

SISTEMA INSEDIATIVO DEL LITORALE

1.0 TEMATICHE GENERALI DEL LITORALE

1.1 Individuazione e caratteristiche generali

Il Litorale Pisano fa parte del sistema ambientale costiero, ed è un'area di recente antropizzazione formata dagli insediamenti di Marina, Tirrenia e Calambrone, nati a partire dalla seconda metà del '800, in una zona anticamente coperta dal mare e da palude. La formazione di questo territorio fa capire la fragilità geomorfologica ed ambientale della zona, in cui gli insediamenti presenti, che possono considerarsi di natura "artificiale", attualmente sono in equilibrio precario con l'ambiente naturale; ogni eventuale nuovo intervento deve tendere alla conservazione di questo equilibrio. L'istituzione del parco con L.R. n° 61/79 e la successiva approvazione del Piano Territoriale del Parco Naturale Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli (*del. C.R.T. n° 515 del 12/12/89*) hanno sancito, anche a livello amministrativo, la necessità di tutelare una parte di questo territorio attraverso norme di utilizzo: i Piani di Gestine ('94), dovrebbero tendere a mantenere un corretto rapporto tra sviluppo e ambiente circostante. Il Parco ha escluso dai propri confini la maggior parte delle zone abitate di Marina di Pisa, tutta Tirrenia e una gran parte del Calambrone che rientrano, a livello urbanistico, nel Piano Regolatore comunale, sono invece incluse, e quindi di competenza del Piano Territoriale del Parco, la zona della foce dell'Arno ex area Motofides ed il nucleo storico delle colonie del Calambrone. Il sistema insediativo del litorale si sviluppa fra la parte meridionale della foce dell'Arno e quella dello Scolmatore situata al confine con la provincia di Livorno, lungo una fascia di circa 8 Km. Il litorale compreso tra la parte settentrionale della foce dell'Arno e il fiume Morto ha mantenuto le caratteristiche naturali di formazione, e, facendo parte della tenuta di San Rossore, è compresa nel Piano del Parco. I tre sistemi insediativi di Marina, Tirrenia e Calambrone distano dalla città fra 10 e 15 Km circa e possono considerarsi tre entità distinte nonostante siano state fondate con le stesse caratteristiche, allo scopo di sviluppare l'attività turistica in una zona di pregio ambientale, in tre periodi storici differenti compresi nell'arco di un secolo: Marina nasce fra la fine dell'ottocento ed i primi anni del novecento, Calambrone intorno agli anni trenta, Tirrenia nel primo dopoguerra.

1.2 Le questioni ambientali

Risulta evidente che la questione ambientale per questa fascia di territorio diventa prioritaria rispetto a tutte le altre tematiche: mantenere un giusto equilibrio tra il sistema insediativo e quello ambientale è necessario per la sopravvivenza di entrambi. Il sistema ambientale è caratterizzato principalmente da cinque sottosistemi: quello delle acque (*canali di bonifica il fiume e il mare*) quello della campagna (*pastura e agricolo*) quello del bosco (*pinete e macchia mediterranea*) quello degli arenili e delle dune ed infine quello della fauna costituita anche da specie pregiate. Tutti questi sistemi sono minacciati da processi di degrado ambientale che derivano da forme di sviluppo non controllato, ma soprattutto da situazioni più generali che investono l'intera fascia costiera, come l'inquinamento e l'erosione. Il sistema insediativo esistente risente di questo degrado ambientale e non sviluppa a pieno le proprie capacità e potenzialità turistiche, che sono alla base della propria nascita. Il Parco sta cercando di dare nuova vitalità a questo territorio e per questo occorre mantenere un giusto rapporto tra le dinamiche del Piano del Parco e quelle del Piano Strutturale, sviluppando parallelamente e coerentemente gli stessi obiettivi, e cioè quelli della riqualificazione ambientale del territorio. Riqualificare gli insediamenti esistenti significa valorizzare gli elementi costitutivi e d'impianto e le caratteristiche tipomorfologiche di formazione che differenziano Marina, caratterizzata dai suoi isolati, da Tirrenia considerata la "città giardino" e dal Calambrone in cui predominano le strutture specialistiche.

1.3 L'accessibilità

Il Litorale Pisano fa parte di un sistema di area vasta compreso tra le città di Pisa, Livorno e Pontedera, ed è più vicino a Livorno che a Pisa da cui dista 10/15 km circa. La viabilità di accesso al Litorale è nata contemporaneamente alle strutture insediative, il viale d'Annunzio nella seconda metà dell'800, la via Litoranea nei primi anni '30. In precedenza esisteva la via vecchia di Marina e la via Regia che collegava Pisa con Livorno passando vicino la basilica di san Piero a Grado. Il sistema di infrastrutturazione attuale è formato lungo l'asse principale nord-sud dall'autostrada A.12 e lungo l'asse est-ovest dalla superstrada PI-FI. I due si incontrano all'altezza dell'abitato di San Piero da dove, attraverso il nuovo raccordo in costruzione, indirizzano i principali flussi di traffico verso il Litorale. La viabilità minore di distribuzione è composta da tre assi principali: il viale

D'Annunzio e la Bigattiera che portano verso Marina e la parte nord di Tirrenia, la via vecchia Livornese e il vione Pisorno che permettono di raggiungere il centro di Tirrenia, la via vecchia Livornese-Aurelia e braccio sud della superstrada LI-FI che arrivano al Calambrone. Nei periodi di alta stagione il problema dell'accessibilità al Litorale diventa di difficile soluzione e pertanto si pone l'esigenza di trovare soluzioni alternative compatibili con le caratteristiche ambientali esistenti. Il Piano del Parco prevede la riattivazione della ex tramvia, ancora presente come tracciato e sedime pubblico, che potrebbe integrarsi con il progetto di metropolitana leggera previsto e finanziato per Pisa e Livorno; soluzione senza dubbio adeguata alle caratteristiche ambientali dei luoghi, ma che stenta a diventare ipotesi operativa.

1.4 L'articolazione del sistema insediativo

Il sistema insediativo del litorale è da considerarsi autonomo rispetto alla città e distinto in tre diversi sottosistemi insediativi derivati da processi di formazione storica differenti, con funzioni e caratteristiche tipomorfologiche distinte.

- 1) Marina
- 2) Tirrenia
- 3) Calambrone

Le analisi morfologiche effettuate consentono una articolazione dei sottosistemi in ambiti omogenei come segue:

Marina, fa parte delle espansioni urbane ed ha in prevalenza ambiti nei quali si sono mantenute le regole insediative.(da conservare), e ambiti nei quali le regole insediative sono state alterate e/o sostituite con altre. All'interno dell'abitato troviamo anche espansioni periferiche recenti di PRG o immediatamente precedenti, caratterizzate in prevalenza da villaggi pubblici o comunque unitari..

Tirrenia, è frutto di espansioni periferiche recenti, realizzata tramite un progetto di lottizzazione, in prevalenza, prima del PRG.

Calambrone è formato da insediamenti con organizzazione morfologica specialistica: le colonie, il cui nucleo storico è sorto intorno agli anni '30 con interessanti esempi di architettura razionalista. Nel dopoguerra ha continuato a sviluppare strutture speciali per l'attività ricettive, legate alle favorevoli caratteristiche climatiche dei luoghi.

2.0 SUBSISTEMA INSEDIATIVO DI MARINA

2.1 Il processo di formazione

La morfologia del territorio lungo il Litorale Pisano ha subito modifiche e trasformazioni di un certo rilievo a partire dall'aprile del 1606 quando il Granduca Ferdinando iniziò i lavori di spostamento della foce d'Arno verso nord, in modo da evitare le correnti marine e i forti venti prevalenti che impedivano il regolare deflusso delle acque del fiume (Taglio Ferdinando).

In quel tempo gli unici edifici di un certo rilievo esistenti erano la basilica di S. Piero a Grado e la "Torre di Foce" oggi inglobata in una casa colonica in Località Torretta, situata a circa un chilometro e mezzo a sud-ovest della curva dell'Arno conosciuta con il nome di Bufalotti.

La viabilità di collegamento tra Pisa e Livorno era costituita essenzialmente alla via Regia che passava vicino la basilica di S. Piero a Grado e proseguiva in linea retta verso la città del Porto. La parte posta a tramontana (Macchia di Tombolo) del territorio così modificato era proprietà dell'Arcivescovo di Pisa, mentre quella posta a mezzogiorno, in cui era compresa anche la parte del vecchio letto del fiume (Tenuta d'Arno Vecchio), apparteneva al Granduca di Toscana. Durante il periodo dei Lorena (1746) fu promosso un rilievo dettagliato della zona per un intervento di bonifica del territorio al fine di recuperare vaste aree ancora occupate da paludi.

Dalle ricerche bibliografiche è possibile ottenere informazioni interessanti: nel triangolo di terreno limitato dell'Arno Vecchio, dal nuovo corso del fiume e dalla spiaggia marina, viene individuato il forte esagonale di Bocca d'Arno (1764-1771) con il nome di "ridotto nuovo"; la linea di costa era grosso modo in posizione simile a quella di oggi.

Il nuovo fortino di Bocca d'Arno era il termine della viabilità (via Vecchia di Marina). Questa proveniva dalla via Livornese che a S. Piero a Grado, piegando verso destra all'altezza della basilica prima raggiungeva e poi costeggiava l'Arno fino al luogo detto Le Strozate (odierna curva Bufalotti) dove iniziava a seguire un tratto di Arno Vecchio, per attraversarlo successivamente su un terrapieno, e toccando la vecchia torre, raggiungere, con un percorso rettilineo, finalmente la zona del fortino esagonale.

Verso la fine del '700 (1781-1794) il territorio subisce modifiche patrimoniali che condizionano lo sviluppo della zona. Nasce la Tenuta d'Arno Vecchio dell'Appolloni,

concessa dal Granduca Pietro Leopoldo I di Lorena il 5 aprile 1781 a Lazzaro Appolloni. Della tenuta non fanno parte due tratti di terreno, uno dei quali in particolare comprendeva la zona del fortino esagonale in foce d'Arno e la dogana. Quest'ultimo terreno, già affittato alla famiglia Ceccherini (21 luglio 1817) venne definitivamente ceduto dalla Casa Reale a Gaetano Ceccherini in cambio degli stabilimenti balneari presenti nella zona del Gombo, e con delibera di Giunta Comunale (19 luglio 1868) venne rilasciato il permesso di costruire, sul nuovo terreno, gli stabilimenti balneari. E' il primo atto della nascita di Marina di Pisa come cittadina balneare. Per favorire l'accesso dei bagnanti alle strutture balneari venne costruito il tronco di strada da Bocca d'Arno ai bagni Marini (5 giugno 1869) e sua Maestà il Re mise a disposizione una barca a vapore per coprire il tragitto Pisa-Bocca d'Arno (19 luglio 1869). Nel 1871 venne completato il tratto di strada dalla località Bufalotti alle Case Ceccherini in foce d'Arno. La Giunta Comunale (1872) acquistò dagli Appolloni una zona di terreno macchioso nella loro tenuta d'Arnino lungo la fascia costiera. Il 18 luglio 1872 venne presentato il Primo Piano Regolatore di Marina di Pisa ed il relativo capitolato per la concessione dei terreni, formato da dieci articoli, indicante le caratteristiche dei fabbricati. Le prime costruzioni si svilupparono lungo via Maiorca, in piazza Belvedere e lungo via Repubblica Pisana, di fronte al mare. Vennero concesse gratuitamente circa 84 preselle delle 138 previste. Il 7 maggio 1883 venne concesso un tratto di arenile per baracche balneari da destinare all'uso esclusivo dell'Ospizio Marino. Gli anni a ridosso del XX° secolo vedono Marina di Pisa interessata da importanti innovazioni sia urbanistiche che amministrative:

- la ferrovia (15 marzo 1891)
- un secondo PRG (23 settembre 1892)
- la prima Chiesa di Padre Agostino (1899)
- la stazione dei Carabinieri
- l'Ufficio Postale
- l'illuminazione con lampioni a petrolio

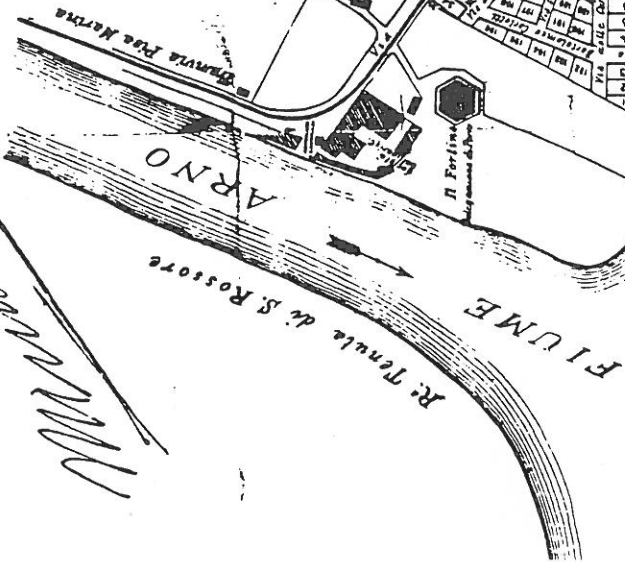
inoltre viene dato inizio alla costruzione di ulteriori nuove strade seguendo il disegno del piano geometrico regolatore.

