



Novecento al mare

Giuseppe Meucci

Châlet di Novo Novi, 1933
(ASP, CPPU, 392)

È difficile immaginare paesi limitrofi così diversi come Marina di Pisa e Tirrenia. Il primo solare e spalancato su un mare padrone assoluto di ogni prospettiva; l'altro ombroso e immerso in una pineta che lascia appena intuire la spiaggia che la delimita. Segnati entrambi dalle principali cifre stilistiche del Novecento, come il *liberty* e alcuni sprazzi di architettura razionalista ancora oggi emblemi della loro sostanziale differenza, non sono rimasti immuni neppure dal disordine edilizio degli ultimi decenni che ha sciupato o cancellato molte testimonianze di rilievo.

Provare oggi a ricreare l'immagine originaria del mare pisano fra l'Arno e il Calambrone è come rimettere insieme i pezzi di uno specchio infranto. Sono schegge che rimandano figure lontane nel tempo, angoli e scorci a volte dimenticati. Qua un bagno sull'arenile, là uno *châlet* ricco di decorazioni e fregi in legno che ricorda una stagione d'oro troppo presto tramontata. Più distante ancora una spiaggia che non c'è più, profonda e cosparsa di tamerici e pinastrì. È Marina di Pisa.

Poi dal magico *puzzle* dello specchio emergono il progetto di un grande albergo mai costruito o una rotonda sul mare che proietta sull'acqua spazi quasi metafisici. Nel caleidoscopio della memoria si incrociano e si sovrappongono anche foto di attori, studi cinematografici, spezzoni di film che appartengono alla storia del cinema italiano negli anni Trenta, quello dei film di cappa e spada, dei "telefoni bianchi", dei primi divi di celluloidi. È Tirrenia, come avrebbe dovuto essere e non è stata. Anche in seguito alla guerra che fece tramontare mol-

ti sogni e inaugurò una lunga stagione di incertezza sul ruolo da assegnare a quel paese nato in pineta. Sono tutti episodi che formano i capitoli di una storia minore, legati ai luoghi e all'ambiente che si è trasformato, ma pur sempre capaci di rievocare un'epoca e i suoi protagonisti. Tracce, ombre del passato a volte appena accennate, che non devono andare disperse. È anche da lì che si parte per costruire il futuro.

L'idea di raccontare come hanno preso forma nel secolo scorso le due località balneari e quanto di bello e perduto ci sia nel passato di entrambe, è scaturita dalla scrupolosa indagine compiuta nella documentazione iconografica conservata nell'Archivio di Stato da due storici dell'arte pisani, Stefano Renzoni e Claudio Casini. Nel momento in cui stanno divenendo realtà grandi progetti di rilancio del Litorale Pisano, sono così tornate alla luce testimonianze importanti che ci permettono di ripercorrere il divenire dei due paesi sul mare, dalle forme originali a quella attuale.

Nelle pagine che seguono rivivono episodi architettonici di rilievo riferiti a ville, stabilimenti balneari, cancellate, giardini, insegne, mostre di negozi e arredi di edifici pubblici ancora esistenti o scomparsi o addirittura mai edificati. Un piccolo-grande patrimonio di immagini che ci consente di redigere un catasto accurato di ciò che è accaduto fra Pisa e il mare negli ultimi centocinquanta anni, indispensabile per mantenere il ricordo di una realtà in gran parte cancellata dagli eventi, oppure rimasta sulla carta. Come i progetti e i disegni degli *châlets* e dei bagni che si aprivano sul lungomare di Marina prima che il libeccio se li portasse via o quelli, rari e poco conosciuti, del Piano Regolatore di Tirrenia firmato da Federigo Severini e mai compiuto.

