

Il territorio e le origini dell'insediamento

La pianura pisana fu per molti secoli un'estesa laguna compresa tra i rilievi delle colline livornesi a sud, le rive palustri del lago di Massaciuccoli ed i Monti Pisani a nord, il mare ad ovest. Su questa imponente laguna si riversavano i fiumi Arno e Auser che, con l'apporto dell'Era, depositavano continuamente ciottoli, argilla e materiale sabbioso. Questa lunga opera di sedimentazione, unita certamente all'azione dei venti, delle correnti marine e delle maree, spiega il sempre più rapido avanzamento del litorale verificatosi dall'epoca romana al XIX secolo.

Insedimenti di popolazioni dedite alla pesca sono documentati in corrispondenza dell'allora foce dell'Arno sin dai secoli IX-VIII a.C. La città di Pisa, di origine ancor più antica di Roma, svolse una parte importante nella storia dell'espansione militare e commerciale romana: sia Polibio, storico delle conquiste romane dal 264 al 167 a.C., sia Tito Livio scrivono spesso in merito allo sbarco di legionari sulla costa e nel porto pisano. Fonti come Strabone (6 a.C.), il rabbino Beniamino di Tudela (933 d.C.), Goro di Stagio Dati (1406) e per finire lo Stato Maggiore della Marina Austriaca nel 1841 ci offrono una immagine dei grandi avanzamenti che il litorale subì nel corso dei secoli.

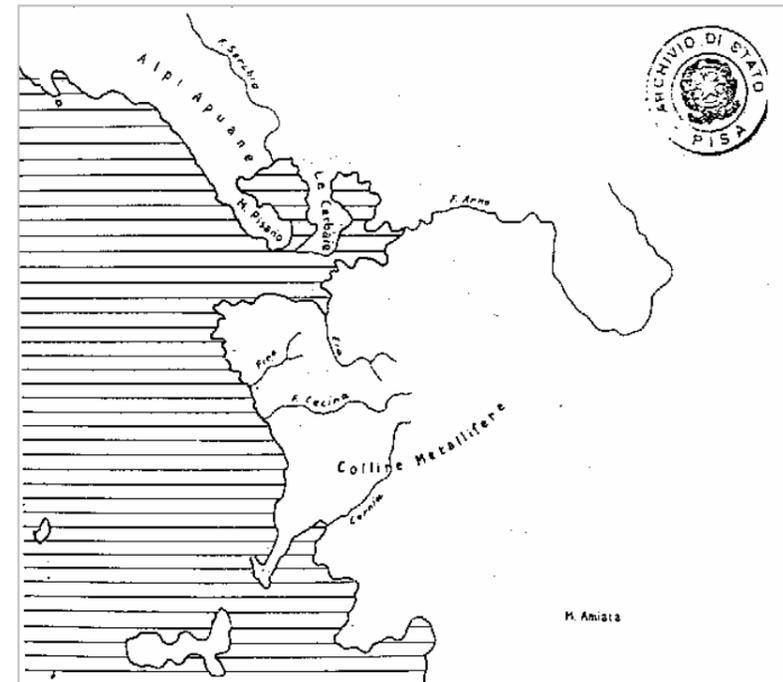
Il fiume Arno presentava un andamento accentuatamente sinusoidale, sia a monte che a valle di Pisa. Questo andamento e la debole pendenza ad esso connessa determinavano, durante i ricorrenti periodi di piena, enormi fuoriuscite di acque e gravi danni per la città.

In epoche successive furono progettati interventi finalizzati al raddrizzamento del percorso per aumentare la velocità di deflusso delle acque. Furono effettuati "tagli" a San Frediano, a Settimo (una decina di Km a monte della città) in Barbaricina, ove fu raddrizzata la cosiddetta "volta degli asini", di cui la via delle Lenze costituisce ancora la memoria, alla Vettola, a Casine Nuove di San Rossore, ed infine in corrispondenza della foce, che nel 1606 fu spostata verso nord di alcune centinaia di metri mediante il cosiddetto **Taglio Ferdinando**, dal nome del Granduca Ferdinando I di Toscana, allora regnante. A memoria del vecchio tracciato restò un'area paludosa, denominata **Arnovecchio**, o Arnino, prosciugata in epoche più recenti mediante una bonifica di colmata.

L'Arno fu sempre utilizzato come via di comunicazione commerciale e militare, pertanto necessitò sempre di strutture di difesa. Già nel 1500 la Foce era dotata di due torri di avvistamento e difesa, le cui tracce sono ancora visibili inglobate in una casa colonica in località Torretta, in sinistra d'Arno, e nel fabbricato della fattoria Amovecchio, in riva destra.

Tutta la costa da Livorno a Viareggio era punteggiata di fortificazioni, tra le quali si ricordano: la torre di Migliarino, la torre di Bocca di Serchio, la torre del Gombo, la torre di Mezza Piaggia (tuttora esistente nella pineta di Tirrenia), la torre del Calambrone.

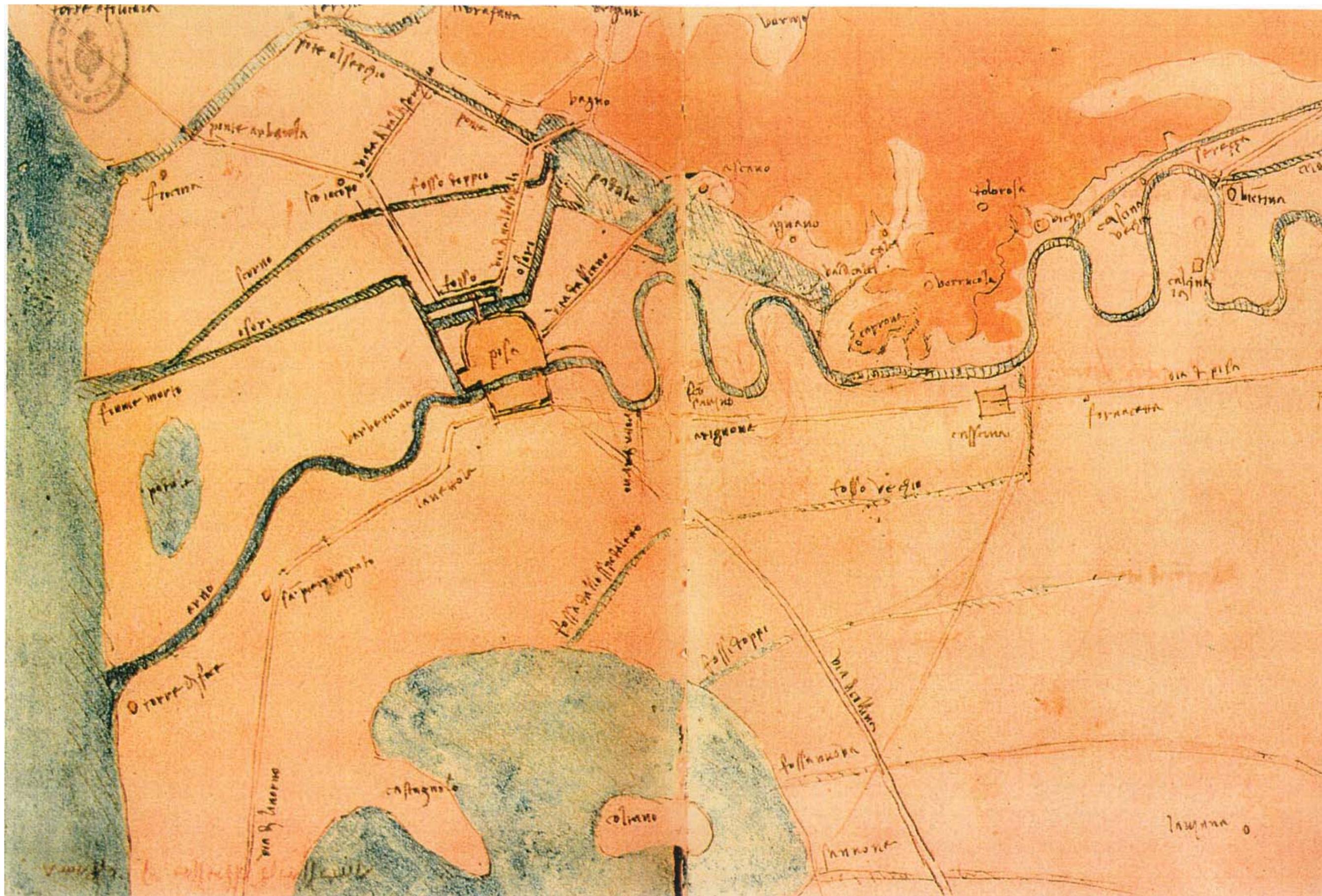
Tratto da: Marco Bottai, *Il territorio e le origini dell'insediamento*.



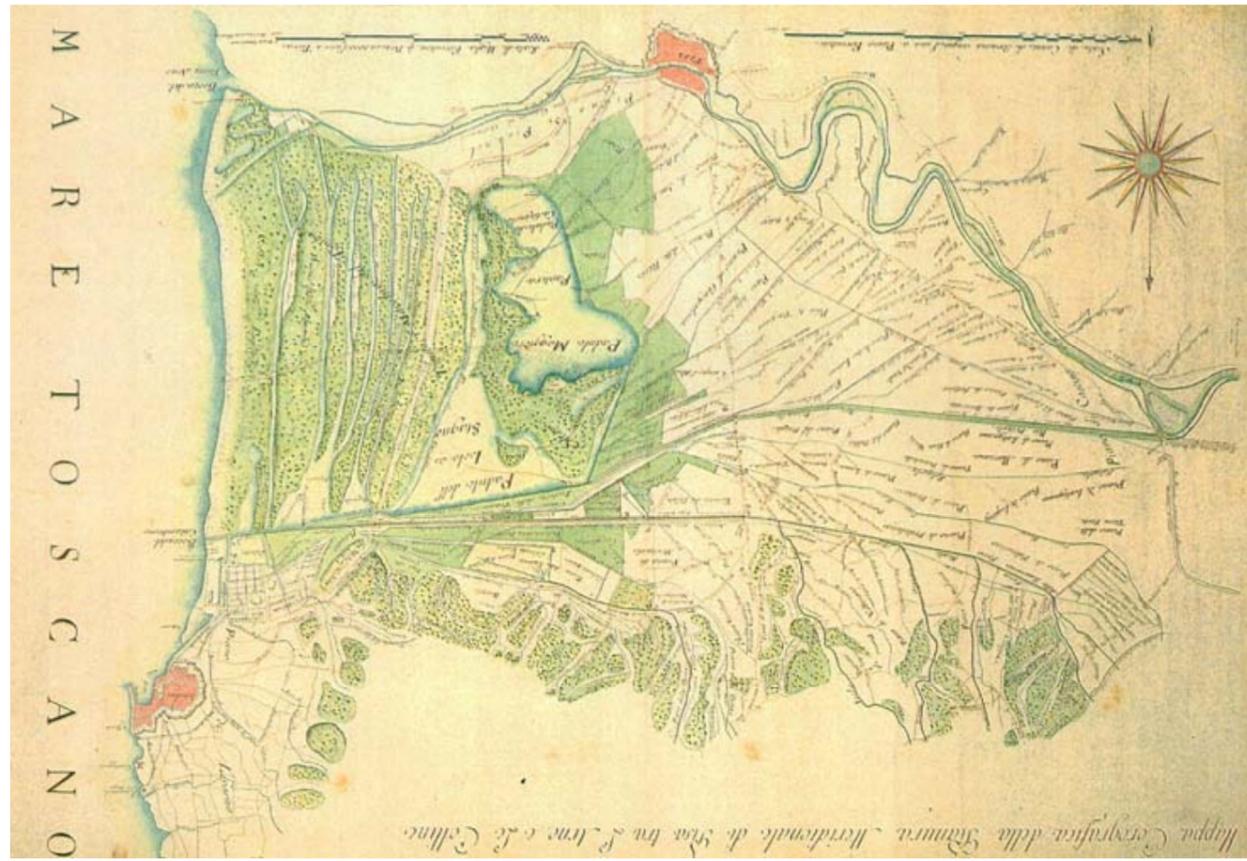
La Toscana all'epoca di massima trasgressione nel quaternario. (Tratto da: G.Caciagli, *Le province italiane: Pisa*, 1970.