Si manifesta in questi anni il problema dell'erosione del litorale, vengono presi provvedimenti immediati e si costruiscono i primi pennelli di difesa sistemati in senso ortogonale alla linea di costa. I primi anni del Novecento vedono svilupparsi le ville più belle di Marina di Pisa: Villa Peratoner (dove abitò d'Annunzio oggi distrutta), Villino

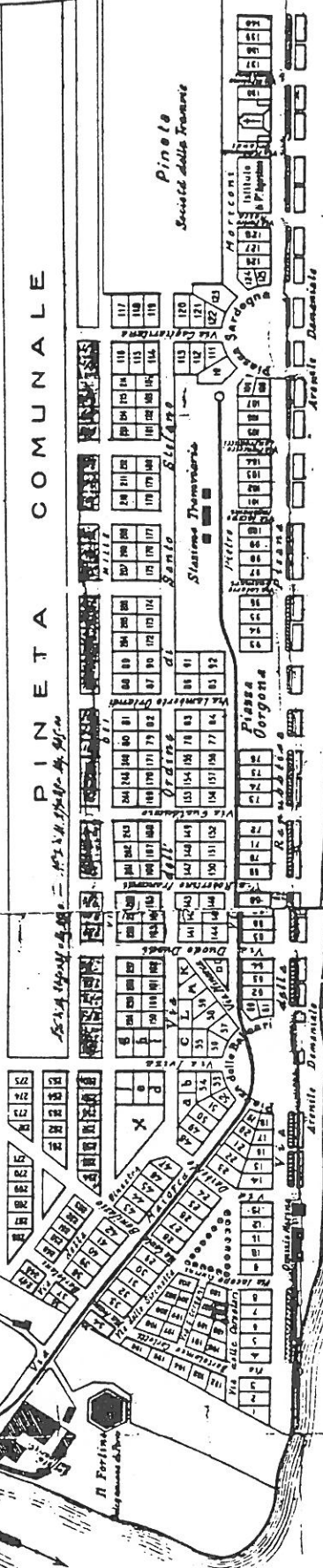
MARINA DI PISA

PIANO REGOLATORE

Ampliamento approvato dalla Giunta Comunale
con Deliberazione del 2 Maggio 1919



PINETA COMUNALE



TIRRENO

MARE

Scala da 1:5000

F.61

L'Ingegnere Capo
F. BERNIERI

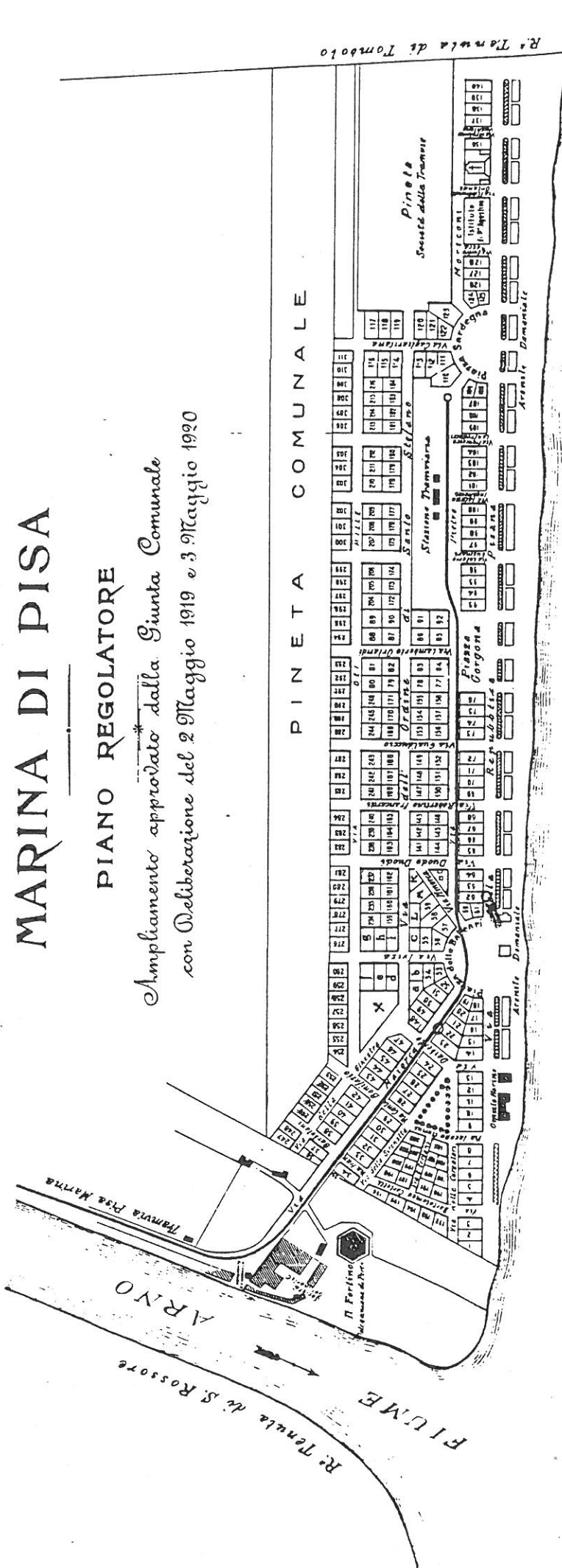
□ Quante piatte in vendita

Pisa, Maggio 1919

MARINA DI PISA

PIANO REGOLATORE

Ampliamento approvato dalla Giunta Comunale
con Deliberazione del 2 Maggio 1919 e 3 Maggio 1920



MARE

TIRRENO

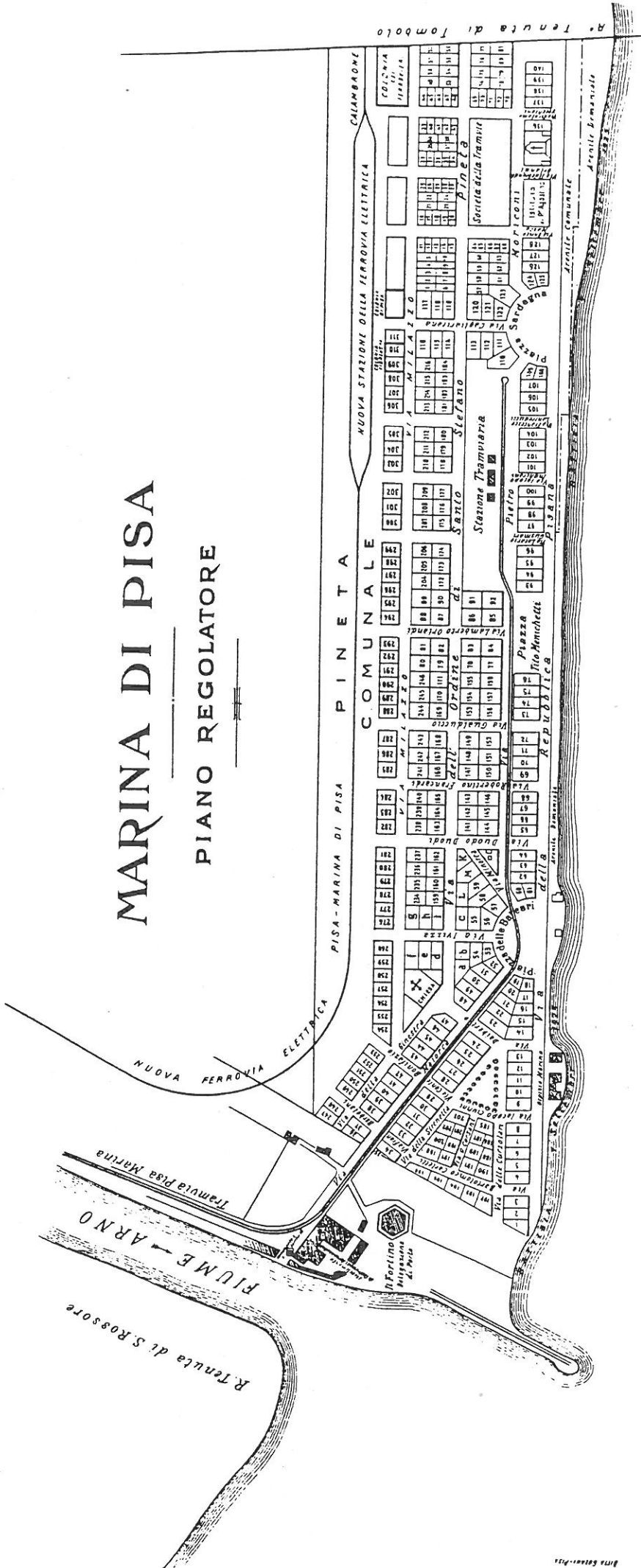
Scala da 1:5000

L'ingegnere Capo
F. BERNIERI

Pisa, Agosto 1920

MARINA DI PISA

PIANO REGOLATORE



- Terreno appressellato Società Tramvie
- Preselle comunali poste in vendita

Pisa, 1929 anno VIII

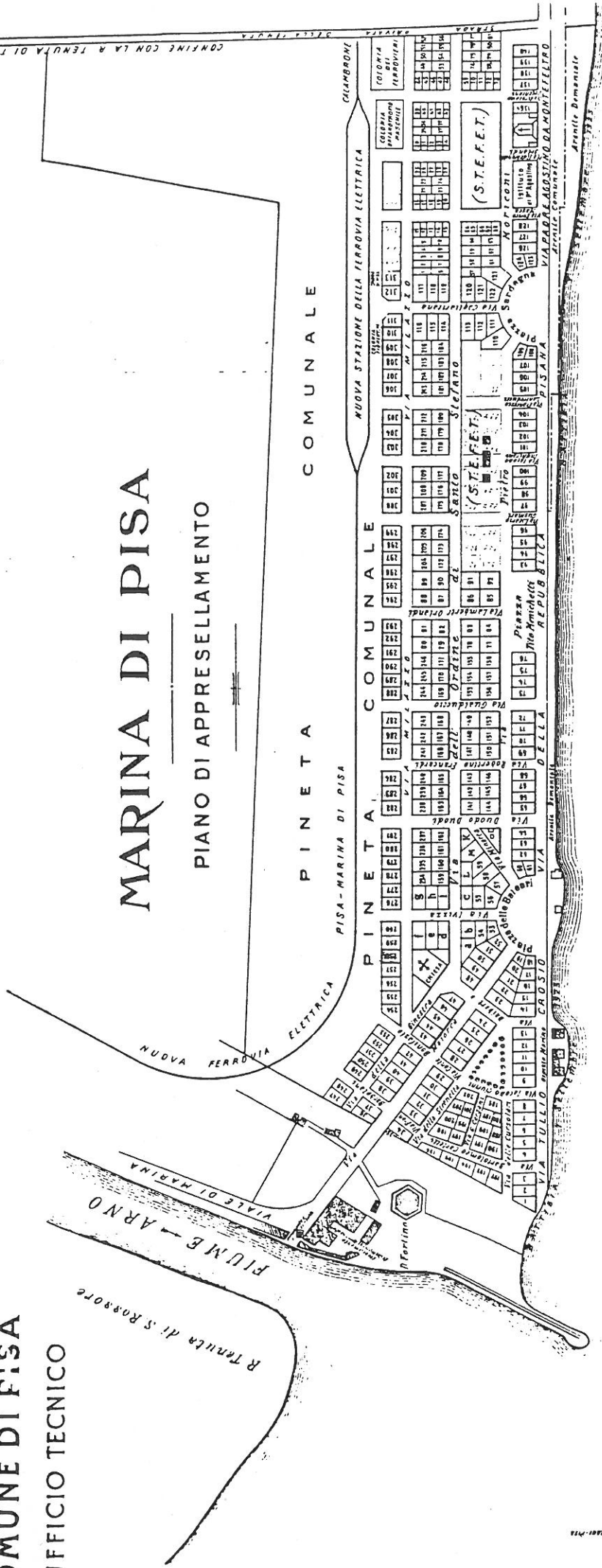
Scala da 1:5000

MARE TIRRENO

L'Ingegnere Capo
F. BERNIERI

COMUNE DI PISA
UFFICIO TECNICO

MARINA DI PISA
PIANO DI APPRESELLAMENTO



- Terreno appressellato Società Tramvie
- Parcelle comunali poste in vendita

Pisa, 1936 anno XVI.