Questo viaggio attraverso il Novecento sul mare pisano è infine arricchito da un'esauriente incursione nella cultura figurativa di quel secolo a cui il litorale e il suo paesaggio hanno dato una forte ispirazione. Basti pensare ai nomi di Nino Costa, Francesco e Luigi Gioli, Guglielmo Amedeo Lori. Senza dimenticarne altri significativi, come Ferruccio Pizzanelli, Spartaco Carlini, Andrea Fascetti, Adolfo Tommasi o lo stesso Federigo Severini, che al tecnografo da ingegnere alternava volentieri e con successo tavolozza e pennelli. Per finire con Giuseppe Viviani, il "principe di Boccadarno". Nei suoi dipinti e nelle sue incisioni c'è già la malinconia di una Marina che ha visto tramontare i sogni di *grandeur* e sopravvive immersa in una quotidianità fatta di piccoli gelatai, venditori di cocomero, vecchie cabine sconnesse e minacciate dal mare, cani tristi e

"segnorine". Così gli americani, nel crudo e tragico dopoguerra pisano, chiamavano le ragazze che andavano a Tombolo a prostituirsi, dando via quello che avevano per tirare a campare alla giornata. Magari sfamando anche figli e mariti. Brutte e tristi storie quella del "paradiso nero" di Tombolo, ma nel passato del litorale ci sono anche quelle.

Uno sfratto reale

Così vicine nello spazio e così distanti nelle forme, Marina di Pisa e Tirrenia hanno però qualcosa nel loro atto di nascita che le accomuna. Sono state entrambe concepite a tavolino, da un giorno all'altro, balzando fuori all'improvviso da un fascio di carte da bollo con tanto di timbri e sigilli di ceralacca. Due storie curiose, che vale la pena di raccontare ancora una volta.

Per Marina tutto ebbe inizio in seguito allo sfratto deciso da Vittorio Emanuele II che nel 1866, appena arrivato a San Rossore, non volle più i pisani fra i piedi e trasferì d'imperio sull'altra riva dell'Arno la nascente attività balneare che era sorta sulla spiaggia del Gombo. Del resto il Savoia non era tenuto a proseguire nell'atteggiamento liberale e nient'affatto spochioso dei Lorena, che invece avevano spalancato le porte di San Rossore anche ai cittadini pisani. Ma in quegli anni era lui, il cosiddetto Re Galantuomo, a impugnare lo scettro e non gli fu difficile fare piazza pulita intorno alla villa del Gombo lasciata libera dai Granduchi dopo l'annessione della Toscana al regno d'Italia. La famiglia Ceccherini, che a partire dal 1838 aveva messo in piedi un piccolo stabilimento balneare al quale si giungeva attraversando San Rossore, fu obbligata ad andarsene, lasciando che il piccone reale demolisse alcune cabine sulla spiaggia, una trattoria e una pensione con una decina di camere costruite di fronte al mare.

All'epoca quell'approdo sulla spiaggia del Gombo era celebre e ben frequentato, non soltanto da esponenti della borghesia pisana e toscana, ma da artisti famosi come il pittore romano Nino Costa, che si innamorò di Boccadarno al punto di stabilirsi definitivamente a Marina di Pisa dove morì nel 1903. O Franz Liszt, che di fronte al mare di San Rossore trovava pace dopo aver passato ore inquiete e ispirate dinanzi agli affreschi del *Trionfo della Morte* nel Camposanto Vecchio.

Dalla cacciata dei pisani dal paradiso di San Rossore, sancita da un vero e proprio rogito notarile, nacque Marina di Pisa. Prima nei paraggi della foce, poi sviluppandosi più a sud, secondo le direttive di un Piano Regolatore varato nel 1872 dall'ingegner Francesco Bernieri e descritto dal suo autore come



"il disegno geometrico del nuovo paese di Boccadarno". Vi si possono ancora leggere le caratteristiche fondamentali della Marina di oggi: il grande viale litoraneo sul quale si affacciano tre piazze, due semicirculari (piazza delle Baleari e piazza Sardegna) e una rettangolare (piazza Gorgona); poi due strade interne parallele al mare (dopo arrivò la terza) e una serie di strade perpendicolari di penetrazione verso la pineta retrostante. Il tempo trascorso, gli eventi naturali, ma anche altro, come vedremo, hanno poi irrimediabilmente sciupato questo disegno originario. A cominciare da quel piccolo cantiere nautico che nel 1917 sorse a Boccadarno per costruire barche di legno e dove invece si finì per produrre tutt'altro. Si chiamava "Gallinari" e fu il primo segnale dei mutamenti in arrivo. Poi accaddero molte altre cose.