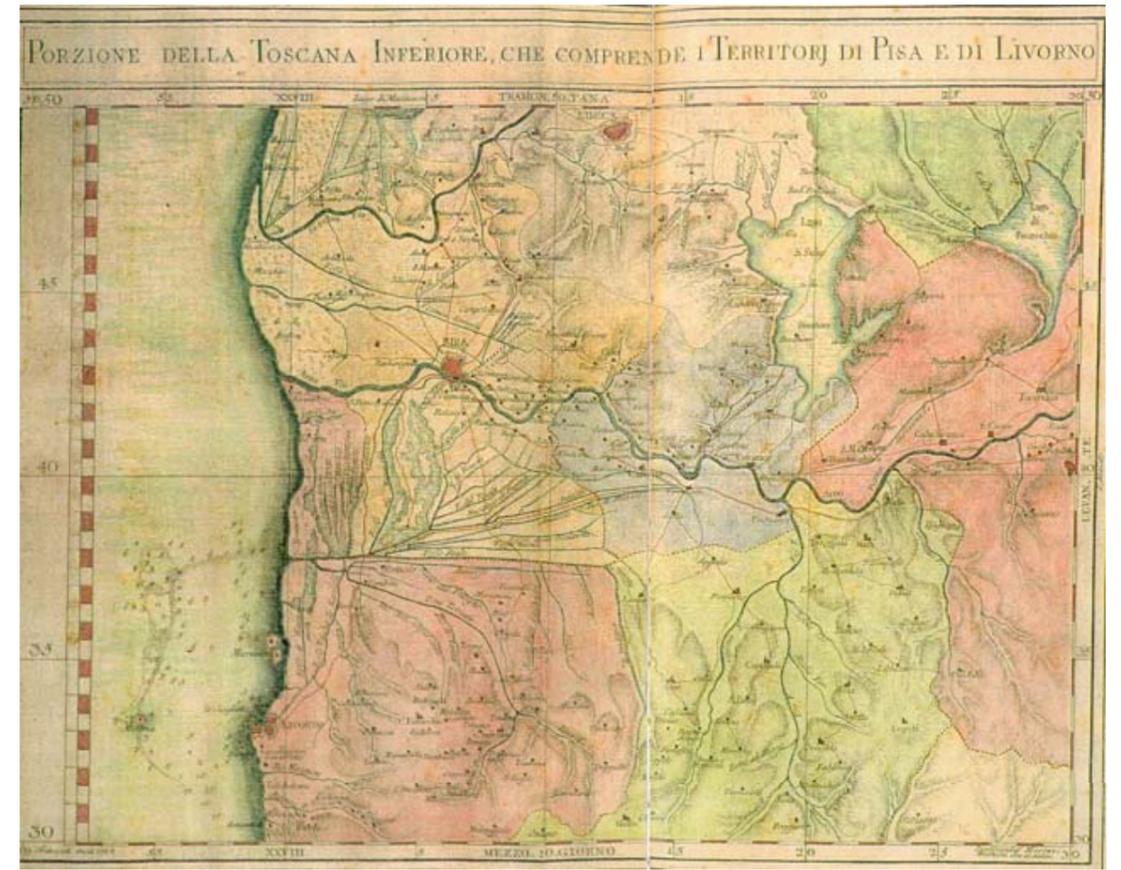
Pianta dimostrativa della Frontiera del Dipartimento Doganale di Pisa, XIII sec., ASFi Regie Rendite 29.



Leonardo Da Vinci, Corografia del Valdarno da Pontedera al mare, 1503, Madrid, Biblioteca Nacional, Ms. 8937 Il cc. 52v 53r.



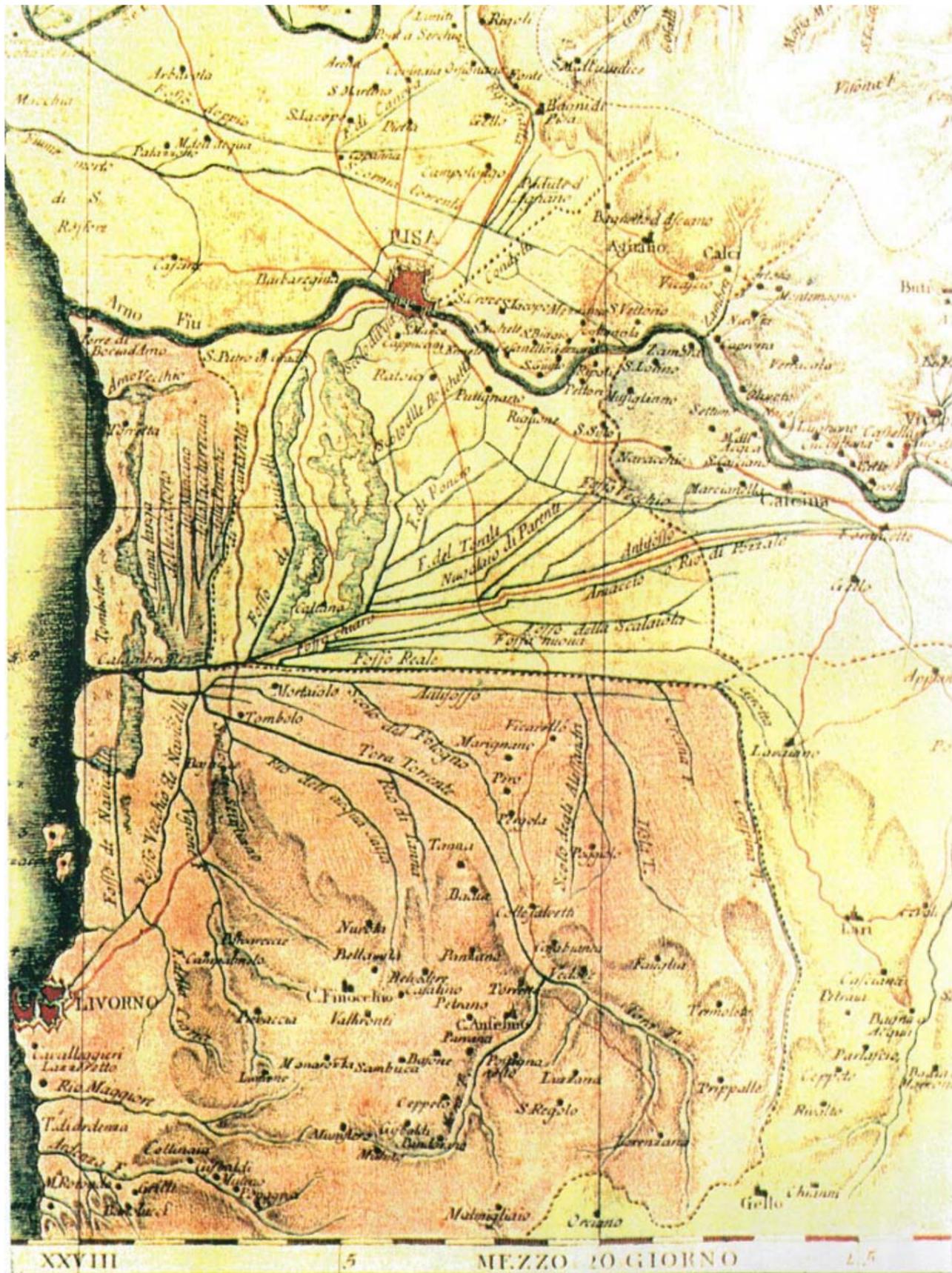
Mappa corografica della Pianura Meridionale di Pisa tra l'Arno e le Colline, XVIII sec., ASFi Miscellanea 203.



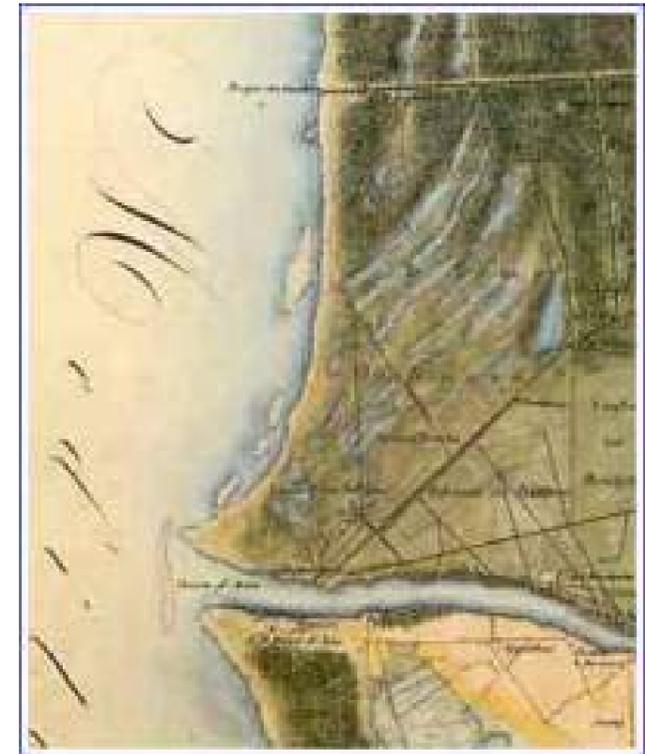
Ferdinando Marozzi, Porzione della Toscana Inferiore, che comprende i Territori di Pisa e Livorno, 1768, ASFi Ponti e Strade, 67



Pianta delle Quattro Tenute di Migliarino, di San Rossore, di Tombolo e Arno Vecchio e di Coltano e Castagnolo, XVIII sec., ASFi Regie Possessioni 524.



Pianta Comunale dell'area pisana-livornese con la rete idrica e il sistema delle lame, XIX sec.