MARE TIRRENO

Scala da 1:5000

Tobler, Villa Carovogno, Villa Fumagalli, Villa Galli-Donn (oggi Villa Cobianchi), Villa Bondi etc. e diversi stabilimenti balneari quasi tutti ispirati allo stile Liberty in voga a quel tempo. Il 31 marzo 1908 venne deciso dalla Giunta Comunale il “riordino generale delle concessioni dei chioschi” sull’arenile a causa dell’abusivismo spregiudicato dei concessionari e della mancata attuazione delle più elementari norme igieniche. Il 30 aprile 1912 fu approvata la “convenzione per la trasformazione a trazione elettrica della tramvia Pisa-Marina” e si intravide la possibilità di collegamento verso Tirrenia e Livorno avvenuta venti anni dopo (1932). Marina si sviluppa anche all’interno del proprio abitato. Lungo via dell’Ordine di S. Stefano l’Amministrazione Comunale mette in vendita diverse preselle fabbricative con uno specifico capitolato per la costruzione delle nuove villette (20 aprile 1905).

Tra il 1919 e il ‘20 si procede ad un ulteriore appesellamento nella parte più esterna alla nuova via Mille oggi via Milazzo. La nascente industria in foce d’Arno condiziona l’interesse turistico di Marina, diminuiscono le presenze dei villeggianti, nascono nuove strutture a servizio dell’industria e l’edilizia produce abitazioni per operai impiegati e tecnici della CMASA. Negli anni che precedono la guerra si continua a costruire seguendo lo schema di Piano Regolatore e pian piano scompare la pineta di Marina ad esclusione delle due grosse aree centrali di proprietà della Società delle Tramvie (STEFET). L’immagine urbanistico-architettonica di Marina è oramai definita. Dal dopoguerra ad oggi è storia recente. Si costruiscono due villaggi esterni alla maglia dell’abitato: il villaggio del Pescatore e Fiat, vengono completati gli isolati a sud. Il nuovo Piano Regolatore della Città del ‘65 e la variante apposta per Il Piano del Litorale del ‘73 e dell’80 portano alla saturazione completa delle aree centrali di proprietà della Stefet, con interventi residenziali privati e di edilizia economica e popolare (167) senza rispettare lo schema d’impianto dell’abitato. Il piano introduce parametri e norme che possono pregiudicare l’architettura storica d’impianto di Marina si prevedono aree artigianali esterne e il porto turistico lungo il Lamone che il P.T.C. dell’89 localizzerà in foce d’Arno come stazione marittima. Un capitolo a parte va aperto per ricordare che a Marina, oltre l’attività turistica, ne sorse una industriale che condizionò lo sviluppo dell’epoca e sicuramente produsse una impronta anche nel futuro: la fabbrica Motofides. Il 24 maggio 1917 l’Ing. Pisacani chiese al Comune l’area a nord del Fortino dove far sorgere i capannoni necessari ad ospitare l’industria nautica e aeronautica Gallinari. Questo terreno, che precedentemente la Casa Reale aveva ceduto al Ceccherini nel 1869, venne acquistato da una società tedesca e

nacque così lo stabilimento CMASA, società italo-tedesca per la costruzione di idrovolanti. Nel periodo che va dal '23 al '32, lo stabilimento produce il meglio dell'ingegneristica aeronautica mondiale raggiungendo il numero di 36 impiegati e 550 operai tutti italiani.

Nel 1930 la tedesca Dormier torna in Germania, il prof. Valletta, dopo i primi contatti con la società italo-tedesca, ne rileva la proprietà e quindi prima della fine dell'anno sugli stabilimenti marinesi appare la sigla della Fia. Da questo momento parte la produzione Fiat nel campo aeronautico e si procede all'ampliamento della fabbrica sacrificando anche il vecchio fortino esagonale settecentesco che viene demolito nel '31.

Prima della seconda guerra mondiale (1941) lo stabilimento aveva 386 impiegati e 3.130 operai, ma la produzione militare terminò l'8 settembre 1943 a causa dell'occupazione delle truppe tedesche che in ritirata distrussero l'Ospizio Marino e dell'offensiva americana che danneggiò seriamente le strutture dello stabilimento industriale. Dopo la guerra (1945) la Fiat riprese possesso dello stabilimento e la produzione si rivolse verso l'industria ferroviaria e la costruzione di autobus. Dal 1955 lo stabilimento assunse la denominazione di Fiat Sezione Officine di Marina di Pisa e nel 1967 la CMASA cessò ogni attività e la parte immobiliare venne incorporata dalla Fiat.

Nel 1967 lo stabilimento entra a far parte, come sezione Motofides -Livorno, del Gruppo Gilardini con tre produzioni: Marina di Pisa, Livorno e Salviano. L'8 agosto 1988 lo stabilimento di Marina di Pisa cessa completamente ogni attività.

Il Piano Regolatore Generale approvato con D.P.R. il 13/06/1970 è stato oggetto di *"Integrazioni e modifiche per la zona del Litorale"* adottate con deliberazione consiliare n° 530 del 30/07/1973 ed approvate dalla Giunta Regionale Toscana con deliberazione n° 590 del 26 /01/1978.

In un secondo tempo, con deliberazione n° 283 del 15/04/1980, il Consiglio Comunale ha adottato altre varianti *"Integrative e di aggiornamento"* che hanno interessato la zona del litorale.

Con delibera di Consiglio Regionale n° 515 del 12/12/1989 viene approvato il " Piano Territoriale di Coordinamento del Parco " che modifica sostanzialmente le previsioni originarie del PRG nella zona del Porto interno e dell'area industriale occupata dall'ex stabilimento Motofides. Le due zone entrano a far parte del parco trasformando la propria destinazione urbanistica rispettivamente in " zona agricola di sviluppo " e " zona di

recupero edilizio ed urbanistico funzionale “ con l’indicazione del porto (Stazione Marittima) nell’area della ex fabbrica.

Ulteriore modifica sostanziale allo strumento urbanistico di Marina di Pisa viene presentata nel PPA ‘ 89/’ 90/’ 91 dove si trasformano due aree da Attrezzature Pubbliche (teatro) e Asilo-Alberghi a Impianti Sportivi e Zona Artigianale. Le ultime varianti allo strumento urbanistico di Marina di Pisa sono causate dal reperimento di aree per l’edilizia residenziale pubblica (Peep) scaduto nel’87. Vengono rese residenziali diverse aree comprese tra l’abitato di Marina e la tramvia, una con un peep stralcio approvato nel ‘94 ed il resto nel recente Peep ‘95 approvato dal Consigli Comunale il 29/05/96.

2.2 Caratteristiche strutturali ed infrastrutturali dell’insediamento

Considerando la parte strutturale e infrastrutturale del sistema insediativo di Marina di Pisa si nota la presenza di un sistema d’impianto a maglia ortogonale databile fra la fine dell’800 ed i primi del ‘900 con caratteristiche tipomorfologiche classiche del periodo (*Liberty*). L’insediamento e le infrastrutture storiche esistenti hanno mantenuto, in buona parte, le caratteristiche dell’impianto originario e sono pertanto da ritenersi un patrimonio storico culturale; inoltre hanno anche mantenuto un corretto rapporto con l’ambiente naturale esistente. Si individuano pertanto nella maglia viaria esistente, nella forma degli spazi pubblici e negli edifici d’impianto compreso tra la fondazione ed il 1940 le invarianti strutturali le cui modalità di conservazione saranno disciplinate in dettaglio dal regolamento urbanistico.

La parte infrastrutturale extraurbana è definita dal Piano del Parco.

Essa classifica il viale D’Annunzio strada del parco e prevede la riattivazione della tranvia litoranea, (che si prevede di raccordare con le progettate metropolitane urbane di Pisa e Livorno), a garanzia anche di un corretto rapporto ambientale.

Il problema della viabilità di Marina è quello del traffico di attraversamento lungo l’asse Viale D’Annunzio, via Maiorca, via della Repubblica Pisana che impedisce ai pedoni l’utilizzo della passeggiata a mare.

Un effetto benefico può essere previsto selezionando in posizione arretrata (allo svincolo di San Piero) il traffico diretto alle diverse destinazioni sul litorale, e utilizzare gli assi viari interni di Marina per la distribuzione del traffico locale; questo potrebbe essere realizzato tramite un collegamento diretto tra il viale D’Annunzio ed uno di questi assi, utilizzando l’area di recupero edilizio ed urbanistico del Porto.

2.3. Il sistema funzionale

Marina deve considerarsi una città autonoma dal punto di vista funzionale, anche se dopo la chiusura della fabbrica Motofides (1988) ha perso una delle sue principali risorse economiche. Oggi vive di turismo, prevalentemente estivo, e di limitate attività commerciali e artigianali legate alla nautica. La popolazione residente è di circa 4.000 abitanti, mentre nel periodo estivo raggiunge punte di presenze anche tre volte superiori, creando particolari punte di domanda di servizi.

Le componenti funzionali principali sono:

- residenza ordinaria e stagionale
- strutture alberghiere
- campeggi
- servizi pubblici
- impianti sportivi
- attività commerciali
- attività artigianali

Si avverte in particolare una domanda inesausta di spazi per le attività artigianali locali.

E' aperto un problema di rilancio dello sviluppo economico, che deve necessariamente basarsi su nuove forme economiche legate alle caratteristiche territoriali in cui si trovano gli abitati di Marina, Tirrenia e Calambrone, cercando d'incentivare nuove attività turistiche che non si limitino a determinati periodi dell'anno, ma abbraccino un arco temporale maggiore. Il Parco è senza dubbio una opportunità turistica da tenere presente, e se a questa leghiamo il Porto, ci si rende conto come entrambe potrebbero attivare nuove forme economiche, compatibili con il valore ambientale della zona.

In questa ottica diventa necessario riqualificare complessivamente l'intero sistema insediativo e funzionale intervenendo, in modo puntuale, nei confronti dei fattori principali che possono rivitalizzare e qualificare l'intero litorale. Sono necessari interventi verso il settore turistico e commerciale esistente, mantenendo il giusto equilibrio fra piccola e grossa distribuzione, nei confronti del settore artigianale, favorendo lo sviluppo di nuove attività artigianali legate al porto, dei servizi adeguandoli ai periodi di alta stagione,

attivando, al tempo stesso, il riordinando complessivo dell'arredo urbano e manutenzione dell'ambiente naturale.

Le nuove opportunità di sviluppo debbono realizzarsi prevalentemente all'interno della zona di recupero edilizio ed urbanistico funzionale prevista in foce d'Arno dal Piano del Parco, mentre per quanto riguarda la struttura insediativa attuale, occorre attivare una sua riqualificazione tramite interventi complessivi sugli isolati utilizzando lo strumento dei Piani di Recupero specifici.

2.4. Gli Standard urbanistici di Marina di Pisa

Il Piano Regolatore del Litorale del '78 prevedeva un determinato dimensionamento residenziale e relativi Standard Urbanistici come stabilito dal D.M. 1444/68 e questi valori sono rimasti invariati anche per le successive varianti realizzate sull'abitato di Marina.

Rispetto al Piano Regolatore di Marina le aree adibite allo standard Istruzione sono diminuite a causa di varianti (Peep stralcio e Zona Artigianale -9750mq) portando il valore attuale intorno ai 16650 mq, inferiore a quello rilevato dall'analisi dell'uso del suolo dell'88, abbassando l'indice di zona a 4,2 mq/ab. esistenti.

