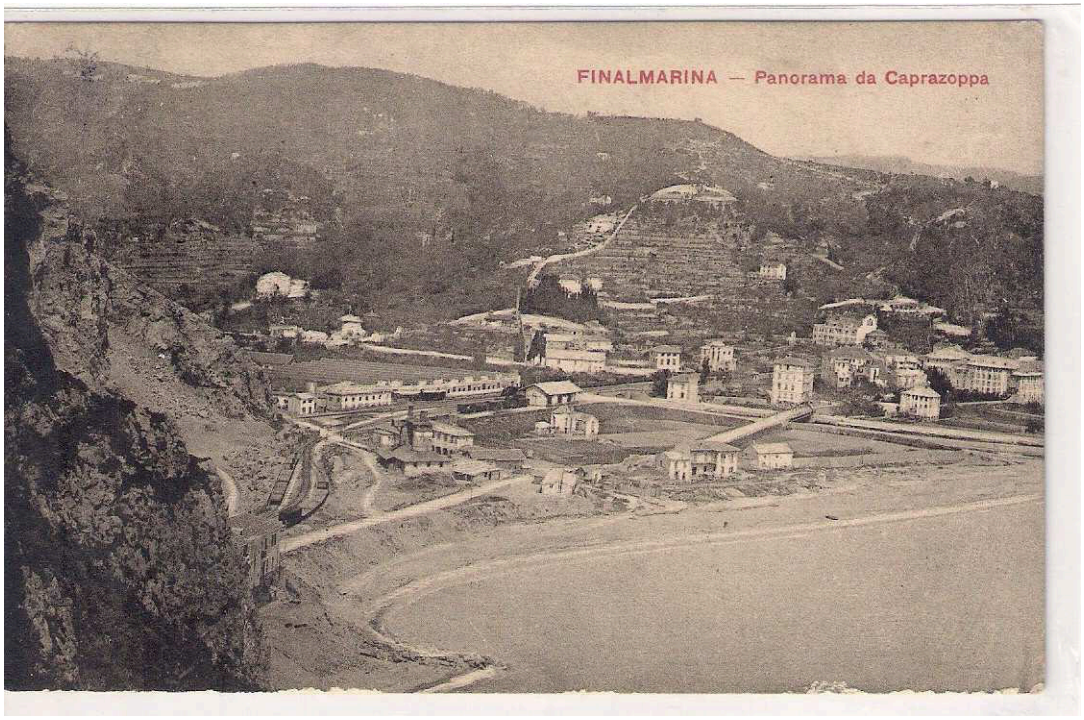


Immagine della piana di Finalmarina ad oriente della Caprazoppa, ripresa probabilmente dal percorso dell'Aurelia a scavalco del promontorio nel 1924. Si notano poche case coloniche retrostanti la spiaggia. La porzione a mare della fabbrica non esiste ancora (da TORTAROLO 2001).

[39] LAMBOGLIA 1963, p. 9, fig. 6.

7.3. La viabilità antica

7.3.1. La viabilità in epoca romana

La particolare conformazione geomorfologica della Liguria, la continuità degli insediamenti, i rifacimenti e le sovrapposizioni di percorsi medievali e moderni che spesso obliterano le strade più antiche, la mancanza di manutenzione, l'intensa urbanizzazione e il considerevole interro causato dall'apporto alluvionale dei corsi d'acqua sulla costa rendono ardua una lettura completa del sistema viario romano[40].

Il tratto di viabilità di epoca romana tra Vado Ligure e Albenga (si tratta della via *Iulia Augusta*, strada a lunga percorrenza realizzata in origine dall'imperatore Augusto tra il 13 e il 12 a.C. che metteva in comunicazione la pianura padana e le province della Gallia meridionale attraverso la riviera occidentale della Liguria) rappresenta un sistema viario complesso, articolato in numerosi percorsi secondari e alternativi, le cui direttrici originarie spesso non sono facilmente individuabili[41].

Il tracciato semilitoraneo tra Vado e Finale, in particolare, non è facilmente ricostruibile; verosimilmente, per aggirare ostacoli quali monti e promontori, aree paludose, coste e torrenti, la strada costiera in alcuni punti arretrava passando nell'entroterra. Considerando il tratto viario che interessa l'area in esame, al fine di evitare le asperità di Capo Noli la strada si dirigeva verso l'interno arrivando nel territorio di Finale attraverso il passo di Magnone e la Val Ponci. Qui si concentrano infatti i resti di cinque ponti e di un tratto di strada glareata di epoca romana che testimoniano il passaggio della viabilità tra gli abitati di Magnone e di Verzi[42]; l'attuale strada comunale nel tratto compreso tra l'ultimo ponte (il cosiddetto Ponte delle Fate) e il bivio con la località di Verzi dovrebbe verosimilmente ricalcare il tracciato antico in quanto la morfologia della valle non consente sedi stradali alternative. Oltre al bivio per Verzi il forte pendio prevedeva con ogni probabilità un andamento spezzato della strada che, giunta al fondovalle, raggiungeva il torrente Sciusa e lo attraversava[43].

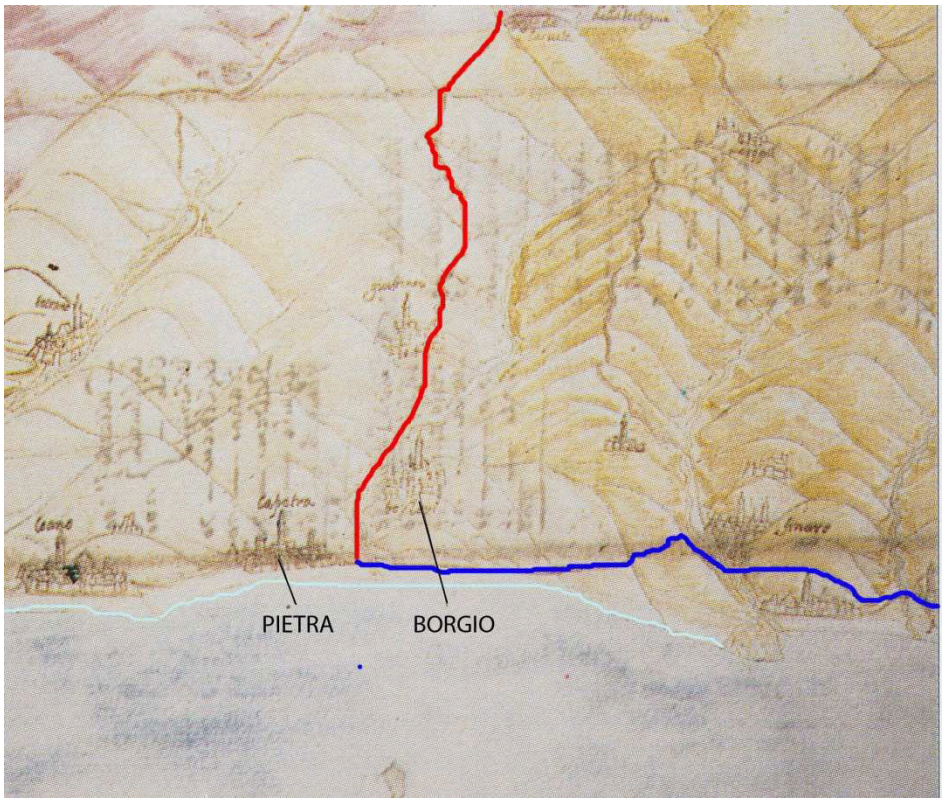
Se in questo territorio i resti archeologici ci aiutano a comprendere l'andamento della tratta stradale, il passaggio della viabilità romana in prossimità dell'abitato di Finale risulta invece più problematico a causa della presenza del promontorio della Caprazoppa che, inserendosi perpendicolarmente alla linea di costa, costituisce una cesura fisica di rilievo al percorso costiero. Se alcuni studiosi ritengono di scartare l'ipotesi di un tragitto più a mare, passante nei pressi della caverna delle Arene Candide[44], il Lamboglia e, più recentemente, altri studiosi, pensano a due percorsi alternativi: ad una prima direttrice meridionale – probabilmente

[40] MASSABÒ 2001, p. 153; RIBOLLA 2001, p. 24.
[41] MASSABÒ 1999, pp. 32-33.
[42] I ponti della val Ponci sono alcune tra le più monumentali testimonianze dell'intero tracciato ligure della *Iulia Augusta*. Per un'analisi dettagliata sui ponti e sui resti di selciato si veda BULGARELLI 2001, pp. 145-149; BULGARELLI, LANDI 2004, pp. 271-281.
[43] Il torrente Sciusa poteva essere superato mediante un ponte i cui resti si troverebbero inglobati nelle murature dell'attuale arginatura (BULGARELLI 2001, pp. 149-150).
[44] COCCOLUTO, CERVINI 2007b, p. 227.

esclusivamente pedonale o per traffico someggiato – sul promontorio stesso, si sarebbe affiancato un percorso più interno, passante per il valico di Gorra (che separa a monte Finale e Pietra) e discendente alle spalle di Borgio[45].

Successivamente solo il percorso a mare avrebbe trovato fortuna fino all'epoca moderna, precedentemente alle potenti innovazioni napoleoniche, mentre quello interno – benché più agevole – sarebbe stato sostanzialmente abbandonato al volgere dell'epoca antica.

A giudizio di chi scrive, tuttavia, è possibile ipotizzare che ancora nel XVI secolo permanessero in uso i due tratti viari: infatti nella *Veduta della costa e delle valli da Laigueglia a Finale,* attribuita a Gregorio Molassana (fine XVI secolo), pare di vedere un percorso lineare costiero che valica la Caprazoppa appena a monte del promontorio stesso e un tracciato verticale che, scendendo dalla zona di Gorra, arriva sulla costa a ponente di Borgio.



Gregorio Molassana, fine XVI secolo. In blu evidenziato il percorso costiero; in rosso il percorso interno da Gorra; in celeste la linea di costa (elaborazione da MASSABÒ 1999).

Tornando alle ipotesi del Lamboglia, riprese recentemente da Bruno Massabò, è possibile precisare meglio i tracciati viari antichi, sovrapponendoli in parte alla viabilità ancora esistente.

Il tratto stradale più interno, in particolare, scendendo dalla valle del torrente Sciusa, sarebbe risalito verso Calvisio (località in cui sono avvenuti ritrovamenti di età romana), San Bernardino, Monticello, per poi scendere nella valle dell'Aquila e raggiungere, attraverso Perti, la valle del Pora. Il contrafforte montuoso che separa Finale da Borgio e Pietra poteva essere superato attraverso il valico di Gorra. Lamboglia osservava a questo proposito come il versante

[45] LAMBOGLIA 1932, pp. 38-64; MASSABÒ 2001, pp. 163-164.

settentrionale della Caprazoppa, in località Gorra, sia denominato Aurera, definizione che indicherebbe il passaggio della viabilità antica[46], e come, presso il valico di Gorra la strada sia definita *via romera*.

Essa, dopo avere svalicato a Gorra nei pressi della cappella di S. Rosalia, avrebbe raggiunto la costa seguendo la sponda orografica sinistra del rio Bottassano, fino a superarlo poco a monte della chiesa di Santo Stefano (ora Santuario della Madonna del Buon Consiglio) a Borgio[47].

La strada litoranea, invece, seppure più diretta, risultava sicuramente impervia – quindi difficilmente adatta ai carriaggi, ma solo al trasporto a soma[48] – in quanto doveva arrampicarsi sulle pendici della Caprazoppa, passando a monte delle Arene Candide, per poi ridiscendere verso la costa nei pressi della vecchia stazione ferroviaria di Borgio (l'attuale casello a ponente del traforo della Caprazoppa)[49], dove è stata scoperta una tomba romana. Seguendo il Lamboglia è possibile ancora tentare una proiezione degli assi viari antichi sulla viabilità odierna: la strada più interna che discendeva da Gorra potrebbe riconoscersi nel tratto terminale di Strada inferiore delle Chiappelle, mentre quella litoranea dovrebbe coincidere con l'attuale Via S. Stefano, che infatti passa a ridosso dell'antica chiesa. Le due direttrici si sarebbero fuse in un percorso unico in località Crocetta (toponimo che giova ricordare come possibile derivato dal sostantivo dialettale che definisce l'incrocio, il crocicchio), corrispondente alle attuali Via Pirelli e Via del Soccorso, per proseguire alle spalle del centro storico di Pietra, in direzione di Loano[50].

Per quanto riguarda nello specifico l'abitato di Finale, la scoperta dell'insediamento di epoca romana presso Finale Marina (si veda *infra*), porta a ritenere verosimile che questo centro costiero fosse messo in comunicazione con la viabilità principale e con gli insediamenti circostanti, probabilmente attraverso una rete di collegamenti secondari perpendicolari alla linea di costa che sfruttavano le vallate interne.

Alla ricostruzione del tracciato stradale antico è legato il problema dell'identificazione della stazione di *Pollupice* o *Pullopice* menzionata nell'*Itinerarium Antonini Augusti* lungo la strada litoranea proveniente da Roma e collocata tra gli insediamenti romani di Vado e Albenga[51].

