

## STORIE 2

# UN PORTO CHE (FORSE) NON SI FARÀ: LA MARGONARA

*di Franco Zunino e Giampietro Filippi*



### **LO “SCOGLIO DELLA MADONNETTA”**

A metà strada tra Savona ed Albissola Marina, lungo la Via Aurelia, affiorano, in mare, a poca distanza dalla battigia, una serie di scogli detti “della Margonara”; il maggiore di essi, che si erge sul pelo dell’acqua di circa quindici metri, è chiamato “lo scoglio della Madonnetta”, perché al suo culmine svetta un pilone che porta l’immagine della Madonna. Subito a ponente la costa, per lo più rocciosa, si apre a ventaglio per la presenza di una piccola spiaggia formata nel tempo dal mare e dal Ritano del Termine, il torrentello che segna il confine tra Savona ed Albissola.

Ma quale l’origine di questa condizione di morfologia costiera? <sup>1</sup>

Nel Quaternario, la più recente era della storia geologica della Terra, si ebbero almeno sette glaciazioni; le più importanti sono quattro, denominate Gunz, Mindel, Riss e Wurm; nel corso di esse le calotte e le lingue glaciali si estesero moltissimo sul continente europeo. Tra una glaciazione e l’altra si ebbero periodi, detti “interglaciali”, con attenuazione del clima, fusione dei ghiacci, innalzamento del livello del mare che si spinse all’interno del continente, esercitando sulle coste, soprattutto quelle rocciose, “a falesia”, un’intensa azione abrasiva. Al sopraggiungere della glaciazione successiva i mari si ritirarono nuovamente: questo avanzare e regredire della linea di costa prende il nome di “trasgressione”. Tra la glaciazione Riss e la glaciazione Wurm, nel corso di un interglaciale compreso tra circa

120.000 e 80.000 anni fa, si verificò nel Mediterraneo una trasgressione detta "tirreniana", la quale fu particolarmente efficace nelle zone della Liguria, con innalzamento del livello del mare fino ad alcune decine di metri rispetto ai livelli attuali.

L'assalto alla costa da parte dell'ondazione marina si manifestò con progressiva demolizione e crollo della banda di continente ad essa più esposta e lasciò tracce evidenti soprattutto in corrispondenza di coste rocciose: le falesie del Malpasso e di Capo Noli ne sono un esempio evidente, con sequenze di piani di abrasione e fronti di falesia a quote diverse. Tuttavia il fenomeno di arretramento della costa non fu sempre omogeneo e lineare: capitò spesso che l'ondazione marina incontrasse ostacoli, costituiti da nuclei rocciosi più resistenti che l'abrasione non riusciva a demolire: restarono così in evidenza torrioni, pinnacoli, monoliti rocciosi che emergono oggi dalla superficie marina, mentre, lateralmente o alle loro spalle, il mare ha incrementato la sua azione di demolizione ed arretramento della costa. Si hanno cioè i "faraglioni".

I faraglioni sono i testimoni di una lunga storia della costa, fossili di roccia che ci dicono di una situazione passata che fa parte della memoria del pianeta e che costituisce un prezioso e mirabile indizio dell'evoluzione dei rapporti mare/continente, sempre in mutamento.

A tutti sono noti i faraglioni di Capri, così preziosi per la bellezza dell'arcipelago, così necessari di tutela, senza che inconsulte opere umane ne nascondano o ne mortifichino in tutto o in parte lo sveltare da un fondale antico, erigendosi essi a ricordo di un contesto morfologico che oggi non è più.

Anche la costa che va da Savona fino all'inizio dell'abitato di Albissola Marina è rappresentata da un'antica falesia contro la quale ha ripetutamente lavorato l'ondazione marina. Al di là delle modificazioni effettuate dall'uomo in tempi storici, essa, seppur mascherata da orribili muraglioni in cemento armato messi in opera negli anni 60 del secolo scorso, appare evidente lungo la Via Aurelia.