Il cambio di scenario ebbe inizio nel 1921, quando un gruppo industriale tedesco arrivò a Marina per comprare il piccolo cantiere della "Gallinari" dove a qualcuno era venuto in mente di piazzare due ali e un motore su due barche di legno riuscendo a farle volare. I tedeschi conoscevano questa storia delle

"barche con le ali" e comprando la "Gallinari" riuscirono ad aggirare l'embargo decretato dal trattato di Versailles che dopo la Grande Guerra vietava alla Germania sconfitta di produrre armamenti e aeroplani. Gli idrovolanti dell'ingegner Dornier approdarono così in quella Boccadarno fino ad allora celebre per la luce e i colori e il "paese di sabbia e di ragia" divenne, suo malgrado, una piccola capitale della tecnologia aeronautica. Nacque la Cmasa - poi divenuta negli anni Trenta un'azienda del gruppo Fiat - dove si cominciarono a costruire gli idrovolanti che presto sarebbero divenuti famosi nel mondo.

Uno scherzo del destino, imprevedibile e, come spesso accade, decisivo. Appena vent'anni prima, agli albori del nuovo secolo, Marina sembrava avviata verso ben altra sorte. Nomi illustri della nobiltà e del bel mondo di allora avevano messo su casa di fronte a quel mare orlato da un'ampia spiaggia, costruendo ville anche imponenti nello stile dell'epoca. Il *liberty*, in primo luogo.

Il nome di D'Annunzio risuonava alto su tutti. Se c'era lui vuol dire che quel luogo valeva davvero la pena di essere vissuto e accorsero in molti, attratti dalla fama del Vate e da certe im-

magini che lui stesso rimandava da quel luogo incantato con i romanzi e le poesie. Poi la crescita tumultuosa dell'aviazione civile fin dai primi anni Venti e le guerre di Etiopia e di Spagna durante le quali il mezzo aereo si rivelò decisivo, favorirono una grande espansione della fabbrica di idrovolanti nata e cresciuta in quella Boccadarno, che vide partire famose trasvolate oceaniche e la spedizione di Roald Amundsen al Polo Nord. Tutto questo mentre Marina assisteva impotente – e per molto tempo anche inconsapevole – a un altro fenomeno che ne avrebbe segnato il futuro: la progressiva, inarrestabile scomparsa dell'arenile. Ad uno ad uno se ne andavano gli *châlets* che si affacciavano sulla spiaggia inghiottita dal mare e fu allora che si cominciò a guardare a sud, verso la pineta di Tombolo, dove avrebbero potuto trasferirsi quelle attività legate al turismo e alla balneazione che a Marina si spegnevano lentamente. Sullo scenario del litorale stava per farsi avanti Tirrenia, con il suo sogno del cinema.

L'ira del Duce

Per Tirrenia fu un guizzo di decisionismo mussoliniano a far da levatrice. Era il 1932 e con la scomparsa dell'arenile di Marina quello che si estendeva verso il Calambrone, ancora intatto e quasi inesplorato, faceva gola a molti. Sulle aree prospicienti il mare che di lì a poco sarebbero state rese fabbricabili dal regime – anche dopo un accorto programma di bonifica delle aree paludose avviato per tempo – si scatenarono famelici appetiti. Nella gara a chi arrivava per primo a metterci le mani non rimasero estranei i “poteri forti” di Pisa e Livorno, coordinati rispettivamente da Guido Buffarini Guidi e Costanzo Ciano. Erano i due ras locali, uno fedelissimo di Mussolini fin dalla marcia su Roma, mentre l'altro, legionario a Fiume con D'Annunzio e protagonista della “beffa di Buccari”, del Duce era addirittura il consuocero.

Il primo pisano lo avevano soprannominato “ci penso io”, mentre i livornesi chiamavano il secondo “ganascia d'oro”. Una bella lotta fra due pezzi da novanta, non c'è che dire, divampata quando comparve all'orizzonte la prospettiva di un'imponente operazione immobiliare a due passi da casa. Tanto che nel momento in cui il contrasto fra i due raggiunse il culmine, minacciando di ripercuotersi sugli equilibri politici del partito fascista, il Duce in persona, tirato per la giacca da una parte e dall'altra, si dice sia sbottato in un celebre e eloquente “...ora mi avete rotto i coglion!”.

