

## **INTRODUZIONE**

“...su internet, basta cercare, si trova tutto...” quante volte abbiamo sentito o detto questa frase. Se su un qualsiasi motore di ricerca si digita “Margonara”, “Fuksas”, “Maddonetta” o ancora “Bofill”, “Masterplan” “Crescit” ovvero se si cercano notizie, immagini, progetti sulle opere pubbliche di grande impatto che stanno stravolgendo Savona, si trova pochissimo. È strano che le informazioni più esaustive si trovano sul sito dell’Autorità Portuale <http://www.porto.sv.it/index.htm>.

Perché lo considero strano? Semplicemente perché l’Ente Porto non mi sembra sia l’organismo che abbia tra i compiti la programmazione urbanistica della città e poi, se fossero opere di così grande importanza per lo sviluppo, per il futuro ecc. logica vorrebbe che fossero abbondantemente pubblicizzate sui siti dei comuni coinvolti e dei partiti di governo della cosa pubblica, che si sono impegnati direttamente, per magnificare il proprio operato. Allo stato attuale, visto il silenzio, sembra che se ne vergognino.

Solo Il PRC se ne occupa nel sito della Federazione e del Circolo “Rebaglaiti”, sollevando una serie di questioni tutte condivisibili. Nonostante ciò ritengo che tra i progetti che cambiano e cambieranno il volto della nostra città, quello del porticciolo della Margonara sia il più accettabile, ovvero quello che pone meno problemi.



## **QUESTIONE AMBIENTALE**

Un porticciolo turistico da 800 posti barca con annesso grattacielo ha un impatto ambientale notevole, ma non viene realizzato in un ambiente costiero incontaminato, bensì in un tratto di costa martoriato da anni di discariche, abusi di ogni sorta, modifica del corso delle correnti marine a causa della costruzione delle dighe foranee sempre più lunghe, basta vedere come appare la costa dal



mare, certo non è una buona ragione per infierire ancora, ma rispetto agli ecomostri che hanno deturpato o coi quali si vorrebbe deturpare ambienti incontaminati, qui almeno non si interviene su nulla che non sia già distrutto.



Per le ragioni di cui sopra, anche l’ambiente subacqueo risulta estremamente compromesso: non è un deserto, ma la presenza di vegetali e animali è poco rilevante per sperare nella possibilità di colonizzazioni in controtendenza rispetto allo stato attuale.

Anche la Posidonia oceanica, la pianta che con le sue praterie garantisce l’ossigenazione del mare, frena l’erosione della

costa causata dalle mareggiate, consolida il fondale e, con l'incrocio dei "tronchi" (matte), dona rifugio ad avannotti e invertebrati vari, non è presente attorno allo scoglio della Madonnetta.

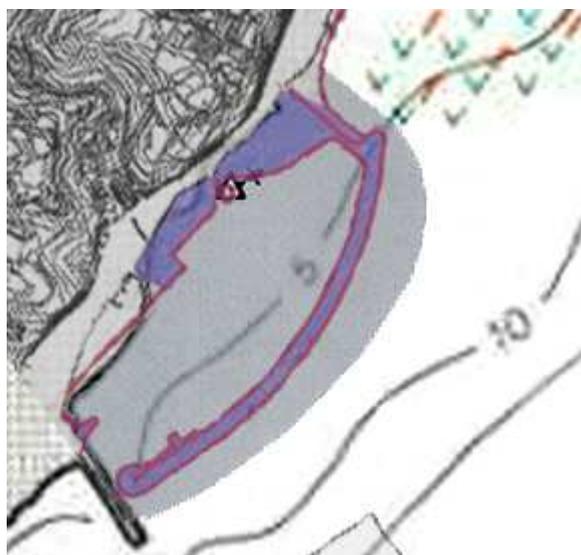
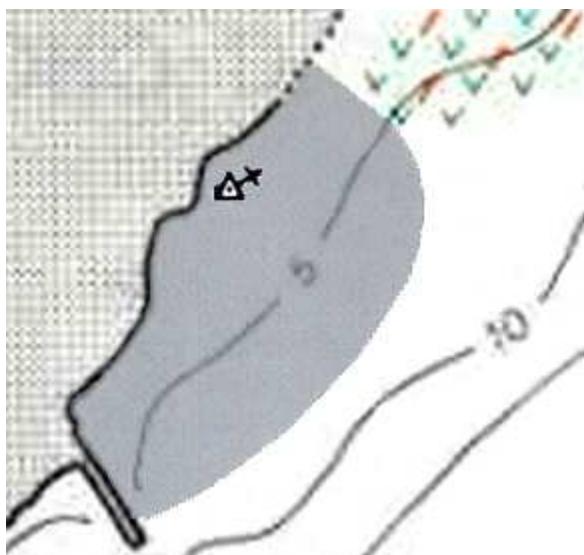
In uno studio dell'ENEA sulla diffusione della *Posidonia oceanica* in Liguria, pubblicato negli anni '90, si legge:

"...all'altezza di Savona, dove si trova una piccola prateria di *Posidonia oceanica* costituita per lo più da matte morta ed estesa per non oltre 10 ettari.

Un'ulteriore piccola prateria di *Posidonia oceanica* si trova davanti ad Albissola Marina: anch'essa è molto degradata ed occupa un'area non superiore a 15 ettari.

Aree di matte morta davanti a Savona e ad Albissola Marina sono state segnalate (...) **1989** (...).

**I relitti di prateria di Savona e di Albissola Marina rappresentano ciò che rimane di più estese formazioni attualmente scomparse a seguito dello sviluppo industriale ed urbano della zona.** (...) Nel **1880** fu segnalata una fioritura di *Posidonia oceanica* ad Albissola marina."



Sovrapponendo alle tavole dell'Enea la piantina del Piano della costa della regione Liguria, che indica in grigio dove si concede la possibilità di realizzare un porticciolo, si nota che non ci saranno conseguenze negative anche perché il progetto inserito nel piano regolatore portuale, non impegna tutta l'area consentita.

Resta il dispiacere di vedere "annegare nel cemento" una serie di scogli alcuni affioranti altri poco sotto il pelo del mare che anni addietro potevano essere tutelati, così come il tratto di costa ricoperto di massi e terriccio



## **QUESTIONE VIABILITA'**

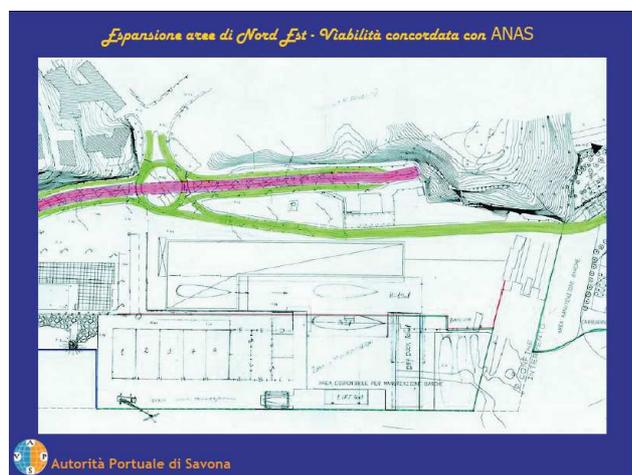
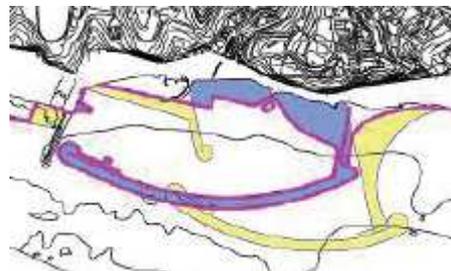
L'idea di un porto turistico in questa zona nasce con la progettazione dell'Aurelia bis, ipotizzando che il tracciato potesse passare in quella zona, era plausibile progettare una struttura che, oggettivamente, avrebbe portato un consistente aumento di traffico veicolare. Con l'accantonamento del progetto, completamente sballato, di collegare la Pace di Albisola Superiore

con la Madonna degli Angeli a Savona transitando pochi metro sotto le case della Rusca con un tunnel troppo lungo e contorto per garantire standard di sicurezza accettabili, con pendenze esagerate, aggiungendo un ulteriore ponte sul Letimbro ad altezza diversa da quelli esistenti, resta il problema di come gestire il traffico verso un porticciolo da 800 posti barca e una torre residenziale e commerciale di 120 m di altezza.