Tra i vari studiosi che hanno tentato di riconoscere la stazione di sosta nel tratto di costa in questione, il Lamboglia aveva proposto l'ubicazione in corrispondenza dell'antico abitato di Finale[52] e ancora Coccoluto e Cervini ritengono verosimile che la *mansio* citata negli itinerari possa essere localizzata presso Finale per il fatto che qui convergono più strade per l'Oltregiogo[53]. Ulteriori studi hanno invece proposto di riconoscere nella citata località Pietra

[46] BULGARELLI 2001, p. 151.
[47] Anche oltre al valico di Gorra, nel tratto di strada che scende a valle seguendo il corso del rio Bottassano, persiste la definizione di strada *romera* (BULGARELLI 2001, p. 151).
[48] Solo in epoca moderna, probabilmente con un allargamento della strada, si riuscì a farvi passare anche le carrozze che però dovevano essere alleggerite dei bagagli e degli occupanti che proseguivano a piedi o a schiena di mulo (vd *infra*).
[49] LAMBOGLIA 1932, n. 3, p. 60, dove si cita anche un documento di XVI secolo che chiama la via litoranea "*strada romana"*.
[50] MASSABÒ 1999, p. 32.
[51] Per una sintesi sulla questione si veda MASSABÒ 2001, pp. 35-37.
[52] LAMBOGLIA 1963, pp. 1-9.
[53] COCCOLUTO, CERVINI 2007b, pp. 225-227; gli autori non scartano l'ipotesi secondo cui il nome *Pullopice* sarebbe frutto di un errore nella trascrizione del copista medievale che avrebbe fuso in un'unica denominazione le due

Ligure[54], Corti[55] o, ancora, località Pontassi a Loano, presso cui è stato recentemente posto in luce un edificio di età romana avente le caratteristiche di una stazione di sosta[56].

A tutt'oggi la proposta di Lamboglia, che lega la *mansio* all'emersione di un rilevante insediamento litoraneo a Finalmarina (vd. *infra*), rappresenta per articolazione di analisi, fondata su un serrato studio topografico imperniato sulla geomorfologia dei luoghi, la toponomastica storica e le sue variazioni, le fonti cartografiche e documentali, le caratteristiche geo-economiche e socio-economiche del territorio nonché, come si è detto, sul riscontro diretto di evidenze archeologiche di rilievo, rappresenta la proposta che pare fondata sul maggiore numero di elementi convergenti.

L'ubicazione della stazione di sosta nei pressi di Finalmarina permetterebbe di postulare come, almeno fino all'arrivo presso il massiccio della Caprazoppa, il tratto litoraneo della viabilità antica corresse nei pressi dell'area occupata dalla fabbrica, molto probabilmente anticipando grossomodo il tracciato della attuale strada Aurelia che, come noto, partisce in due porzioni i volumi della fabbrica.

7.3.2. La viabilità in epoca medievale

Studi recenti rivolti all'esame dell'ubicazione di luoghi di culto tardo antichi e medievali hanno messo in evidenza una continuità a livello insediativo con abitati più antichi, di ambito romano, e come spesso pievi matrici e cappelle rurali siano situate lungo assi viari che ricalcano i tracciati più antichi[57]. In questo contesto il territorio finalese presenta una fitta rete di edifici religiosi, con fasi paleocristiane e medievali, situati tra le valli dei torrenti Sciusa, Aquila e Pora (ad esempio si possono citare le chiese di San Cipriano di Calvisio e di Sant'Eusebio di Perti): la particolare localizzazione da un lato sembra avvalorare l'ipotesi del tracciato più interno di ambito romano, dall'altro permette di ipotizzare che anche in epoca medievale il sistema stradale antico sia stato mantenuto o ricalcato. Verosimilmente alla viabilità principale si ricollega, sia in epoca romana, sia in epoca tardoantica e medievale, anche l'abitato di Finale Marina, in cui, per il periodo in esame, è presente la pieve di Giovanni Battista, edificio di culto che presenta fasi edilizie dall'età paleocristiana al basso medioevo.

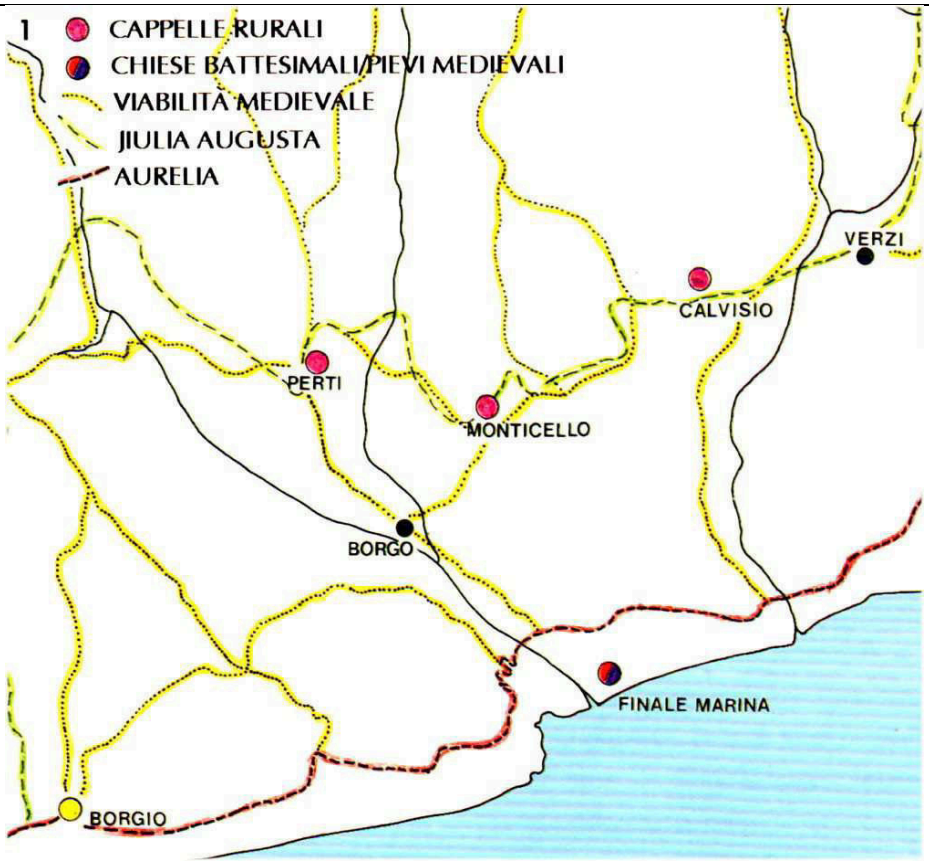
diverse *mansiones* di *Pullus* (antico nome del Pora) e *Picis* (antico nome di Pia). A questo proposito pare più pertinente la lettura del Lambohglia (vd. *infra*) che propone di situare la localizzazione della *mansio* e del *vicus* proprio nel territorio compreso tra le due valli, non a caso menzionate entrambe nel toponimo *Pullopice.*

[54]BULGARELLI 2001, p. 150.

[55]MASSABÒ 2001, p. 37.

[56]MASSABÒ 2008, pp. 267-268. Il sito archeologico risulta prossimo al tracciato della via *Iulia Augusta*.

[57] FRONDONI 2001, pp. 191-192. Specifici studi sul territorio della Val Polcevera hanno mostrato come le pievi matrici e le cappelle filiali di epoca paleocristiana e medievale siano ubicate tendenzialmente lungo gli assi viari principali e come le pievi abbiano la funzione di "distretti territoriali" che si occupavano della manutenzione delle infrastrutture viarie. Questa situazione può essere riscontrata anche in altre realtà territoriali, mostrando una tendenza comune nell'ubicazione dei luoghi di culto lungo le strade principali e in corrispondenza di insediamenti e manufatti di periodi precedenti.



La cartina mostra la zona del Finalese con la viabilità ipotizzata e gli edifici di culto ubicati in relazione con essa (da FRONDONI 1998).

Per quanto riguarda i percorsi di collegamento con l'entroterra, la documentazione informa che gli approdi delle spiagge di Pia e della Marina, i cui nomi sono costantemente appaiati, costituivano il sistema degli scali del Finale nel XII secolo[58]. Ai centri costieri facevano capo verosimilmente gli itinerari diretti verso l'entroterra; più nello specifico, alcuni autori ipotizzano tracciati viari che si avviavano verso i valichi di San Giacomo, sotto il Monte Alto, della Colla di Cravarezza e della Madonna della Neve, e da qui proseguivano per le valli della Bormida, per Canalicum e per il Piemonte sud-occidentale, e ancora verso il colle del Melogno e di qui si raggiungeva Calizzano in Val Bormida[59]. Le direttrici principali che partivano dal litorale per poi allargarsi a ventaglio verso i crinali erano due: la prima correva lungo la dorsale del Gottaro, l'altra si snodava lungo la valle del Pora per Perti e Montesordo[60].

7.3.3. La viabilità moderna e contemporanea

Pur in assenza di dati cronologici precisi, è noto che la via Aurelia in un tratto di interesse progettuale fino agli anni trenta del Novecento, giungendo da Finale verso Ponente, passasse più

[58] LAMBOGLIA 1963, n. 1, p. 9; COCCOLUTO, CERVINI 2007a, p. 87.
[59] COCCOLUTO, CERVINI 2007a, pp. 87-88.
[60] Sono le cosiddette *stratae generales per quas itur in Lombardiam* degli statuti finalesi del 1312 (COCCOLUTO, CERVINI 2007a, p. 88).

a monte e non in prossimità del litorale. Infatti presso il "casello Boccone" tra Pietra Ligure e Borgio (costruzione che esiste ancora oggi e da cui da c.so Italia - l'attuale Aurelia - diparte la strada parallela interna verso Borgio - v.le Europa), almeno ancora nel 1900, esisteva un incrocio tra il percorso dell'Aurelia – che evidentemente si trovava più a monte e ricalcava l'attuale v.le Europa - e la linea ferroviaria, come bene testimonia una vecchia cartolina. Da questa immagine si vede come l'Aurelia, ancora in terra battuta, si spingesse verso Sud, abbandonando il percorso interno all'altezza del passaggio a livello che esiste ancora circa al confine tra Pietra e Borgio[61].

La strada verrà asfaltata solo nel 1929[62] o, al più tardi, nel 1931[63].



Una locomotiva si sta lasciando alle spalle il casello dei Boccone, punto di attraversamento dell'Aurelia "vecchia" che discendeva dalla Caprazoppa (da ACCAME 1992).

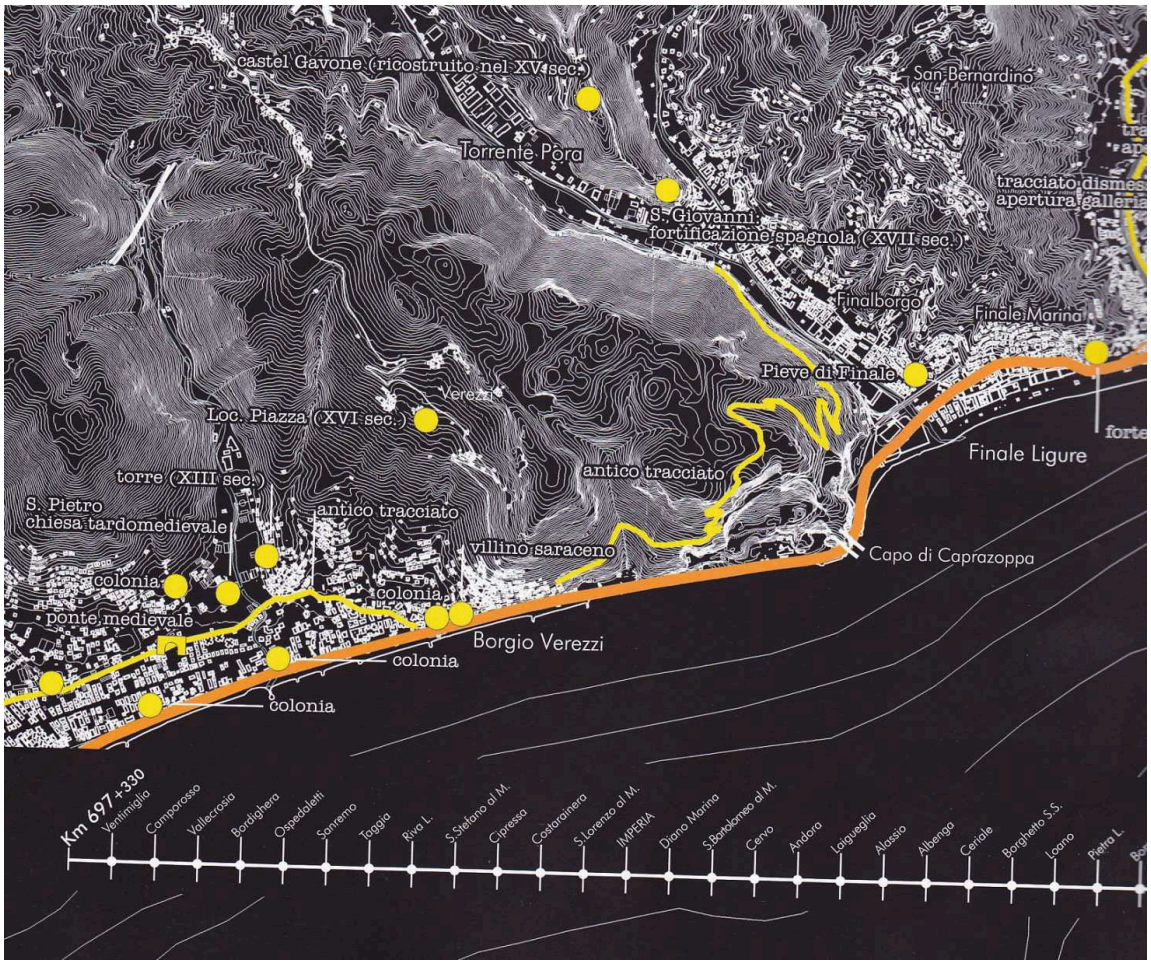
Breve storia dell'attuale Aurelia:

l'intuizione di un grande tracciato viario costiero carrozzabile si deve al periodo napoleonico, quando i genieri francesi seppero dimostrare una matura dimensione ingegneristica dell'intervento, congiunta ad una visione geo-politica della situazione. La strada litoranea ligure rappresentava una sezione della direttrice Parigi-Napoli, progettata ed in parte realizzata[64]. Da allora ad un meccanismo che prevedeva il concentramento dei traffici su Genova via mare e il