In quegli anni certe prese di posizione non si discutevano.

Non poteva permetterselo nessuno. Neppure il Re. Infatti di lì a poco Vittorio Emanuele III, standosene rintanato nel suo “buen retiro” di San Rossore, il 9 novembre 1932 firmò un regio decreto con il quale, su preciso ordine del Duce, istituiva uno strano ente pubblico, che non aveva precedenti e non ne avrebbe avuti in nessun'altra parte d'Italia. Nel decreto si diceva esplicitamente che la pineta pisana fra Marina e Calambrone, allora chiamata Mezzapiaggia, si sarebbe d'ora in avanti ribattezzata Tirrenia e che a reggerne le sorti per cinquanta anni non sarebbero state né Pisa né Livorno, ma un ente appositamente costituito e dipendente dal Ministro degli Interni che ne nominava gli amministratori (presidente e consiglieri). Il mandato fin troppo esplicito dell'inedito ente era quello di “Apprestare un Piano Regolatore della zona e curarne l'attuazione mediante la cessione di aree per la costruzione di villini, palazzette, alberghi e altri stabilimenti che contribuiscano alla valorizzazione climatica e turistica della zona stessa anche mediante la costruzione diretta di detti edifici da destinare alla vendita e all'affitto”.

Di fatto, con quel decreto, la gestione del territorio fu sottratta alle competenze municipali e affidata a una istituzione controllata da Roma (l'Ente Autonomo Tirrenia) che esercitò pienamente il suo mandato fino alla fine degli anni Sessanta, quando il Comune di Pisa, dopo una lunga azione giudiziaria, si vide riconosciuta la competenza di predisporre previsioni urbanistiche anche per l'antica pineta di Mezzapiaggia. Cosa che poi è avvenuta in più riprese e ha visto prendere corpo gli strumenti di tutela introdotti fin dal 1979 con la nascita del Parco Naturale. Gran parte della forma attuale di Tirrenia però è ancora quella derivata dalle idee riversate nel Piano Regolatore commissionato nel 1933 dall'Ente Autonomo a Federigo Severini, dopo un concorso nazionale.

Apprezzato pittore collocato nel filone dei postmacchiaioli, uomo di buon gusto e solida cultura, per il progetto della nuova località balneare Severini lavorò insieme a un gruppo pisano formato da Giulio Buoncristiani, Sergio Sighieri, Ugo Ciangherotti, Alvaro Pinelli e Ugo Benedetti. A Pisa l'ingegnere-pittore Severini aveva già fatto molto e il suo nome era una garanzia. Aveva firmato il palazzo delle Poste e quello della Provincia in piazza Vittorio Emanuele II, la Casa del Fascio in via Risorgimento (oggi è la clinica Ortopedica), la Facoltà di Ingegneria e molti altri edifici disseminati nella città riconducibili all'eclettismo e al razionalismo italiano.