Un faraglione, soprattutto, testimonia chiaramente di un antico e diverso andamento della linea di costa, con la porzione emersa che si spingeva più a Sud. Il mare l'ha a poco a poco demolita e ha fatto arretrare la falesia, ma una traccia della passata morfologia dei luoghi è rimasta ed è appunto quel nucleo roccioso ed aguzzo che sorge dall'acqua, lo scoglio della Madonnetta, insieme con gli scogli minori che lo affiancano.

Vien da chiedersi cosa potrebbe succedere a Capri se qualcuno, imprenditore senza scrupoli né cultura, con l'appoggio di amministrazioni com-

piacenti, si proponesse di inglobare in una qualche struttura i faraglioni; certamente ci sarebbe una sollevazione generale.

Alla Margonara siamo in una situazione del tutto identica, con un faraglione la cui valenza si spinge nel passato geologico e geomorfologico del nostro territorio e che è un bene di cui aver cura come si ha cura di un monumento antico. Nonostante questo, un'impresoria rampante (e spesso istituzioni acquiescenti) ne avrebbero decretato l'irrelevanza, ipotizzando di nascondere con una struttura che gli è estranea e che cancella in gran parte le tracce della sua origine, dimezza la superficie della vicina spiaggia che l'ondazione marina e le piene del Ritano del Termine hanno per millenni costruito, distrugge un fondale che ospita una madrepora rara e preziosa, altera un paesaggio che porta scritta lungo i suoi dirupi la storia della costa ligure e delle sue forme così articolate e maestose. A nulla pare valgano le raccolte di firme, le petizioni, i presidi, i "cimenti" invernali, la lotta testarda delle "mamme della Margonara" che curano amorevolmente la spiaggia da quando l'Autorità Portuale ha imposto la distruzione delle baracche e fatto trasferire i bagni marini. Sono molto più importanti gli attracchi per centinaia di barche e più appetibili le migliaia di metri quadrati dei vari edifici che potranno essere costruiti e venduti.

## **LA VICENDA DEL PORTO TURISTICO DELLA "MARGONARA"**

Lo "scoglio della Madonnetta" nel comprensorio savonese lo conoscono tutti. Chi infatti da ragazzo non ha provato l'ebbrezza di fare un tuffo dalla sommità dello scoglio o non ha invidiato gli amici che avevano avuto il coraggio di farlo, a differenza sua. Uno dei luoghi, quello della Margonara, tra i più amati dai cittadini del territorio, soprattutto per lo scoglio con l'edicola votiva dedicata alla Madonna, edicola che fu collocata a scampato pericolo da un naufragio e a protezione dei marinai.

La Sottosegretaria all'Ambiente del secondo governo Prodi, Laura Marchetti, giustamente in un convegno individuò quel sito come un "*genius loci*", uno di quei luoghi cioè che identificano un territorio. Un luogo magico, sostanzialmente preservato dalla circostante cementificazione che lo ha circondato ma che non è riuscita a soffocarlo, perlomeno finora. Chi percorre l'Aurelia da Savona ad Albissola Mare, e non conosce ancora il sito, rimane colpito dal quel piccolo angolo di paradiso, nascosto e riservato, da quei faraglioni che richiamano le coste amalfitane, di cui né il porto commerciale, né la stessa Via Aurelia e gli edifici retrostanti hanno saputo scalfire la singolare bellezza.

Si tratta certamente del più bello e caratteristico tratto di costa del levante della provincia di Savona e, probabilmente, uno dei più belli in assoluto della riviera ligure, che pur presenta tratti di costa invidiatici da tutto il mondo. Progettare un porto turistico, eufemisticamente chiamato porticciolo, in una realtà di questo tipo dovrebbe essere considerato una vera e propria minaccia al bene pubblico ed è comprensibile che abbia quindi scatenato la ferrea ostilità di moltissimi cittadini, guidati dalla sapiente regia delle “mamme della Margonara” e del gruppo “Margonara viva”, con l'appoggio della stragrande maggioranza di residenti e turisti che frequentano o conoscono quel luogo, oltre che da alcune forze politiche di sinistra e ambientaliste.