[61] ACCAME 1992, p. 225
[62] ACCAME 2004, p. 140
[63] FESTA 2008, p. 31.
[64] La viabilità ligure in questo periodo non forma più un sistema autonomo e chiuso all'interno dei confini della vecchia repubblica aristocratica di *ancien regime*, ma diviene parte integrante di un complesso di comunicazioni che riguardava l'intera Europa napoleonica, con evidenti positive ripercussioni sulle relazioni commerciali e lo sviluppo dei centri urbani costieri (PALUMBO 2001, p. 27).

successivo inoltro via terra, o con traffico di piccolo cabotaggio, sulle riviere, con questo intervento, si sostituisce un modello che vede sia la valorizzazione delle direttrici di penetrazione verso l'interno sia della linea viaria litoranea che fungerà da asse generatore e polarizzatore per i centri costieri, costituendo ormai una valida alternativa al cabotaggio[65]. Alla caduta dell'impero francese risultavano carrozzabili solo alcuni tratti, tra cui sicuramente quello da Albenga alla Caprazoppa.

La strada viene comunque definitivamente completata sotto i Savoia attorno al primo quarto dell'Ottocento, anche se in zona, a quella data, mancava ancora il traforo della Caprazoppa, completato solo nel 1849[66]. Proprio la Caprazoppa per le impervie condizioni del promontorio perpendicolare al mare e alla costa, rappresentava senza dubbio l'elemento naturale più complesso da superare senza imponenti opere ingegneristiche, come il traforo.



In arancione il tracciato della attuale Aurelia, in giallo il percorso storico che discendeva dal Borgo e attraversava il promontorio a monte. Risulta correttamente localizzata la Pieve del Finale (da *Aurelia* 2006).

[65] L'incremento maggiore al miglioramento delle comunicazioni terresti ha, ancora una volta, motivazioni strategico-militari: a partire dal 1806 le vie marittime sono ormai monopolizzate dagli Inglesi, che costringono i Francesi a potenziare i trasporti terrestri (PALUMBO 2001, p. 27).
[66] *Aurelia* 2006, p. 204.

In un Regio Decreto del 1923 per la prima volta la direttrice litoranea verrà chiamata Aurelia. Dal 1928 si occupa dalle strada (SS 1 Aurelia) l'Azienda Autonoma delle Strade Nazionali (AASS, poi ANAS). Tra il 1928 e ilo 1940 si assiste ad un periodo di grande sviluppo di questa infrastruttura viaria, in funzione del crescente traffico automobilistico e del nascente turismo balneare ed elioterapico. E' possibile ritenere che l'attuale aspetto della SS Aurelia – a parte i più recenti interventi dal dopoguerra ad oggi, vada ricondotto proprio alle operazioni di miglioramento e consolidamento che si susseguirono fino al 1940 su di un impianto progettuale ed esecutivo francese, di cui lo stesso Chabrol ci dà ampia testimonianza[67].

Nello specifico del tratto stradale su cui abbiamo maggiori testimonianze e che riguarda il tratto a Ponente della Caprazoppa, i genieri francesi dovettero fare i conti con lunghi tratti spogli, soggetti all'esondazione dei rii e probabilmente, almeno in alcuni segmenti, paludosi. In una descrizione tecnica dei primi dell'Ottocento che riguarda il tracciato Borghetto S. Spirito-Caprazoppa si sottolinea infatti che dovranno essere messi in opera accorgimenti tecnici per evitare che la sede stradale sia inondata: "*Sarebbe pur d'uopo alzare il piano della strada; perché la campagna, essendo bassa, è soggetta a frequenti inondazioni"*. A metà Ottocento i viaggiatori sono colpiti dalla polvere della strada, così infatti scrive a riguardo Henry Alford: "*La polvere della riviera, che entra e riempie ogni tipo di scarpe, seppellendo il piede nudo, che sarebbe il solo tipo di calzature…che le può fare fronte (...). Il polverone più fitto lo troviamo uscendo dalla stretta e ombrosa via Cavour di Loano e affrontando il lungo piatto nastro che costeggia la baia verso Finale"*. Non mancava la vegetazione esotica: *"Alla Pietra, dopo un'assenza durata molte miglia, incontriamo due bellissime palme che svettano da un gruppo di alberi e di aranci"*[68].

Interessanti anche le varie testimonianze relative al superamento dell'impervio passo della Caprazoppa, dove i passeggeri delle carrozze dovevano spesso scendere e procedere a pied e caricare i bagagli sui muli, mentre i servitori e aiutanti indigeni spingevano le carrozze lungo gli impervi tornanti, aiutati dagli animali[69]. A questo proposito si veda quanto affermava il Bixio circa il superamento del capo: "*Tra Bazzi e Finale l'attuale strada abbandona alquanto il mare per salire il promontorio della Capra Zoppa. Lo sviluppo di questa strada è di circa m 3.000 e sarebbe impossibile di renderla atta alle vetture, specialmente laddove scende a Finale. E' tutta montuosa ed in terreno inculto; solo vedonsi a qualche distanza degli olivi piantati fra gli scogli, i quali fanno fede dell'industria degli abitanti di que' luoghi"*. Un viaggiatore inglese, James Johnson, rimane invece colpito dalle avverse condizioni atmosfefiche del capo: "*Mentre salivamo lentamente lungo il sentiero a zig-zag della montagna, il vento aumentava di violenza e il nevischio si infilava in ogni piega dei nostri abiti. Quando stavamo per raggiungere la vetta scoppiò un uragano, il terreno cominciò a ricoprirsi di neve e ben presto si persero le tracce del sentiero! (...) Ci accorgemmo di salire ai bordi di un terribile precipizio, seguendo un sentiero largo non più di undici o dodici piedi e senza un parapetto"*[70]. Come si vede il superamento della

[67] *Aurelia* 2006, pp. 43-44.
[68] *Aurelia* 2006, p. 188.
[69] *Aurelia* 2006, p. 204.
[70] *Aurelia* 2006, p. 204.

Caprazoppa, prima dell'apertura del traforo, costituì sempre un problema estremamente rilevante nel quadro della viabilità del medio-Ponente ligure.

Non sono disponibili, allo stato della presente ricerca, dati sicuri per situare nel tempo la costruzione dei muretti a mare e della massicciata di contenimento della carreggiata ancora visibili in molti tratti dell'Aurelia in zona, ma è molto probabile che almeno la massicciata risalga al 1915-'18, quando sicuramente tale protezione venne eseguita proprio tra Finale Ligure e Varigotti, ad opera di prigionieri austriaci messi a lavori forzati[71]; del resto una immagine del litorale tra Borgio e la Caprazoppa del 1910 mostra il tracciato viario appena soprelevato rispetto alla spiaggia e ancora privo della massicciata di base.



Immagine della piana tra Pietra e la Caprazoppa nel 1910. Non esiste ancora la massicciata a mare (da ACCAME 1989).

[71] FESTA 2008, n. 117, p. 31.



Tratto dell'Aurelia in ingresso verso Finalmarina, verso Levante; in questo caso la strada corre praticamente al livello della spiaggia, senza protezioni di sorta. Sullo sfondo la Caprazoppa (da www.finaleligureonline.net).

Per quanto concerne i muretti, invece, essi devono essere ben più recenti, forse del dopo-guerra (la tipologia è genericamente riconducibile ai cosiddetti "muretti ANAS" in pietra e mattoni), in quanto in una foto del 1928 sempre nella stessa zona la strada appare ancora delimitata sui due lati dai paracarri , stessa cosa che si può vedere in una immagine del 1910 relativa a Finalmarina.



La strada nel tratto a levante di Pietra in una foto del 1928 (da ACCAME 2004).



L'Aurelia a Finalmarina in una immagine del 1910. Si notano ancora i paracarri laterali (da www.finaleligureonline.net).

Per quanto consta il rapporto tra la moderna Aurelia e la fabbrica essa attraversa direttamente tutto l'ambito produttivo, dividendolo in due distinti lotti a monte e a mare della stessa Aurelia. Infine un ulteriore attraversamento, più a monte, è compiuto anche dalla linea ferroviaria. Non è un caso che i capannoni industriali si interfaccino così strettamente con la viabilità stradale e quella ferroviaria, proprio tale contiguità è stata ritenuta elemento fondamentale per la stessa installazione dell'industria[72] e ha sempre assicurato l'approvvigionamento diretto delle materie prime e l'uscita dei prodotti finiti. A quanto se ne sa, invece, non venne allestito alcuno scalo marittimo a servizio dell'industria, pur mantenendo essa una posizione immediatamente a ridosso della linea di costa e della foce.

7.3.4. Le antiche rotte marittime

In epoca antica le coste liguri erano interessate da un traffico marittimo che, al giorno d'oggi, potrebbe essere definito come di "piccolo cabotaggio" e di "riserva di cabotaggio", a cui si aggiungevano i "traffici locali" propriamente detti. Per quanto riguarda le rotte di cabotaggio la Liguria era interessata dalla porzione settentrionale della "rotta tirrenica", che congiungeva la Sicilia all'area Provenzale (*Massalia*). Una rotta tirrenica doveva comunque essere già presente a partire dall'Età del Ferro, come confermano le numerose ceramiche provenienti da tutto il bacino del Mediterraneo recuperate in scavi sulle coste o attraverso operazioni di archeologia subacquea.

Dal percorso principale della "rotta tirrenica" si staccavano poi diverse ramificazioni di collegamento ai porti dell'arco costiero per favorire l'importazione e l'esportazione di merci e materiali vari, anche se non appare ancora sufficientemente noto il raggio di diffusione di alcuni caratteristici prodotti liguri. Anche i traffici locali dovevano essere estremamente sviluppati in

[72] TORTAROLO 2001, p. 20.

quanto, per le caratteristiche geomorfologiche della regione, con valli e promontori disposti in senso longitudinale alla linea di costa, il traffico per mare aveva costi e tempi di percorrenza decisamente minori rispetto al transito viario.

Questo sistema di rotte marittime in Regione deve essere perdurato anche nel corso del medioevo e dell'età moderna, come ben testimoniano i relitti di Varazze ("leudo del mercante") e dell'isola Gallinara ("relitto delle ardesie") [73].

Non va, dunque, scartata la possibilità che, anche per il territorio in esame, le difficoltà di attraversamento dei tratti più impervi venissero superate, sia in epoca romana, sia in epoche più recenti, grazie alla navigazione di piccolo e medio cabotaggio[74].

I porti vicini sicuramente esistenti in epoca romana erano quello di *Albingaunum* a ponente e di *Vada Sabatia* a levante, tuttavia il Lamboglia, sulla scorta di considerazioni di carattere socio-economiche e commerciali, ipotizza un collegamento via mare tra Final Marina e il cosiddetto Portus Vadorum[75].

Per quanto riguarda i successivi periodi storici, almeno dal XII secolo presso Finale Marina esisteva, come è già stato evidenziato, un approdo; documenti più recenti ci informano, inoltre, dello sbarco presso la Marina di Finale di Maria Teresa di Asburgo, avvenuto nel 1666. In quella occasione viene innalzato un monumentale arco in muratura, al quale fu addossato nel 1685 un corpo di guardia con terrazza, successivamente demolito (si veda la cartografia storica).

7.3.5. Esposizione della costa ai fenomeni meteo-marini[76]

Per potere definire la probabilità che nell'arco costiero in cui insiste il sito in esame esistessero punti di approdo naturali in periodo storico è utile considerare l'esposizione del luogo ai venti e al mare, cioè a tutto quel complesso di fenomeni meteo-marini che possono influenzare in senso negativo o positivo la presenza di approdi significativi. La costa di Finale Ligure, in particolare, è battuta a Sud dall'Ostro, mentre lo Scirocco spira da Sud-Sud/Est. Lo Scirocco, pertanto, batte perpendicolare alla costa ma, avendo un *fetch*[77] poco elevato, l'intensità delle onde risulta piuttosto bassa. Il Libeccio, che spira da Sud/Ovest risulta il vento dominante; esso, malgrado non sia perpendicolare alla riva, provoca onde di rifrazione maggiori e di maggiore intensità rispetto allo Scirocco anche perché, rispetto ad esso, ha un *fetch* più elevato e tende pertanto a provocare moti ondosi più alti. La presenza del promontorio della Caprazoppa fa sì che il litorale immediatamente a nord del capo sia maggiormente protetto dalla rifrazione delle onde di Libeccio.