Bocca d'Arno nella Carta Mirandoli del 1850, IGM, Firenze



Pianta della Diocesi di Pisa, sec. XVIII (ASFi Capitani di Parte Guelfa XXI), particolare

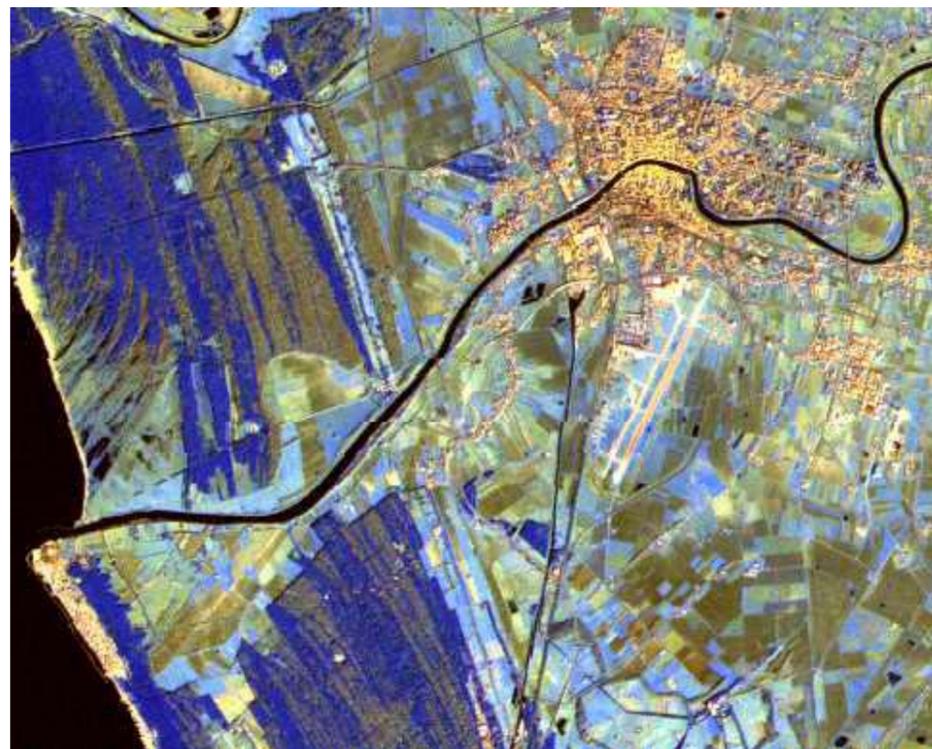


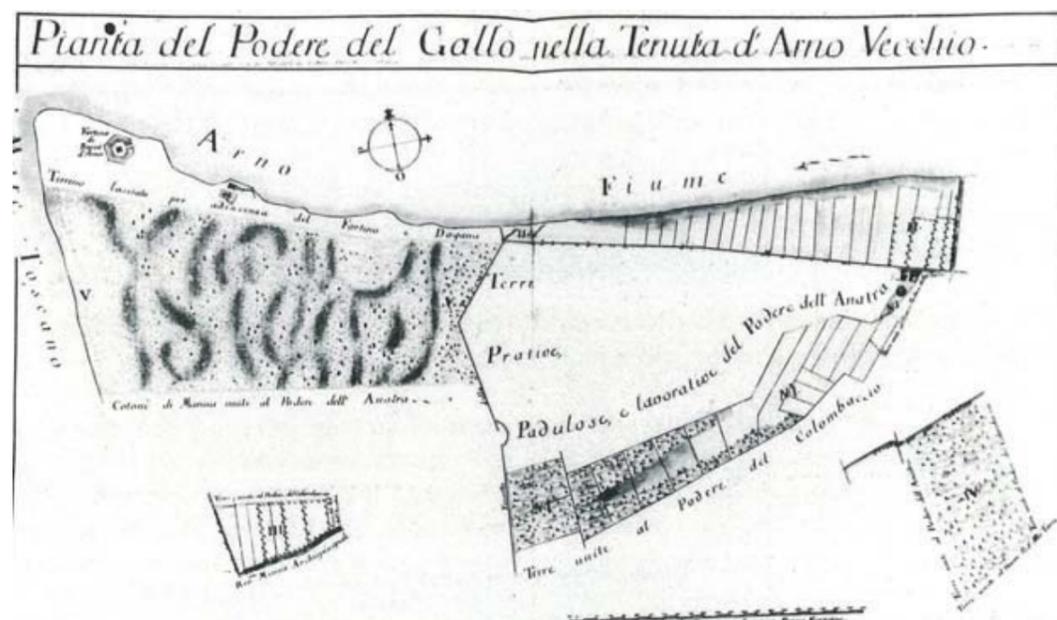
Foto satellitare della foce del fiume Arno e riprese aeree di Marina di Pisa



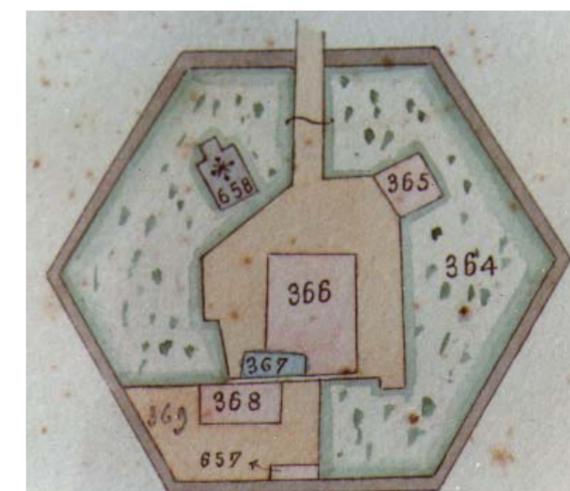
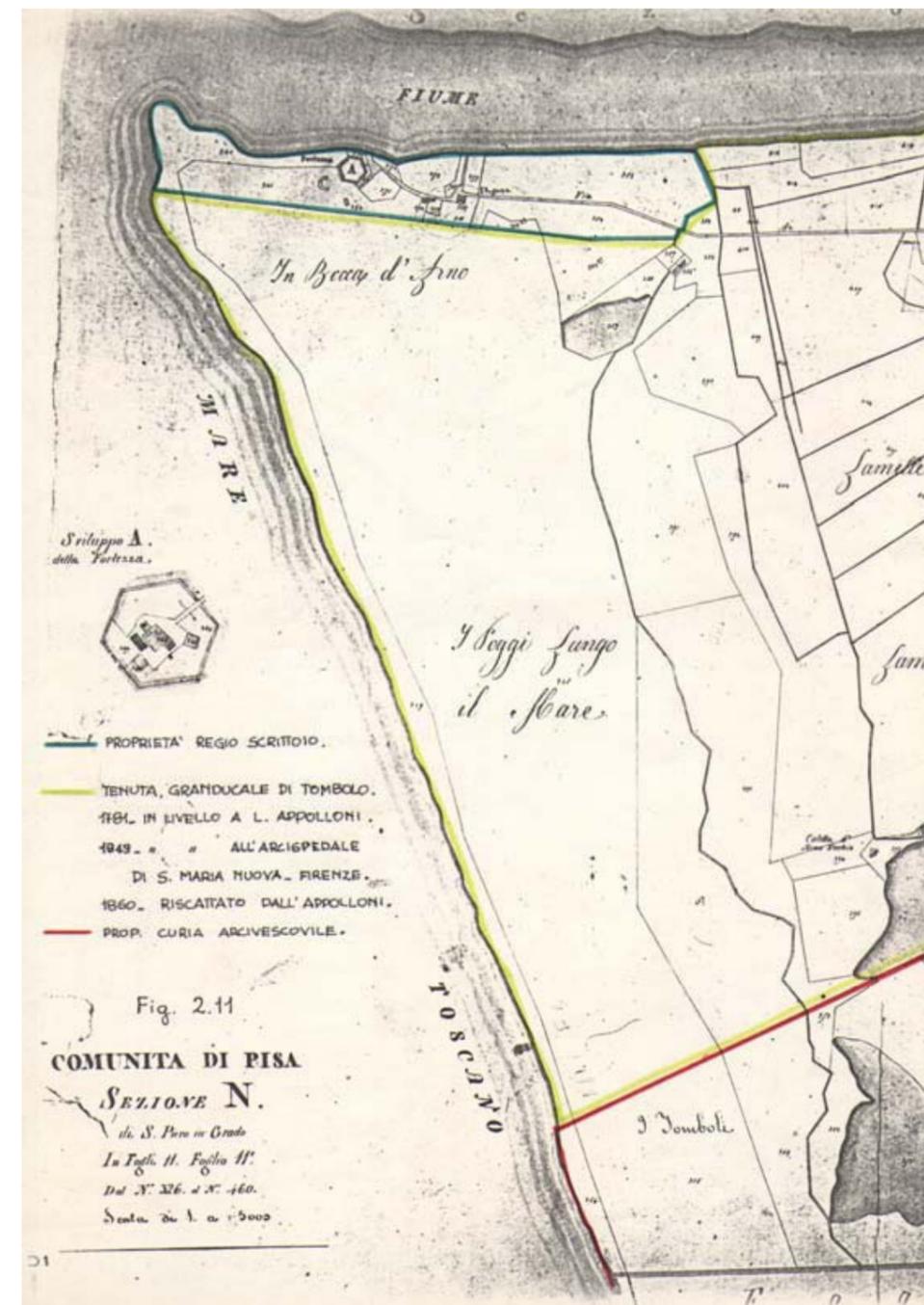
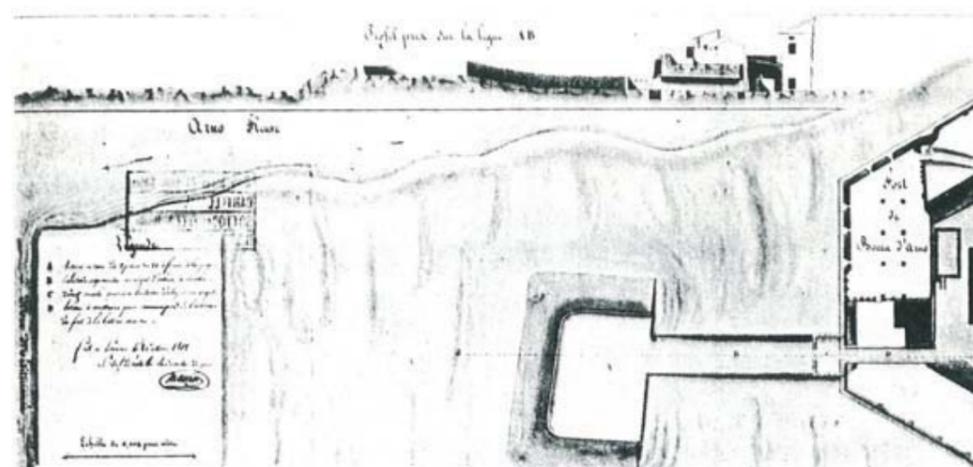
Il Forte di Boccadarno

Da una descrizione del capitano del Genio Militare Warren, dell' anno 1749, si apprende come le vecchie torri, a causa dell'avanzamento del litorale verso mare, non svolgevano più la funzione di avvistamento, ma servivano come appostamenti per contrastare il contrabbando delle merci. Fu allora decisa dal governo dei Lorena la costruzione di un fortino presso la Bocca d'Arno. Il **Fortino**, caratterizzato dalla forma esagonale delle sue mura esterne, era raggiungibile dalla città mediante una vecchia strada lungo il fiume. A causa dei traffici che iniziavano a svilupparsi nella zona, fu successivamente realizzato, in prossimità del Fortino, un edificio destinato a dogana.

Tratto da: Marco Bottai, *Il territorio e le origini dell'insediamento*.