Per Tirrenia il progetto di Severini, contrassegnato dal mot-

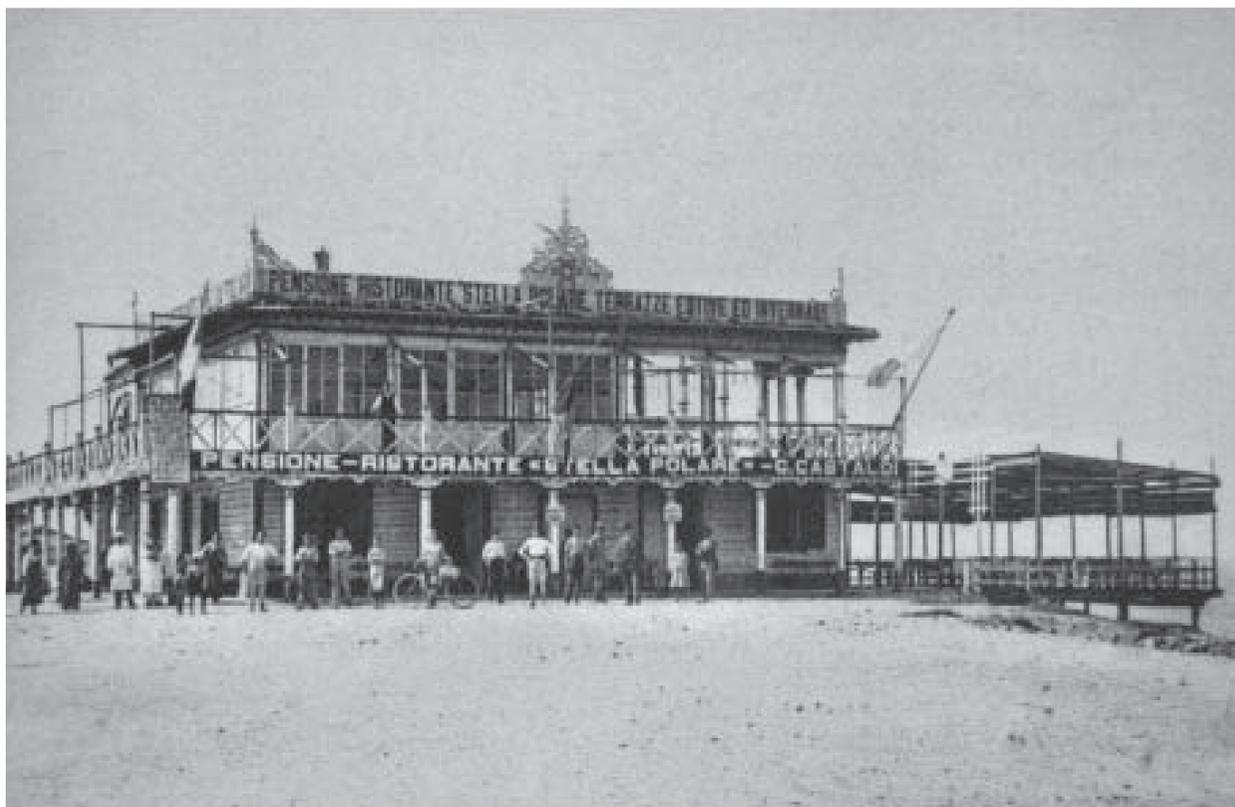


to “Di fronte al mare aperto”, prevalse quasi a sorpresa su un altro firmato da Adolfo Coppedè, un vero architetto di regime, che si diceva raccomandatissimo e che per quella nuova città sul mare voluta dal regime aveva pensato a soluzioni di forte impatto ambientale, molto scenografiche e grandiose. Fascistissime, insomma, ma per fortuna arrivò secondo. Severini invece ebbe rispetto per l'antica Mezzapiaggia. Certo, il committente era stato assai chiaro, e quel compito di predisporre il territorio per costruire “villini, palazzette e alberghi”, lui doveva assolverlo. Ma lo fece al meglio. Cercando di provocare meno danni possibile e stabilendo, fra l'altro, una netta proporzione fra edificato e pineta tanto che alla fine, pur se la compromissione dell'ambiente originale è stata inevitabile, questa regola ha prodotto un risultato non così svilente come avrebbe potuto essere. Sulle coste italiane si è visto e si vede ben di peggio.

Oggi la fisionomia di Tirrenia conserva in buona parte l'imprinting che le fu dato a metà degli anni Trenta. È una zona residenziale sul mare, prevalentemente sviluppata al di sotto delle chiome dei pini che rimangono la costante del paesaggio,

caratterizzata da una tipologia edilizia eterogenea, dove purtroppo alcuni degli esempi più significativi dell'idea originale, come il complesso dell'Imperiale che avrebbe dovuto essere il nucleo centrale di una piazza aperta sul mare, sono stati frettolosamente demoliti senza che la sostituzione abbia avuto lo stesso rango. E nonostante che i grandi edifici di forte impronta razionalista progettati da Severini – soprattutto il Grand Hotel e la passeggiata sopraelevata sul mare – siano rimasti nelle carte.