[73] DELL'AMICO 2001, pp. 213-217, da cui sono state sintetizzate le presenti informazioni. Per un quadro sintetico e diacronico della storia della navigazione in Liguria si veda inoltre MARTINO 2001, pp. 62-66. Per una trattazione storico-economica della Liguria marittima dall'epoca romana fino all'altomedioevo vd. invece VARALDO GROTTIN 1996, pp. 51-57.
[74] BULGARELLI 2001, p. 135.
[75] LAMBOGLIA 1963, p. 9.
[76] L'analisi preliminare dell'esposizione ai fenomeni meteomarini è stata condotta dall'ing. Sergio Gavagnin, già Direttore Tecnico della sede genovese del gruppo GRANDI LAVORI FINCOSIT S.p.A., esperto in costruzioni marittime e portuali.
[77] Il *fetch* è il tratto di mare sul quale il vento agisce con direzione ed intensità pressoché invariata.

In virtù di queste considerazioni, sebbene le condizioni meteo-marine siano prevalentemente avverse, nel tratto di riva interessato non è possibile escludere che esistessero punti di approdo e di riparo piuttosto favorevoli, forse anche un porto canale sul Pora anche se almeno ora ha un carattere torrentizio che male si adatta ad un sistema di approdo.

7.4. Notazioni di toponomastica locale

Ancora una volta risulta imprescindibile lo studio del Lamboglia che, con metodologia valida ancora ora, già dagli anni sessanta del Novecento[78] impostava una lettura della toponomastica storica in stretta relazione con le evidenze archeologiche e le considerazioni di carattere topografico territoriale, fornendo una prima definizione diacronica dell'assetto del territorio.

Finale: il TN originariamente è un aggettivo, sostantivatosi in età tardo-romana o altomedievale ed esteso a tutto il territorio come attributo della *Plebs Finarii.* In epoca classica la forma *ad Fines* corre per designare località nei pressi di un confine, ed effettivamente Finale risultava la confine tra il *municipium* di *Albingaunum* e quello di *Vada Sabatia.* L'aggettivo *Finarius* deve avere avuto origine nella tarda latinità e, una volta sostantivato, i due esiti *–alis* e *–arius* si fondono e si confondono spesso nel ligure medievale. Il TP in definitiva richiama un ambito di confine[79].

Arene Candide: il nome è dovuto alla duna di sabbia quarzosa che fino agli anni venti del XX secolo si estendeva dalla riva fino alle pendici della grotta e che ora è stata asportata dai lavori di cava[80].

Caprazoppa: in generale si tratta di un TN legato agli aspetti insediativi della fauna e, nello specifico, ricorda un aspetto occasionale[81]

Aurera/Orera: Il TN fu già segnalato dal Lamboglia come connesso alla viabilità antica. Si tratta infatti di un termine analogo ai toponimi francesi che richiamano il tracciato dell'antica Aurelia. Esso, oltre alla localizzazione sulle pendici sud-orinetali del promontorio che evidentemente rimanda al tracciato storico che in tale punto superava a monte l'ostacolo, si ritrova anche sul versante settentrionale della Caprazoppa, in loc. Gorra[82].

Pollupice (Pora/Pice/Pia): innanzi tutto va considerato come la grafia maggiormente rappresentata dai codici più antichi sia quella di *Pullopice.* Tale TN risulta composto da due differenti termini: con l'aggettivo latino *Pullus* nella toponomastica latina classica si definisce un fondovalle acquitrinoso e trova un vicino riscontro nella Grotta della Pollera, grotta *pullaria,* cioè fangosa e soprattutto nel TN *Pora,* che nei documenti a partire dal XIV secolo è chiamato *Pulla* e solo in epoca recente è stato italianizzato in *Pora;* in questo caso il TN fotograferebbe la natura acquitrinosa della foce. Si noti, come altrove osservato, che ambiti palustri sono stati evidenziati sia nella foce del Maremola a Pietra Ligure, attraverso uno studio archeobotanico di carote in profondità, sia da alcune immagini di fine Ottocento relative proprio alla foce del Pora.

[78] LAMBOGLIA 1963.
[79] LAMBOGLIA 1963, pp. 5-6, spec. n. 2, p. 5.
[80] *Il Neolitico* 2008, p. 29.
[81] FERRO 1979, p. 151.
[82] BULGARELLI 2001, p. 151.

Pice, il secondo termine che compone il TN *Pullopice,* corrisponde al nome storico dell'altra valle di Finale, la Val Pia, che nel medioevo si chiamava *in Picis,* con attestazione documentale a partire dal 1111. Prima dello sviluppo del Borgo del Finale la terminologia feudale per definire le due valli adoperava spesso i TN *in Perticis et in Picis.* Il termine deriverebbe da una base latina *picem* per "pece", compresa quella di origine vegetale estratta dalle conifere. Anche il termine *Pia,* documentato dalle fonti a partire dalla fine del XII secolo, sembra un derivato da *pica* o *piga* "resina di pino", da cui il deverbale di *picare* "impeciare"[83]. Tutti questi ultimi TN rimandano pertanto per lo meno ad una ricchezza di pece vegetale e ad una sua attività estrattiva, forse addirittura legata a attività di impermeabilizzazione di naviglio (calafatura del fasciame con pece)[84].

Tutto ciò premesso il TN *Pullopice* appare scomponibile in *Pullo/Pice* e in questo modo andrebbe a definire la porzione di territorio compresa tra il corso terminale dei due fiumi e il tratto litoraneo e potrebbe determinare una estensione unitaria di un abitato costiero compreso tra i due fiumi e documentato, per un breve tratto, dagli scavi a ridosso della pieve; in tale luogo ben si potrebbe riconoscere il *Pullopice* citato dalle fonti tardo-antiche[85].

Perti: anche in questo caso il toponimo, come *ad Finarium* presso la foce del Pora, fa parte della toponomastica limitanea. Deriva infatti da *ad Perticam,* cioè al confine (pertica) tra i due municipi di *Albingaunum* e *Vada* e dovrebbe definire il *vicus* romano (*vicus Perticae, locus Perticae*) legato alla viabilità che corre più interna (la *Iulia Augusta),* come *Pullopice* doveva essere il centro costiero connesso alla più antica viabilità litoranea[86].

Fornace: il TN potrebbe fare riferimento sia ad impianti siderurgici, sia per la lavorazione di calce, laterizi o ceramiche e, addirittura, il Ferro afferma che alcuni casi potrebbero essere "voci dell'uso spontaneo" (?) introdotte nella cartografia ufficiale[87].

Torretta: il TN definisce la torre con funzioni di controllo delle coste contro i corsari che si dispone sull'apice del promontorio della Caprazoppa a ridosso del mare. I caratteri costruttivi del manufatto lo ascrivono ad epoca tardo-medievale e moderna[88].

Isola: si tratta del TN che designa la località in cui nel 1906 venne installata la fabbrica. Con tale termine, molto diffuso in Regione, si indicano spesso terreni a coltivo che per qualche motivo appaiono isolati dal resto del contesto, ad esempio piccole pianure moreniche incastonate tra le montagne, appezzamenti tra due fiumi, altipiani pianeggianti o località di fondovalle costituite da terreno alluvionale[89]. In questo caso si tratta di una porzione di territorio pressochè triangolare, con vertice verso la valle, definita a Est dal corso del Pora, ad Ovest dal massiccio della Caprazoppa e a valle dal mare.

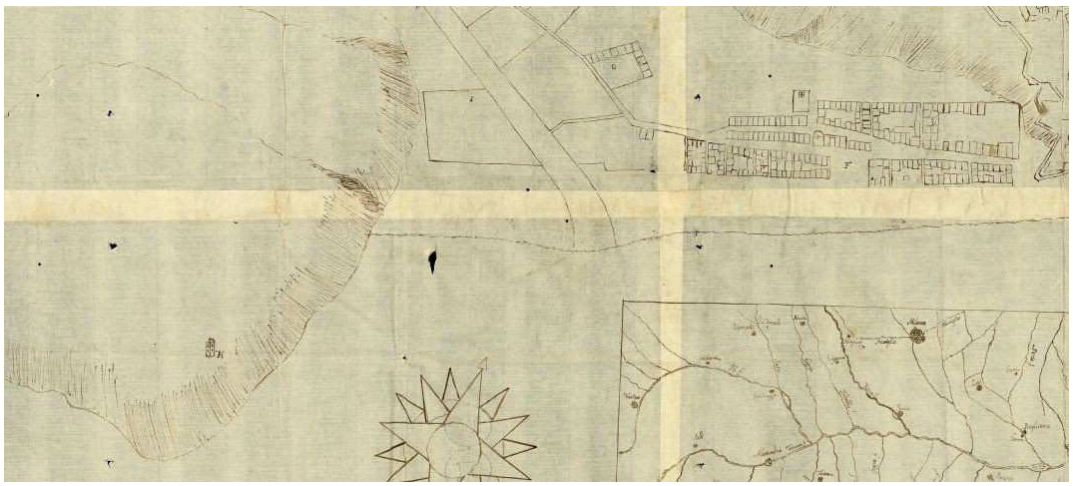
[83] LAMBOGLIA 1963, p. 7.
[84] LAMBOGLIA 1963, p. 9.
[85] LAMBOGLIA 1963, p. 8. Vd. paragrafo specifico *infra.*
[86] LAMBOGLIA 1963, p. 8.
[87] FERRO 1979, p. 200.
[88] DE MAESTRI 1971.
[89] FERRO 1979, pp. 94-95.

7.5. Analisi della cartografia storica

La cartografia storica reperita, attraverso la consultazione *on line* del materiale dell'Archivio di Stato di Genova (www.topographia.beniculturali.it), un *database* eccezionale per quantità e qualità delle informazioni, permette una seriazione cronologica delle carte a partire dal XVII secolo in avanti. Pertanto, pur non disponendo allo stato attuale di una documentazione molto antica, la grande quantità della cartografia recuperata permette di seguire in dettaglio le trasformazioni del territorio e degli insediamenti umani a partire dall'epoca moderna fino al periodo sub-attuale. Infatti, come si vedrà, tale documentazione si è rivelata fondamentale per l'attribuzione degli specifici indici di rischio per il territorio.

1. *Abbozzo della pianta dell'abitato di Finale*, 1661, particolare.

Uno dei primi documenti cartografici di cui abbiamo notizia è l' abbozzo della pianta dell'abitato di Finale, che viene datato al 1661. Si tratta di un semplice disegno a matita in cui appare raffigurata l'area di intervento che risulta totalmente sgombra da strutture. A monte dell'estesa spiaggia si rinviene un elemento trapezoidale, forse un confine di proprietà che poteva essere delimitato anche da un muro. Il fronte orientale del promontorio della Caprazoppa ha caratterizzate le pareti scoscese, mentre a monte si individua una porzione della strada che lo superava.



2. *Plan de la ville et des fortifications de Final*, XVIIe siècle, particolare.

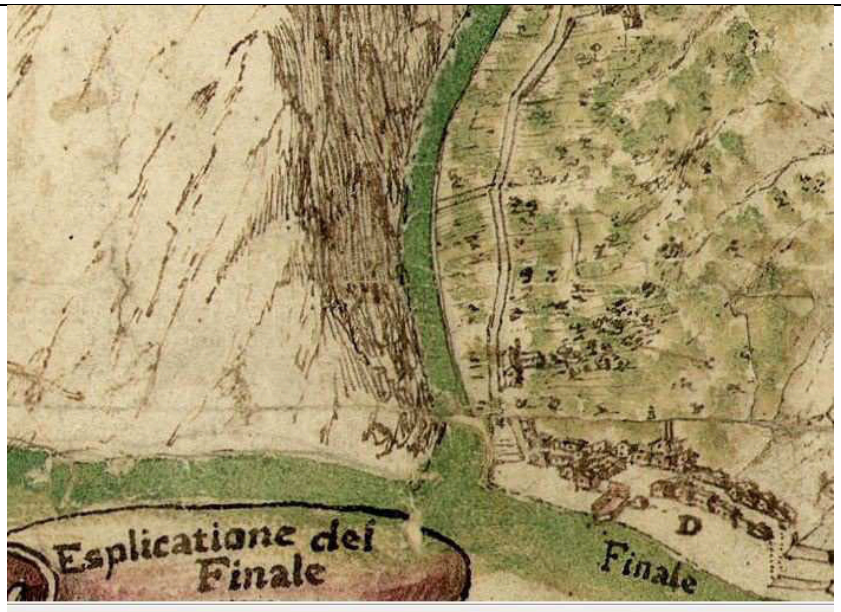
Sempre di XVII secolo il *Plan de la ville et des fortifications de Final,* una gustosa visione a volo di uccello acquerellata. Oltre al naviglio, di varie dimensioni e tipologia presente nello specchio acqueo, che per la presenza di unità alla fonda fa ritenere probabile l'utilizzo del promontorio almeno come punto di riparo, si notano sulla sponda sinistra del Pora le costruzioni di Final Marina protette da una serie di bastioni disposti sulla spiaggia, mentre la sponda destra ospita due caseggiati, il primo dei quali è fronteggiato da una struttura quadrangolare, con muro

lievemente scarpato, che forse rappresenta l'elemento già visto nella precedente cartografia e che non è escluso possa essere una bastita di difesa. Sul capo si nota infine la torre di avvertimento ancora esistente.