In sede di revisione dell'attuale strumento urbanistico deve comunque tenersi presente il raggiungimento dello standard minimo di legge, relativo agli abitanti insediabili e al volume esistente e di progetto, ritenendo ottimale l'indice pieno di 4,5 mq/ab senza l'abbattimento del 50% per le zone Omogenee A e B, come previsto dal D.M. 144/68.

Il Piano Regolatore di Marina di Pisa ha previsto una dotazione di Attrezzature d'Interesse Comune sicuramente sopradimensionata rispetto a quelle che sono le necessità degli abitanti anche durante il periodo di alta stagione. La presenza di strutture parrocchiali e chiese (8200mq.) è consistente così come la dotazione di sedi civiche o circoscrizionali (5100 mq.), è invece insufficiente la presenza di servizi al cittadino tipo Centro Sanitario Poliambulatoriale, Biblioteca Pubblica, Cinema, Mercato di Quartiere, Ufficio Postale, Farmacia. Nella dotazione complessiva di attrezzature di quartiere iniziale, alcune sono state eliminate ed altre inserite per mezzo di varianti diverse:

Il totale complessivo delle attrezzature di quartiere esistenti oggi all'interno dell'abitato di Marina soddisfa sicuramente i 17586 mq. relativi agli abitanti insediabili (8793x2mq/ab), non copre però la richiesta di tipologie di servizi necessari ai cittadini soprattutto prevedendo i periodi di alta stagione.

L'abitato di Marina è circondato dal Parco Naturale e sopperisce con questa presenza di valore ambientale, alla carenza di Verde Pubblico Attrezzato all'interno della zona edificata. Il Piano Regolatore ha previsto 12 aree adibite a Spazi Pubblici Attrezzati per un totale di 73700 mq. molte delle quali già esistenti e riferite alcune alle piazze pubbliche (*P. Baleari 4c 4200 mq.*, *P. Gorgona 5c 5400 mq.*, *P. Sardegna 8c 3200mq.*) altre ad impianti sportivi (campo di calcio 3c 10000 mq.). Attualmente non esiste una struttura di verde pubblico di una certa consistenza, l'unica area con caratteristiche comparabili è quella a ridosso dell'impianto sportivo, che, tra l'altro, non risulta zonizzata come tale. Questa mancanza (*2c 27600 mq.*, *11c 8400 mq.*, *12 c 4800 mq.*) riduce notevolmente l'indice di verde pubblico pro-capite, aumentando la presenza di spazi degradati all'interno dell'abitato di Marina. Il Parco Naturale ha inserito dentro i propri confini la zona in foce d'Arno dove si prevede un Recupero Edilizio e Urbanistico Funzionale dell'area ex Motofides, con la realizzazione di una Stazione Marittima, riducendo in pratica la possibilità di aree a standard previste dal PRG. Un piano organico di Marina deve tenere presente la carenza di aree a verde pubblico attrezzato all'interno della parte edificata, e individuare zone adeguate a portare l'indice reale ad un valore di almeno 4,5 mq. ad abitante insediabile corrispondente a circa 3 ettari di nuove aree a verde.

I dati relativi all'Uso del Suolo, stimati nel maggio '88, non hanno tenuto conto dei parcheggi pubblici realizzati all'interno delle lottizzazioni di Piano Regolatore anche se la loro quantità risulta modesta. La particolare dimensione della struttura viaria di Marina di Pisa ha sempre sopperito alla carenza di Parcheggi Pubblici specialmente nei periodi di alta stagione, quando la presenza turistica è superiore al numero di abitanti presunti (8793 ab.) previsti dal PRG in fase di progetto. Il PRG di Marina di Pisa ha infatti individuato 14 aree a parcheggio pubblico la maggior parte delle quali localizzate nelle principali piazze pubbliche dell'abitato: Piazza Viviani 5000mq., Piazza Baleari 4000mq., non considerando la impossibilità attuativa in particolare da un punto di vista estetico e ambientale. Gli studi effettuati per la revisione generale del Piano Regolatore hanno considerato questa carenza cronica ed hanno proposto un recupero di grosse aree di trasformazione per la realizzazione di parcheggi, nonché un piano di mobilità che riduca l'uso del mezzo privato a vantaggio di quello pubblico (riattivazione della Tranvia).

Durante la fase di progetto del un nuovo strumento urbanistico è necessario tener presente la particolare caratteristica di carico urbanistico a cui sono sottoposte, in genere, tutte le

cittadine balneari durante i periodi di alta stagione quando raddoppiano o triplicano la presenza dei propri abitanti.

In conclusione lo stato di attuazione del Piano Regolatore di Marina di Pisa è da considerarsi esaurito per quanto riguarda lo sviluppo residenziale proposto nel '80 che prevedeva la costituzione di 59 isolati per un totale di 879.350 mc. di cui 788.741 mc. realizzati fino a maggio '88, dato relativo al rilievo dell'Uso del Suolo durante lo studio di revisione del Piano Regolatore del nostro territorio. Al dimensionamento iniziale ed al rilievo effettuato si sono aggiunte in questi anni altre aree residenziali (Peep stralcio di 5400 mc. e per ultimo il nuovo Peep '95 propone 11750 mc. per un totale complessivo di 33150 mc): la ex fabbrica Monetti di 16000mc., la Don Primo Marzolari.

Diverse previsioni urbanistiche di una certa consistenza, presenti nel piano o proposte da varianti successive, non hanno avuto attuazione: tutta la zona di sviluppo C1 prevista lungo il Lamone, dove doveva insediarsi il Porto a terra, è stata inserita nel Parco e pertanto sono rimaste inattuate le previsioni di insediamenti per attività artigianali e piccole industrie (2i), per zone residenziali stagionali, per servizi ed attività commerciali, e per le attrezzature portuali legate all'attività del Porto. La zona industriale (4i) della fabbrica Motofides, che ha cessato la propria attività produttiva nel '88 ed occupa una superficie complessiva di 100.000 mq, è entrata a far parte del Parco come area di Recupero Edilizio e Urbanistico Funzionale con la previsione di realizzare un Porticciolo in foce d'Arno. Le aree lungo fiume a ridosso del viale D'Annunzio dove oggi sono presenti attività cantieristiche e di rimessaggio e dove il piano prevedeva un parco d'interesse generale (13 e 14 g di 145.000mq.) sono anch'esse entrate a far parte del Parco come Zone di Recupero Edilizio e Urbanistico o Zone Agricole di Sviluppo e pertanto stralciate dalla previsione di PRG.

Per quanto riguarda la parte infrastrutturale prevista dal Piano ed in particolare nell'ultima variante del litorale, non hanno avuto attuazione le seguenti previsioni :

- * La strada di collegamento tra il Villaggio Fiat e via Barbolani lungo la tranvia.
- * Il collegamento tra via Ordine S. Stefano e via Moriconi, prolungamento di via Inghirami fino al mare.(In fase di attuazione nel progetto dell'area a servizi)
- * L'attivazione della Tranvia veloce tra Pisa, Marina, Tirrenia ed il suo prolungamento fino a Livorno.

2.5 Articolazione dell'insediamento e tematiche locali

L'analisi morfologica di Marina di Pisa ha portato ad individuare circa 16 episodi omogenei, raggruppati in 4 ambiti tematici.

Per ogni ambito è stata elaborata una scheda di rilevamento in cui sono descritte le caratteristiche principali e gli episodi omogenei di cui è composto. Nella scheda di rilevamento sono riportate anche le analisi sulla articolazione del sistema insediativo da inviare a specifica normativa in fase di elaborazione del Regolamento Urbanistico.

Marina di Pisa

ambito

Episodi Omogenei

n° 1 Villaggi Operai

(Vil. Fiat, Pescatore, edilizia di PRG, ex Monetti)

n° 2 Foce d'Arno

Motofides, Dogana, Area libera)

n° 3 Margine Pineta

*Is. Acquedotto, Residenze, Artigianale e servizi,
Ricettiva e servizi)*

n° 4 Centro Storico di Marina

*(Primo Nucleo, Zona Centrale, Peep, Lott. Padre
Agostino, Nucleo Recente)*

3.0 SUBSISTEMA INSEDIATIVO DI TIRRENIA

3.1 Il processo di formazione

Dalla visione delle carte storiche e dell'IGM si può riconoscere la geometrica suddivisione del territorio di Tombolo realizzata dai Granduchi allo scopo di consentire un migliore sfruttamento della tenuta: per la raccolta dei pinoli e della legna, come riserva di caccia; per la presenza di una serie di percorsi detti "vioni" disposti a distanze regolari attraversavano tutta la zona longitudinalmente e trasversalmente.

Fino ai primi anni trenta, fatta eccezione per il "Fortino di Mezza Piaggia" (ancora oggi esistente) che serviva come postazione dei finanzieri per il controllo del contrabbando lungo la linea chiamata della corazza, il territorio era praticamente rimasto intatto. In origine paludoso e poi bonificato, si presentava come una fascia pianeggiante formata da

un vasto arenile con dune (Poggi di Mare) e da un'ampia pineta profonda circa un chilometro.

La località nasceva nel 1932 con l'istituzione dell'E.A.T., Ente Autonomo Tirrenia e in quella circostanza prendeva il nome di Tirrenia abbandonando il vecchio toponimo di "Mezza Piaggia". L'Ente per cinquant'anni, così come era stato stabilito dal decreto, aveva il compito di amministrare il territorio (si possono ancora vedere i tombini dell'acquedotto con le insegne dell'E.A.T.) che andava dal vione della Bigattiera fino allo Scolmatore. Al termine di detto periodo, nel 1982, la gestione amministrativa sarebbe ritornata al Comune di Pisa.

Tirrenia era stata voluta dal regime fascista con lo scopo di realizzare una località turistica di prima grandezza a livello nazionale e internazionale che fosse una dimostrazione delle sue capacità e fosse d'immagine e di valorizzazione del regime stesso.

In quegli anni non era facile raggiungere la zona, per accedervi venivano utilizzati alcuni dei vioni nati con la bonifica del Lamone: il vione della Bigattiera, la via di Mezzapiaggia (oggi via Pisorno), il vione del Vannini, il vione dei Porcari, mentre il v.le del Tirreno era un semplice percorso nella pineta da Marina a Tirrenia. Il suo ampliamento nella dimensione attuale fu realizzato sempre per volontà del regime verso la fine degli anni venti.

I primi insediamenti furono modesti qualche edificio residenziale, una prima pensioncina e alcuni stabilimenti balneari di scarso valore (forte era la concorrenza di Marina a quel tempo affermata stazione balneare).

Una infrastruttura di grande importanza, che insieme alla litoranea è risultata decisiva per lo sviluppo di tutto il litorale e quindi anche di Tirrenia, è stata la realizzazione della vecchia ferrovia.

La ferrovia doveva servire ad unire le due città di Pisa e Livorno attraverso il litorale e doveva permettere ai pisani e ai livornesi di accedere con facilità al mare nella stagione estiva. La sua realizzazione (1929 -1932) avvenne prima dell'istituzione dell'E.A.T. e quindi della nascita della cittadina, fino ad allora la ferrovia arrivava solo a Marina ed era stato uno dei fattori positivi per la crescita di questa località.

Nel decreto istitutivo dell'E.A.T. venivano indicati i compiti che doveva svolgere e sui quali aveva l'autorità di predisporre ed approvare atti. Uno dei più importanti era la stesura del piano regolatore “ .approvare un piano regolatore della zona e a curarne l'attuazione mediante la cessione di aree per la costruzione di villini, palazzette, alberghi, ed altri stabilimenti che concorrono alla valorizzazione climatica e turistica della zona stessa, od anche mediante la costruzione diretta di detti edifici da destinarsi alla vendita o all'affitto e inoltre quello di approvare od elaborare progetti, della costruzione e manutenzione delle strade, di procurarsi i finanziamenti “

L'Ente, allo scopo di far crescere la località in modo ordinato, da subito dette avvio alle procedure per la stesura del piano regolatore e tramite un bando promosse un concorso (vinto dagli arch. Severini, Boncristiani, Benedetti, Ciangherotti, Pinelli e Sighieri), di fatto il piano nella sua attuazione fu una suddivisione in lotti (preselle) edificabili di tutto il territorio e il ricavato dalla vendita dei terreni servì alla realizzazione dei servizi e delle opere pubbliche come l'acquedotto (per le strade di Tirrenia possiamo ancora vedere i tombini dell'acquedotto con le insegne dell'Ente).