Gli episodi peggiori, gli strappi alle regole del buon gusto che segnano in negativo alcuni scorci di Tirrenia, sono roba recente, non ascrivibili al caotico dopoguerra e neppure ai frenetici anni Sessanta, quando ci fu la prima, vera espansione del paese sulla spinta della domanda di case con giardino determinata dai militari americani in servizio a Camp Darby. Molte villette di Tirrenia sono state costruite in fretta in quegli anni, pensando alle esigenze abitative degli americani che sceglievano il litorale come luogo di residenza, ma pur sempre nel rispetto delle vecchie regole che risalivano al piano regolatore del '33. Così per alcuni anni il litorale pisano è stato una sorta di *little*



America alle porte di Pisa dissoltasi senza troppi rimpianti con le mutate esigenze strategiche di Camp Darby e con la decisione di sistemare i militari Usa in altre località o in alloggi dentro la base.

Purtroppo certi assurdi e spropositati incrementi di volume consentiti a Tirrenia, laddove esistevano piccoli edifici o singole villette, sono molto più recenti e viene da chiedersi dov'erano i difensori dell'ambiente e delle peculiarità di un territorio quando certe licenze edilizie sono state concesse. Una distrazione imperdonabile, se soltanto di questo si è trattato.

Il sogno effimero

A Tirrenia, negli anni Trenta, se non i grandi progetti alberghieri e residenziali, fu invece il cinema che ce la fece a decollare, divenendone per un breve periodo il connotato principale. Anzi, la nuova città balneare fu concepita proprio intorno al progetto di un centro di produzione cinematografica. Mussolini in persona lo voleva – "il cinema è l'arma più forte", diceva – e per realizzarlo si affidò a uno dei pochi uomini di teatro italiani

che avesse un respiro internazionale: Giovacchino Forzano, un commediografo che scriveva libretti d'opera per Puccini, allestiva melodrammi al Metropolitan di New York, al Covent Garden di Londra, al Colon di Buenos Aires. In Italia aveva diretto la Scala, era stato l'ideatore del Maggio Musicale fiorentino, del Carro di Tespi, del Festival Pucciniano di Torre del Lago.

Quando nel 1932 Mussolini gli propose di fondare il nuovo cinema italiano, dopo il clamoroso fiasco del film "Camicie nere" girato negli obsoleti studi di Torino, Forzano piombò a Tirrenia. Aveva in tasca un milione di lire messo a disposizione dagli Agnelli (questo la dice lunga sugli interessi che si stavano coagulando intorno alla pineta di Mezzapiaggia) e cominciò a costruire i teatri di posa. Per farlo chiamò l'architetto Antonio Valente, grande inventore di scene e di costumi, che aveva lavorato a Hollywood e sapeva come funzionava il cinema moderno dopo l'avvento del sonoro. Fra i due si creò un'intesa feconda e due anni dopo, a tempo di record, gli stabilimenti cinematografici Pisorno di Tirrenia sfornarono il primo film.

S'intitolava *Campo di maggio* ed era la storia dei cento giorni di Napoleone all'Elba. La sceneggiatura – lo sapevano tutti – era stata scritta a quattro mani da Forzano e dallo stesso Mussolini, che aveva avuto l'idea di fare quel film affidando all'amico scrittore una prima bozza del soggetto.

Il sogno del cinema però durò poco. Già nel 1938 a Roma sorse i primi teatri di posa di Cinecittà e gli attori e registi che fino ad allora avevano frequentato Tirrenia preferirono sempre più spesso gli agi della capitale. Forzano ce la fece ancora per qualche anno a tenere in piedi una produzione che scemava da un mese all'altro, poi arrivò la guerra a fare giustizia dei sogni. I teatri di posa furono prima requisiti dai tedeschi in ritirata e dopo dagli americani, che li trasformarono in depositi di materiale strategico. Tutto intorno nacque l'inferno di Tombolo, popolato da sbandati, contrabbandieri, ladri, prostitute, disertori dei due eserciti, quello americano e quello tedesco. Erano loro che controllavano l'intero territorio alle spalle di Tirrenia, trasformato in un luogo senza leggi e senza bandiere che fu restituito alla piena legalità solo alla fine del '47, dopo un'operazione di polizia in grande stile condotta dalle forze dell'ordine italiane e dalla Military Police americana.