Anche l'idea di uno svincolo autostradale con un raccordo che non troverebbe spazio tra case e bacino Podestà (rio Termini) pare velleitaria.

## QUESTIONE PORTO COMMERCIALE

La nuova progettazione (bordata di rosso nel disegno), che ha recepito le prescrizioni formulate nella Conferenza dei Servizi del 19/10/2005, in parte risolve il problema del "tappo" sull'ingresso del porto commerciale ridisegnando l'ingombro del molo. Restano alcuni dubbi sul restringimento della zona di manovra e sull'aumento del traffico diportistico che si sovrappone a quello commerciale, anche se questo dovrebbe trovare maggiore sbocco nella zona alti fondali.



## PREGIUDIZIALI FONDAMENTALI

Scrivevo all'inizio che tra tutti i progetti questo è l'unico accertabile salvo porre alcune pregiudiziali essenziali che, solo con proposte serie per risolvere i problemi, possono essere superate.

Riassumendo sono tre le questioni: viabilità, risanamento ambientale terrestre, ricostituzione dell'ambiente marino.

Sulla viabilità bisogna che chi intende edificare trovi anche le soluzioni per decongestionare la zona dal traffico veicolare.

L'ipotizzata rotonda all'altezza di via Scotti con sdoppiamento della strada è una proposta insufficiente, considerando che quel tratto di Aurelia serve anche l'Ospedale, bisogna garantire, ai mezzi di soccorso, rapido accesso sia da levante sia da ponente.

Di fatto tutta la zona collinare retrostante è incolta soffocata da sterpaglie. Sopra c'è il parco



(inutilizzato) dove si trova l'Ospedale San Paolo. La zona è impervia, ma si potrebbe, con opportuni interventi, bonificarla e renderla fruibile anche con percorsi pedonali, ciclabili, riqualificandone la natura.

Non ci sono dubbi, l'ambiente marino è degradato. La rinuncia alla fruizione di una porzione di costa potrebbe essere ripagata con la creazione di un ambiente "artificiale" e con interventi di bonifica



e reimpianto di specie, sotto il controllo dell'Università e di enti quali l'ENEA.

L'intervento potrebbe essere realizzato esternamente verso Albissola Marina, con blocchi sagomati sommersi, per ricreare un habitat che favorisca il ripopolamento, con la prospettiva di un'area attrezzata per attività di osservazione (sea-watching, snorkeling) e la promozione in un programma di ricostruzione della prateria di Posidonia oceanica esistente in zona fino agli anni precedenti gli ampliamenti del porto di Savona.

## CONCLUSIONI

Senza dubbio di un porto turistico così ipotizzato se ne potrebbe benissimo fare a meno, certo che se si vogliono aumentare i posti barca da diporto in Liguria, piuttosto che in una zona di pregio ambientale, è meglio farlo lì dove per decenni si è infierito (dov'erano gli estimatori di oggi?) con discariche, allungamento di moli, dragaggi, costrizione di scarichi pluviali (tutto il bacino di rio Podestà con il noto rio Termine) dove è impensabile che si possa realizzare un risanamento ambientale senza renderlo remunerativo per chi lo effettua, ma che forse c'è chi ha interesse che resti tutto com'è, la cosa è legittima; c'è anche la questione di verificare la "serietà" di chi intenderebbe investire in quest'opera, ma allora dichiariamo apertamente quali sono le questioni e chiediamo garanzie solide, senza false folgorazioni ambientaliste.

Dovrà essere determinate, nell'assumere la decisione, capire che ricaduta deriverebbe da tale opera e porre delle condizioni ostative concrete. Ottocento posti barca creano oggettivamente molti posti di lavoro (forniture, manutenzioni, personale di bordo ecc.) e collegare il porto al riordino e al risanamento ambientale della zona che ne permetterebbe un recupero funzionale, diversamente problematico, cominciando dall'utilizzo per la città degli spazi che si libereranno con il passaggio delle funivie nella zona alti fondali, anche con posti barca "per residenti" ovvero per barche di dimensioni inferiori a quelle che sarebbero ospitate nel nuovo porto, incrementando ulteriormente i benefici occupazionali.

In ultimo l'opera di un architetto famoso, resa estremamente visibile, anziché camuffare falsamente unità abitative, potrebbe creare quell'interesse, quel "valore aggiunto" senza rovinare una prospettiva già profondamente compromessa.

