



sistemazione del litorale pisano dalla bocca d'arno a piazza delle baleari proposta urbanistica degli architetti filiberto baldacci, massimo bartolozzi, piero landucci, roberto mariani, alberto pacciardi, stefano palummo, luigi pierotti.

sistemazione del litorale pisano dalla bocca d'arno a piazza delle baleari proposta urbanistica degli architetti filiberto baldacci, massimo bartolozzi, piero landucci, roberto mariani, alberto pacciardi, stefano palummo, luigi pierotti.

Presentazione

Quando, dopo il 1973, il piano regolatore del litorale di Pisa venne sottoposto all'approvazione regionale, la Regione era all'inizio della sua esperienza in materia di esame degli strumenti urbanistici comunali e il piano regolatore del litorale di Pisa, dall'Arno allo Scolmatore, era il primo strumento urbanistico di grande rilievo e complessità che la Regione Toscana si trovava ad esaminare.

Per quanto mi riguarda, io ero « relatore » del piano all'interno della Commissione Regionale Tecnico Amministrativa; in altre parole, ero incaricato di « istruire » il piano, di studiarlo attentamente, di valutarne la congruità rispetto ai dettati legislativi ed alle politiche regionali che si andavano delineando, di svolgere considerazioni di merito relativamente a ciascuna scelta e, in special modo, di valutare l'« impatto » (oggi si direbbe così) delle scelte urbanistiche del piano con le caratteristiche ambientali e naturalistiche dell'area considerata.

E' noto che il « parere » espresso dal relatore e dalla CRTA (e quindi assunto dalla Giunta Regionale) al termine della vicenda, che fu lunga e tormentata, ridimensionò radicalmente il piano proposto dal Comune di Pisa, effettuando stralci consistenti di zone edificabili (si ricordi la cosiddetta « lottizzazione Ponti ») e promuovendo una serie di « prescrizioni », utili a riportare lo strumento urbanistico in una prospettiva di buon governo del territorio.

Nel piano regolatore del litorale di Pisa apparivano due previsioni portuali, l'una attestata nella zona del Paduletto, o piazza Viviani, l'altra allo sbocco del canale Lamone nell'Arno.

Una prima valutazione negativa fu svolta sull'opportunità di prevedere addirittura due attrezzature portuali e oltretutto molto vicine tra loro; quindi furono sollevate una serie di perplessità, sia nei riguardi dell'una proposta che dell'altra.

A sfavore della localizzazione al Paduletto sembravano concorrere questioni prevalentemente tecniche, di tipo idraulico, e la vicenda dell'erosione totale della spiaggia di Marina

suggeriva di muoversi con molta prudenza e di rinviare una simile soluzione a dopo che si fossero compiuti adeguati e attendibili accertamenti.

A sfavore della localizzazione sul Lamone concorrevano invece soprattutto questioni ambientali e pericoli di inquinamento della falda, oltre che difficoltà dovute alla necessità di interrompere il viale D'Annunzio e il percorso protetto della ex tramvia, quest'ultima assurta nell'ipotesi regionale a collegamento di tipo metropolitano tra Pisa e Livorno.

La soluzione migliore sarebbe stata senz'altro quella di escludere sia l'una che l'altra localizzazione, in attesa di studi più approfonditi, ma il Comune di Pisa premeva, sostenendo l'urgenza di risolvere il problema del trasferimento degli attracchi sulla sponda sinistra dell'Arno. Allora si optò per conservare la previsione del porto sul Lamone, soprattutto per una ragione: perché l'intervento avrebbe potuto essere a totale carico del privato e perché questo avrebbe anche potuto assicurare la cessione di aree per servizi e per insediamenti artigianali.

A distanza di tempo, (e non essendo stato attuato il porto sul Lamone), si sono però modificate alcune condizioni che, a mio parere, richiedono oggi di porre diversamente il problema. Intanto si può dire forse che la situazione degli attracchi sull'Arno difficilmente potrà essere risolta dalla creazione di un nuovo porto; un nuovo porto convoglierà presumibilmente altre imbarcazioni sul litorale, lasciando le cose come stanno sull'Arno.

In secondo luogo, se il porto sul Lamone, essendo di iniziativa privata, comporta necessariamente di invadere grandi spazi ancora incontaminati con massicci insediamenti integrativi, soprattutto per seconde case, questo non sembra il momento migliore per dar luogo a simili iniziative. Senza contare il fatto che, se possono essere di impedimento all'iniziativa le stesse valutazioni di interesse economico privato, come sta verificandosi in numerosi casi toscani di vario tipo, è sempre vivo comunque il problema che il Comune riconsideri l'intera questione in una prospettiva, da una parte di severa salvaguardia dell'ambiente e, dall'altra di sistemati-

co recupero del patrimonio edilizio esistente anche con interventi integrativi.

In questo quadro, che cosa può significare riproporre, il porto a mare del Paduletto?

Certo, esistono sempre i problemi tecnici, che vanno risolti, se sono risolvibili.

Ma il discorso da fare è quello di Marina.

Marina di Pisa, un tempo fiorente propaggine litoranea di Pisa, oggi è in uno stato di abbandono preoccupante; la vecchia struttura insediativa, le attrezzature ricettive, gli elaborati interventi edilizi del periodo fiorentino, il prestigio del luogo che fu frequentato da D'Annunzio, sembrano usciti perfino dalla memoria, tanto il clima generale appare impoverito e appiattito da un diffuso stato di degrado, anche sociale oltre che fisico.

Una delle cause del decadimento di Marina va ricercata senza dubbio nella scomparsa della spiaggia e nella concorrenza di Tirrenia, alla quale invece la spiaggia non manca. Certamente anche l'insediamento della FIAT (al quale si deve la sistemazione di Bocca d'Arno, che ha fatto scomparire la spiaggia) non è stata una scelta felice, non potendosi attendere da essa che non entrasse in conflitto con i caratteri ambientali e con l'impianto storico di Marina. Infine, l'eliminazione del servizio tramviario ha tolto a Marina un'occasione singolare e unica, che ne faceva un luogo altamente accessibile in modo autonomo, anche da parte di ragazzi e anziani, cioè da quella fascia di popolazione che non ha consuetudine con l'automobile (mentre il servizio di autobus va a caricare maggiormente il traffico su strada).