G. Caluri, 1780. L'area demaniale in adiacenza al Forte e alla Dogana.

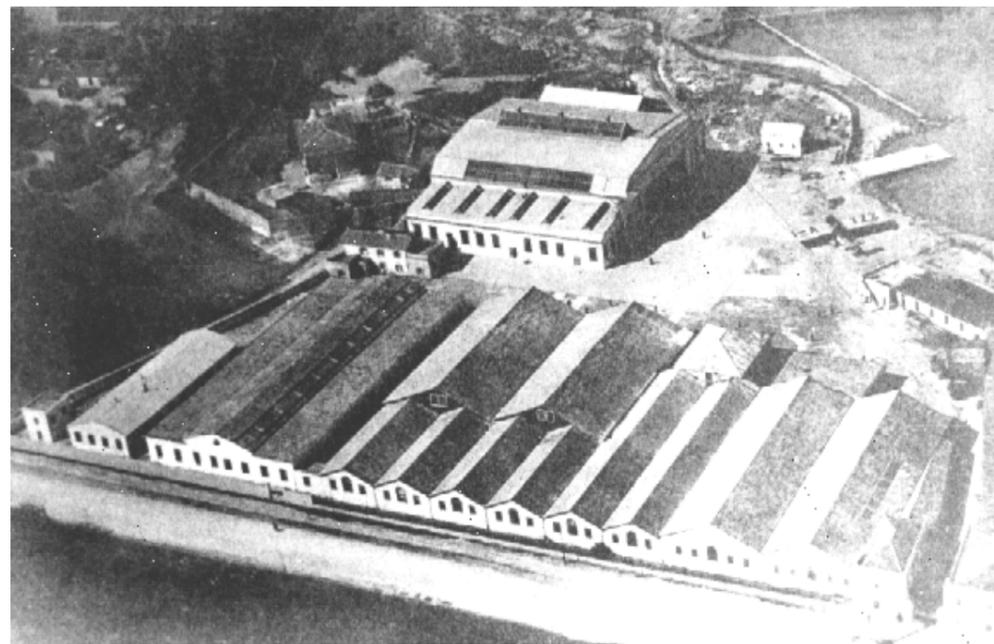


Planimetria catastale del fortino.

Iniziato nel 1759 e terminato nel 1761, il forte, di forma esagonale, dista dalla battigia del mare 40-45 pertiche e 20. Lungo le mura scorre un fosso cavalcato da un ponte levatoio che collega l'ingresso con la controscarpa; nel suo interno si trova «una fabbrichetta a piano terreno in cui vi è una caserma capace di sei letti, una stanza per il capoposto, una stanza per il cannoniere e una Santa Barbara in volta. I due pezzi di artiglieria sono montati sopra una piattaforma di calcestruzzo». (...) Fin dalle prime piante del Forte di Boccadarno compare al suo interno una chiesetta (...).

Il Fortino, con il suo armamento ed il suo scarso personale militare, provvedeva alla difesa costiera, fungeva da presidio sanitario e, soltanto inizialmente, per pochi anni, anche da Dogana.

(Tratto da: Pierluigi Bertelli, L'incanto di Boccadarno, Marina di Pisa 1759-1944, Pisa 1996.)



Per diversi secoli il Forte, costruito all'epoca del primo regnante dei Lorena, era stato utilizzato come avamposto di difesa, presidio sanitario e sede della gabella. A partire dal XX secolo veniva utilizzato soltanto più dalla Guardia di Finanza. La sua funzionalità era fortemente compromessa sia dalla vetustà dell'immobile sia dal contesto in cui si veniva a trovare, circondato dai capannoni industriali della C.M.S.A. L'edificio e la sua area di pertinenza, proprietà demaniale, furono permutati con un'altra area per la costruzione di una nuova e più funzionale caserma. La nuova proprietà, la C.M.A.S.A., lo rase al suolo nel 1931.

La Dogana

L'anno esatto in cui è stato costruito il casone a centocinquanta metri dal Forte, verso levante, al limite della via di Marina, non è noto, ma la sua rappresentazione grafica sulla carta del Diletti del 1774 conferma però che la prima casa di Marina, anno più anno meno, è stata costruita attorno al 1770.

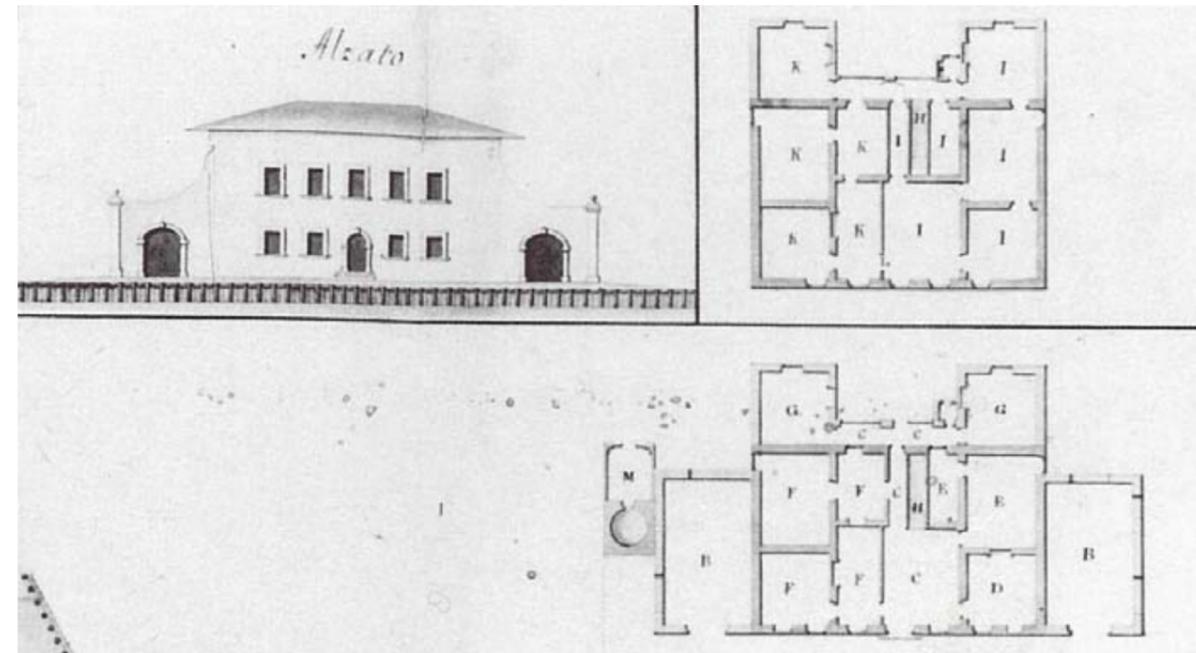
La pianta della **Dogana di Boccadarno** col «progetto delle riduzioni da farsi per rendere la medesima comoda per il riscontro delle mercanzie, che si introdurranno, o estrarranno dal territorio di Boccadarno», dimostra inoltre che, a una decina di anni dalla sua edificazione, la sede della gabella, aveva già bisogno di modifiche strutturali. Alla nuova foce del fiume, in quegli anni della fine del Settecento, le presenze umane sono, quindi, assai ridotte: sei militari dentro il Fortino, qualche gabellotto alla Dogana, non più di tre o quattro capanne di pescatori lungo il fiume.

Ma al di là dei poggi boscosi, attorno all'antica torre, che ha cessato di essere avamposto militare per essere usata come annesso agricolo, si è formato un piccolo nucleo di case coloniche per i lavoranti dei cinque poderi che si trovano ora racchiusi in quel triangolo di terra che si sta bonificando, tra il vecchio e il nuovo corso del fiume e che ormai, abbandonato il primitivo nome di Lama Ferdinanda, ha preso il nome di Arnovecchio.

(Tratto da: Pierluigi Bertelli, L'incanto di Boccadarno, Marina di Pisa 1759-1944, Pisa 1996.)



Recenti immagini della Vecchia Dogana



Progetto di modifica dell'edificio doganale di G. Caluri, 1780 (British Museum, London)

Nel 1899 la Vecchia Dogana, non più utilizzata come ufficio di riscossione e passata in proprietà alla famiglia Ceccherini, viene ceduta in affitto ad Eleonora Duse,

che in quel tempo sta vivendo una nuova stagione d'amore con D'Annunzio. Il contratto, scritto di pugno dalla Duse il 7 luglio 1899, impegna i proprietari a lasciare la casa nello stato in cui si trova, senza fare imbiancature, senza asportare le erbe che hanno infestato le soglie e i davanzali delle finestre e non molestare i nidi delle rondini sotto il tetto. E le rondini sempre più numerose, con i loro svolazzi pieni di strilli, saranno le canore compagne dei due celebri amanti e contribuiranno a rendere ancora più suggestiva la cornice ambientale attorno alla Vecchia Dogana o, come il poeta l'ha ribattezzata, Casa delle Rondini.

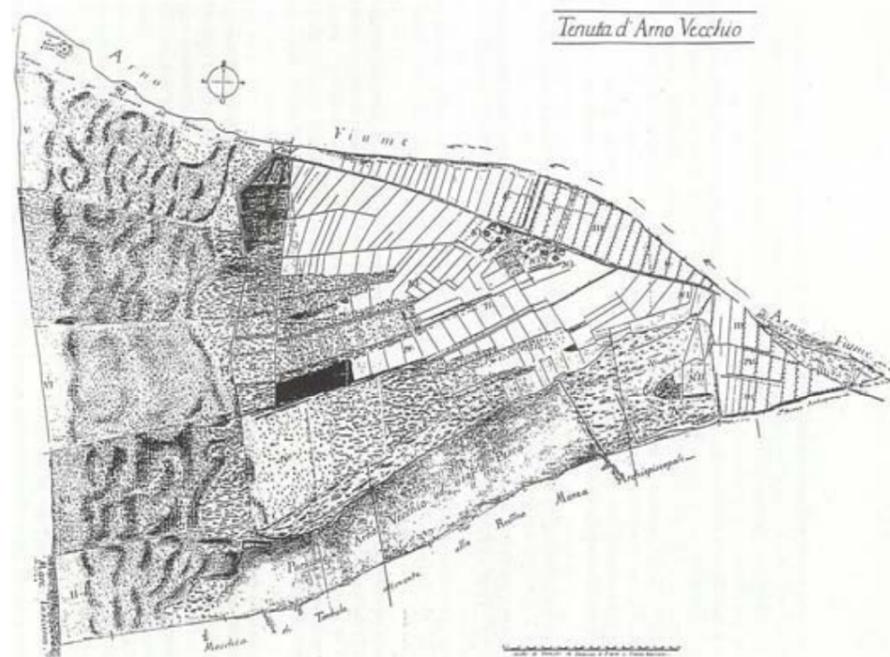
(Tratto da: Pierluigi Bertelli, L'incanto di Boccadarno, Marina di Pisa 1759-1944, Pisa 1996.)

Casa Ceccherini

Alla fine del 1700 il territorio litoraneo pisano risultava costituito da quattro tenute: Migliarino, San Rossore, Tombolo e Arnovecchio, Coltano e Castagnolo.

La porzione di territorio a forma grosso modo triangolare, compresa tra il corso dell'Arno a nord, il vecchio corso a sud, ed il mare a ovest rimase sotto l'Amministrazione Granducale fino al 1871, quando fu concessa in enfiteusi a Lazzaro Apolloni.

Tratto da: Marco Bottai, *Il territorio e le origini dell'insediamento*.



G. Caluri, 1780, tenuta di Arnovecchio

A partire dalla fine del XVIII secolo si diffonde l'utilizzo delle proprietà terapeutiche dell'acqua di mare per la cura delle malattie dermatologiche (scrofolosi). Gli abitanti dei poderi lungo l'Arno iniziano ad ospitare durante i mesi estivi i malati sottoposti alle cure.