Da quel giorno passarono ancora due anni prima che Forzano riuscisse a rientrare in possesso dei teatri di posa e quando li riebbe nel '49 non pensò ad altro che a rimetterli in funzione. Il primo film del dopoguerra lo fece girare a un grande del cinema, Joseph Losey, che era dovuto fuggire dagli Stati Uniti perché accusato di filocomunismo dalla commissione McCarthy. S'intitolava *Imbarco a Mezzanotte* e andò incontro, forse immeritadamente, a un insuccesso clamoroso. Fu il primo segnale che la stella della Pisorno volgeva al tramonto. Il cinema italiano ormai aveva imboccato ben altre strade e nel progressivo isolamento di Forzano e della sua piccola città dei sogni tirreniese pesò anche, e parecchio, l'amicizia con Mussolini. Quando la Pisorno fallì e l'intero complesso fu rilevato dal produttore Carlo Ponti con una manciata di milioni di lire, le luci di scena della Pisorno si erano già irrimediabilmente spente e quello che agli inizi degli anni Sessanta sembrò materializzarsi, anche con l'arrivo di Sophia Loren, fu un sogno effimero. A Tirrenia il cinema era finito da tempo. Lo sapevano Carlo Ponti, Sophia e tutti gli altri che per qualche anno si impegnarono a fingere che invece le cose stessero andando diversamente. Furono girati alcuni film, anche di successo (come *Madame sans gene* e *Sequestrati di Altona* di De Sica, *Boccaccio '70*

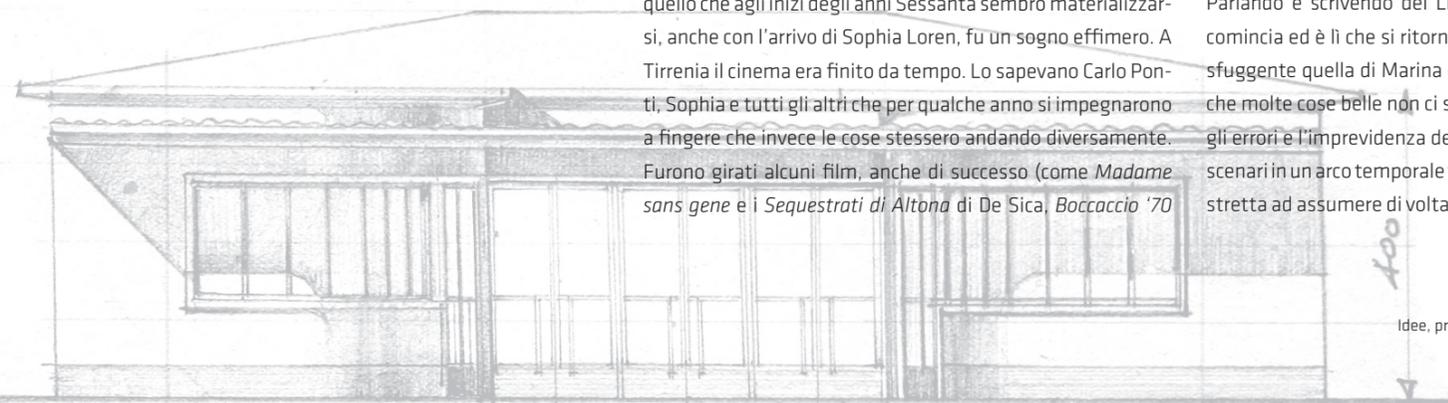
di De Sica, Fellini, Monicelli, Visconti), ma il vero obiettivo era un altro. Lo si vide pochi anni dopo quando, a sgombrare il campo da ogni incertezza sulle vere intenzioni di Ponti, arrivò un megapiano di urbanizzazione dell'intera area nel frattempo ribattezzata Cosmopolitan.