La proposta del porto alla Margonara nasce nel 1987 su impulso del Comune di Albissola Mare, da sempre favorevole al progetto in tutte le declinazioni via via succedutesi nel contesto della variante al Piano Regolatore del Porto di Savona-Vado e, l'anno successivo, viene recepita dall'Ente Autonomo del Porto di Savona. Si tratta dunque di un progetto che viene da molto lontano. Solo dieci anni dopo però, nel 1998, l'Autorità Portuale pubblica su quotidiani nazionali e internazionali l'invito a manifestare interesse per la realizzazione del “porticciolo” turistico. La Commissione, appositamente istituita per esaminare le proposte pervenute, ne individua un paio rispondenti ai requisiti richiesti: quella della “Società Entreprise Jean Spada” e quella della “Omnia Spa”. Successivamente il Comitato Portuale affida l'incarico per la redazione del progetto alla “Porticciolo di Savona e Albissola Mare Srl”, costituita appositamente dalle due Società. Nel dicembre 1999 questa nuova società presenta, assieme al progetto preliminare, la richiesta per la concessione cinquantennale dell'area. Infatti si tratta di un sito, come peraltro tutti i tratti di costa italiani, appartenente alla proprietà demaniale statale. Costituisce dunque un “bene pubblico”, per di più prezioso e di notevole bellezza, che verrebbe così sottratto ai cittadini per “regalarlo” alla speculazione cementiero-finanziaria e alla fruizione di pochi che possono economicamente permettersene la godibilità.

Nel febbraio del 2000, dopo la pubblicazione del progetto preliminare e della domanda di concessione, l'Autorità Portuale convoca la Conferenza dei Servizi in seduta referente, affinché tutti gli Enti competenti a vario titolo sul sito possano esaminare questa prima versione progettuale che prevede la realizzazione di un albergo di circa 100 camere, residenze, attività commerciali ed esercizi pubblici (ristoranti, etc.) per una superficie

totale di circa 14.700 m<sup>2</sup>, corrispondenti a circa 70.000 m<sup>3</sup>. L'altezza degli edifici risulta, di massima, tale da non superare la quota della retrostante Via Aurelia, per non interferire più di tanto con la fruizione visiva del sito da parte di quanti la percorrono. Si prevede che lo scoglio della Madonnetta venga completamente inglobato nel porticciolo. Lo specchio acqueo interessato risulta di circa 124.000 mq., con la previsione di 730 posti barca stanziali e 73 di transito (alla faccia del "porticciolo"), mentre la parte a terra interessata è di poco superiore agli 83.000 m<sup>2</sup>.

Nel gennaio 2001 viene convocata dall'Autorità Portuale una nuova Conferenza referente per la valutazione del progetto, in attesa dell'adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale che preveda l'inserimento del porto turistico, precedentemente non contemplato. Il Piano viene adottato nell'aprile 2002 dal Comitato Portuale e il Consiglio Comunale di Savona, dopo essersi espresso favorevolmente all'intesa obbligatoria prevista dalle norme, approva nel febbraio del 2003 il progetto preliminare del porto, con l'introduzione di alcune prescrizioni. Nel frattempo sul progetto si è già espresso favorevolmente, nel novembre del 2002, il Consiglio Comunale di Albissola Mare, in quanto parte sia dello specchio acqueo che del suolo interessati dal previsto porticciolo ricadono nel territorio di questo Comune.

La Regione Liguria nell'aprile del 2003 e il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici esprimono parere favorevole di compatibilità ambientale al nuovo Piano Regolatore Portuale, introducendo però numerose prescrizioni, anche in relazione all'inserimento del nuovo porto turistico. Nel maggio 2003 si svolge la Conferenza dei Servizi in seduta deliberante che, in teoria, rappresenta l'atto finale del procedimento concertativo tra i vari Enti competenti nell'approvazione del progetto preliminare del porto turistico. Il parere risulta favorevole, pur in attesa della pronuncia del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e della Regione Liguria in merito alla VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale). Successivamente il ministero dell'Ambiente con decreto n. 371 del 18 aprile 2005 esprime parere positivo di compatibilità ambientale, con diverse e cogenti prescrizioni, in merito al nuovo Piano Regolatore Portuale. Infine il Consiglio Regionale della Liguria, con delibera n. 22 del 10 agosto 2005, malgrado la spaccatura all'interno della maggioranza di centrosinistra e nella stessa sinistra, approva il Piano Regolatore Portuale e le prescrizioni connesse. Nell'ottobre dello stesso 2005 l'Autorità Portuale convoca una nuova Conferenza dei Servizi, durante la quale viene richiesto di adeguare il progetto alle prescrizioni ministeriali e a quelle della Regione Liguria.