Giovanni Domenico **Ceccherini**, originario di Bagni di San Giuliano, ma già abitante nella parrocchia di S. Martino dal 1791, (...) nel 1817 riesce ad ottenere in affitto, dall'amministrazione granducale, un appezzamento di terreno in prossimità del Forte di Boccadarno, sul quale, senza chiedere troppe autorizzazioni, costruisce anche una casetta. Il destino vuole che, proprio in quella modesta casa, nascesse, nello stesso anno 1817, il primogenito del figlio Gaetano, Baldassarre, considerato il vero fondatore di Marina di Pisa.

Ma anche nella casa Ceccherini al Fortino, come del resto nella stessa Dogana, quando Baldassarre ne diverrà proprietario, si ospitano annualmente centinaia di scrofolosi in cura.

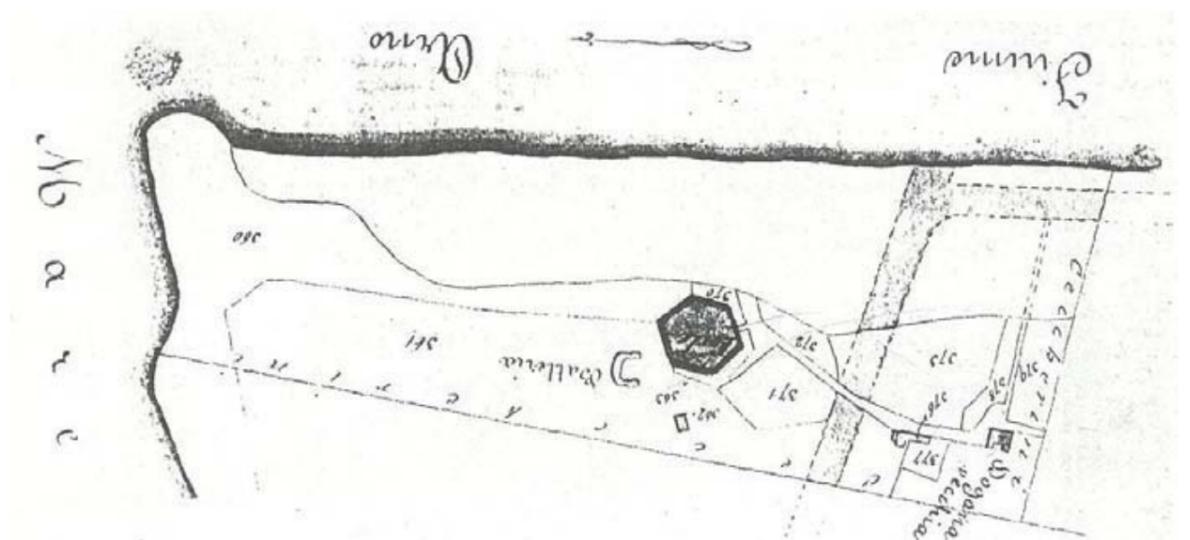
(Tratto da: Pierluigi Bertelli, *L'incanto di Boccadarno, Marina di Pisa 1759-1944*, Pisa 1996.)

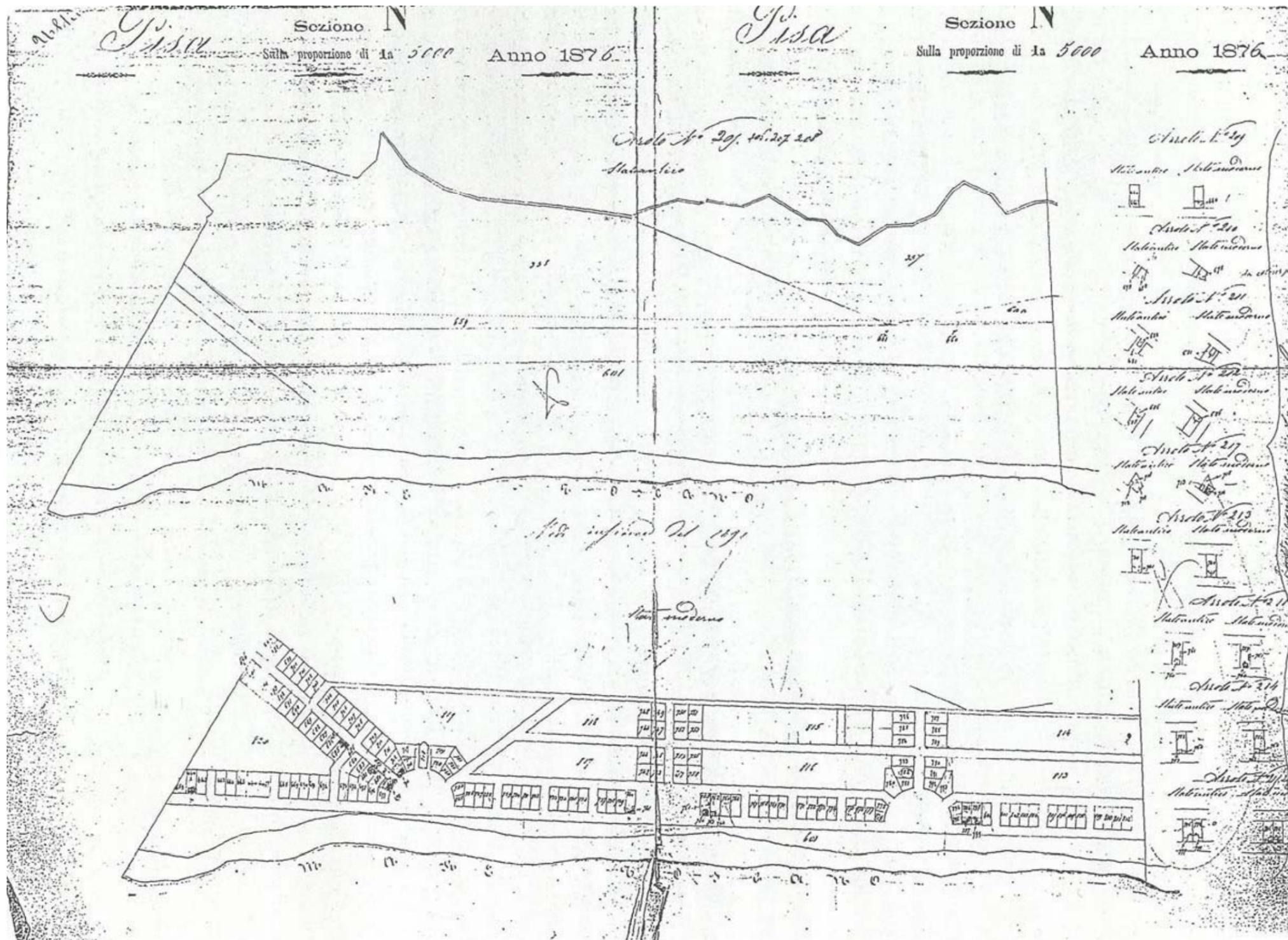


La strada di collegamento con Pisa, sempre più utilizzata per raggiungere gli stabilimenti balneari, era di ridotte dimensioni e non consentiva nemmeno il passaggio contemporaneo di due carrozze. L'Amministrazione Comunale deliberò la costruzione di una nuova strada di adeguate dimensioni, che doveva attraversare parte della proprietà Ceccherini. L'area necessaria fu permutata con la striscia di terreno fra l'Arno e il Fortino di proprietà della Lista Civile.

Il primo tratto, che correva parallelo all'Arno dal confine della proprietà Appolloni, si congiungeva perpendicolarmente con il secondo che, passando tra il Forte e la Dogana, andava ad incontrare il confine settentrionale della stessa proprietà Appolloni, tracciando così il primo percorso di quello che sarà la futura **via Maiorca**. (...) Un secondo e un terzo tratto della strada Argine di Marina, il futuro **viale D'Annunzio**, saranno appaltati nel 1873 e nel 1874. Ma perché tutto lo stradone possa essere transitato agevolmente dalle carrozze o dagli omnibus a cavalli, si dovrà aspettare fino all'inizio del 1878.

(Tratto da: Pierluigi Bertelli, *L'incanto di Boccadarno, Marina di Pisa 1759-1944*, Pisa 1996.)





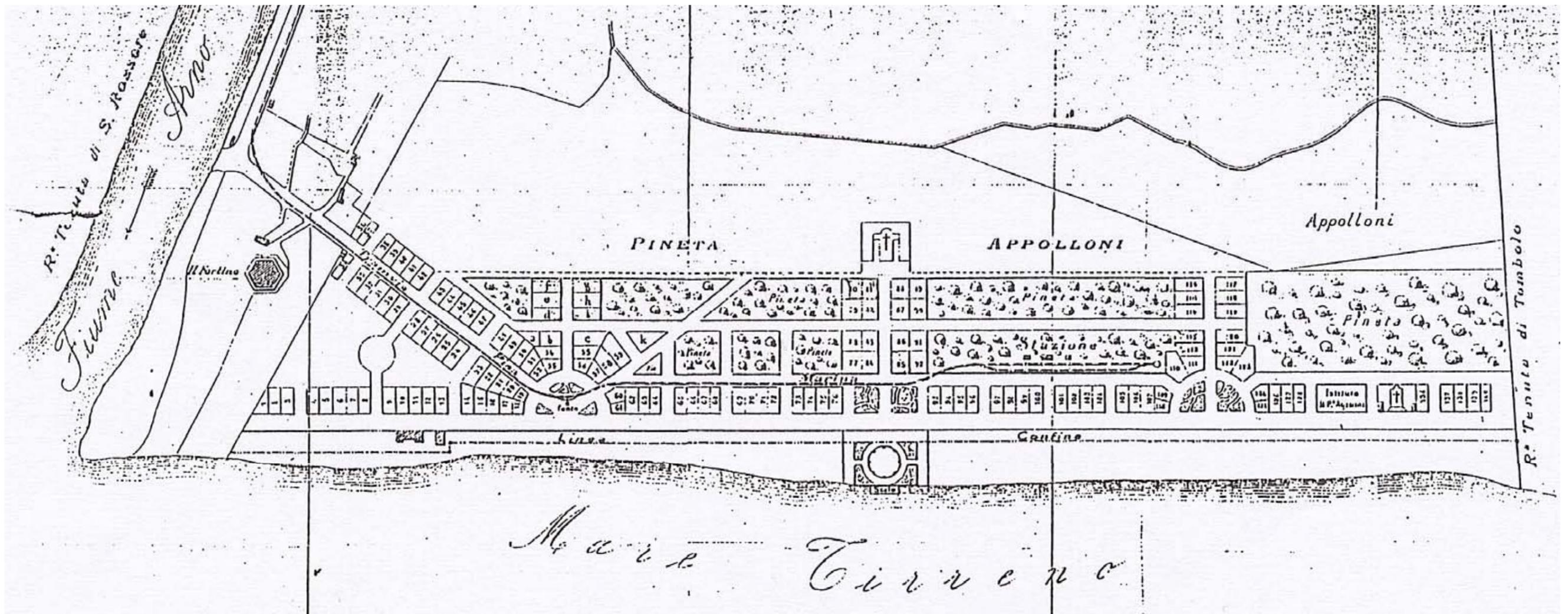
Il Piano Regolatore del 1876

Il primo Piano Regolatore: Il disegno geometrico del nuovo paese di Boccadarno.