Sempre nell'ottica di far nascere una importante località turistica in concorrenza con quelle allora più rinomate, uno dei primi interventi fu l'individuazione nel 1934 di una vasta area di circa 24 ettari dove costruire gli stabilimenti cinematografici, (dovevano far concorrenza a Cinecittà) la loro effettiva realizzazione avvenne nel 1936/37 e presero il nome di “PISORNO”. Nei primi anni vi furono girati numerosi film importanti e notevole fu la presenza di attori noti.

Verso la fine degli anni trenta fu anche realizzato il complesso Imperiale, di forma semicircolare, inserito nella piazza centrale all'incrocio con la litoranea, era un progetto ambizioso per dare a Tirrenia una struttura dove ospitare le prime dei film ed avere un Casinò sul modello di Venezia e di Montecarlo.

Negli anni successivi al secondo conflitto mondiale Tirrenia, che aveva ormai perso le ambizioni iniziali ebbe, sulla spinta del boom economico, attraverso la cessione delle preselle da parte dell'E.A.T., una notevole espansione urbana che ne definì il tessuto e l'immagine attuale.

In un primo momento il fenomeno interessò solo la fascia lungo la litoranea, successivamente si ampliò fino ad arrivare oltre la tramvia lungo e intorno alla via Pisorno.

In quegli anni a Tirrenia sono nate anche numerose pensioni e piccoli alberghi, e sempre in quegli anni per la presenza della base americana, Camp Darby, molte delle case furono date in locazioni ai militari americani e alle loro famiglie. Questo fatto, positivo perché rappresentò allora per Tirrenia un risorsa economica non indifferente, incise negativamente sulla capacità ricettiva turistica (causando anche un incremento dei prezzi) della località.

Le nuove costruzioni, anche se numerose si inserirono correttamente nel disegno urbano della località e non alterarono quella che era la sua caratteristica originaria di città giardino. Negli anni recenti, dal '70 ad oggi con l'approvazione del Prg vigente, si è avuto un consolidamento del tessuto insediativo, ma non sempre i nuovi interventi sono stati coerenti con il modello tipologico preesistente e in alcuni casi hanno rischiato di compromettere l'immagine originaria. Vi sono stati interventi di sostituzione con la demolizione e ricostruzione dei pochi edifici dell'epoca, interventi di suddivisione in piccoli alloggi (mono e bilocali) di villette e palazzine e nuovi interventi con tipologie diverse: case a schiera, case con il p.t. adibito ad att. commerciali

3.2 Caratteristiche strutturali e funzionali

Tirrenia si presenta attualmente come una cittadina immersa nella pineta, città-giardino, ed è fra le località del litorale quella che possiede le migliori attrezzature turistiche; il suo aggregato urbano è disposto prevalentemente lungo il lato est della litoranea, per un fronte di circa 4/5 km, e in parte intorno all'asse della via Pisorno. La strada statale litoranea costituisce una barriera infrastrutturale tra l'abitato e l'ampia fascia (ml.500 circa) pinetata e dunata (oggi fortemente degradata) che conduce al mare.

Il mare e l'arenile con le sue strutture balneari, sono gli elementi trainanti e di maggiore interesse turistico della località. L'arenile ancora ampio è interessato dai fenomeni di erosione presenti lungo tutto il tratto di costa del litorale pisano.

Tirrenia, delle tre località di villeggiatura, è quella di maggior interesse, l'edificato è prevalentemente di tipo residenziale: villette e/o palazzine singole a uno, due p.f.t. e piccoli condomini immersi nel verde, modesta è la dotazione di servizi e di attrezzature per il tempo libero e lo svago in rapporto a quelle che sono presenti in altre e più note località turistiche. Non vi sono funzioni pubbliche e private di interesse generale, i servizi presenti sono a livello strettamente locale e in alcuni casi attivi solo nel periodo estivo.

Questa sua caratteristica ha favorito la presenza di un turismo di tipo stanziale, finalizzato all'uso dell'arenile e maggiormente rivolto alle famiglie ed agli anziani, i suoi abitanti

provengono in genere dalle zone interne e limitrofe (Pisa e Provincia fino a Firenze, Livorno) e molti di questi abitanti hanno qui la loro seconda casa. Scarse sono le presenze straniere e/o di altre regioni italiane. Nel periodo estivo molto intenso è il fenomeno del pendolarismo giornaliero da Pisa e Livorno.

Tirrenia, come molte altre località di villeggiatura, vede crescere considerevolmente il numero dei suoi abitanti nel periodo estivo (da 3.000 a più di 10.000), mentre nel rimanente periodo dell'anno si limita ad accogliere, quando il tempo è favorevole, parte dei pisani e dei livornesi per la loro passeggiata domenicale.

E' però da sottolineare l'aumento della popolazione residente (1989 ab 2.591, 1996 ab 3.098 + 19,6 %) che si è avuto in questi anni, in controtendenza rispetto al resto del litorale e della città stessa, dove è diminuito considerevolmente il numero degli abitanti residenti. Segno di una qualità urbana migliore e di una offerta di mercato più rispondente per tipologie e costi alla domanda.

La struttura ricettiva-alberghiera, fatta eccezione per alcuni grandi complessi alberghieri posti nella zona centrale, è composta da una serie di pensioni e di piccoli alberghi, quasi sempre a conduzione familiare, dislocati in modo casuale su tutto l'aggregato urbano.

La recente iniziativa (ma sembra che sia già in crisi) di recuperare l'area e le strutture della COSMOPOLITAN, dove un tempo erano gli studi cinematografici, per farne un centro alberghiero dotato di un campo di golf a livello internazionale, opera già realizzata e funzionante, dovrebbe servire, almeno sul piano nazionale, al rilancio turistico della località.

Nel territorio anche se fortemente degradati (spesso per un uso improprio) sono ancora presenti alcuni elementi e ambiti del suo assetto originario, in particolare la zona compresa tra il v.le del tirreno e il mare: pineta, fascia dunata e arenile. Quest'area anche se separata dall'abitato per quanto riguarda la gestione amministrativa ed urbanistica del territorio (fanno parte del Parco Naturale) è parte integrante, sia sotto l'aspetto ambientale che quello funzionale, della località.

Essa rappresenta l'elemento principale di attrazione e di interesse turistico.

La zona è attraversata da tutta una serie di percorsi divenuti nel tempo i viali (asfaltati) di accesso agli stabilimenti balneari.

Gli stabilimenti hanno, salvo pochi tratti, saturato e pesantemente densificato con interventi discutibili e distruttivi tutto il fronte dell'arenile, impegnando buona parte di un territorio

dal delicato equilibrio per la conservazione di un sistema dunale e di un vegetazione (macchia mediterranea).di notevole interesse.

Le altre zone ambientali di pregio (soprattutto la pineta), alle spalle dell'abitato, non sono interessate direttamente all'uso turistico, hanno però problemi di relazione e di margine con l'edificato, lungo il quale presentano segni di degrado.

3.3 SERVIZI E STANDARD

La dotazione di servizi e di aree a standard (dati uso del suolo) per i residenti non risponde ai requisiti minimi dimensionali complessivi e non è qualitativamente idonea, in quanto sono concentrati prevalentemente a Marina, le scuole dell'obbligo, salvo la materna, sono a Calambrone e mancano gli spazi (verde ...) e le strutture per il tempo libero (palestra ...).Carenza che si è accentuata in questi anni per l'incremento della popolazione residente (fenomeno opposto a quello verificatosi per il resto del territorio comunale).

Nel periodo estivo emerge pesantemente una carenza di standard per l'incremento della popolazione, in particolare per quello che riguarda i parcheggi e i servizi (rich. ampliamento della chiesa parrocchiale ...).

3.4 Il sistema infrastrutturale

La viabilità nel suo insieme, salvo che in alcuni periodi di punta come i giorni festivi del periodo estivo, risulta capace di assorbire e di smaltire la domanda di traffico in tempi sufficientemente brevi.

Il telaio infrastrutturale che collega la cittadina al resto del territorio è quello originario dei percorsi nati con la bonifica, consolidati e ampliati nel periodo degli anni trenta/quaranta: la SS. Litoranea che unisce le due città di Pisa e Livorno attraverso il litorale, la via Pisorno (ex vione di Mezza Piaggia) che si ricollega alla via Livornese per S.Piero e alla SS. Aurelia (prossimamente anche all'Autostrada A12 e alla Superstrada FI-PI-LI); più recentemente (inizio anni ottanta) è stata recuperata come strada carrabile anche il vione della Bigattiera, nonostante le sue caratteristiche strutturali e il suo tracciato non siano le più idonee svolge una importante funzione nel periodo estivo di smaltimento del traffico alleggerendo, soprattutto nei momenti di maggiore intensità, quello delle viabilità principali.

La viabilità interna, una maglia irregolare di sezione stradale modesta, è invece formata da alcune strade parallele alla litoranea dall'andamento morbido che attraversano longitudinalmente tutto l'abitato e da percorsi trasversali che si collegano con la litoranea. Alcune di queste, in particolare la via che costeggia il tracciato della ex tramvia, nel periodo estivo, vengono utilizzate come percorsi alternativi alla viabilità principale, sovrapponendosi al traffico dei residenti.

Uno degli elementi critici del sistema è il v.le del Tirreno, barriera infrastrutturale tra l'abitato e il suo arenile, converge con la via Pisorno nel centro urbano e lo attraversa dividendolo a metà.

L'altro elemento critico del sistema infrastrutturale, presente su tutto il suo territorio, sono i parcheggi, sufficienti nei periodi invernali, ma assolutamente inadeguati come capienza durante la stagione estiva.

Il n. di posti auto messo a disposizione dalle strutture balneari è modesto e interessa prevalentemente una fascia di interesse ambientale dal delicato equilibrio ecologico quella dunale e retrodunale. Il v.le del Tirreno anche se permette la sosta lungo i due lati per la sua ampiezza, non è in grado di assorbire da solo la domanda di parcheggio, conseguentemente le vie interne (già strette) e a carattere prettamente di servizio alla residenza vengono invase e intasate dalle auto in sosta.

Il subsistema insediativo di Tirrenia si può distinguere in tre ambiti con problematiche distinti:

- a) ambito della zona centrale;*
- b) ambito della zona compresa fra la litoranea e il vecchio tracciato della tramvia;*
- c) ambito della zona di margine, ovvero tutta l'area che va dalla ex ferrovia e si sviluppa fino al Lamone*

a) ambito della zona centrale

E' il cuore della località dove sono concentrate in massima parte le attività commerciali-ricreative e di servizio oltre che le strutture alberghiere più importanti. Il centro consolidatosi intorno alla forma originaria, rimasta inalterata, è un asse urbano, di cui fanno parte la piazza della stazioncina, i doppi v.li, la piazza dei Fiori e il loro prolungamento verso il mare (avvenuto in anni più recenti). Questo spazio così composto per le sue dimensioni e per il suo ruolo assume nell'insieme l'immagine di un unica grande

piazza che ha per sfondo la vecchia stazioncina e si protrae fino al mare con una terrazza panoramica. Luogo di passeggiata e di manifestazioni nei periodi estivi ma anche di parcheggio, è l'elemento urbano che salda l'abitato della località con il mare interrompendo la continuità della fascia pinetata e dunata compresa tra la litoranea e il mare.

In questa parte la morfologia e la tipologia degli edifici presentano un salto dimensionale rispetto al resto dell'abitato perdendo quella caratteristica tipica di Tirrenia di città-giardino, edifici di oltre tre piani, maggiore densità edilizia, forte concentrazione di attività direzionali, ricreative, commerciali al p.t.

Intorno alla piazza della ex stazioncina e lungo il fianco del vecchio tracciato, c'è una grande area a pineta in parte molto degradata per il suo stato di abbandono e per un utilizzo improprio come spazio per luna park e parco giochi. In questa area ritroviamo nel margine nord l'antico Fortino di Mezza Piaggia con la sua torre circondato dalla pineta, divenuto oggi residenza per i militari della Guardia di Finanza. Il recupero e il riordino di questa area boscata, con la creazione di un vero e proprio parco pubblico urbano dotato di attrezzature per lo svago e il tempo libero, riveste per la sua dimensione e collocazione una importante occasione per migliorare la qualità urbana della località.

b) ambito della zona compresa fra la litoranea e il vecchio tracciato della tramvia;

E' la vera e propria zona residenziale della città-giardino, formata prevalentemente da villette, palazzine, piccoli condomini e dalle più recenti case a schiera, tutte immerse in giardini più o meno grandi densamente alberati (pineta), disposte lungo un reticolo viario stretto e sinuoso.