A questo punto, per far digerire ai cittadini una nuova e, se possibile, più pesante cementificazione, entra in scena uno dei più famosi “archistar” sulla piazza, Massimiliano Fuksas. Si tenta cioè di ripetere con lui l’operazione già portata avanti, con successo, alcuni anni prima, con il coinvolgimento di una firma prestigiosa nella trasformazione delle aree della ex Italsider di Savona, laddove non ci si era certo preoccupati di contenere le nuove volumetrie residenziali, approvando il nuovo grattacielo e il complesso del Crescent, a firma del famoso architetto catalano Ricardo Bofill.

Questa volta però l’operazione non riesce, nonostante l’archistar Massimiliano Fuksas si avventuri in dichiarazioni di fuoco in difesa del proprio progetto che, stravolgendo quello precedente, agglomera praticamente tutte le volumetrie in un unico alto edificio che lui definisce “faro”, ma che i savonesi assimilano all’organo genitale maschile e denominano “fallo” (tra i primi lo fece Vittorio Sgarbi) o, meglio ancora, nella vulgata ligure, “b... attorcigliato”, per la sua forma contorta. Fuksas il 24 maggio 2006 dichiara al “Secolo XIX” *“apriremo un dibattito in città, come è giusto che sia e alla fine vedrete che il faro supererà le perplessità che incontra oggi. Se non sarà così mi taglio una mano”*. Alcuni anni dopo, tuttavia, abbandonerà sdegnato il campo, ritenendosi incompreso e probabilmente rafforzando in sé e in altri l’opinione che i savonesi sono dei “provincialotti”, non sapendo apprezzare un genio come lui. Ma sicuramente ha salvato entrambe le sue preziose mani.

Nel dicembre del 2007, presso l’Autorità Portuale, viene presentato il progetto di Fuksas e nello stesso mese discusso in una ennesima Conferenza dei Servizi. Il progetto, oltre alla famosa torre di forma contorta, prevede un ridimensionamento della superficie dello specchio acqueo, per salvaguardare lo scoglio della Madonnetta. Infatti una delle prescrizioni relative alla Valutazione di Impatto Ambientale imposte dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, prevedeva la salvaguardia di una madrepora ritenuta rara, la *Oculina patagonica* (“santa Oculina Patagonica” - ndr), presente attorno allo scoglio della Madonnetta e rilevata in allora solo in un altro sito in Italia e, pare, nell’intero Mediterraneo. Lo specchio acqueo interessato dai 124.000 m<sup>2</sup> precedenti viene ridotto a circa 93.000 m<sup>2</sup>. Tale ridimensionamento, comunque, non si dimostra sufficiente a superare l’esame del Comitato Tecnico Regionale del Territorio e del Ministero dell’Ambiente, nonché della Giunta Regionale che, con deliberazione n.1715 del 11/12/2009, esprime valutazione negativa del nuovo progetto “griffato”, sostanzialmente perché non risultano rispet-

tate le prescrizioni, soprattutto in relazione alla tutela della famigerata *Oculina patagonica*. Questa madrepora, la cui esistenza qualcuno tenta di minimizzare, sostenendo trattarsi di una bufala, ancora una volta salva quella piccola cala. O, chissà, forse l'edicola votiva è intervenuta non solo a protezione dei marinai dalle furie della natura, ma anche di quel tratto di mare dalle furie e dalle insensatezze umane.