Marina è nata e si è sviluppata con motivazioni turistiche; la sua natura urbana ed edilizia rivela queste motivazioni, per cui non sembra corretto proporre il recupero della sua economia mediante l'inserimento in essa di attività produttive di tipo industriale, se non limitatamente a quelle attività, commerciali e artigiane, direttamente connesse con l'attività turistica. In altre parole, occorre restaurare (se

così si può dire) il contenuto turistico di Marina, nel quadro di integrazioni produttive che, se riguardano il territorio di Pisa (e di Livorno), non devono necessariamente investire il litorale, al quale si richiede di svolgere altre funzioni produttive compatibili con i suoi caratteri. E, per far ciò, occorre ripristinare alcune delle condizioni che sono venute a mancare nel dopoguerra, con condizioni attendibilmente sostitutive.

Una di queste è la spiaggia.

Non so cosa si può fare, eventualmente intervenendo nuovamente in Bocca d'Arno, per ricostituire la spiaggia. Ma forse il modo più ovvio può essere quello di intervenire con « piattaforme », « rotonde » o spiagge artificiali; del resto una località altamente turistica e niente affatto degradata come Santa Margherita Ligure ha soprattutto spiagge artificiali.

Poi il porto, anche di dimensione modesta e con attrezzature semplici, come quello che si può ricavare al Paduletto.

Al di là delle funzioni proprie di un porto, bisogna rilevare infatti che la presenza di un certo numero di imbarcazioni, tanto più se inserite organicamente nella struttura urbana, è sempre un elemento di arricchimento vitale dell'ambiente (anche se si deve fare attenzione, naturalmente, a creare adeguati spazi di parcheggio e di servizio); costituendo cioè uno di quei fattori « centrali », ai quali gli urbanisti attribuiscono la prerogativa di rendere vivi e godibili gli ambienti urbani.

Mi sembra che il progetto illustrato in questa pubblicazione dia alcune indicazioni utili a questo proposito.

Sta di fatto che propositi di adeguato recupero sociale di Marina e di efficace riutilizzo del suo patrimonio urbanistico ed edilizio difficilmente potranno essere messi in atto se non saranno accompagnati da significativi provvedimenti capaci di dare uno sbocco produttivo all'operazione.

Prof. Arch. LUIGI AIRALDI

Luigi Airaldi è docente di Urbanistica all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia. Ha lavorato a numerosi strumenti urbanistici tra cui, i più importanti, quelli di Modena, Ancona, Arezzo e Cattolica. Ha diretto negli anni '61 e '62 la rivista « Argomenti di Architettura ». Suo è il testo « Le ragioni dell'urbanistica » uscito nel 1978 presso l'editore Marsilio.

Premessa

Sono ormai passati vent'anni dalla proposta di bandire un concorso nazionale per la sistemazione di Bocca d'Arno. Sette anni sono trascorsi dal Convegno Nazionale sul litorale.

Le indicazioni contenute nel Piano Regolatore del litorale, adottato dal Comune nel 1973 e approvato, con forti condizionamenti, dalla Regione nel 1978, sono oggetto di opinioni controverse e determinano di fatto una situazione di immobilismo.

La proposta

E' per questi motivi che, già da tempo, molti sono coloro che criticano l'assetto generale del PRG per Marina e ne propongono una sua rielaborazione su basi diverse.

In particolare, dai sottoscritti è stato più volte sostenuto, anche in pubblici dibattiti, che una rivalutazione del ruolo turistico di Marina di Pisa sia possibile solo ricercando una riqualificazione dall'interno del suo tessuto storico.

E' nostra opinione, infatti, che la creazione di poli di interesse esterni, come per esempio il prospettato porto a terra, non risolverebbero il problema del degrado ambientale che in progressione accelerata ha portato l'abitato allo stato di abbandono che conosciamo. Per tutti dovrebbe valere l'esempio della presenza della vicina Tirrenia che, più ricca, non serve certamente a rivalutare Marina.

E' per questo motivo, essenzialmente, che riteniamo necessario, per una sua riqualificazione, operare al suo interno individuando un « nucleo » di notevole interesse che costituisca un elemento di aggregazione di possibili attività gravitanti intorno ad esso; in assenza di una tale presenza, in grado di innescare un processo di crescita, qualsiasi iniziativa è destinata a naufragare nel disinteresse generale.

Già da tempo è stata proposta, come ipotesi in grado di modificare questa situazione, la costruzione di un approdo lungo il litorale, localizzato in una delle aree più degradate, più centrali ed importanti dell'abitato di Marina:

Nel frattempo, l'abitato di Marina e il suo litorale sono caratterizzati da un crescente degrado nei suoi diversi aspetti: edilizio e urbanistico. Non sembra, ormai, che le attuali previsioni di Piano Regolatore siano in grado di garantire, per la pochezza dei contenuti e la erroneità delle scelte, sufficienti elementi per un miglioramento della qualità dell'ambiente e per la ripresa economica di questa parte del territorio.

la zona del Paduletto, ribattezzata Piazza Viviani.

Ciò, evidentemente, non può in alcun modo ritenersi risolutivo del problema di dare un assetto definitivo alla nautica da diporto che gravita sulle sponde dell'Arno, poiché relativamente a tale esigenza l'attuale proposta ha una dimensione assolutamente marginale. Questa ipotesi, quindi, non va intesa come alternativa al porto attualmente previsto sul PRG, cioè come complesso di funzioni dall'approdo al rimessaggio che ha necessità di spazi di maggiori dimensioni, bensì come concreta proposta finalizzata alla riqualificazione dell'abitato di Marina di Pisa.