3. *Carta di piccola parte del Marchesato di Finale* [...], secolo XVIII, primo quarto, particolare.

Nell'*Esplicatione* del Finale, del primo quarto del XVIII secolo, la scala troppo ampia non consente una visione diretta dell'area di intervento. Si individua comunque una viabilità su sponda sinistra del Pora che discende da Finalborgo e raggiunge la Marina.



4. *Piano geometrico di parte della Riviera di Ponente di Genova da Albenga a Finale*, 1750 circa, particolare.

Tale documento ritrae in modo piuttosto particolareggiato la foce del Pora che, nell'ultimo tratto, si caratterizza per uno sdoppiamento del corso che individua una sorta di delta con al centro un isolotto; il colore verdastro con cui è caratterizzato il corso d'acqua, il quale a ridosso della foce sembra trabordare lievemente dai limiti del fiume, forse caratterizza un'area palustre. Nell'area in esame esistono due caseggiati e, a ridosso del mare, una probabile struttura ad unghia potrebbe rappresentare un terrapieno di difesa, come già visto nella carta identificata con il n. 2. Ben visibili gli assi stradali fra cui quello che, con numerosi tornanti, supera la Caprazoppa e, a occidente della stessa,si divide su una direttrice prettamente costiera che giunge nei pressi del litorale di Borgio e un percorso, forse l'antica Iulia Augusta, che si mantiene più a monte.



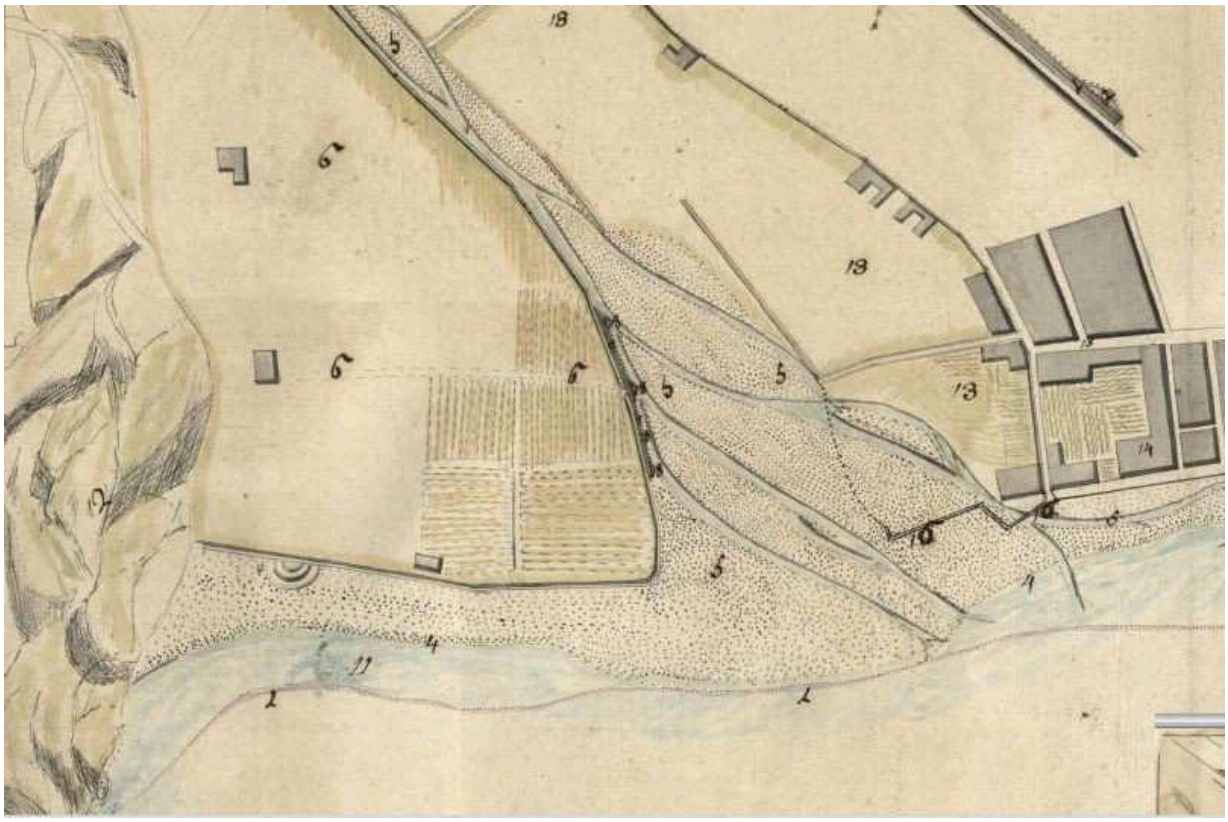
5. *Tipo geometrico di parte della Riviera di Ponente in quale si contiene parte del Finale* […], 1750 set., particolare.

Tale cartografia precisa meglio la precedente, individuando con sicurezza una serie di bastioni che attualmente ricadono sicuramente nell'area della fabbrica e la viabilità già spiegata. Interessanti sia la presenza di una fornace sulle pendici orientali della Caprazoppa, in una zona invero piuttosto difficile da raggiungere, sia la denominazione "Arena Candida" che definiva il bianco deposito di sabbia quarzifera.


FINALE
Servitini
Cappucini
Formare
Marina
Torre
Arena
Candida

6. *Pianta di una parte di Final Marina e RRPP Domenicani*, 1769 circa, particolare.

Nella pianta del 1769 appare evidente l'irregolare scorrimento del Pora che, presso la foce, si dirama in una serie di ruscelli minori. Su sponda destra, a protezione dello spazio ortivo definito con il numero 6 come "Isola de' Rev. Padri Dominicani", si dispongono delle arginature (n. 8) a contenimento del Pora che risultano eseguite, come testimonia la legenda, nel 1769. Nella cosiddetta isola esistono soltanto due edifici mentre sul fronte a mare, che sembra riparato da un muro continuo di proprietà, si individua una struttura semicircolare, forse il bastione già notato in altre cartografie. La pianta è stata eseguita in occasione di un'alluvione che ha cagionato numerosi danni ai bastioni di protezione. Tale documento evidenzia come all'epoca tutta l'area fosse di proprietà del convento dei Domenicani.



7. Matteo Vinzoni, *Il dominio della Serenissima Repubblica di Genova in terraferma (Riviera di Ponente)*, 1773, particolare.

Il documento vinzoniano del 1773 non sembra apportare elementi di novità rispetto al precedente.



7.6. La fotografia storica

Una ulteriore fonte di preziose informazioni, soprattutto per il secolo scorso e il periodo sub-contemporaneo, è rappresentata dall'esistenza di una nutrita serie di vecchie cartoline e fotografie che sono state lodevolmente digitalizzate dal sig. Emilio Rescigno e pubblicate sul web all'indirizzo www.finaleligureonline.net a cui si rimanda per la seriazione completa. Come spesso accade, tuttavia, per questo genere di testimonianze non esistono date certe – se non quelle occasionalmente fissate sulle stesse immagini – di esecuzione degli scatti; nonostante tale limite la seriazione raccolta permette di visualizzare direttamente le trasformazioni del territorio a partire dalla fine del XIX secolo fino al dopoguerra.



In questa prima immagine, forse della fine del XIX secolo, è visibile Finalmarina e la sua spiaggia con, sullo sfondo, la Caprazoppa. Interessante notare la grande presenza dei leudi (dial. *barchi*) tirati a secco sulla riva, i quali rappresentavano l'ossatura di un tessuto commerciale basato sulla pesca e soprattutto sul traffico di cabotaggio tra le località costiere che, con l'avvento della ferrovia, progressivamente andò a dissolversi in modo inarrestabile. Di grande valore anche la chiara immagine del tracciato viario che, con una serie di stretti tornanti, supera la Caprazoppa passando da monte. In particolare si nota la direttrice che sale a monte di Finalmarina che, ad un certo punto, viene intersecata da una strada che corre a mezza costa e che, probabilmente, proviene da Finalborgo e guadagna quota a poco a poco.



In questa immagine, che propone all'incirca lo stesso angolo di ripresa della precedente, si notano l'accresciuta edificazione di Finalmarina e la scomparsa dei leudi sulla riva, segno del fatto che l'immagine deve essere di qualche decennio posteriore alla precedente. Sulle pendici della Caprazoppa, seppure meno visibile, appare ancora la strada con i suoi tornanti.



L'immagine rappresenta la carrabile che discende da Finalborgo verso il mare. Se bene si giudica, si tratta dello stesso tracciato odierno, pertanto la strada di mezza costa descritta nel primo scatto doveva rappresentare un percorso precedente, poi caduto in disuso.



L'immagine, purtroppo non databile, ritrae la foce del Pora con alle spalle l'abitato di Finalmarina. Si può osservare con tutta evidenza come l'ambito costiero e della foce fosse ancora allora decisamente paludoso. L'abitato si dispone infatti in un'area abbastanza discostata dal litorale.

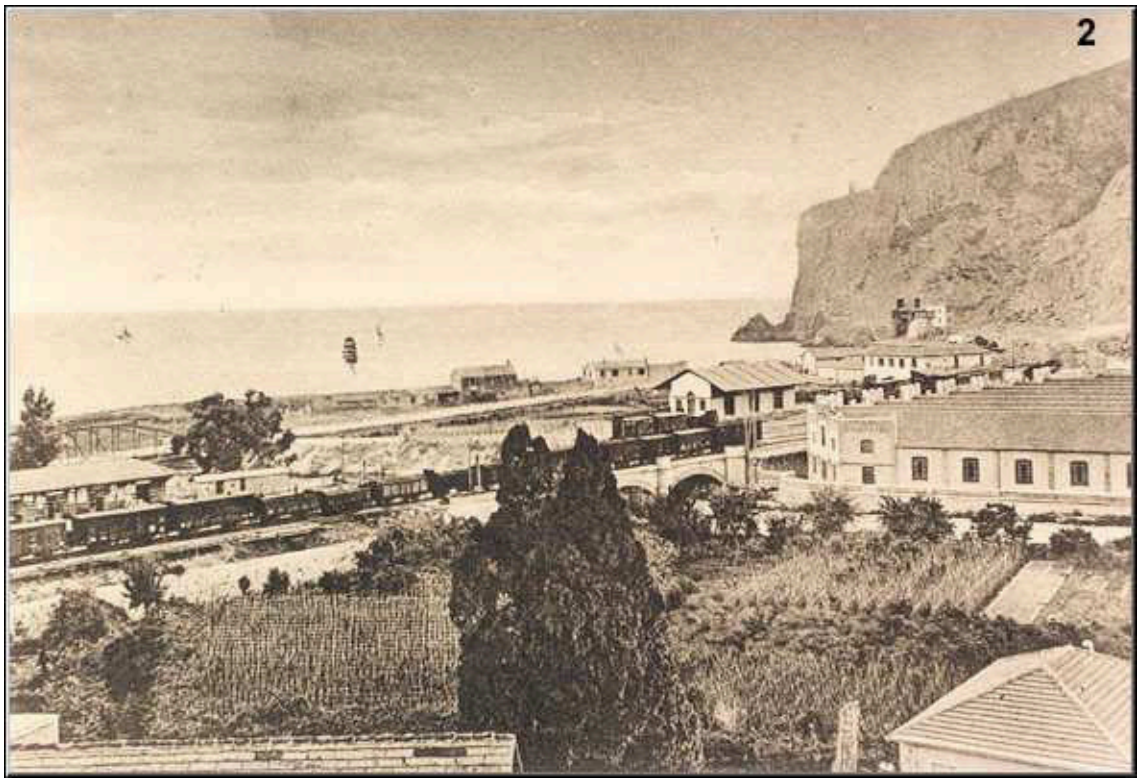


Questa seconda immagine della foce presenta un elemento cronologico indiretto: sullo sfondo si nota infatti il ponte in metallo che sostituì il precedente in muratura, distrutto dall'alluvione del 28 settembre 1900[90]. Anche in questo caso si nota come l'ambito della foce sia paludoso.

[90] TORTAROLO 2001, p. 12.



L'immagine ritrae le prime fasi di costruzione della ferrovia, la quale attraversa la sede industriale.



Questa immagine deve essere di poco successiva al 1906, infatti si nota che i capannoni a monte della ferrovia sono già stati ultimati mentre verso il mare, oltre il casello ferroviario, non esiste ancora il corpo avanzato dello stabilimento, ma solo un paio di case coloniche o di pescatori.



Ormai la fabbrica, con l'hangar principale che arriva fino alla riva del mare, appare costruita in tutta la sua estensione. Ben visibile il tracciato soprelevato della Aurelia che divide i due lotti della fabbrica. A monte il tracciato ferroviario.