A seguito di un'ulteriore Conferenza dei Servizi, nell'agosto del 2010, l'Autorità Portuale invia alla Regione una nuova rivisitazione progettuale, comportante la riduzione di circa il 30% della superficie dello specchio acqueo, con l'esclusione, perlomeno diretta, dello scoglio della Madonnetta e la riduzione a 630 dei posti barca. La superficie edificabile, in compenso, è nel frattempo lievitata a 18.800 m<sup>2</sup>, oltre a 4.500 m<sup>2</sup> per artigianato, 2.150 m<sup>2</sup> di ricettivo e 1.850 m<sup>2</sup> di commerciale e uffici. Anche tale proposta però viene bocciata dalla Regione, nel gennaio 2011, in quanto *“in contrasto con i principi fondanti il Piano di Tutela dell'ambiente marino e costiero”*, il piano approvato nel frattempo a salvaguardia di quel poco di costa ligure non ancora assalita dal cemento.

L'Autorità Portuale non si arrende e convoca nell'aprile del 2011 la Conferenza dei Servizi in sede deliberante. In tale occasione la Regione esprime, sul nuovo progetto, parere di inammissibilità, in quanto nel frattempo ha approvato una variante al Piano Territoriale della Costa che esclude il porto turistico della Margonara. Secondo le norme vigenti si sarebbe dovuto, comunque, esaminare il progetto e poi, nel caso, prevedibile, di pareri discordanti in Conferenza dei Servizi, inviarlo a Roma, affinché il ministero competente e il Consiglio dei Ministri si esprimessero definitivamente in merito. Tale procedura non viene seguita, forse ad arte, afferma *“malignamente”* qualcuno, onde permettere alla *“Società Porticciolo Srl”* di vincere il ricorso, in appello, al Consiglio di Stato, per l'annullamento del provvedimento della Conferenza Deliberante. Tuttavia la vittoria al Consiglio di Stato della *“Società Porticciolo di Savona e Albissola Mare”*, presieduta dal combattivo ottuagenario Giovanni Gambardella, di per sé non costituisce un via libera al progetto. Infatti nelle motivazioni della sentenza si chiarisce che la procedura seguita non è stata (artatamente?) corretta e che le motivazioni di inammissibilità sostenute dalla Regione risultano fondate su un provvedimento, quello dell'esclusione del porto dal Piano della Costa, ritenuto tardivo.

Il 12 febbraio 2016 viene convocata dall'Autorità Portuale un'ulteriore Conferenza dei Servizi, a proposito della quale il Comune di Savona, con delibera di giunta approvata il giorno precedente, suffragata da una

relazione della Dirigente del Settore Pianificazione Territoriale, evidenzia una serie di criticità procedurali e carenze documentali, tra cui la mancata pubblicazione della soluzione progettuale, la mancata convocazione della Soprintendenza per i Beni Ambientali della Liguria, la presentazione formale degli elaborati progettuali in data successiva alla convocazione, l'inadeguatezza della soluzione rispetto al disposto del D.M. 14/04/1998 e l'assenza di un quadro di raffronto rispetto al precedente progetto che permettesse al Consiglio Comunale di esprimersi in merito.

A questo punto si palesano due situazioni piuttosto singolari.

La prima, relativamente al fatto che, nonostante lo stesso Gambardella abbia reso dichiarazioni infuocate sui giornali, di fatto non risulta che concretamente si sia mosso per far ripartire il percorso per l'esame del progetto. Qualcuno ritiene, forse a ragione, che la forte crisi economica, nel frattempo intervenuta e che ha coinvolto pesantemente anche l'edilizia e la nautica da diporto, abbia suggerito allo stesso Gambardella, aldilà dei proclami altisonanti, di perseguire la strada del risarcimento danni, facendo leva sulla sentenza del Consiglio di Stato, anziché intestardirsi sulla realizzazione del porto turistico.