Qualcosa tuttavia pare opportuno dire sugli aspetti generali per le indubie ripercussioni che qualsiasi intervento comporta sull'assetto dell'intero territorio. A nostro avviso quello che appare necessario risolvere è, principalmente, il dualismo di fondo che contrappone due esigenze: quella della difesa della costa (cui è strettamente connesso il ripascimento della spiaggia) e quello della navigabilità dell'Arno, in conseguenza dei numerosi approdi ivi presenti.

Su questa questione di fondo occorre scegliere, non potendosi, ottenere le due cose insieme, così come nel famoso proverbio della « moglie e della botte ».

E' da ricordare inoltre che le attuali previsioni del « porto » a terra dovevano consen-

tire, secondo gli intendimenti di chi ha redatto il Piano, di « ripulire » la riva sinistra da tutti i porticcioli.

Ma c'è ancora qualcuno che crede che ciò sia possibile?

O non è invece più giusto e più concretamente realizzabile consentire una regolamentazione urbanistica delle attrezzature esistenti?

A molti pare ormai evidente che, nel caso in cui il porto si facesse, avremmo il porto ed i porticcioli, ed è altrettanto scontato che una soluzione in tal senso renderebbe ancora più consistente la presenza in Arno di imbarcazioni e ancora più forte la necessità di dragare, con la conseguenza, forse, dell'ulteriore impoverimento delle spiagge.

A nostro parere occorre scegliere e consapevolmente. La scelta sarà certamente più facile se si potranno valutare, nel concreto, le singole scelte operative che, confrontate e composte tra loro, verificandone anche la compatibilità in rapporto ad altre esigenze, definiranno il quadro generale della programmazione urbanistica.

Nelle attuali previsioni di PRG l'incompatibilità di alcune scelte è palese per chi voglia guardarle con un po' di distacco. Nel caso specifico del problema: porto-approdi e attrezzature connesse, la sua risoluzione deve sottostare ad alcuni requisiti fondamentali tra i quali, principalmente: rispetto dell'ambiente (naturale e non), non inquinamento, integrazione con il tessuto economico e urbanistico esistente.

Non sono quindi gli approfondimenti e studi ulteriori che potranno portare a risolvere il problema del porto così com'è impostato nel-

le attuali previsioni di PRG. Si chiami pure il più bravo architetto del momento, la forma sarà forse migliore ma il risultato sarà sempre scorretto, perché scorretta è l'impostazione generale del problema.

Il fine della nostra proposta è dunque dare alcune indicazioni per il recupero dell'abitato di Marina, ricercando una soluzione « dal di dentro » per i problemi di impoverimento economico ed urbanistico di giorno in giorno crescenti; ritenendo illusorio il tentativo di risolvere questi problemi con soluzioni miracolistiche all'esterno che, anche se potrebbero portare, come si dice, nuovi posti di lavoro, non porterebbero alcun contributo alla riqualificazione di Marina.

Presupposto di tutto ciò, una speranza: che l'Arno ed il mare siano risanati, che la società toscana abbia la capacità di organizzarsi e procedere in questa difficile opera.

Insieme a questa speranza c'è in noi la consapevolezza che, ove le attuali condizioni del fiume e del mare non dovessero migliorare, ogni sforzo sarebbe del tutto improduttivo.

Un fatto importante: nelle aree ove sono ipotizzati gli interventi di questa proposta sono presenti alcune attività: alcune di esse di antica data come il bagno Gorgona, ancora vivo nelle memorie di quando eravamo ragazzi e il mare era pulito; altre insediatesi più recentemente.

Queste attività possono trovare una più adeguata sistemazione nella riconversione degli spazi da esse attualmente occupati e dalla valorizzazione ambientale e funzionale della intera zona potrebbero trarre indubbi benefici.

Descrizione della proposta

1) LA FOCE

Questo spazio è organizzato come una piazza belvedere al cospetto del mare.

E' previsto un rialzamento del piano di un metro e cinquanta per consentire la vista del mare attualmente impedita in parte dalla sco-

gliera. In questo piano sono scavate alcune gradinate per sedersi a guardare il mare o pescare.

Nella parte fronteggiante lo stabilimento Motofides e a fianco di alcuni edifici di recente costruzione sono localizzate attrezzature turistiche: un albergo, un bar ristorante.

Nella parte compresa tra queste attrezzature e lo stabilimento è previsto un parcheggio.

Dati urbanistici

Volumetria di nuova edificazione mc. 13.000
Parcheggi mq. 3.000

2) IL PORTO

Il porto è localizzato nell'area del Paduletto (ora Piazza Viviani). La sua realizzazione, come opere interne, si presenta estremamente semplice essendo i lavori da farsi praticamente tutti a secco.

Accertamenti dovranno compiersi per quanto attiene le opere esterne di protezione.

La potenzialità normale del porto è di 300 barche di cui, 100 fino a metri 12 e 200 fino a metri 5.

Nelle parti prospettanti il porto, nei residui delle case che si affacciano su altri fronti, si dovrà consentire l'edificazione continua, indipendentemente dagli indici di fabbricabilità oggi vigenti, secondo indicazioni normative e progettuali a scala architettonica che possono essere inserite nella variante di piano regolatore che dovrà essere elaborata. Le destinazioni funzionali saranno di residenza e negozi secondo percentuali da definirsi in sede di variante.

Nuove strutture sorgeranno sui lati Est e Nord destinate nella prevalenza ad attrezzature per la nautica. Nello spazio occupato dal bagno Gorgona: il centro delle attrezzature del porto con attività di tipo commerciale, riparazioni, club nautico e piccolo rimessaggio (massimo 30 imbarcazioni), gru per alaggio e varo e scivoli per piccoli natanti di cui uno libero localizzato a fianco della spiaggetta del bagno Gorgona.

Ipotesi operative e procedurali

Poiché il progetto prevede operazioni da effettuarsi su aree di proprietà pubbliche e private con destinazioni diverse, si propongono formule diverse nei due casi:

1) AREE PUBBLICHE

Sono le aree sulle quali si propone la realizzazione del porto, della passeggiata e del bel-

Dati urbanistici

Nuove previsioni per attività commerciali

Sup. utili	Volumetrie
mq. 2.800	mc. 10.000

Ristrutturazione ed ampliamenti per residenza ed attività commerciali

Sup. utili	Volumetrie
mq. 4.300	mc. 16.200

3) I BAGNI DI SCOGLIO

Già da tempo si parla di questo tipo di attrezzature che potrebbero sorgere sugli scogli di Marina. In questo tratto di litorale ne sono individuati due.