La Piaggio è definitivamente completata, il grosso hangar principale si affaccia direttamente sul mare, anche se sembra mancare qualsiasi installazione portuale tipo pontili, moli o banchine. Alcune imbarcazioni di piccola dimensione sono però alla fonda di fronte allo stabilimento. Ancora una volta sul versante della Caprazoppa alle spalle dello stabilimento si snoda l'antico e tortuoso percorso di attraversamento del promontorio.

7.7. L'impianto della fabbrica Piaggio

La costruzione della Piaggio a Finalmarina si inquadra all'interno del processo di grave crisi economica che riguardò la riviera a partire dalla seconda metà del XIX secolo quando, specie per la costruzione della ferrovia, l'economia legata la traffico marittimo di piccolo cabotaggio entrò in definitiva crisi, causando gravi movimenti migratori verso la vicina Francia. L'allora municipalità di Finlamarina il 10 gennaio 1900 decise pertanto di aprire il territorio all'insediamento di uno stabilimento industriale purchè "*non producesse inquinamento…e assicurasse un lavoro costante ad un minimo di 150 operai*"[91], promuovendo l'iniziativa industriale privata con un contributo pubblico veramente ragguardevole. A seguito di questa offerta pervennero all'Amministrazione comunale numerose proposte sia da fuori regione, sia addirittura da oltre confine.

Prima di avviare l'istallazione di una industria passarono quasi sei anni, nei quali si susseguirono i contatti con vari gruppi industriali e imprenditoriali e solo il 27 dicembre 1905 fu accolta la proposta dei sig.ri Dagnino, Haupt e Molinari per un sito di costruzione e riparazione di veicoli ferroviari. La giunta municipale presieduta dal sindaco Niccolò Saccone approvò lo schema di accordo il 6 maggio del 1906. Il 9 giugno dello stesso anno venne costituita a Genova una Società Anonima denominata "Officine di Finalmarina", della quale facevano parte Haupt e Molinari,mentre Dagnino era nel frattempo stato sostituito dal signor Rinaldo Piaggio di Sestri Ponente, il quale fu nominato Presidente del Consiglio di Amministrazione. Finalmente il 30 luglio 1906, davanti al notaio Anfossi di Finale, avvenne la stipula del contratto per l'impianto industriale. Il Comune si impegnava a pagare un sussidio di 170.000 Lire in quindici rate annuali posticipate in un totale di quindici anni, chiedendo che la media degli operai impiegati fosse di 150 ed esigendo un elenco nominativo degli operai nonché un estratto del libro paga per le verifiche. Riconosceva inoltre una serie di esenzioni fiscali per la fabbrica e le materie prime impiegate.

Nel frattempo la società provvide all'acquisto dei terreni, puntando dapprima su quelli a sinistra del torrente Pora, in quanto sarebbero stati più vicini alla ferrovia e con un minore dislivello con la stessa, ma l'arciprete di Finale, proprietario *pro tempore* dei terreni per conto della Mensa Parrocchiale, non acconsentì alla vendita e vennero pertanto acquistati i terreni a destra del Pora, in regione Isola, di proprietà dei sig.ri Fugardo Bernardo e Staricco Pierina[92].

Successivamente a tali atti si scatenò un curioso contenzioso tra la Giunta municipale e il cav. Piaggio circa la possibilità di organizzare una festa popolare per la posa della prima pietra, secondo le intenzioni del Sindaco, atto però che venne avversato con decisione da Piaggio, il quale sosteneva che nel mondo industriale si festeggiasse esclusivamente l'apertura di un nuovo stabilimento e non la sua fondazione. Non è noto se effettivamente venne solennizzata la posa della prima pietra, ma probabilmente la spuntò il Piaggio, visto che dalla precisa documentazione raccolta in Comune non risulta alcun festeggiamento[93].

[91] TORTAROLO 2001, pp. 6-7. Si rimanda a questa preziosa pubblicazione per una dettagliata storia delle prime fasi dell'insediamento industriale. Per una recente analisi sociale ed industriale del gruppo Piaggio vd. GIULIANELLI 2012.
[92] TORTAROLO 2001, pp. 6-18.
[93] TORTAROLO 2001, pp. 19-20.

Le Officine cominciarono a lavorare regolarmente il 22 luglio 1907[94], meno di un anno dopo la stipula del contratto con tempistiche che, ci sia concesso notare, oggi sarebbero del tutto impossibili da raggiungere.

Dopo una serie di importanti commesse da parte delle Ferrovie dello Stato, nel 1917 la società Officine di Finalmarina si sciolse e venne riconfigurata la nuova "Piaggio e Compt", oggi "Piaggio Aero Industries". Il resto è storia di economia industriale, che ci accompagna per tutto il dopo guerra, con esiti che sfociano nella cronaca contemporanea e si stanno concludendo ancora ai nostri giorni.

Dal punto di vista dell'impatto dell'insediamento della fabbrica su eventuali stratigrafie di interesse archeologico non abbiamo alcuna notizia a riguardo. L'accurato esame delle fonti documentali condotto dal Tortarolo, infatti, non ha individuato dati in merito e neppure la bibliografia nota o gli archivi della Soprintendenza forniscono informazioni a tale riguardo, pertanto non è possibile stimare il grado di relazione che intercorre tra l'installazione dell'industria e la sopravvivenza di una eventuale stratigrafia di interesse culturale; per queste ragioni si consiglia la massima attenzione nelle operazioni che riguardano il sottosuolo nell'area.

7.8. Le condizioni del sito industriale oggi

Nel quadro della presente ricerca, durante il mese di aprile 2013, è stato possibile effettuare un sopralluogo nelle aree circostanti il sito industriale. Non si è ritenuto invece di una visita all'interno della fabbrica perchè - con tutta evidenza - non è possibile cogliere alcun elemento di interesse archeologico in superficie e neppure valutare - vista la completa copertura dei piani di calpestio e la mancanza di qualsiasi sezione esposta - anche ipoteticamente l'andamento della sottostante colonna stratigrafica.

[94] TORTAROLO 2001, p. 21.



Nella prima immagine il complesso industriale è ripreso dalle prime pendici orientali della Caprazoppa, si nota al centro il passaggio della linea ferroviaria che doveva essere di servizio alla stessa fabbrica.



Dalla stessa posizione dell'immagine precedente una vista delle officine con tettoia spiovente che , in origine, ospitavano la costruzione dei carri ferroviari.



La porzione di fabbrica che, seguendo il corso del Pora, si incunea verso la valle su sponda destra. In primo piano la strada che discende da Finalborgo.



Ripresa della porzione terminale, a monte, del complesso dalla sponda sinistra del Pora. Questa immagine denota in modo evidente la contiguità tra le strutture industriali e il corso del torrente e rende perspicuo come, in presenza di un eventuale porto-canale antico o di un insediamento sulle rive del fiume, la costruzione dei capannoni abbia potuto interferire con gli stessi. Purtroppo non sono noti in letteratura ritrovamenti di interesse all'interno del bacino fluviale.



L'hangar principale ripreso dal parcheggio superiore della stazione ferroviaria. La struttura appare posizionata tra il bagnasciuga e la foce del Pora, dove un tempo esistevano zone piuttosto acquitrinose, ma dove non si esclude potesse sorgere un approdo nell'antichità. In primo piano l'attuale Aurelia.



La porzione centrale del complesso industriale. Al centro dell'immagine si nota il casello ferroviario a servizio dell'industria, già presente nelle foto di inizio Novecento e, sullo sfondo, le pareti impervie della Caprazoppa che, con tutta evidenza, impediscono l'esistenza di qualsiasi superamento del promontorio sul tratto più a mare.



Visione dell'arco costiero di Finale ligure con, al centro, la fabbrica Piaggio, con ripresa all'uscita del tunnel della Caprazoppa.



Visione aerea della fabbrica da cui si nota sia il suo diretto rapporto con il mare sia la morfologia del complesso a triangolo, con vertice verso la valle del Pora. Da questa angolazione si apprezza l'ampiezza del sedime interessato dai volumi produttivi.

8. Osservazioni conclusive e valutazione del rischio archeologico

8.1. Impostazione metodologica

I fattori di rischio archeologico sono stati considerati attraverso una classificazione tipologica operando la seguente distinzione[95]:

• rischio archeologico: le notizie o il rinvenimento di reperti o strutture indicano l'esistenza di un deposito archeologico.
• rischio geomorfologico: le caratteristiche geomorfologiche naturali o antropizzate possono ricollegarsi ad una frequentazione in età antica.
• rischio topografico: la vicinanza o il collegamento con insediamenti o vie di comunicazione antiche rendono ipotizzabile l'esistenza di un deposito archeologico.
• rischio toponomastico: la denominazione dei luoghi ancora in uso o desunta dalle fonti è riconducibile a toponimi di possibile origine antica.

[95] Per la determinazione dei livelli di rischio archeologico sono state seguite scelte operative rielaborate da MASSABÒ 1999 e da CAMPEOL, PIZZINATO 2007.

A seconda del livello probabilità di intercettare in corso d'opera manufatti di interesse archeologico è stato distinto ulteriormente tra:

- rischio nullo
- rischio basso
- rischio medio
- rischio alto

8.2. Valutazione del rischio archeologico del territorio

Il rischio archeologico del territorio in analisi è stato considerato per una fascia di 2,5 Km circa circostanti l'area Piaggio. Nella fattispecie si è valutato come "alto" il rischio riguardante il centro storico di Finale Marina e "medio/medio-alto" una area circostante di rispetto che, per altro, ospita numerosi edifici di pregio di epoca moderna vincolati. Allo stesso modo una estesa fascia di territorio con fulcro presso la Pieve del Finale è stata considerata a rischio "alto", sulla scorta dei sicuri rinvenimenti effettuati dal Lamboglia negli anni sessanta del Novecento e sulle congetture, tuttora valide, che in quella zona fosse collocabile l'insediamento di *Pollupice,* noto dalle fonti antiche. Non conoscendo il limite occidentale dell'abitato, in via precauzionale, si è pertanto esteso un rischio "medio/medio-alto" anche sul sedime occupato dalla fabbrica. In particolare si considerano sensibili le quote che vanno dai m – 1, 40 ai m – 2, 50 dal livello del suolo attuale, profondità in cui il Lamboglia rinvenne le stratigrafie di interesse archeologico, ricordiamo, a circa 200 m dalla fabbrica.

Il fronte a mare dell'Area Piaggio, come adeguatamente comprovato da una notevole messe cartografica che si dispone a partire dalla metà del XVII secolo, doveva ospitare installazioni difensive quali cortine a terrapieno e bastioni. Non è noto se al momento dell'installazione della fabbrica sopravvivessero ancora in parte tali strutture – che nelle fotografie del tempo non sembrano individuarsi – tuttavia è altamente probabile che le fondazioni, che dobbiamo ritenere di una certa potenza, esistessero ancora e che esse siano state alterate o soltanto coperte dalla costruzione della fabbrica.

Un indice di rischio "medio/medio-alto" riguarda anche la zona della foce del Pora, specie la sponda destra verso il promontorio della Caprazoppa, in quanto gli studi legati all'andamento dei venti e delle correnti non escludono che il tratto sopraddetto potesse ospitare un approdo relativamente protetto o, almeno, un punto di sosta riparato.

Rimane anche da considerare la possibilità che l'area in questione fosse attraversata dal supposto tratto di viabilità antica che passava a ridosso della costa e scavalcava la Caprazoppa con un percorso appena al di sopra della grotta delle Arene Candide. L'emersione del vicino abitato di epoca romana rende, infatti, probabile che un sistema viario connesso ad esso interessasse tale ambito.

Verso Ponente altri ambiti di rischio sono rappresentati dal promontorio della Caprazoppa, che ospita la torre di avvistamento, da un rischio toponomastico legato al TN "Fornace" e, soprattutto, dalla grotta delle Arene Candide. Per questo ultimo sito si è attribuito un indice

"alto" alla grotta e all'area immediatamente circostante e un indice "medio/medio-alto" al sottostante arenile, che potrebbe essere stato il teatro dello sbarco dei primi coloni neolitici anche se, come dimostrano i carotaggi in profondità di Pietra ligure, l'emersione di stratigrafie altomedievali in tale località si hanno solo tra i m – 6 e i m – 7 dall'attuale battigia.

8.3. Valutazione del rischio archeologico relativo alle opere in progetto

Successivamente all'attribuzione dei gradi di rischio dell'intero territorio si è operato nei confronti dello specifico rischio delle opere progettuali.

In particolare sono stati individuati quali elementi di rischio l'installazione di una serie di autorimesse interrate o parzialmente interrate che arriveranno ad interessare il sottosuolo fino a circo m - 2, 70 dal livello di campagna attuale, quindi in un ambito stratigrafico che – come osservato per la vicina Pieve del Finale – appare già densamente occupato da stratigrafie e murature di grande interesse. Il rischio specifico appare comunque attenuato dal fatto che il corso del Pora potrebbe avere costituito il limite fisico per l'irradiamento dell'abitato antico. Per tale motivo è possibile ritenere tutta la porzione a monte dell'attuale Aurelia a rischio archeologico "medio/medio-alto". Anche la fascia a ridosso del mare presenta elementi di rischio "alti" individuabili laddove la cartografia di epoca moderna localizza una serie di terrapieni e bastioni che, vista la cronologia più recente, dovrebbero avere un interro ancora minore. In tale settore, come già affermato, non si può neppure escludere un approdo.