Si tratta di una semplice ma geniale intuizione progettuale: tre piazze, due semicircolari e una rettangolare si affacciano su una strada che corre vicino al mare per tutta la lunghezza dell'area acquistata; due strade interne parallele al lungomare e una decina di stradine di penetrazione che intersecano perpendicolarmente le tre vie. Sul lungomare, sul retro ed in fregio alle piazze vengono ricavate 140 preselle rettangolari, più o meno grandi, che la Giunta Municipale decide di cedere gratuitamente a chi presenterà domanda, purché siano rispettate alcune condizioni.

Il capitolato d'oneri, infatti, in 10 articoli indica chiaramente quali regole occorre seguire per «fabbricare sopra ciascuna presella una decente palazzetta composta almeno di piano terra e primo piano, di 4 stanze di giusta grandezza per ciascun piano». Prima di iniziare i lavori, il concessionario dovrà presentare al Comune il progetto, con la pianta e il disegno della facciata che dovrà contenere almeno una finestra. L'edificazione può avvenire a filo strada o all'interno del lotto, purché le recinzioni e le cancellate siano particolarmente curate.

(Tratto da: Pierluigi Bertelli, L'incanto di Boccadarno, Marina di Pisa 1759-1944, Pisa 1996.)

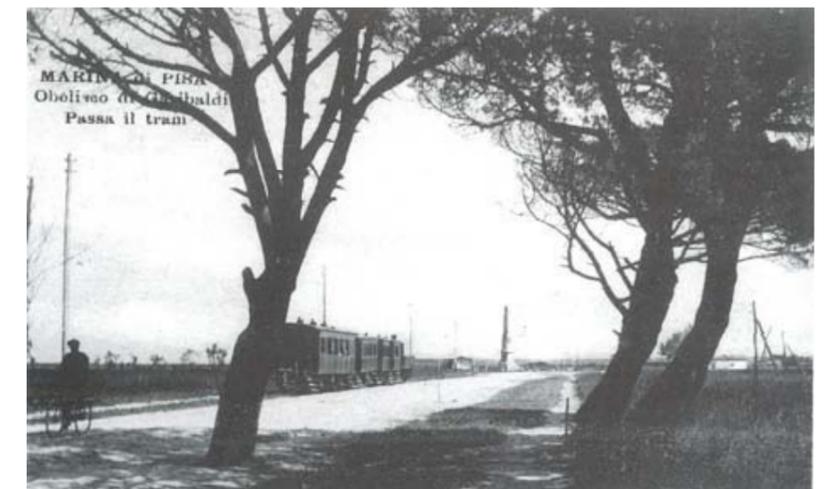


Il Piano Regolatore del 1892

Più che di nuovo piano si tratta di una modesta integrazione, con qualche variante di quello del 1872. Soltanto dieci lotti edificabili, indicati con le lettere dell'alfabeto, da A a K, si vanno ad aggiungere agli originari 140, tutti tra la Rotonda e la Pineta Appolloni. Lo spostamento del progetto di costruire la chiesa dal retro di piazza della Gorgona (dove poi non verrà mai costruita) e l'indicazione di un imbarcadero sempre in piazza della Gorgona, che non sarà mai realizzato, tra le novità più vistose. Naturalmente viene introdotto il tracciato ferroviario che, seguendo la via Maiorca, attraversa la prima piazza, prosegue sulla via Moriconi per raggiungere la stazioncina in vicinanza di piazza Sardegna. Il grosso rettangolo di pineta che corre lungo la via Moriconi, da piazza delle Baleari a piazza della Gorgona, viene suddiviso ora da tre stradine di penetrazione tracciate sul prolungamento di quelle che spezzano il caseggiato sul lungomare tanto da formare tre isolati quadrati che sembrano proprio appresellamenti... a futura memoria.

Le regole del costruire, imposte dal nuovo quaderno d'oneri, sono, grosso modo, le stesse del 1872, fatta salva la gratuità della cessione del terreno in quanto, come dice l'art. 5 «le preselle verranno cedute dal comune facendo pagare ai richiedenti nell'atto del contratto una somma da concordarsi volta per volta, come semplice taxa di concessione»

(Tratto da: Pierluigi Bertelli, L'incanto di Boccadarno, Marina di Pisa 1759-1944, Pisa 1996.)





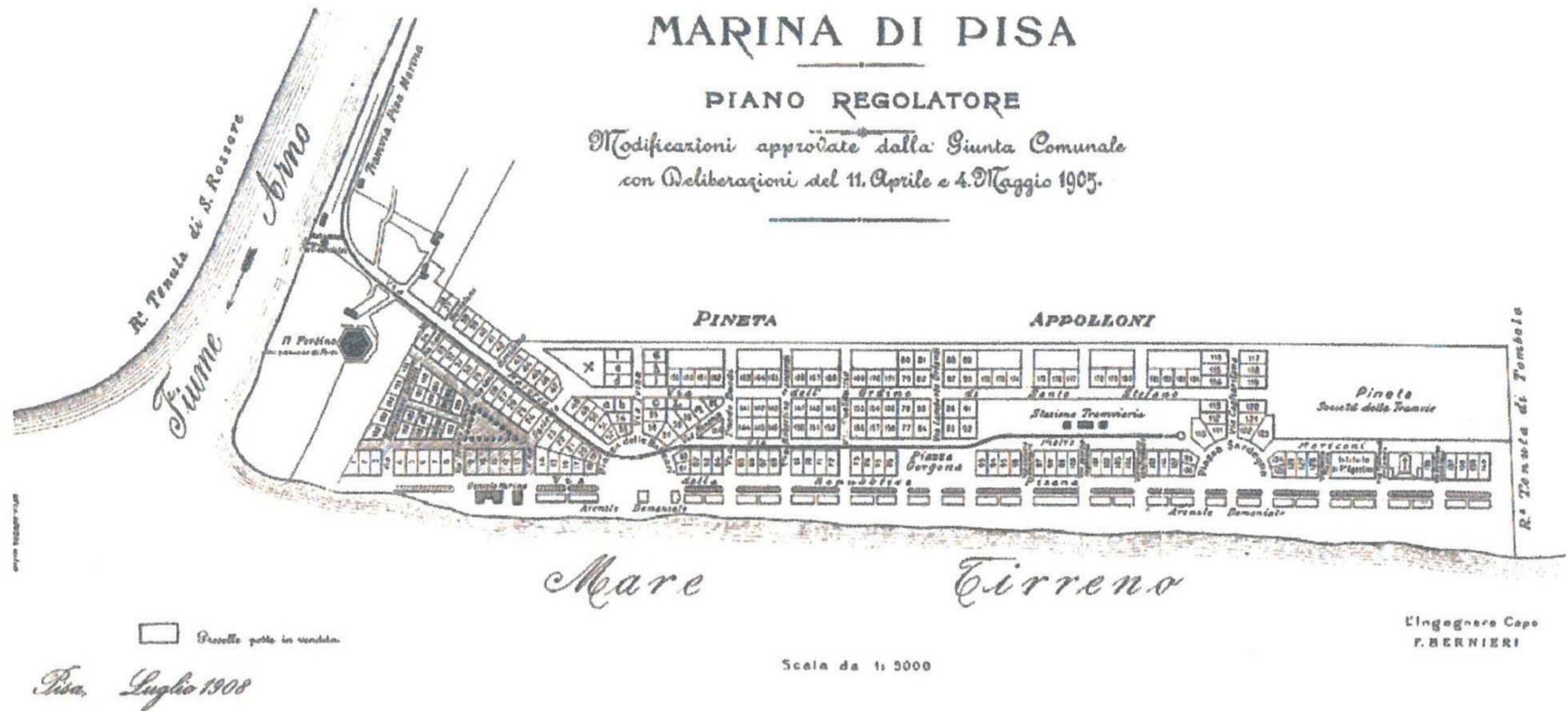
L'obelisco a Garibaldi

Tutti gli anni, il 20 settembre, anniversario della presa di Porta Pia, i vecchi garibaldini pisani usano fare un gran banchetto, con commemorazioni, canti di inni e suoni di bande.

Il 20 settembre 1904 rappresenta però, per i garibaldini riuniti a Marina, qualcosa di molto più importante, tanto che per la grande occasione accorrono da tutta la Toscana assieme a gran parte del popolo pisano. Alla foce dell'Arno, là dove termina lo stradone ed inizia la via Maiorca, si inaugura l'**obelisco** all'Eroe che, ferito ad Aspromonte, dopo il carcere del Varignano, in quel punto era sbarcato, accolto da braccia amiche per poi raggiungere Pisa.

(Tratto da: Pierluigi Bertelli, L'incanto di Boccadarno, Marina di Pisa 1759-1944, Pisa 1996.)





Il Piano Regolatore del 1905-8

Il nuovo Piano Regolatore propone la lottizzazione di tutto il territorio comunale, compreso tra la pineta Appolloni ad est, la regia tenuta di Tombolo a sud, il mare ad ovest ed una linea di separazione con la proprietà demaniale a nord. Gli edifici del Fortino, della Dogana e di Casa Ceccherini restano a nord di tale linea e pertanto non sono destinati a partecipare alle vicende di trasformazione urbana del resto del territorio.

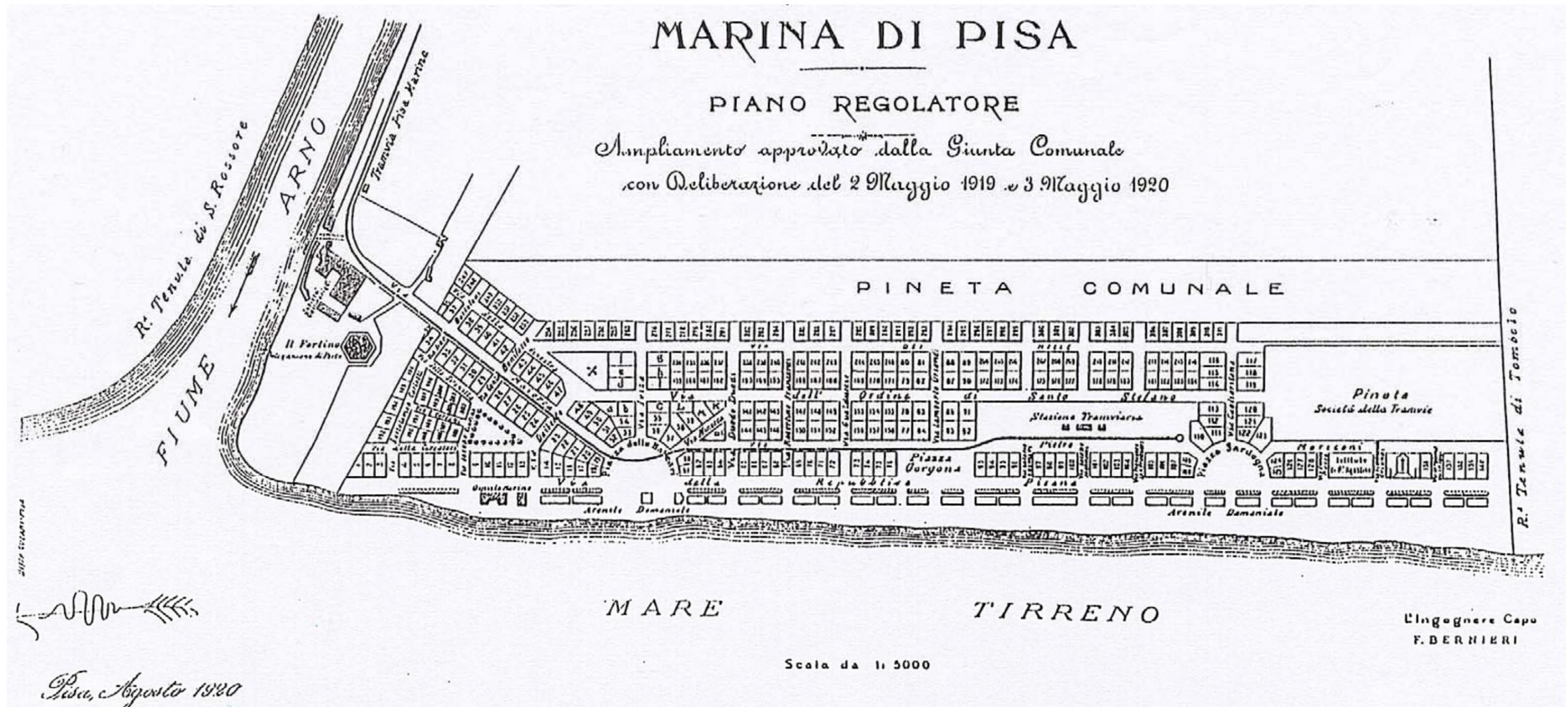
Nell'ambito dell'area soggetta a trasformazione urbana si evidenziano alcune aree "di riserva" per l'edificazione, poste al limite est (lato pineta) ed una grande area, pinetata anch'essa e lasciata in riserva, al limite sud-est del territorio.