Sono previsti: spogliatoi comuni, con vestiario, docce, servizi igienici, e piccolo ristoro.

4) LA PIAZZA BALEARI

Questa piazza dovrebbe mantenere l'attuale struttura (opportunamente ridisegnata) in considerazione del fatto che la grande viabilità dovrebbe prevedere un tracciato alternativo all'interno. Viene ampliato e dato forma al piazzale oggi esistente di indubbia validità funzionale ma di altrettanta indubbia bruttezza architettonica.

Nella parte a mare un collegamento con una piattaforma a palafitte, riproposizione di una struttura di cui fino a non molti anni fa si aveva ancora qualche esempio.

vedere, per cui si indicano criteri di intervento omogenei di fronte alle diverse provenienze delle risorse economiche attivabili per questi obiettivi.

Nel caso di intervento pubblico la Regione Toscana, con Legge n. 36 del 9-8-79, stabilisce sia la prassi amministrativa sia la possibilità di finanziamento per approdi turistici, attrezzature ed infrastrutture complementari. In

questa ipotesi l'iter amministrativo sarà il seguente:

a) si dovrà procedere ad elaborare una variante al PRG che preveda la realizzazione sia dell'approdo turistico che delle attrezzature ed infrastrutture a terra;

b) questa variante è oggetto del parere della CRTA e viene approvata dalla Giunta Regionale;

c) per la parte attinente l'approdo dovrà essere redatto un PRG specifico, eventualmente contestuale alla variante, per inserirlo nel Piano Regionale di Coordinamento dei porti e degli approdi turistici, secondo quanto previsto dagli artt. 1 e 2 della L.R. n. 36 già ricordata;

d) successivamente si provvede alla stesura dei progetti esecutivi;

e) vengono banditi gli appalti delle opere per stralci funzionali;

f) per il porto l'Amm. Com. provvede al finanziamento dei lavori tramite risorse proprie, oppure attraverso gli stanziamenti regionali previsti, come contributi in conto capitale fino ad un massimo del 70% delle spese necessarie (artt. 9 e 10 della L.R. n. 36);

g) una volta ultimate le opere l'Amministrazione Comunale può affidarne la gestione a privati sulla base di una apposita convenzione.

Nel caso che il Comune non disponga delle risorse necessarie, tenendo conto che al momento attuale anche la Regione Toscana non dispone di risorse per questi impieghi, ci sembra realistico pensare anche alla possibilità di utilizzare risorse private. La prassi amministrativa fino alla approvazione regionale rimane quella descritta precedentemente, cambierebbe invece sostanzialmente la parte attuativa che potrebbe avere questo iter:

a) il Comune indice un appalto concorso per la realizzazione e la gestione delle opere su aree pubbliche;

b) il bando di concorso richiede ai concorrenti un progetto esecutivo delle opere ed un piano economico da convenzionare che pre-

veda di condurre l'operazione senza esborso da parte della collettività, proponendo un uso convenzionato delle attrezzature commerciali-alberghiere-residenziali (realizzabili su queste aree pubbliche) che pareggi i costi realizzativi. Con la stessa convenzione viene garantito l'uso pubblico delle attrezzature portuali e della passeggiata belvedere.

2) AREE PRIVATE

Le aree private interessate dal processo di riqualificazione ambientale hanno sostanzialmente una destinazione mista terziaria e residenziale.

Dovendo queste costituire lo scenario architettonico del nuovo porto ed inoltre rappresentando la possibilità di avere un effettivo centro di interesse urbano, per un centro disgregato come Marina assumono una importanza fondamentale nella riuscita dell'operazione. Pertanto i benefici che vengono ai proprietari di queste aree, sia per l'accresciuto valore di posizione sia per le nuove possibilità edificatorie e destinazioni d'uso, possono e debbono essere bilanciati da precise garanzie fornite alla collettività sul piano realizzativo e sull'uso dei nuovi immobili.

La molteplicità dei proprietari da un lato allarga democraticamente il numero dei percettori di questi benefici, dall'altro pone grossi problemi operativi noti ormai ad ognuno.

L'iter procedurale di questa operazione potrà prevedere, a seguito della approvazione della variante già citata, la elaborazione di un piano di recupero per le aree private.

Tali linee, con le relative potenzialità in fatto di benefici e di vincoli, vengono presentate ai proprietari ai quali si potrà richiedere di costituirsi come unico operatore garante che si convenziona con il Comune.

Solo dopo questa operazione si procede all'adozione del *Piano di recupero*.

La parte operativa sarebbe, in questa ipotesi, enormemente semplificata poiché l'operatore unico dei proprietari di aree (sia esso consorzio o società di capitali) potrà decidere complessivamente se:

1) realizzare direttamente le nuove costruzioni;

- 2) costituire una società con imprenditori edili interessati;
- 3) vendere complessivamente le aree ad

un unico interlocutore-imprenditore; mantenendo le condizioni garanzia richieste inizialmente dal Comune con la convenzione preliminare.

Valutazioni costi-benefici

Ci limitiamo in questa sede ad indicare alcuni temi economici che dovranno essere più precisamente sviluppati in sede di programmazione.

AREE PRIVATE

I valori di cessione delle aree e degli immobili potranno essere convenzionati. Un semplice conto volumetrico ci permetterebbe infatti di vedere il valore aggiunto che si verrebbe a creare con le nuove ristrutturazioni ed ampliamenti.