In questa zona, soprattutto lungo il v.le del Tirreno, troviamo le piccole pensioni e i modesti alberghi, alcuni erano già dall'origine strutture ricettive altri lo sono diventati a seguito di trasformazioni di edifici residenziali.

Questo modello urbano è nato con la vendita delle preselle da parte dell'ex E.A.T. a per la costruzione di case per la villeggiatura nel periodo estivo. In alcuni casi sempre dall'Ente furono concesse e vendute ai proprietari delle case le preselle contigue (ponendo un vincolo di inedificabilità) per permettere di ampliare il loro parco-giardino.

Il Prg vigente ha favorito, almeno in parte, la conservazione di questo modello insediativo mantenendo un indice di edificabilità su tutta la zona molto basso e la destinazione a verde privato sulle aree che erano state cedute dall'E.A.T. con il vincolo di inedificabilità. Il Prg

ha anche consentito interventi sostitutivi, soprattutto lungo il v.le del Tirreno, che per le tendenze del mercato non hanno riproposto gli stessi modelli tipologici, compromettendo, in questi casi, l'immagine stessa dell'edificato.

La caratteristica tipica di questo tessuto residenziale ha impedito in parte la presenza di piccole attività commerciali e di servizi minori di supporto ai residenti, che per la distanza dal centro trovano difficoltà soprattutto nel periodo invernale.

L'ambito può essere distinta in due episodi, pressoché identici e separati fra loro dalla zona centrale della località. Nel primo episodio quello più a nord, ritroviamo i pochi edifici ancora esistenti di epoca antecedente al 1940.

c) *Ambito di margine, ad est della ex tramvia*

E' la parte più interna e distante dal mare, e fino a quando la tramvia era attiva, questa costituiva una barriera che la separava dal resto dell'abitato e da una più stretta relazione con il sistema turistico-ricettivo e balneare.

In questa zona le caratteristiche di città-giardino sono meno evidenti, in particolare lungo la via Pisorno, via di accesso alla località che taglia trasversalmente l'ambito, troviamo edifici dalla diversa tipologia e con funzioni che variano dall'attività artigianale (serre con vendita di fiori) a quella commerciale, a quella residenziale e alberghiera. Questa è la zona dove il Prg vigente ha operato maggiormente con nuovi interventi.

Tre sono gli episodi urbani che si possono individuare in questa parte di territorio:

- a) *una zona prevalentemente residenziale;*
- b) *una zona prevalentemente commerciale e artigianale;*
- c) *una zona alberghiera (Cosmopolitan).*

-La zona residenziale interessa la zona più prossima alla ferrovia e alla vecchia stazioncina, il modello insediativo è sempre quello prevalente di una edilizia a bassa densità anche se di minor pregio e in alcuni casi anche di più recente formazione, disposta lungo un reticolo viario che ha come asse portante la via Pisorno.

In questa parte sono da segnalare due interventi: il primo riguarda l'unico caso di edificio condominiale realizzato anteguerra dall'E.A.T. e destinato all'edilizia popolare, l'altro è il complesso alberghiero dell'Hotel Golf che per la sua altezza emerge sull'abitato e domina su tutta la zona.

-La zona commerciale e artigianale è posta lungo la via Pisorno sul lato nord prima dell'ingresso all'abitato in posizione decentrata e staccata da esso. Questa zona racchiusa come una sacca dai limiti del Parco Naturale presenta caratteri di insufficiente urbanizzazione e di degrado urbano/ambientale tipiche delle aree produttive di margine nate senza un piano attuativo degli insediamenti. Una parte dell'area ancora ineditata è oggetto da tempo della previsione di un piano attuativo per la realizzazione di una struttura commerciale (supermercato) e di un centro sociale. Sempre lungo la via Pisorno, nella parte più vicina all'abitato, su di un'area di proprietà comunale è in corso l'approvazione di un progetto per la realizzazione della caserma dei carabinieri di Tirrenia.

-La zona della COSMOPOLITAN ricade nel territorio del Parco naturale e il suo recupero doveva essere un'occasione per il rilancio turistico a livello nazionale della località.

L'iniziativa parte dalla attuale proprietà nei primi anni ottanta e il piano di recupero prevedeva la trasformazione dell'area e degli edifici ex studi cinematografici "Pisorno" in un complesso alberghiero e campo di golf a livello internazionale.

Ad oggi di detta iniziativa è stata realizzata solo la parte che riguarda il campo di golf e al momento non ha portato ancora i benefici sperati.

4.0 SUBSISTEMA INSEDIATIVO DEL CALAMBRONE

4.1 Inquadramento territoriale

Il Calambrone, dei tre insediamenti costieri del litorale pisano è il più a sud (ai margini comunali) e la sua distanza dal centro cittadino è di circa 18 km, il suo territorio confina con la zona industriale e il porto di Livorno, dal quale resta separato dal canale scolmatore.

La collocazione geografica sopra sintetizzata evidenzia una vicinanza che ha da sempre naturalmente favorito le relazioni e un legame molto stretto con la città di Livorno, le attività presenti e le sue strutture, soprattutto nel periodo estivo, sono di fatto collegate, gestite ed utilizzate quasi esclusivamente da e/o con persone di questa città.

E' anche vero, però, che la vicinanza (anche visiva) al porto di Livorno è per questa zona un forte ostacolo al suo recupero e alla sua valorizzazione come località di villeggiatura.

L'ambiente naturale, il mare e l'immagine stessa del paesaggio sono pesantemente condizionati dalla presenza del porto (pericolo di inquinamento....).

Buona parte del suo territorio è stata inserita nel Parco Naturale istituito con L.R.61/79: l'ampio arenile con la zona delle dune, le aree libere boscate e quasi tutta l'area impegnata dalle colonie realizzate nel periodo 1930 -40.

Diversamente dagli altri insediamenti del litorale, in questa zona il Parco per l'esigenza e l'obiettivo di tutelare il territorio, non si ferma al margine dell'area urbanizzata ma vi entra dentro, vincolando parte dell'impianto urbano.

Pertanto sono ulteriormente rafforzati in questa parte i rapporti di interdipendenza e di stretta relazione che uniscono le aree protette agli insediamenti. Tutto questo porta correttamente ad indicare soluzioni e regole comuni per la pianificazione di questa area che non tengano conto della suddivisione amministrativa ma delle sue caratteristiche complessive.

4.2 Processo di Formazione

Così come è avvenuto per Tirrenia anche il Calambrone deve la sua nascita, intorno agli anni trenta, al regime fascista e determinante è stata la realizzazione della strada litoranea e il prolungamento fino a Livorno della tramvia.

Il suo sviluppo è avvenuto in due periodi distinti, nel decennio che va dal 1930 al 1940, diversamente da Tirrenia che in questo periodo è rimasta solo un importante centro cinematografico, e nel secondo dopoguerra intorno agli anni Cinquanta/Sessanta.

I primi edifici furono costruiti, sotto la spinta del Ministro Ciano, quasi tutti nella zona compresa tra la litoranea ed il mare, allo scopo, oltre che propagandistico, di consentire una vacanza estiva ai bambini in una area particolarmente confacente dal punto di vista climatico e delle cure talasso elioterapiche.

L'insediamento delle colonie era un sistema molto ben articolato ed organizzato, dislocato lungo la litoranea e con l'accesso diretto al mare, a sua disposizione aveva anche una zona a servizi, collocata in un'area sul lato est della litoranea, dove spiccava come elemento centrale la chiesa.

Queste strutture, costruite in pochi anni, erano immensi contenitori capaci anche di ospitare 900 bambini a volta. (si può calcolare che complessivamente le 6/7 colonie costruite nel periodo 1930/40 erano in grado di accogliere dai 2.500.ai 3.000 bambini).

Nella realizzazione dei vari complessi adibiti a Colonia, in quel periodo, si sono impegnati progettisti di notevole valore come il famoso architetto Angiolo Mazzoni (1894 -1979) - (Colonia "Rosa Maltoni)

Nel periodo successivo, dalla fine degli anni quaranta fino ai primi anni '70, la località ha vissuto un secondo sviluppo per l'iniziativa di enti morali, quasi tutti di provenienza religiosa. Detti enti sempre per fini sociali (così come lo era stato nel periodo precedente) hanno proceduto alla realizzazione di nuove colonie e istituti nella parte interna del Calambrone, la zona compresa tra la litoranea e la tramvia. Questi edifici, a differenza dei primi, sono di dimensioni più contenute e sono stati inseriti nella pineta, hanno anche a disposizione grandi aree di pertinenza, in alcuni casi dotate di attrezzature ed impianti sportivi (piscina ...).

4.3 Caratteristiche strutturali e funzionali

Negli anni successivi dal 1970 ad oggi, a seguito della perdita della loro funzione sociale, si è avuto un progressivo abbandono e deterioramento delle Colonie, in particolare di quelle lato mare, le più interessanti sotto il profilo storico e architettonico.

La loro scarsa adattabilità e flessibilità alle esigenze del turismo attuale e i considerevoli investimenti, non compatibili con la debole domanda del mercato, necessari alla loro trasformazione, ne hanno impedito fino ad oggi il recupero e hanno portato al conseguente degrado delle loro strutture.

Le Colonie di epoca più recente invece, favorite dalla maggiore flessibilità della struttura e dalla loro minore dimensione oltre che dalla loro collocazione più interna e protetta dagli agenti marini per la presenza della pineta, sono riuscite a conservare una modesta attività con usi sociali più rispondenti alla domanda attuale: case per anziani, case vacanza per le famiglie.....

La stessa natura giuridica degli enti proprietari delle colonie, enti morali non a scopo di lucro, che ha permesso una gestione delle colonie a costi inferiori, è stata un elemento favorevole per la continuità dell'attività sia pure ridotta ai minimi livelli.

Per queste ragioni il Calambrone, composto per la quasi totalità da colonie, ha perso il ruolo urbano originario divenendo di fatto una zona emarginata, poco utilizzata nel periodo estivo, desolata nel periodo invernale.

L'altro elemento, forse quello determinante, che ha reso ancora più difficile una ripresa delle funzioni urbane e quindi della stessa località è il Prg vigente. La sua normativa, risalente agli anni Sessanta, il periodo di piena attività delle colonie, ha vincolato e vincola

tutt'ora questi complessi alla destinazione d'uso specifica originaria e/o comunque sempre a scopi esclusivamente sociali, impedendo quelle trasformazioni (e facendo perdere quelle poche occasioni che si sono presentate) indispensabili per adattare le colonie e gli altri edifici ad usi, anche sociali, più rispondenti alla domanda attuale di turismo per le vacanze estive.

Con l'approvazione del Piano di Gestione del Parco almeno per le colonie lato mare questo ostacolo sembra essere stato rimosso con una normativa più flessibile che consente un'ampia scelta di possibili destinazioni d'uso che vanno sempre dal sociale fino al ricettivo-alberghiero.

In prospettiva comunque il loro recupero rimane fortemente condizionato dalla valorizzazione di tutto il litorale e dai rapporti con il territorio del Parco in quanto non è sufficiente, anche se necessaria, la sola modifica della destinazione d'uso da colonia a ricettivo-alberghiero. La domanda di turismo sul mercato per questa zona rimane molto debole e i costi di intervento sono molto elevati (ricordiamo come esempio il caso della Principe di Piemonte, progetto di recupero come albergo-residence approvato da oltre un anno e i lavori non sono ancora iniziati)

Diversamente dalle altre due località del litorale l'insediamento del Calambrone non ha mai acquisito le caratteristiche e la fisionomia di un vero e proprio aggregato urbano, il suo impianto è costituito da una serie di edifici disposti in sequenza ma in modo diradato lungo i due lati del v.le del Tirreno (spazi dilatati da non essere in grado di formare un tessuto), senza un disegno complessivo e regole insediative e morfologiche comuni.