Infine un elemento di rischio da valutare con estrema attenzione è rappresentato dalle operazioni di bonifica della porzione superficiale del terreno su cui sorge la fabbrica che, per la natura inquinata della matrice, dovrà essere rimosso e conferito in discarica speciale. Al momento non è ancora noto a quale profondità dal suolo attuale si dovrà spingere bonifica, ma si ritiene che - se lo scavo dovesse eccedere i cm 80 di profondità – si potrebbe configurare un concreto rischio di intaccare stratigrafie sepolte di interesse culturale. A tale proposito andrebbe verificata la possibilità di eseguire una eventuale assistenza archeologica in corso d'opera, già in questa fase e se si eccedesse il limite dei cm - 80 dalla superficie, con le più opportune precauzioni per gli operatori, trattandosi di una matrice terrosa inquinata dai residui di lavorazione della fabbrica.

In linea generale va poi notato che la dismessa area Piaggio, per le sue straordinarie dimensioni di circa 68.000 metri quadrati, rappresenta uno spazio di tale entità da configurare di per se stesso la necessità di sottoporre questa area ad un'attività di verifica archeologica, che avrebbe un grande valore per la comprensione diacronica non solo per l'insediamento di Final Marina, ma per tutto l'arco del Ponente.

Qui di seguito l'attribuzione degli specifici indici di rischio per le opere in progetto:

- rischio archeologico: ALTO per la zona a mare e MEDIO/ MEDIO-ALTO per la restante porzione.
- rischio geomorfologico: MEDIO/ MEDIO-ALTO
- rischio topografico: ALTO
- rischio toponomastico: MEDIO

Bibliografia

ACCAME G., An*tologia di un paese: Pietra Ligure. Storia, folclore, dialetto, tradizione e album fotografico*, Ceriale 1989.

ACCAME G., *Pietra Ligure…oltre il tempo. Microstoria, folclore, dialetto, e album fotografico*, Ceriale 1992.

ACCAME G. *Pietra Ligure…nella memoria. Aneddoti, soprannomi, proverbi e detti curioso. Microstoria e album fotografico,* Finale Ligure 2004.

AROBBA D., CARAMIELLO R., MARTINO G. P., *Indagine paleobotanica su sedimenti di età altomedievale da livelli profondi dell'arenile di Pietra Ligure (Savona),* in "Ligures", 5, 2007, pp. 88-95.

Aurelia e le altre. La guida, Reggio Emilia 2006.

BULGARELLI F., *Da Piana Crixia al promontorio della Caprazoppa*, in *Vie romane in Liguria* (a cura di Luccardini R.), Genova 2001, pp. 135-152.

BULGARELLI F., LANDI S., *La viabilità nel Finale: il ponte di Magnone nella val Ponci. Indagini archeologiche e interventi di restauro*, in Atti del Convegno *Insediamenti e territorio. Viabilità in Liguria tra I e VII secolo d.C.*, Bordighera 2004, pp. 271-293.

CAMPAGNOLO L., *Ristrutturazione urbanistica del sub distretto di trasformazione DT1b in Comune di Finale Ligure. Relazione tecnica a corredo della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (art. 95 D. Lgs 163/2006)*, 2013.

CAMPANA N. *et alii, Caverna delle Arene Candide (Finale Ligure),* in "Archeologia in Liguria", I, 2004-2005, Genova 2008, pp. 269-271.

CAMPEOL G., PIZZINATO C., *Metodologia per la valutazione dell'impatto archeologico*, "Archeologia e calcolatori", 18, 2007, pp. 273-292.

COCCOLUTO, CERVINI 2007a = COCCOLUTO G., CERVINI F., *Il sistema degli approdi del Finale, Noli e il loro entroterra*, in MANNONI T. (a cura di), *Strade di Liguria. Un patrimonio storico da scoprire*, 2007, pp. 87-100.

COCCOLUTO, CERVINI 2007b = COCCOLUTO G., CERVINI F., *La via parallela al mare, da Varazze ad Albenga*, in MANNONI T. (a cura di), *Strade di Liguria. Un patrimonio storico da scoprire*, 2007, pp. 221-227.

DE MAESTRI R., Opere *di difesa del secolo XVI nella Riviera di Ponente*, in Quaderno n. 5, Facoltà di Architettura di Genova, 1971.

DE VINGO P., *Dinamiche insediative territoriali e viabilità nel Finalese tra la protostoria e i secoli altomedievali*, in Atti del Convegno *Insediamenti e territorio. Viabilità in Liguria tra I e VII secolo d.C.*, Bordighera 2004, pp. 295-322.

DEL LUCCHESE A., *Appunti sulla preistoria e la protostoria*, in MASSABO' B. (a cura di), *Dalla villa al villaggio. Corti: scavo di un sito archeologico di età romana e altomedievale lungo il metanodotto del Ponente ligure,* Genova 1999, pp. 19-27.

DEL LUCCHESE A., ODETTI G., *Il Finalese,* in *Dal diaspro al bronzo,* La Spezia 1998, pp. 90-94.

DEL LUCCHESE A., STARNINI E., *Aggiornamenti sulla cultura della ceramica impressa in Liguria. Nuovi dati dall'assemblaggio della ceramica delle Arene Candide,* in "Archeologia in Liguria", II, 2006-2007, Genova 2010, pp. 11-25.

DELL'AMICO P., *Antiche rotte lungo le coste liguri,* in *Vie romane in Liguria* (a cura di Luccardini R.), Genova 2001, pp. 213-217.

DRÉSSINO A., *Progetto definitivo del secondo lotto dei lavori volti alla difesa degli arenili, Indagine geoarcheologica*, *Relazione conclusiva*, 2006.

FERRO G. 1979, *Toponomastica ligure, note geografiche,* Genova 1979.

FESTA G., *La strada costiera nel Finalese – dalla costruzione della "Littoranea" all'Aurelia di oggi,* in "Quaderni della Biblioteca", anno V, n. 2 (15), Edizioni della Biblioteca Mediateca Finalese, Finale Ligure 2008.

FRONDONI A. (a cura di), *Archeologia Cristiana in Liguria. Aree ed edifici di culto tra IV e XI secolo*, Genova 1998, scheda n. 11.

FRONDONI A., *Continuità ed innovazioni: pievi, cappelle, ospitali*, in *Vie romane in Liguria* (a cura di Luccardini R.), Genova 2001, pp. 191-200.

GIULIANELLI R., *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano*, Bologna 2012.

Il Neolitico = Le guide del Museo Archeologico del Finale, Il Neolitico, (a cura di De Pascale A., Arobba D.), Finale Ligure 2008.

Il Neolitico nella Caverna delle Arene Candide, (scavi 1972-1977), a cura di Tiné S., Bordighera 1999.

Il Paleolitico = Le guide del Museo Archeologico del Finale, Il Paleolitico, Finale Ligure 2004.

LAMBOGLIA N., *La nuova storia di Finale romana*, "Rivista Ingauna e Intemelia", N.S., XVIII, 1963, pp. 1-9.

LAMBOGLIA N., *La via ligure litoranea detta anche Aurelia, da Vado per Spotorno, Voze, Finalpia a Finalmarina e Borgio. La Giulia Augusta da Vado per Magnone, Val Ponci, Calvisio, Gorra, Borgio, Pietra e Loano. Le vie interne dal Finale alla Pianura Padana,* in GIORDANO L., *Vie Ligure Romane Tra Vado e Ventimiglia*, Collana Storica Archeologica della Liguria Occidentale, I, 5, Casale Monferrato 1932, pp. 38-64.

MAIFREDI 2008a = MAIFREDI P., *Indagine di fattibilità geologica. Relazione di fattibilità geologica*, 2008.

MAIFREDI 2008b = MAIFREDI P., *Approfondimenti sulle problematiche idrogeologiche*, 2008.

MANNONI T. (a cura di), *Strade di Liguria. Un patrimonio storico da scoprire*, Genova 2007.

MARTINO G. P., *La navigazione in Liguria,* in *Archeologia dei pellegrinaggi in Liguria* (a cura di F. Bulgarelli, A. Gardini, P. Melli), Savona 2001, pp. 62-66.

MASSABÒ B., *Dal promontorio della Caprazoppa a Capo Berta*, in *Vie romane in Liguria* (a cura di Luccardini R.), Genova 2001, pp. 153-172.

MASSABO' B. (a cura di), *Dalla villa al villaggio. Corti: scavo di un sito archeologico di età romana e altomedievale lungo il metanodotto del Ponente ligure,* Genova 1999.

MASSABÒ B., DEL LUCCHESE A., *Recenti scoperte archeologiche nel centro storico di Loano,* in "Ligures", 1, 2003, pp. 227-229.

MELLI P., DEL LUCCHESE A., *Piazza Brignole. Cantiere della metropolitana, camera di ventilazione indagini archeologiche preventive (Genova),* in "Archeologia in Liguria", II, 2006-2007, Genova 2010, pp. 328-329.

MURIALDO *et alii* 2001 = MURIALDO G., DE VINGO P., FOSSATI A., *Le attività artigianali e il riutilizzo delle suppellettili. La filatura e gli utensili da cucito,* in *S. Antonino: un insediamento fortificato nella Liguria bizantina,* (a cura di Mannoni T., Murialdo G.), Bordighera 2001, pp. 597-600.

PALUMBO R., *La via Aurelia. Storia di una strada della Liguria di Levante,* La Spezia 2001.

Piano Territoriale di Coordinamento paesistico, Genova 1990.

RIBOLLA P., *Aspetti storico-culturali della viabilità romana in Liguria*, in *Vie romane in Liguria* (a cura di Luccardini R.), Genova 2001, pp. 23-34.

Studi propedeutici al Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, Genova 1990.

TORTAROLO A., *1900-1917. La Piaggio a Finale,* Genova 2001.

VARALDO GROTTIN F., *La Liguria marittima dall'età romana all'altomedioevo,* in *Archeologia del commercio: porti antichi*, (a cura di Varaldo Grottin F.), Genova 1996, pp. 51-57.

Sitografia

www.cartografia.regione.liguria.it

www.comunefinaleligure.it

www.finaleligureonline.net

www.liguriavincoli.it

www.regione.liguria.it.

www.topographia.beniculturali.it

www.e-corpus.org

ALLEGATO A – SCHEDE DELLE PRESENZE ARCHEOLOGICHE E TOPONIMI

A seguito delle indagini effettuate sono state redatte schede analitiche e descrittive, specifiche per ogni manufatto che presenti interesse storico-archeologico, in cui è evidenziato il grado di rischio archeologico in relazione alle opere in progetto.

Qui di seguito viene delineata la metodologia di elaborazione delle singole schede:

• DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA

Località: denominazione della località in cui è stato individuato il manufatto
Comune
Provincia
Quota sul livello del mare
Vincoli esistenti: elenco dei vincoli a cui il manufatto è sottoposto

• DATI IDENTIFICATIVI

Tipologia: indicazione della categoria tipologica alla quale il manufatto appartiene
Denominazione - descrizione: specificazione del nome del manufatto con sintetica descrizione
Cronologia: indicazione dell'epoca storica di appartenenza del manufatto
Segnalazione su base: indicazione della modalità di reperimento dei dati riguardanti il manufatto
Grado di ubicabilità: indicazione del grado di affidabilità nel posizionamento del manufatto

• DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO

Rischio archeologico rispetto a opere: indicazione del grado di rischio archeologico del manufatto rispetto alle opere in progetto
Proposta di metodologia di intervento: valutazioni delle possibili modalità di intervento al fine di ridurre il rischio archeologico

1	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Monte Caprazoppa, fianco meridionale**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	**90 m circa**
Vincoli esistenti	**Vincoli archeologici diretti nn. 070126, 070127, 070128, 070129, 070130, 070131; ME n. 386**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Insediamento preistorico con stratigrafie fino al medioevo**
Denominazione - descrizione	**Caverna delle Arene Candide. Fra le più importanti e studiate caverne utilizzate in Europa dagli uomini preistorici. Le valli del Finalese sono ricche di caverne carsiche fossili abitate tra il Paleolitico e il Medioevo.**
Cronologia	
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione, scavo archeologico**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**Sebbene il rinvenimento risulti esterno all'area di intervento, si ritiene si debba prestare la massima attenzione durante i lavori di cantiere che riguardano i livelli più profondi in quanto durante il Neolitico gruppi umani provenienti dal mare colonizzarono le Arene Candide, sbarcando con ogni probabilità sulla spiaggia alla base del promontorio**

2	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finalborgo**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**ME n. 391**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Insediamento storico**
Denominazione - descrizione	**Finalborgo, Borgo murato ricostruito dopo la distruzione genovese del XV secolo, con resti di case più antiche, anche romane, palazzi, chiese e porte tardo medievali dei secoli XVI e XVII.**
Cronologia	**Epoca romana-medievale**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

3	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finale Marina**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**Vincolo architettonico n. 07/0011156; ME. n. 407**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Edificio urbano**
Denominazione - descrizione	**Palazzo Buraggi. Palazzo di tipo urbano**
Cronologia	**Epoca postmedievale, XVI secolo**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	