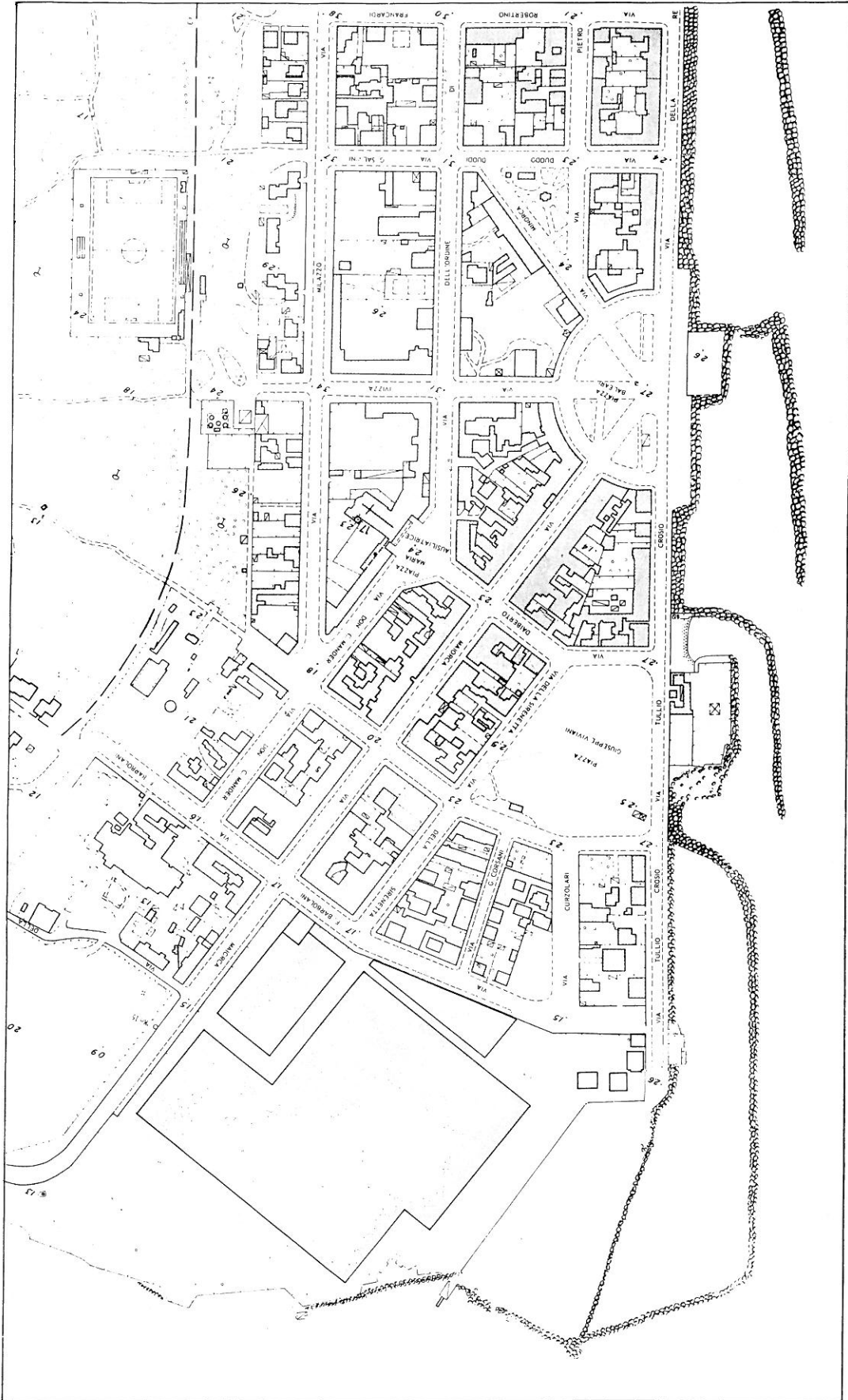
Inoltre si deve considerare che i piani terra sul fronte porto potrebbero ospitare attività terziarie per 1.500 metri quadri.

AREE PUBBLICHE

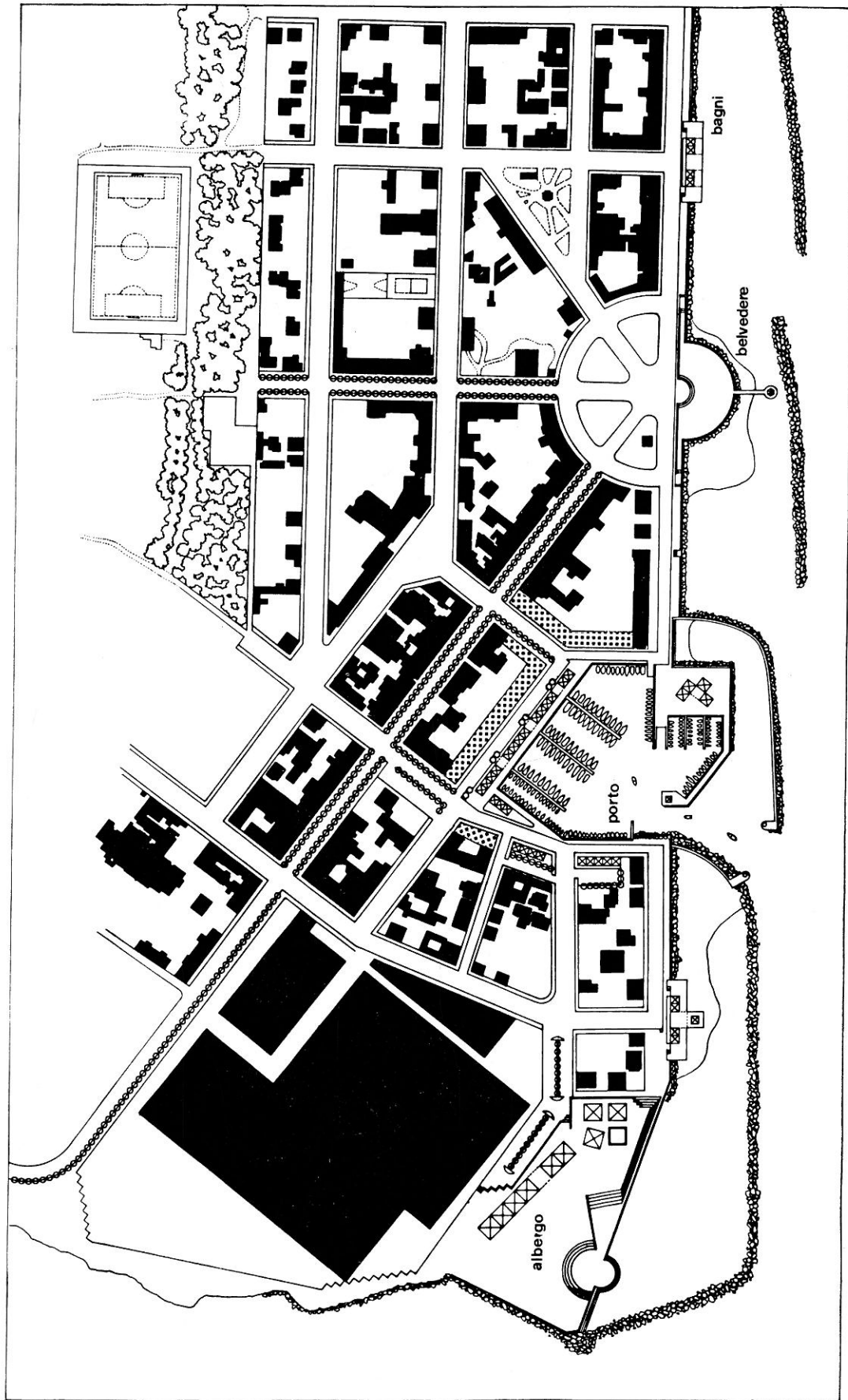
Anche nel caso di realizzazione con fondi pubblici riteniamo più vantaggiosa l'ipotesi di cessione a privati della gestione (attraverso apposite convenzioni).