Il piano prevede una serie cospicua di attrezzature per la balneazione su di un arenile che mostra ancora una sufficiente consistenza (anche se degradante da sud verso nord), fino ad azzerarsi in corrispondenza dell'attuale piazza Viviani.

La cittadina è servita da una tramvia a vapore, che arriva dal viale lungofiume, percorre via Maiorca e via dell'Ordine, facendo capolinea nella zona non lottizzata compresa tra le piazze Gorgona e Sardegna.

Il piano dà luogo ad un modello insediativo dominato dall'edificazione a bordo strada, di altezza pressoché costante (due piani), caratterizzato dalla ripetizione di moduli-facciata di dimensione costante e tratti stilistici omogenei.

Tratto da: Riccardo Ciuti, Analisi morfologica del luogo.



Il Piano Regolatore del 1919-20

Con il Piano Regolatore del 1919-20 si procede al completamento della lottizzazione del territorio urbano al di sotto della pineta comunale.

Nel 1917 è iniziata la costruzione dei primi capannoni della società Gallinari, destinati alla produzione di idrovolanti militari. Il terreno lungo la foce dell'Arno è stato venduto dalla famiglia Ceccherini, ancora proprietaria dell'area.

Il Comune delibera un nuovo appesellamento di ben 50 lotti (...) Le preselle migliori, quelle in angolo con le strade di penetrazione costano 7.000 lire, le altre da 4.000 a 6.000 lire. Ma non è tanto il costo del terreno, che pure comincia ad avere una certa consistenza, a frenare lo sviluppo del paese, quanto la sensazione che la guerra si sia portata via quella combinazione di circostanze ideali che fino a pochi anni prima avevano reso l'ultima nata delle stazioni balneari del Tirreno un luogo tanto vagheggiato e desiderato. Il calo di interesse per Marina non dipende certamente dall'industrializzazione del territorio intorno alla foce. Durante gli anni della guerra l'accanirsi dell'erosione, aggravata dalla mancanza di qualsiasi forma di intervento, aveva ridotto i bagnetti sul lungomare a vere e proprie larve ed in parte aveva dirottato la villeggiatura verso la Versilia.

(Tratto da: Pierluigi Bertelli, L'incanto di Boccadarno, Marina di Pisa 1759-1944, Pisa 1996.)

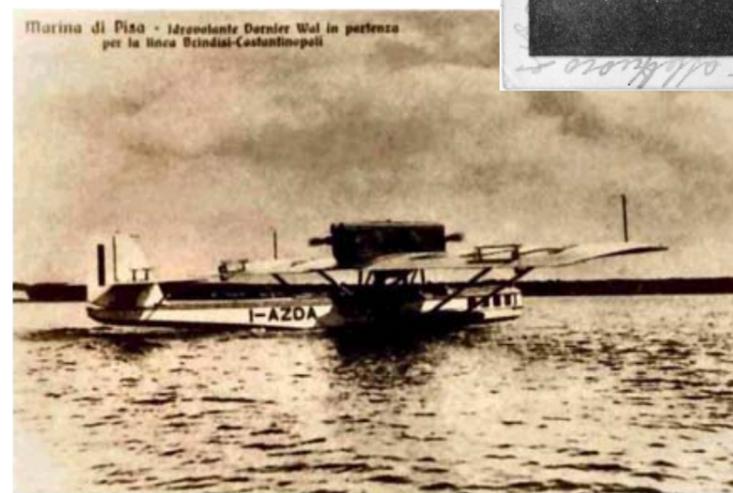
L'insediamento industriale

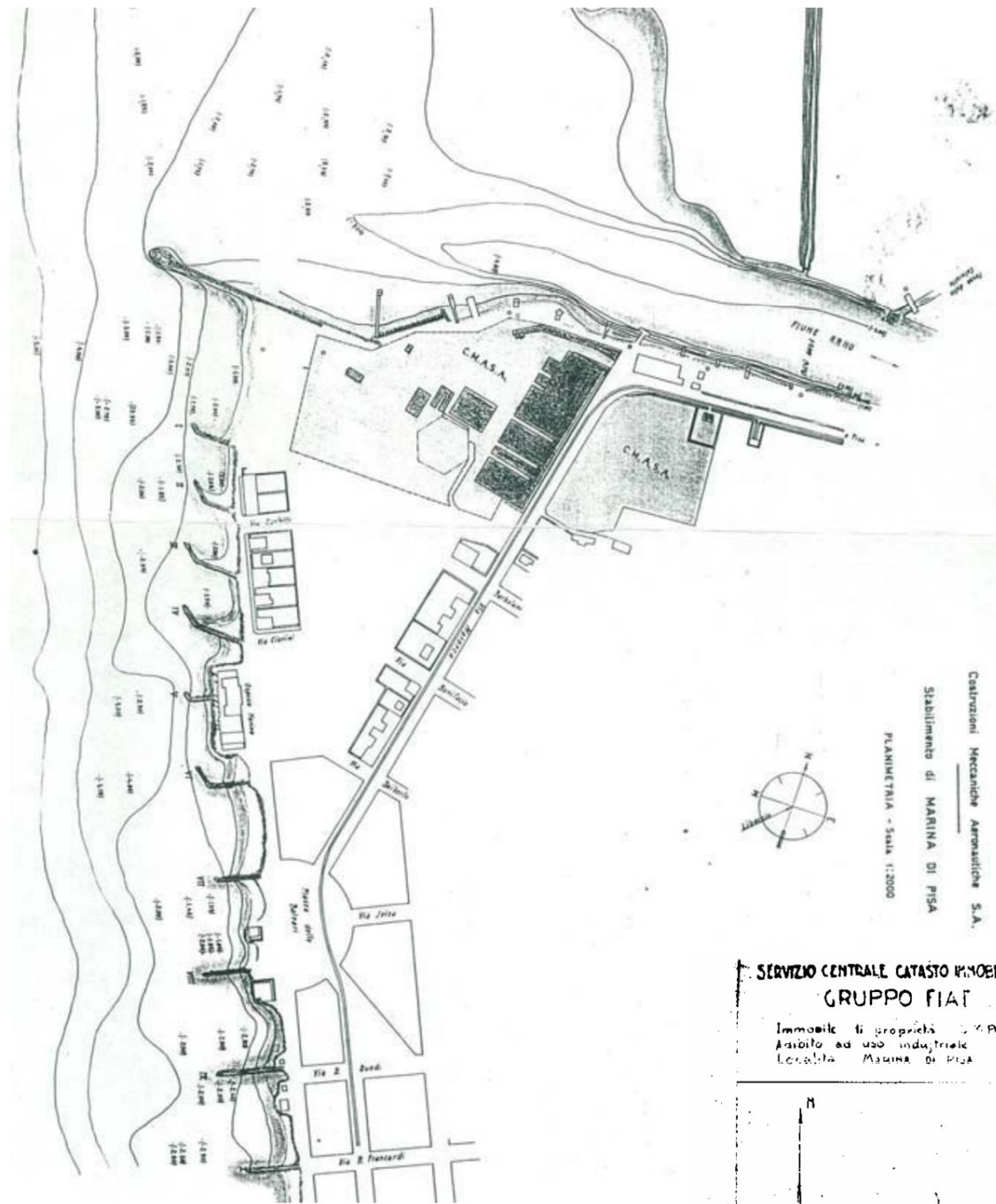
Una importante svolta nell'evoluzione dell'insediamento urbano si verificò con la costruzione, nel 1917, degli stabilimenti "Gallinari" nell'area compresa tra il viale e la vecchia strada di Marina. Da questo primo insediamento industriale prese avvio il processo di trasformazione ambientale di tutta la fascia sulla riva sinistra dell'Arno, successivamente sede della C.M.A.S.A. e poi degli stabilimenti F.I.A.T. /Motofides.

La realizzazione della "fabbrica" ha rappresentato una tappa importante dal punto di vista dello sviluppo economico e sociale di Marina di Pisa e di tutto il contesto limitrofo.