Le sue strutture e i suoi edifici sono stati realizzati come dei grandi contenitori isolati, disposti secondo un proprio orientamento ed ordine e immersi ciascuno in lotti di notevoli dimensioni che in alcuni casi hanno assunto le dimensioni di veri e propri parchi-giardino. Fatto di per se positivo ma non capace di far divenire il Calambrone un aggregato urbano.

Ciò nonostante non ha impedito alla località di possedere una propria immagine in quanto la stessa dimensione e disposizione diradata degli edifici delle colonie, i grandi spazi e la presenza di grandi masse di verde, che in parte nascondono le strutture, ha fatto acquistare al Calambrone nel tempo una sua precisa configurazione ed immagine.

Nella zona più a sud, nella parte terminale verso Livorno, ritroviamo un accenno di nucleo urbano formato da un tessuto edilizio minore costituito da residenze a uno-due p.f.t., da

alcune attività commerciali e da attività tipiche di una località balneare (piccola pensione, campeggi, stabilimenti balneari).

Se il Calambrone ha perso la sua funzione urbana e interesse come zona di villeggiatura estiva, sotto il profilo ambientale ha conservato ed ha alcuni elementi di pregio che meritano una attenzione particolare. Elementi che se valorizzati possono diventare l'occasione per il recupero della località.

-I percorsi e i segni territoriali originari con la zona boscata che occupa molta parte di questo territorio anche in zone prospicienti la strada litoranea.

-L'arenile molto ampio e il più bello di tutto il nostro litorale privo di evidenti fenomeni di erosione e ancora inalterato per la povertà delle strutture per la balneazione (concentrate nella zona prossima allo scolmatore).

-La fascia delle dune e la bassa vegetazione tipica della zone mediterranee compresa tra l'arenile e le colonie, conservata inalterata per le stesse ragioni prima citate.

-La zona intorno alla foce dello scolmatore, anche se con segni di degrado per l'uso improprio come discarica abusiva (un esempio di valorizzazione è il club di windsurf frequentato da appassionati provenienti da tutta la regione e anche da fuori).

Infrastrutture

Il telaio infrastrutturale è costituito solo dalla strada statale litoranea che attraversa longitudinalmente tutto il territorio del Calambrone e lo collega alle altre località, e direttamente al braccio della superstrada che arriva a Livorno della superstrada.

Gli originari percorsi della bonifica, i vioni, sono ancora presenti e favoriscono le relazioni con il Parco Naturale e la tenuta di Tombolo retrostante il suo territorio.

4.4 Servizi e Standard

Il dimensionamento dei servizi e degli standard per la stretta interdipendenza dei tre insediamenti viene valutata e riportata complessivamente per tutto il litorale nella tabella in calce alla relazione.

Problematiche emergenti per ambiti

Il territorio del Calambrone per gli aspetti funzionali e ambientali può essere suddiviso a grandi linee in due diverse aree (già in parte sopra descritte): la fascia compresa tra la

litoranea e l'arenile, e la zona più interna compresa tra la litoranea e il tracciato della ex tramvia, sintetizziamo i caratteri principali:

1) Ambito a mare del viale del Tirreno

Questa parte dell'insediamento del Calambrone contiene le strutture di maggiore interesse tipologico e architettonico, in quanto fanno riferimento ad un preciso periodo storico che le ha caratterizzate. Il rapporto diretto di queste strutture con il mare e il suo arenile rappresenta non solo un elemento ambientale da salvaguardare ma anche la funzione urbana che più le rende interessanti.

Fra le colonie che ne fanno parte ricordiamo la "Rosa Maltoni" così chiamata in onore della madre di Mussolini, la Principe di Piemonte a forma di aereo, la Regina Elena, la Firenze e la Vittorio Emanuele che nella sua forma ricorda la testa di un bambino con le braccia alzate

Recentemente per iniziativa di un gruppo di privati intorno alla fine del 1995 è stata approvato il piano di recupero della colonia, la Principe di Piemonte, come albergo-residence, ma a distanza di un anno i lavori non sono ancora iniziati.

2) Ambito a monte del viale del Tirreno

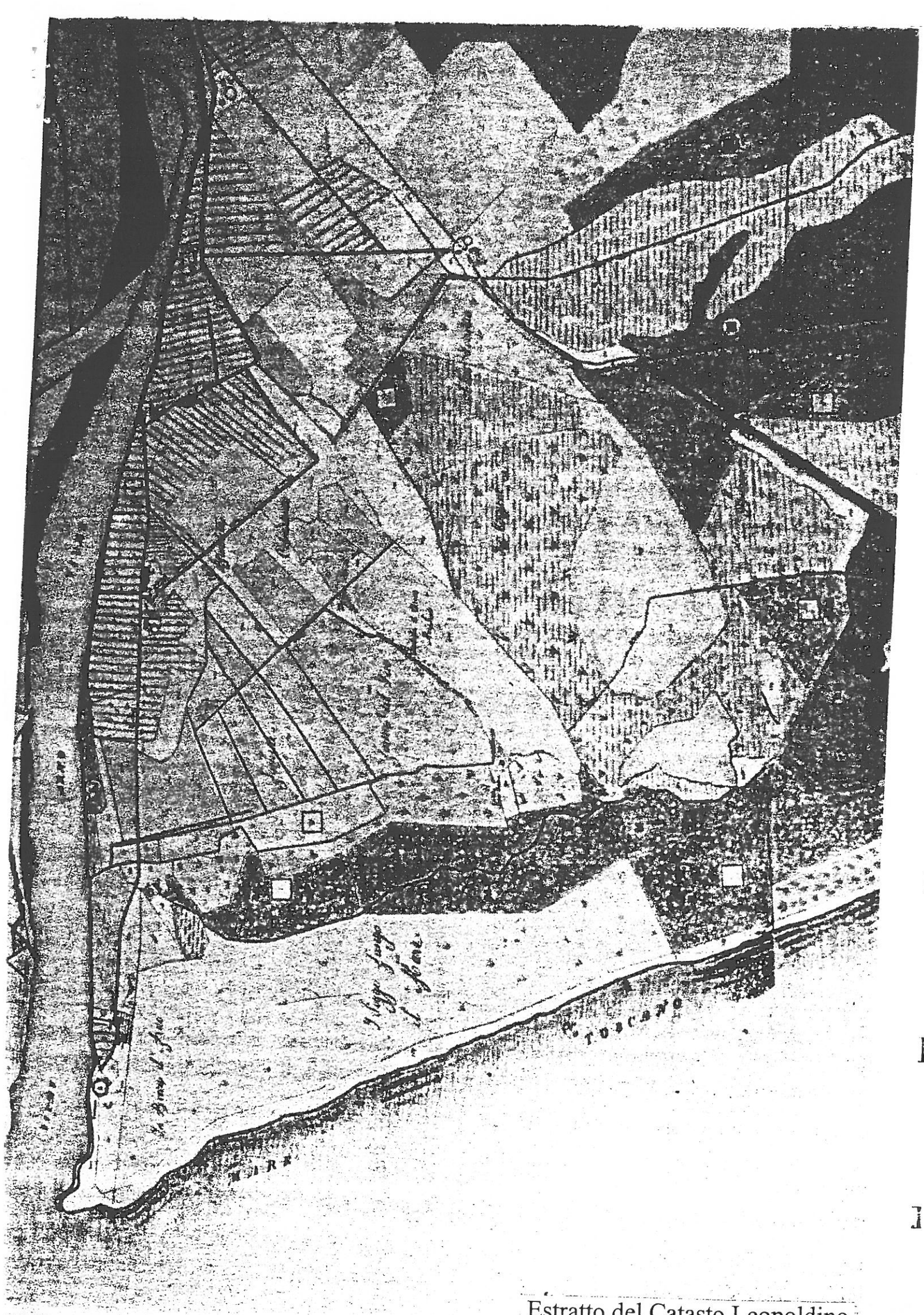
-L'insediamento delle colonie sul lato est della litoranea essendo più recente è costituito da edifici che per le dimensioni più ridotte e per la composizione della loro struttura rende, con costi notevolmente inferiori, questi complessi maggiormente flessibili agli usi sociali e turistici attuali.

Anche la collocazione più protetta, all'interno della pineta, anche se più distante dal mare, favorisce la loro riconversione. Sono da segnalare in questa zona il centro, a livello europeo, per recupero bambini handicappati, Stella Maris, il solo in grado di garantire per l'intero periodo dell'anno una funzione urbana

La colonia Ciso-Anap non più utilizzata ma che per la dotazione e la disposizione delle sue strutture è già potenzialmente un ideale centro vacanze.

2 -Il modesto nucleo ai margini della zona delle colonie, debole come insediamento, ma unico episodio a Calambrone di aggregato urbano dove si concentrano funzioni residenziali e attività commerciali oltre che ricreative.

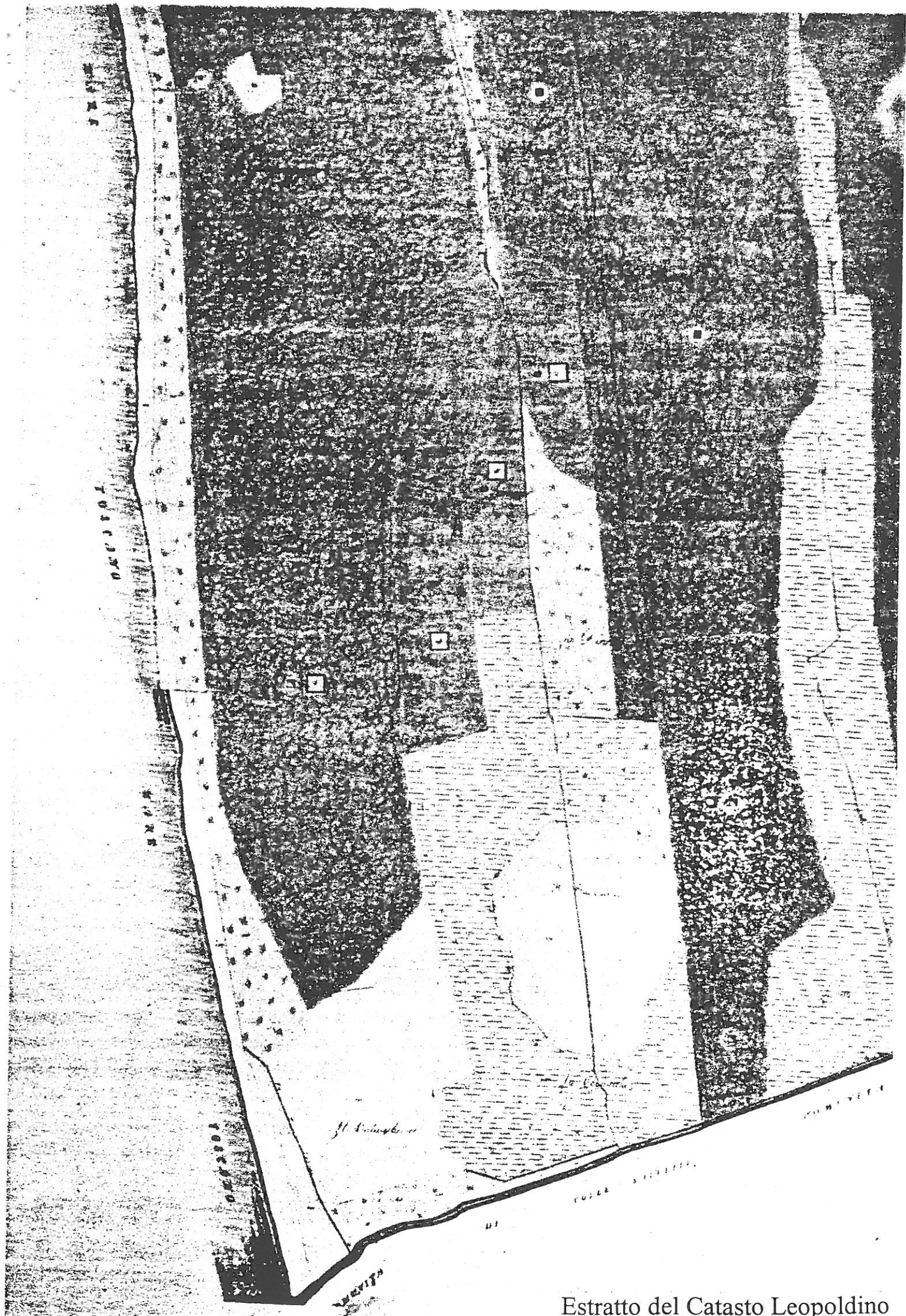
In complesso il problema principale del Calambrone è quello del superamento del degrado cui sembrano condannate le strutture in essere e che deriva sia dalla discontinuità di presenza umana (concentrate ai soli mesi estivi) sia dalle funzioni esclusivamente pubbliche o collettive, insediate.