Questa garantirebbe una gestione economica delle attrezzature ed alcune possibilità di rientro per gli investimenti di impianto (senza però sperare in un rapido ammortamento, deve essere chiaro). Nel caso di fondi privati, vista l'esigua redditività delle gestioni, dovrà essere prevista la possibilità di alienazione di alcune attrezzature (mantenendo la proprietà pubblica del terreno) da parte della società concessionaria in modo da permettere la quadratura dei bilanci.




I criteri di gestione delle attrezzature, le possibilità di alienazione dovranno essere appunto i temi principali, insieme alla qualità del progetto esecutivo, della gara d'appalto per la realizzazione delle opere.

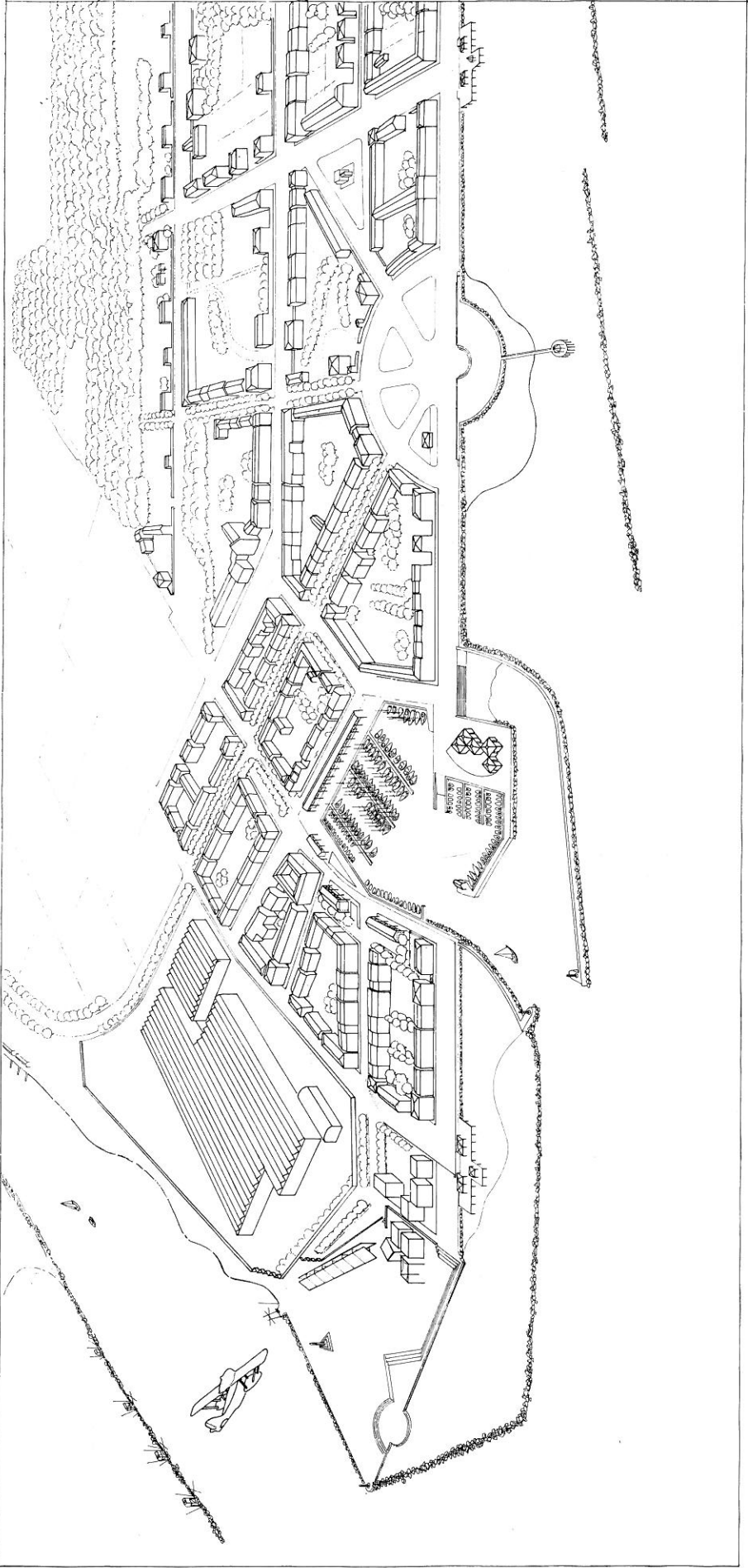