La seconda, legata alla prima per la verità, riguarda una nuova proposta progettuale che anziché provenire dalla Società Porticciolo, come sarebbe logico, viene messa in campo dalla nuova amministrazione comunale di centrodestra di Savona. Il progetto viene presentato, in pompa magna nel suggestivo scenario della sala della Sibilla al Priamàr, da un noto architetto savonese, ben introdotto nelle stanze del potere, Gianluca Peluffo, fratello di un ex collaboratore di Azeglio Ciampi ed ex sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri nel governo Monti. All'architetto Peluffo l'amministrazione comunale di Savona avrebbe affidato il compito (non si capisce bene a quale titolo e con quale provvedimento, visto che membri di Giunta dichiarano di non saperne nulla) di ripensare, nel disegno più complessivo della *promenade* di levante della città, a un nuovo assetto del porto turistico, ora effettivamente ridotto a porticciolo. Visto lo stupore manifestato da membri della maggioranza consiliare nel corso dello stesso incontro di presentazione al Priamàr, soprattutto da parte di amministratori della Lega, a cui appartiene il vicesindaco con delega all'urbanistica, qualcuno afferma che la spinta a questo improprio e improvvido attivismo della giunta comunale, o meglio del Sindaco, sia dovuta al timore di dover in parte, congiuntamente agli altri Enti coinvolti, essere chiamati in causa da Gambardella per il risarcimento dei danni subiti a causa dell'errata procedura seguita.



Sta di fatto che neppure questo ultimo progetto, presentato ormai un paio d'anni fa e che comunque - pur di dimensioni ridotte e spostato di una cinquantina di metri a ponente - di certo non salvaguarda l'area della Margonara, introducendo anzi una nuova mastodontica piattaforma in mare giustificata dalla necessità di consentire lo sviluppo del cantiere navale Mondomarine (quando è nota da tempo la situazione pre-fallimentare del cantiere), ha poi sèguito. Come nota di colore, a margine della presentazione di questo ennesimo progetto alla sala della Sibilla, si assiste ad un acceso diverbio tra l'architetto progettista, naturalmente difensore della sua proposta e l'ex assessore all'Ambiente della prima giunta Burlando che aveva sostenuto le ragioni di coloro che nel tempo si erano opposti alla cementificazione della Margonara.

Paradossale risulta a tutt'oggi il fatto che mai sia stata presa in seria considerazione la proposta, avanzata da alcune associazioni, tra cui Italia Nostra e sostenuta da alcune forze politiche di sinistra e ambientaliste, di realizzare un porto turistico laddove attualmente è presente l'infrastruttura funiviaria per decenni utilizzata per trasportare carbone e minerali in Valbormida e non più funzionante, dopo il trasferimento degli sbarchi nella darsena "alti fondali".

Un progetto che sarebbe funzionale anche al riutilizzo del complesso del convento di San Giacomo, uno dei "contenitori" storici più importanti di Savona e da tempo abbandonato, nonché al recupero dell'ex albergo Miramare (già caserma prima e sede della scuola professionale ENAIP successivamente). Un progetto sicuramente meno costoso, più utile alla città e che non avrebbe bisogno di nuova cementificazione, né per le opere a mare né tantomeno per realizzare nuovi volumi residenziali. Ma forse, ed è fin troppo naturale pensarlo, sta proprio lì il motivo del disinteresse.

*Grazie ai comitati della Madonnetta che sono sempre stati in prima linea: le "Mamme della Margonara», il gruppo "Margonara Viva" (con pagina FB), le pagine facebook "Salviamo la Madonnetta e le spiagge della Margonara" e "Madonnetta Forever Area Costiera Margonara", oltre al Centro di documentazione Fuoricontrollo <https://fuoricontrollo.noblogs.org>.*

#### Note

1. Vedi anche [www.savonanews.it/2016/03/25/leggi-notizia/argomenti/attualit/articolo/quota-1600-firme-contro-la-margonara-le-riflessioni-](http://www.savonanews.it/2016/03/25/leggi-notizia/argomenti/attualit/articolo/quota-1600-firme-contro-la-margonara-le-riflessioni-)

[del-geologo-giampietro-filippi-sulla-costa-rocc.html](http://del-geologo-giampietro-filippi-sulla-costa-rocc.html)