Estratto del Catasto Leopoldino



Estratto del Catasto Leopoldino



Estratto del Catasto Leopoldino

USO DEL SUOLO

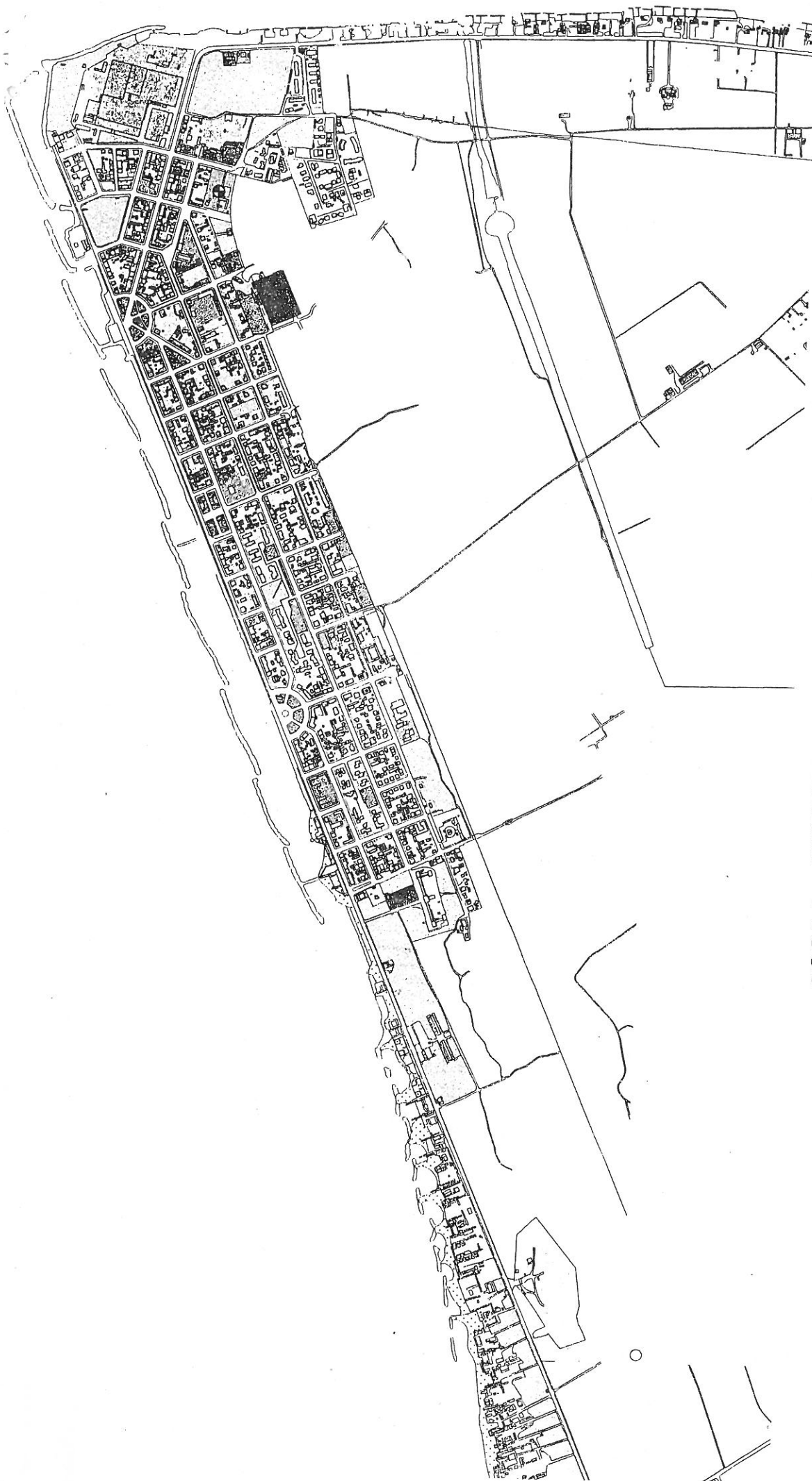
Scala 1 : 10000

Legenda

- Edifici (uso prevalente)**
- edifici monumentali
 - ▨ residenziale
 - turistico - ricreativo
 - ▨ istruzione inferiore
 - ▨ istruzione superiore
 - università
 - servizi di quartiere
 - ▨ servizi di inter. generale
 - ▨ sanità
 - ▨ scuole e servizi privati
 - commerciale
 - industriale artig.
 - ▨ edifici ed aree dismes.
 - ▨ impianti sportivi
 - ▨ edifici rurali e annessi

- Aree (uso prevalente)**
- ▨ Aree Monumentali
 - ▨ Residenziale
 - Turistico - Ricreativo
 - ▨ Istruzione inferiore
 - ▨ Istruzione superiore
 - Università
 - ▨ Servizi di quartiere
 - ▨ Servizi di inter. generale
 - ▨ Sanità
 - ▨ Scuole e Servizi privati
 - Commerciale
 - Industr. Artig.
 - ▨ Edifici ed aree dismesse
 - ▨ Impianti sportivi
 - Agricolo
 - ▨ Verde pubblico
 - Parcheggi
 - ▨ Aree inutilizzate
 - ▨ Bosco, Pineta
 - ▨ Arenile
 - ▨ Infrastrutture

- ⊕ Servizi sanitari
- ⊕ Servizi Tecnologici
- ⊕ Servizi speciali
- ✈ Aeroporto
- ⊕ Darsena
- ⊕ Zona ippica



USO DEL SUOLO

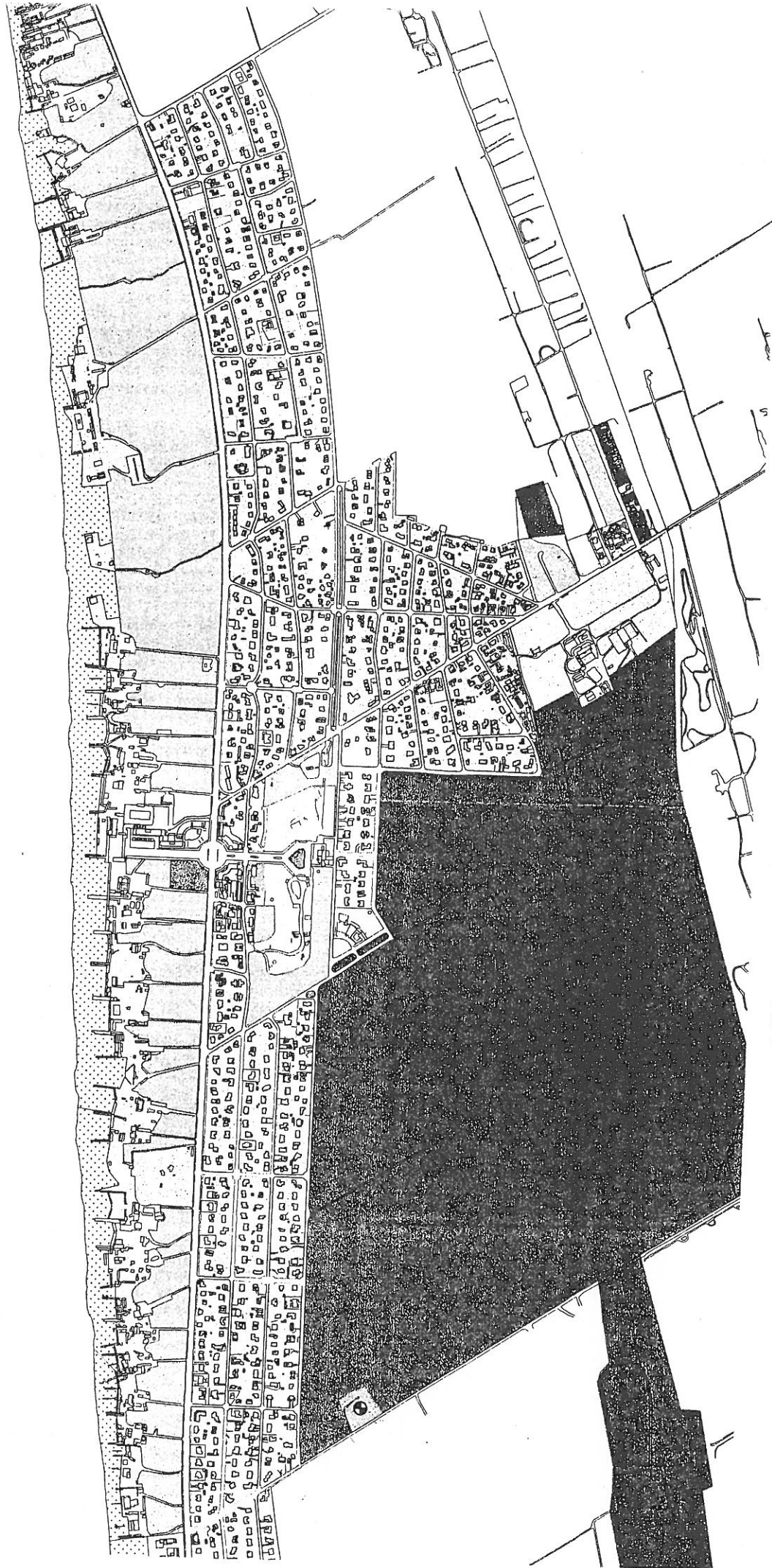
Scala 1 : 10000

Legenda

- Edifici (uso prevalente)**
- edifici monumentali
 - residenziale
 - turistico - ricreativo
 - istruzione inferiore
 - istruzione superiore
 - università
 - servizi di quartiere
 - servizi di inter. generale
 - sanità
 - scuole e servizi privati
 - commerciale
 - industriale artig.
 - edifici ed aree dismes.
 - impianti sportivi
 - edifici rurali e annessi

- Aree (uso prevalente)**
- Aree Monumentali
 - Residenziale
 - Turistico - Ricreativo
 - Istruzione inferiore
 - Istruzione superiore
 - Università
 - Servizi di quartiere
 - Servizi di inter. generale
 - Sanità
 - Scuole e Servizi privati
 - Commerciale
 - Industr. Artig.
 - Edifici ed aree dismesse
 - Impianti sportivi
 - Agricolo
 - Verde pubblico
 - Parcheggi
 - Aree inutilizzate
 - Bosco, Pineta
 - Arenile
 - Infrastrutture

- ⊕ Servizi sanitari
- ⊕ Servizi Tecnologici
- ⊕ Servizi speciali
- ⊗ Aeroporto
- ⊕ Darsena
- ⊕ Zona ippica



USO DEL SUOLO

Scala 1 : 10000

Legenda

- Edifici (uso prevalente)**
- edifici monumentali
 - ▨ residenziale
 - turistico - ricreativo
 - ▨ istruzione inferiore
 - ▨ istruzione superiore
 - università
 - servizi di quartiere
 - ▨ servizi di inter. generale
 - ▨ sanità
 - ▨ scuole e servizi privati
 - commerciale
 - ▨ industriale artig.
 - ▨ edifici ed aree dismes.
 - ▨ impianti sportivi
 - ▨ edifici rurali e annessi

- Aree (uso prevalente)**
- ▨ Aree Monumentali
 - ▨ Residenziale
 - Turistico - Ricreativo
 - ▨ Istruzione inferiore
 - ▨ Istruzione superiore
 - ▨ Università
 - ▨ Servizi di quartiere
 - ▨ Servizi di inter. generale
 - ▨ Sanità
 - ▨ Scuole e Servizi privati
 - Commerciale
 - ▨ Industr. Artig.
 - ▨ Edifici ed aree dismesse
 - ▨ Impianti sportivi
 - Agricolo
 - ▨ Verde pubblico
 - Parcheggi
 - Aree inutilizzate
 - ▨ Bosco, Pineta
 - ▨ Arenile
 - ▨ Infrastrutture

- ⊕ Servizi sanitari
- ⊕ Servizi Tecnologici
- ⊕ Servizi speciali
- ✈ Aeroporto
- ⊕ Darsena
- ⊕ Zona ippica