4	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Monte Caprazoppa**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**Vincolo architettonico n. 07/00111554; ME n. 412**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Manufatto militare**
Denominazione - descrizione	**Torre di Caprazoppa. Torre di avvistamento marittimo e di segnalazione tardo medievale, riedificata nel XVII secolo.**
Cronologia	**Epoca tardo medievale con ricostruzioni successive**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

5	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finale Marina**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Edificio religioso**
Denominazione - descrizione	**Chiesa dei Cappuccini, già Pieve del Finale. Resti archeologici di chiesa paleocristiana e altomedievale, con affreschi nell'annesso convento dei secoli XIII-XIV e XVI e un altro nella lunetta ad ogiva soprastante una porta che immetteva nel chiostro dell'antico oratorio dei Disciplinati.**
Cronologia	**Età paleocristiana e altomedievale**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

6	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finale Marina**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**Vincolo architettonico n. 07/00111530**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Edificio religioso**
Denominazione - descrizione	**Chiesa rinascimentale dei secoli XV-XVI di grande rilievo architettonico, con garitta cilindrica sullo spigolo. Presenta un portale in pietra del Finale risalente al XVI secolo con due lesene scolpite a rosoncini e riquadrature geometriche, capitelli corinzi, architrave con iscrizione latina e monogramma di Cristo, tabernacolo con statuina in marmo della Madonna della Misericordia (XVI-XVII secolo)**
Cronologia	**Epoca postmedievale**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

7	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finale Marina**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**Vincolo architettonico n. 07/00210063**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Manufatto religioso**
Denominazione - descrizione	**Cappella Madonna regina della Pace dei PP Scolopi**
Cronologia	**Epoca postmedievale**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

8	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finale Marina**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**Vincolo architettonico n. 07/00112879**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Edificio storico**
Denominazione - descrizione	**Villa Amalia**
Cronologia	**Epoca postmedievale**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

9	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finale Marina**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**Vincolo architettonico n. 07/00111544**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Edificio storico**
Denominazione - descrizione	**Palazzo de Raymondi Ghiglieri**
Cronologia	**Epoca postmedievale**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

10	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finale Marina**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**Vincolo architettonico n. 07/00111545**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Edificio storico**
Denominazione - descrizione	**Palazzo Ghiglieri**
Cronologia	**Epoca postmedievale**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

11	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finale Marina**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**Vincolo architettonico n. 07/00111570**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Edificio storico**
Denominazione - descrizione	**Palazzo Burone Lercari**
Cronologia	**Epoca postmedievale**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

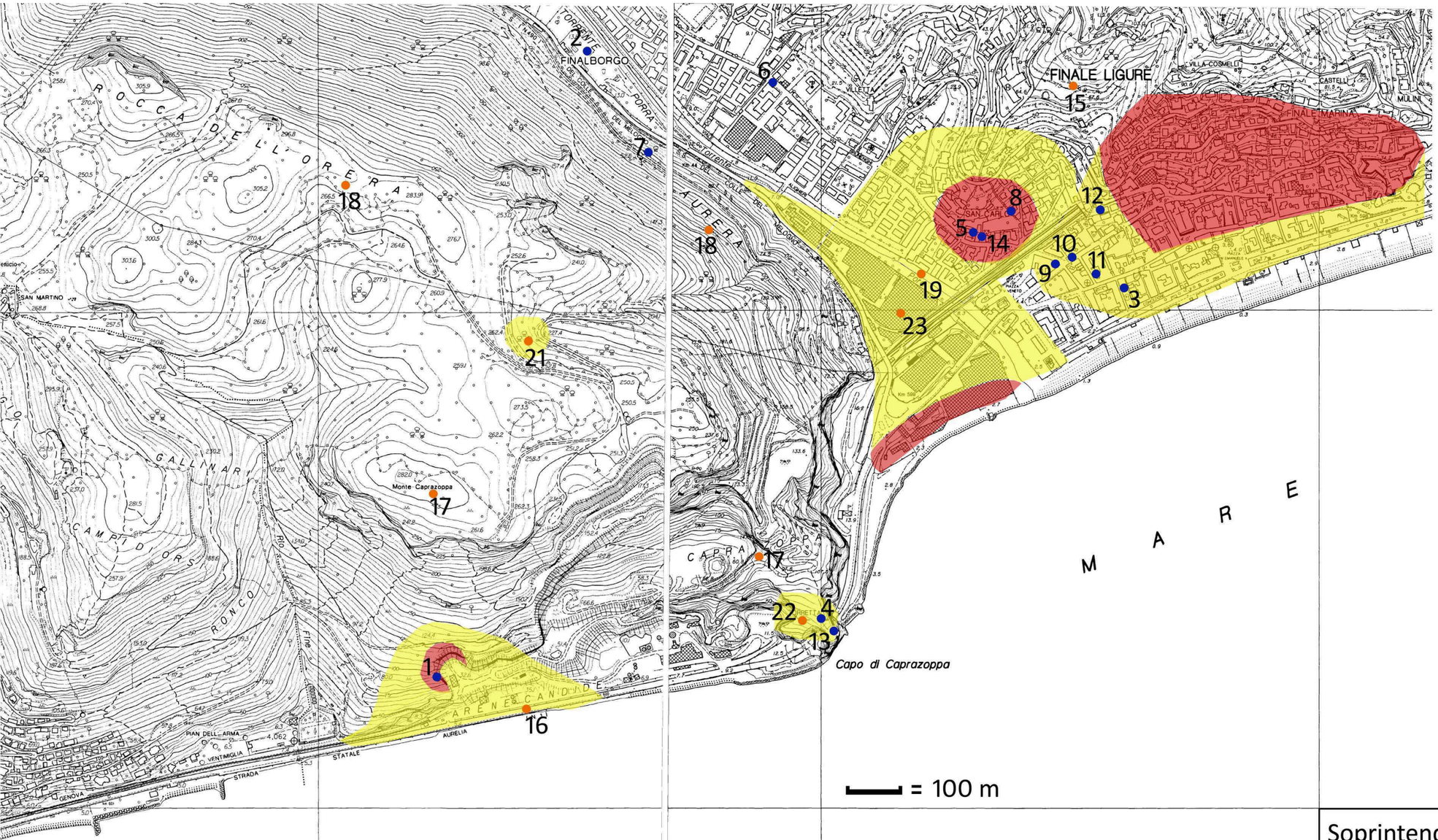
12	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finale Marina**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**Vincolo architettonico n. 07/00111562**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Edificio storico**
Denominazione - descrizione	**Teatro Sivori**
Cronologia	**Epoca postmedievale**
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

13	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Monte Caprazoppa**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**Vincolo architettonico n. 07/00109558**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	
Denominazione - descrizione	**Scoglio del Mombrino**
Cronologia	
Segnalazione su base	**Bibliografica, ricognizione**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Nullo. Rinvenimento esterno all'area di progetto**
Proposta di metodologia di intervento	**/**

14	
DATI AMMINISTRATIVI E LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
Località	**Finale Marina, via Brunenghi**
Comune	**Finale Ligure**
Provincia	**SV**
Quota s.l.m.	
Vincoli esistenti	**ME n. 405**
DATI IDENTIFICATIVI	
Tipologia	**Insediamento della Pieve del Finale**
Denominazione - descrizione	**Insediamento di età pre romana e romana e successiva**
Cronologia	**Epoca pre-romana (stratigrafie e materiali), romana (edifici e materiali), con fasi successive fino al medioevo**
Segnalazione su base	**Bibliografica**
Grado di ubicabilità	**Certo**
DATI DI RISCHIO ARCHEOLOGICO	
Rischio archeologico rispetto a opere	**Medio-medio/alto**
Proposta di metodologia di intervento	**Il rinvenimento è esterno all'area di intervento, ma è necessario prestare la massima attenzione durante i lavori di scavo nel sottosuolo in quanto il sito si trova a meno di 200 metri in linea d'aria dall'area Piaggio, su sponda sinistra del Pora. Le stratigrafie di interesse archeologico si dispongono da m – 1,40 a m – 2,50 dall'attuale livello del suolo.**

TOPONIMI:

15. **FINALE**
16. **ARENE CANDIDE**
17. **CAPRAZOPPA**
18. **ORERA/AURELIA**
19. **POLLUPICE** (**PORA/PICE/PIA**)
20. **PERTI**
21. **FORNACE**
22. **TORRETTA**
23. **ISOLA**



LEGENDA:

- Rischio alto
- Rischio medio/medio alto
- Emergenze storico-archeologiche
- Toponimi

(i numeri riportati in cartografia si riferiscono ai numeri delle schede delle presenze archeologiche)

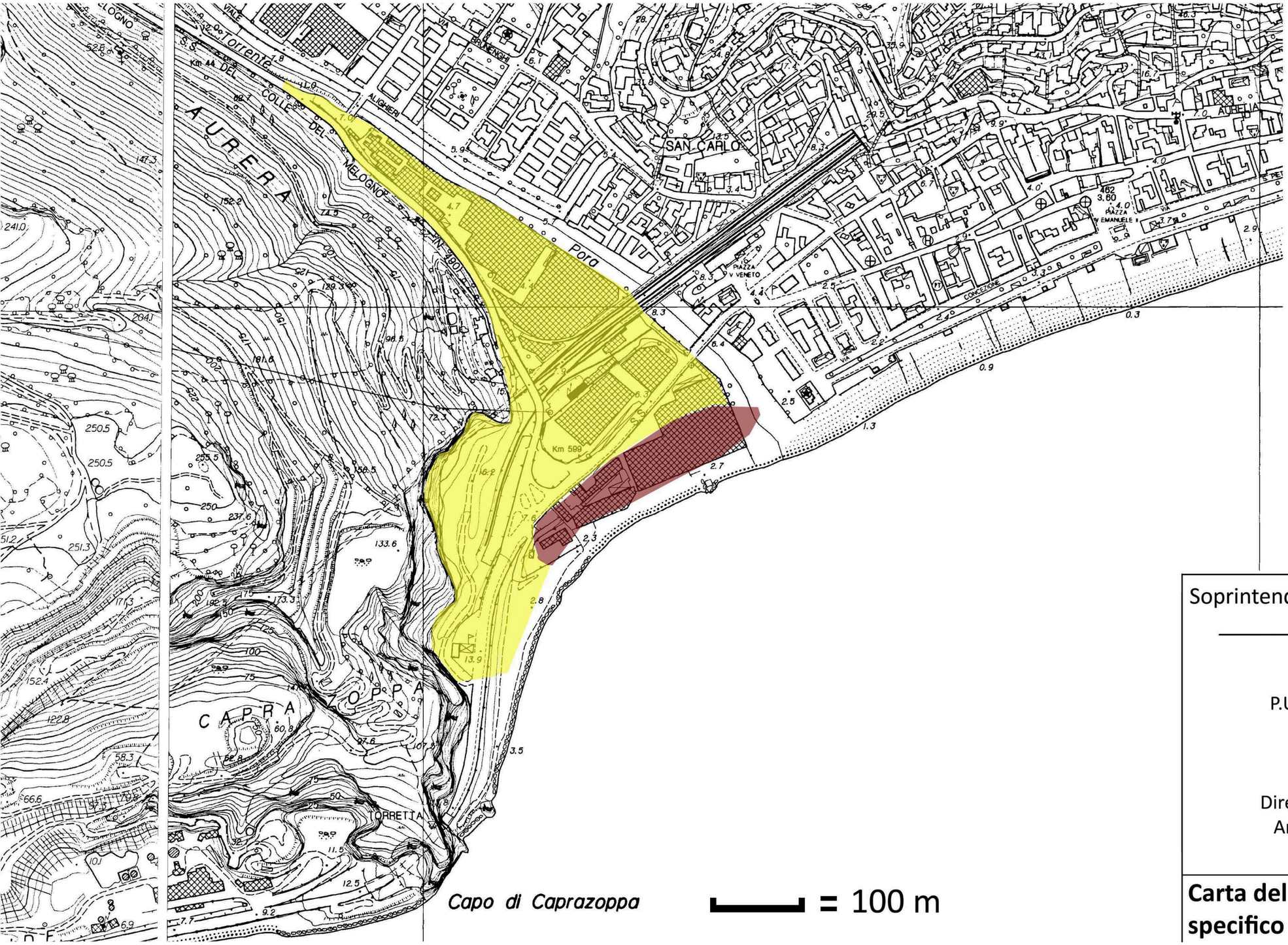
Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria

FINALE LIGURE (SV)
P.U.O. Distretto di trasformazione DT1b-
Aree Piaggio

Direzione scientifica: dott. A. Del Lucchese
Archeologo incaricato: dott.ssa E. Dellù
26 maggio 2013

Carta del rischio archeologico del territorio

Tav. 1



LEGENDA:

Rischio alto

Rischio medio/medio-alto

= 100 m

Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria

FINALE LIGURE (SV)
P.U.O. Distretto di trasformazione DT1b-
Aree Piaggio

Direzione scientifica: dott. A. Del Lucchese
Archeologo incaricato: dott.ssa E. Dellù
26 maggio 2013

Carta del rischio archeologico specifico delle opere in progetto

Tav. 2