Planimetria stato attuale

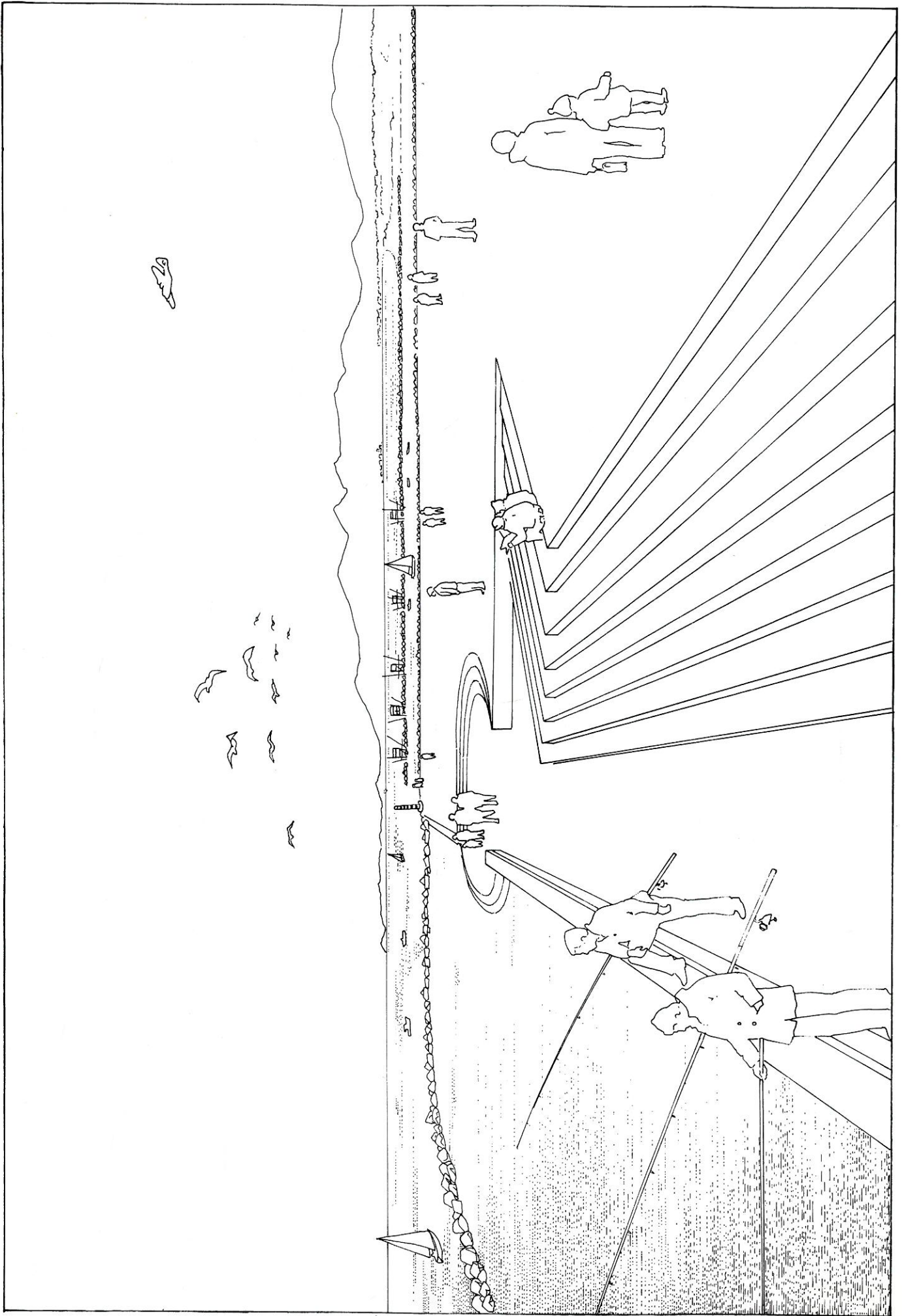


Planimetria di progetto

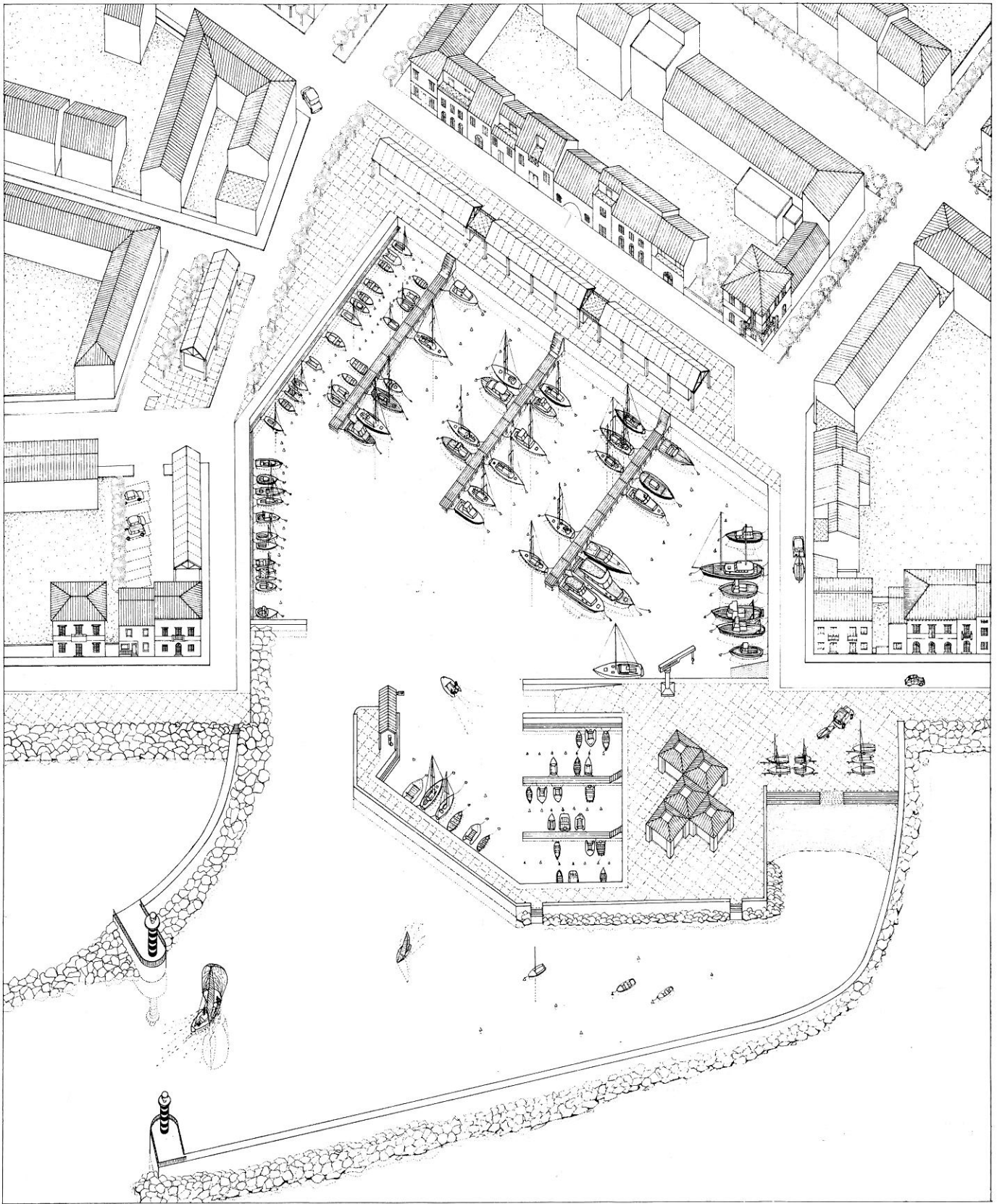
-  edilizia esistente
-  edilizia da ristrutturare ed ampliare
-  nuove costruzioni



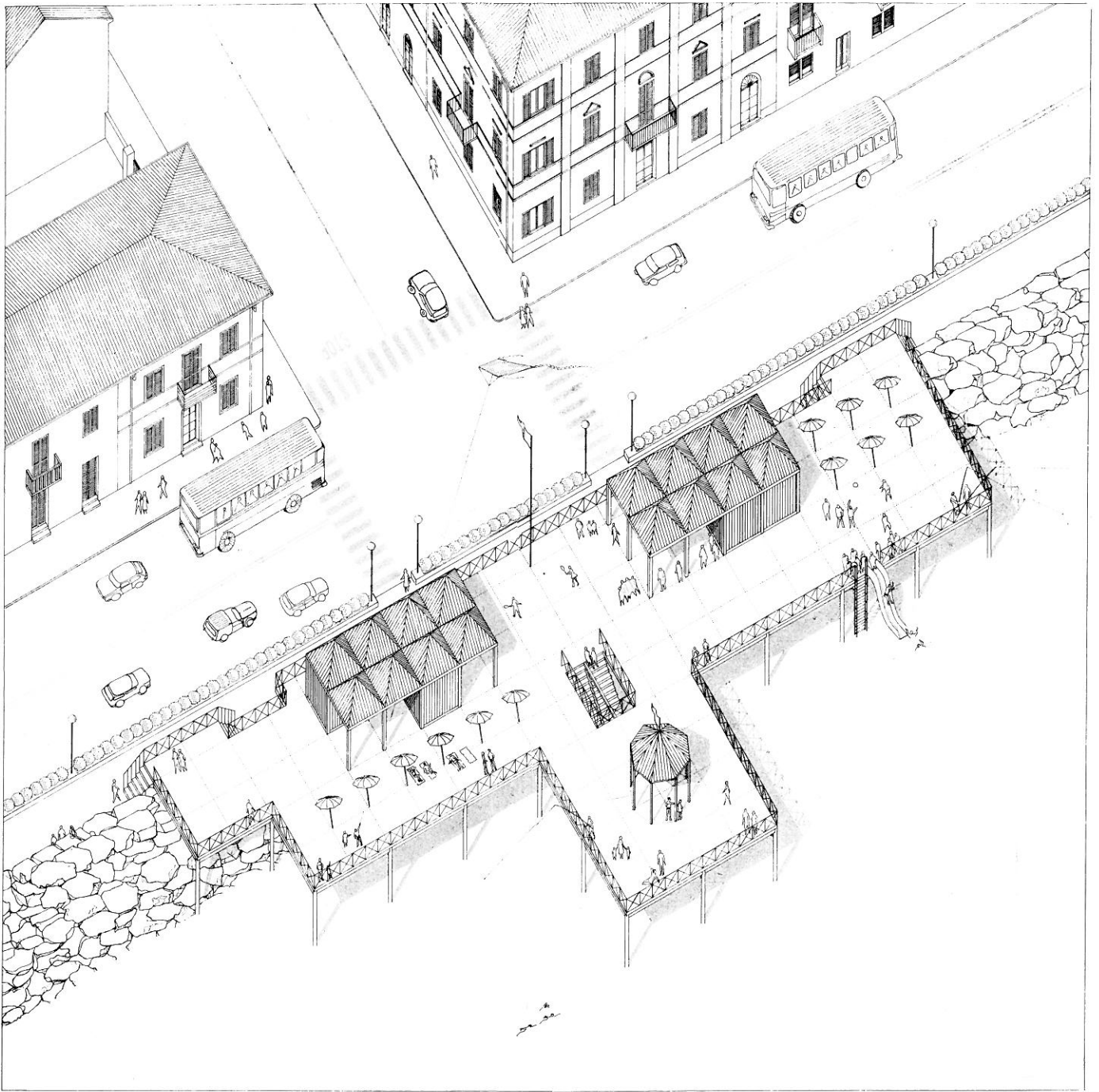
Vista aerea



Veduta su bocca d'Arno



Il porticciolo



Il bagno di scoglio