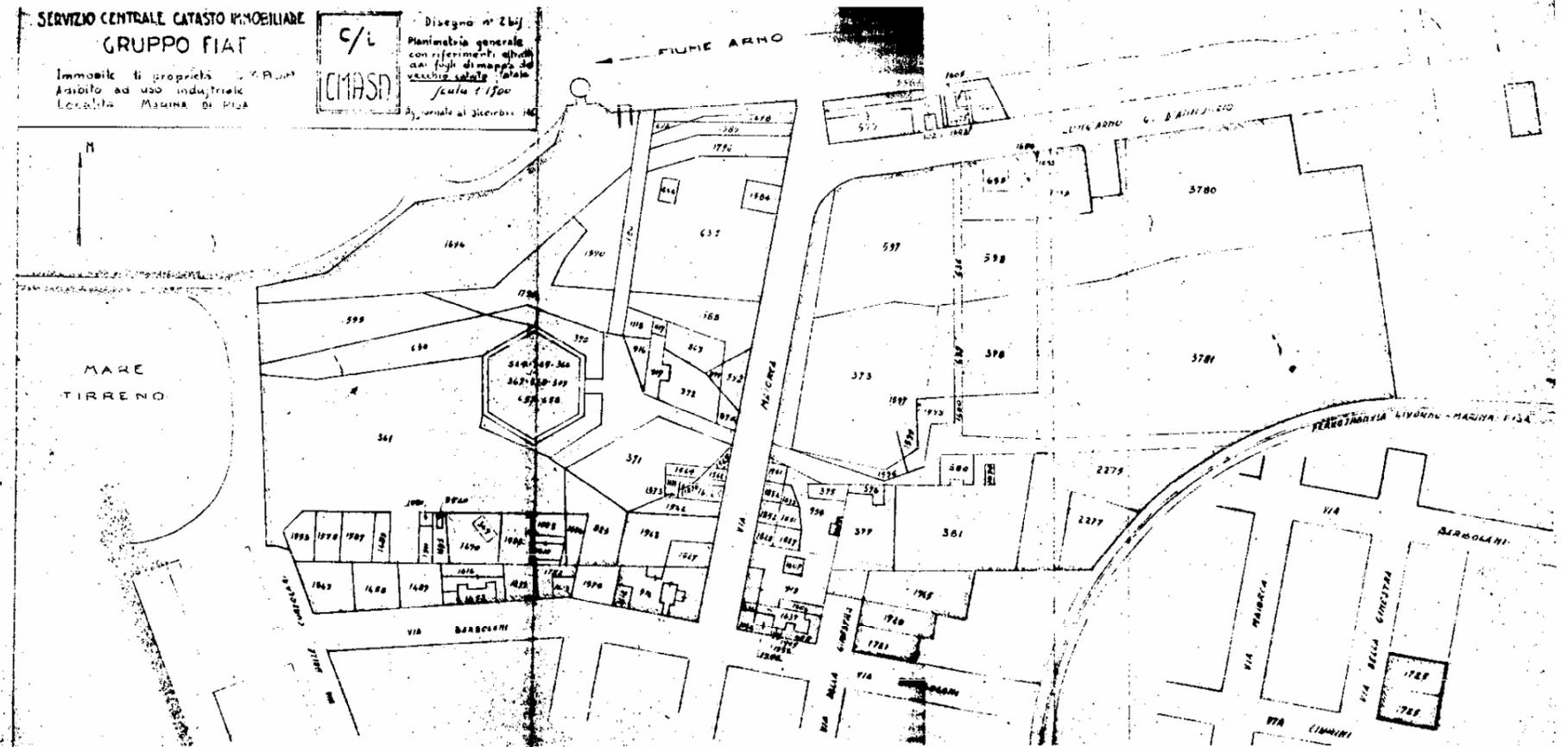
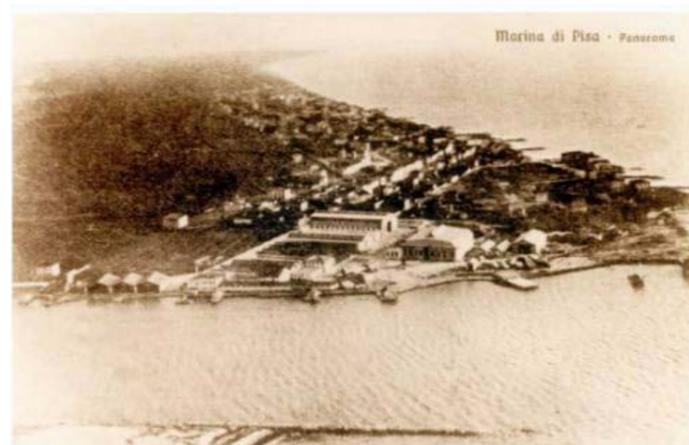
Qui di seguito sono riportate in sintesi le principali fasi dell'evoluzione dell'insediamento industriale:

- 1917/1921** - La Ditta Gallinari, società con sede a Pisa e uno stabilimento per la costruzione di imbarcazioni a Livorno, acquista l'area in Foce d'Arno per la realizzazione di capannoni adatti ad ospitare le attività di costruzione di idrovolanti bellici.
- 1921/1922** - Costituzione della S.A.I., Società Anonima Italiana, per la produzione di apparecchi aerei, composta da un gruppo di imprenditori e dall'ingegnere tedesco Claudio Dornier, progettista di aerei, idrovolanti e dirigibili. Viene acquistata dalla Società Gallinari in liquidazione tutta l'area compresa tra la via Maiorca e l'Arno, ad esclusione del Fortino, di proprietà demaniale. Il primo prototipo di idrovolante viene ultimato il 30 ottobre 1922.
- 1923/1926** - Cambiamento della denominazione sociale della S.A.I. in C.M.A.S.A., Costruzioni Meccaniche Aeronautiche Società Anonima, con aumento di capitale e spostamento della sede sociale a Genova. Nell'agosto 1924 l'aviatore Antonio Locatelli, medaglia d'oro, parte da Marina a bordo di un Dornier Wall per tentare la traversata del Nord-Atlantico. Nel febbraio 1926 il pilota spagnolo Ramon Franco compie la prima trasvolata dell'Atlantico del Sud. Lo stabilimento della CMASA viene visitato dal Duce e dal Re Vittorio Emanuele III.
- 1930** - Affiancamento e subentro della Fiat per la progettazione e la costruzione di prototipi di concerto con la Fiat-Avio di Torino.
- 1931** - La C.M.A.S.A. permuta con il Demanio una sua proprietà lungo il Viale dei Platani in cambio del Fortino, con tutta l'area di pertinenza. L'edificio viene demolito a colpi di piccone e cariche di dinamite.
- 1943/1945** - Sospensione della produzione per cause belliche.





- 1945/1953 - Ripresa dell'attività con riduzione della produzione aeronautica ed affiancamento di altri tipi di produzione (autobus, revisione carrozze ferroviarie e accessori per auto);
- 1967 - Riconversione della C.M.A.S.A nella "Sezione Officine di Pisa" per la produzione di accessori per auto;
- 1974 - Si scioglie la C.M.A.S.A e la Fiat ne incorpora la parte immobiliare, che nel frattempo si era arricchita dei fabbricati della Vecchia Dogana, dei Ceccherini e dell'area fronteggiante verso il fiume;
- 1978 - Passaggio alla Whitehead-Motofides concentrando nello stabilimento di Marina di Pisa le produzioni destinate al ciclo dell'automobile;
- 1987 - Incorporazione dello stabilimento nel gruppo Gilardini S.p.A. inizio della lenta e graduale diminuzione delle attività produttive;
- 1988 - Passaggio della linea produttiva serrature alla Motrol SpA e progressiva cessazione delle attività.



Le previsioni dei piani e dei programmi di pianificazione:

- ✦ **1985 -** Il primo Piano Regionale di Coordinamento dei porti e degli approdi turistici della **Toscana** prevede un porto in foce d'Arno per 2500 posti barca.
- ✦ **1987/88 -** **Lo stabilimento Motofides cessa la produzione:** la proprietà individua possibilità di trasformazione attraverso una riqualificazione ambientale, funzionalmente rilevante.
- ✦ **1989 -** Il **Piano Territoriale di Coordinamento del Parco** Naturale Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli individua l'area in foce d'Arno, come **zona di recupero edilizio ed urbanistico** funzionale e posiziona nella stessa una stazione marittima.
- ✦ **1992 -** Il **secondo Piano Regionale di Coordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana** prevede in foce d'Arno un porto per 500 posti barca.
- ✦ **1994 -** Il **Piano di Gestione del Parco** - strumento avente valenza di Piano Attuativo - con la **scheda 39** conferma la realizzazione del porto in foce d'Arno, per **500 posti barca e 170.000 mc di residenze e servizi**.
- ✦ **1997 -** Il Comune, con deliberazione del Consiglio Comunale del 20/03/97 n° 23, approva indirizzi e prescrizioni inerenti la realizzazione dell'iniziativa ed indice una **Conferenza dei Servizi** per la definizione dell'Accordo di Pianificazione destinato a ratificare la trasformazione dell'area.
- ✦ **1998 -** A seguito della presentazione di una nuova proposta progettuale e di documentazione tecnica a supporto, viene indetta la **Terza Conferenza dei Servizi** del 22/04/98, che non esprime un parere conclusivo. Di fatto si interrompe il procedimento.
- ✦ **2000 -** Nel mese di marzo il **Protocollo d'Intesa tra Comune di Pisa ed Ente Parco** impegna gli stessi ad inserire nei rispettivi Strumenti di pianificazione (Regolamento Urbanistico e Piano di Gestione) la trasformazione dell'area ex Motofides e zone limitrofe secondo indirizzi concordati. Viene allegata una Scheda Norma con la previsione di 350 posti barca e 55.000 mq di S.U.L. realizzabile.
- ✦ **2000/01 -** Il **Regolamento Urbanistico Comunale**, approvato il 28 luglio 2001, ha previsto la modifica della destinazione industriale, assoggettando l'area ad ambito di trasformazione unitaria per la realizzazione del **porto turistico** ed annessi insediamenti (**55.000 mq e minimo 350 posti barca**).
- ✦ **2002 -** Il 10 maggio viene approvato il **Piano di Gestione del Parco** e la nuova **Scheda 39** conferma la tipologia della trasformazione: porto turistico per **500 posti barca** e ristrutturazione urbanistica dell'area con indice di edificabilità territoriale di **0,5 mq/mq** con destinazioni edilizie miste (residenza, commercio, servizi, ricettivo).

Il 23 dicembre Borello inoltra alla Capitaneria di Porto di Livorno, domanda di **Concessione Demaniale**, corredata dal Progetto Preliminare, finalizzata ad avviare le procedure per la realizzazione dell'infrastruttura portuale ai sensi del D.P.R. 509/97.
- ✦ **2003 -** La Regione Toscana ha approvato il 7 aprile lo **Schema di Accordo di Programma** tra Regione, Provincia, Comune ed Ente Parco, finalizzato a definire modalità e termini della trasformazione urbanistica.
Il 22 settembre viene comunicata alla Proprietà la pronuncia favorevole circa l'ammissibilità del progetto e l'invito a predisporre il progetto definitivo del porto.
E' stato predisposto e presentato a Comune e Provincia il **Piano di Caratterizzazione Ambientale** dei siti ex DM 471/99, approvato nel settembre.
- ✦ **2004 -** Il 27 maggio si è tenuta la **Conferenza conclusiva sul Piano di Caratterizzazione**, ai sensi del DM 471/99.
Sono stati incaricati i professionisti per il progetto dell'intervento, Isola Architetti, Studio 3C+T Capolei Cavalli Architetti per le opere architettoniche, Modimar per le opere marittime. Il progetto **preliminare di Piano Attuativo** è stato presentato al Comune di Pisa il 7 giugno.
Il progetto preliminare è stato esaminato in due **Conferenze dei Servizi** tenutesi presso la Regione Toscana il 9 novembre e il 3 dicembre 2004. Con il verbale della Conferenza dei Servizi del **21 dicembre 2004** si è perfezionato l'esame del progetto preliminare di Piano Attuativo, con esito favorevole e con l'invito alla presentazione del progetto definitivo comprensivo di VIA.

Gli Enti presenti, che hanno espresso anche il relativo parere di merito sono:
 - la **Regione Toscana** con i settori:
 - Prog. Speciale procedimento unificato;*
 - Pianificazione mobilità regionale;*
 - Viabilità interna regionale*
 - Tutela del territorio*
 - Beni Paesaggistici*
 - Grandi infrastrutture*
 - l'Amministrazione **Provinciale di Pisa**;
 - il **Comune di Pisa**;
 - l'**Autorità di Bacino** del Fiume Arno;
 - l'**Ente Parco** Migliarino San Rossore Massaciuccoli;
 - il **Ministero per i Beni e le Attività Culturali** attraverso la **Soprintendenza per i Beni Architettonici** e per il paesaggio, per il patrimonio storico, artistico e demotnoantropologico per le Province di Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara.
- ✦ **2005 -** Il 28 novembre è stato consegnato al Comune di Pisa il **Piano Attuativo Definitivo** che recepisce tutte le osservazioni della Conferenza dei Servizi.
- ✦ **2006 -** Il 15 febbraio si è svolta la Conferenza dei Servizi indetta dal Comune a conclusione dell'iter di Accordo di Programma regionale. Gli Enti hanno espresso parere positivo e fornito alcune indicazioni di modifiche da recepire nel Piano di Recupero.
Il 3 marzo è stato consegnato al Comune il **Piano di Recupero**.