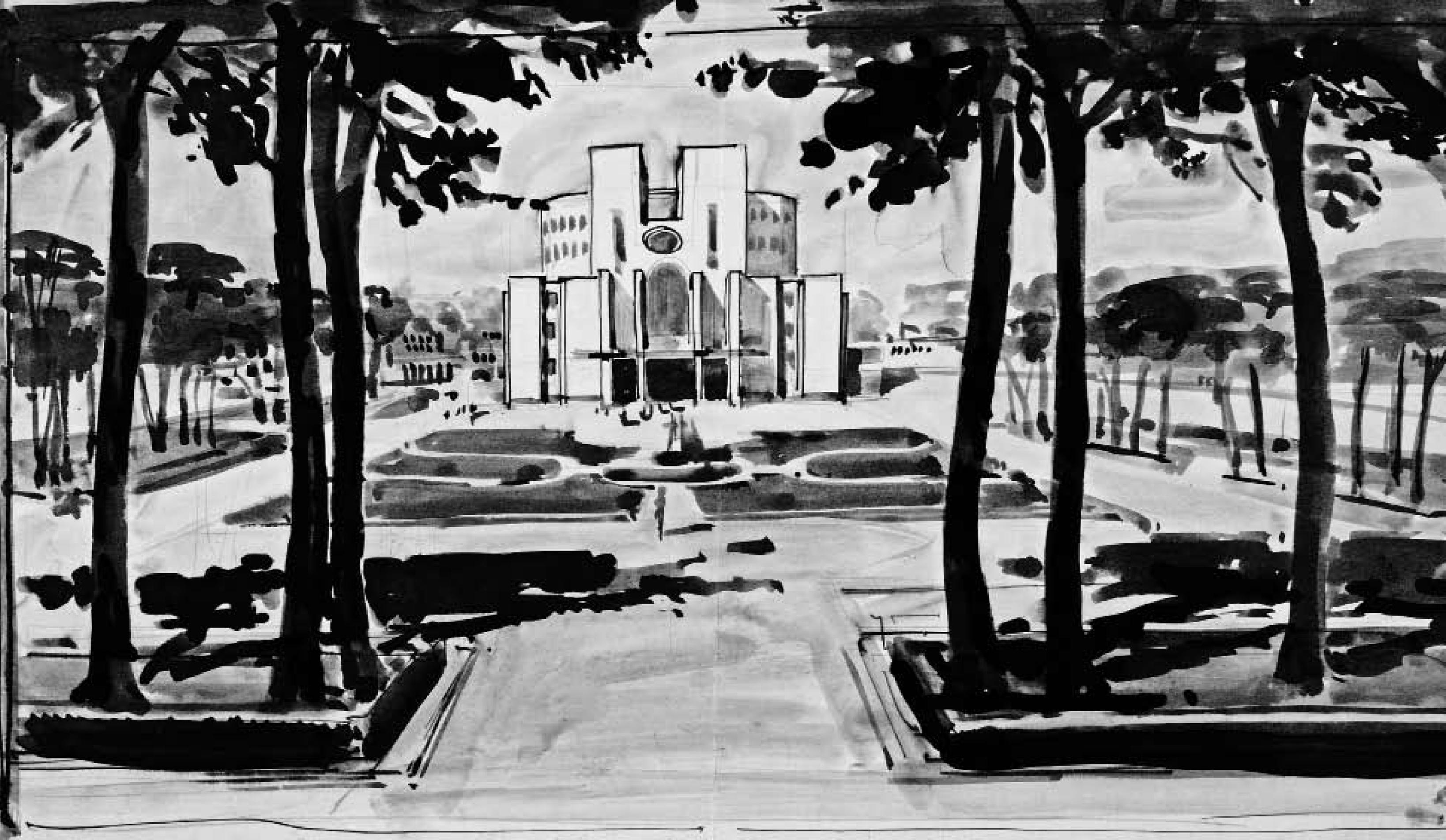
Era un progetto faraonico per residenze e alberghi, che non stava in piedi neanche con le spinte. In totale un milione e mezzo di metri cubi che minacciavano di sconvolgere gli equilibri già precari dell'intero litorale. E Carlo Ponti dovette fare marcia indietro. Gli resta il merito di avere intuito che quell'area alle spalle della pineta litoranea, tramontato ogni progetto di riprendervi le produzioni cinematografiche, non poteva avere che una destinazione a supporto della vocazione turistica e residenziale del litorale. Aveva soltanto sbagliato il progetto e le dimensioni.

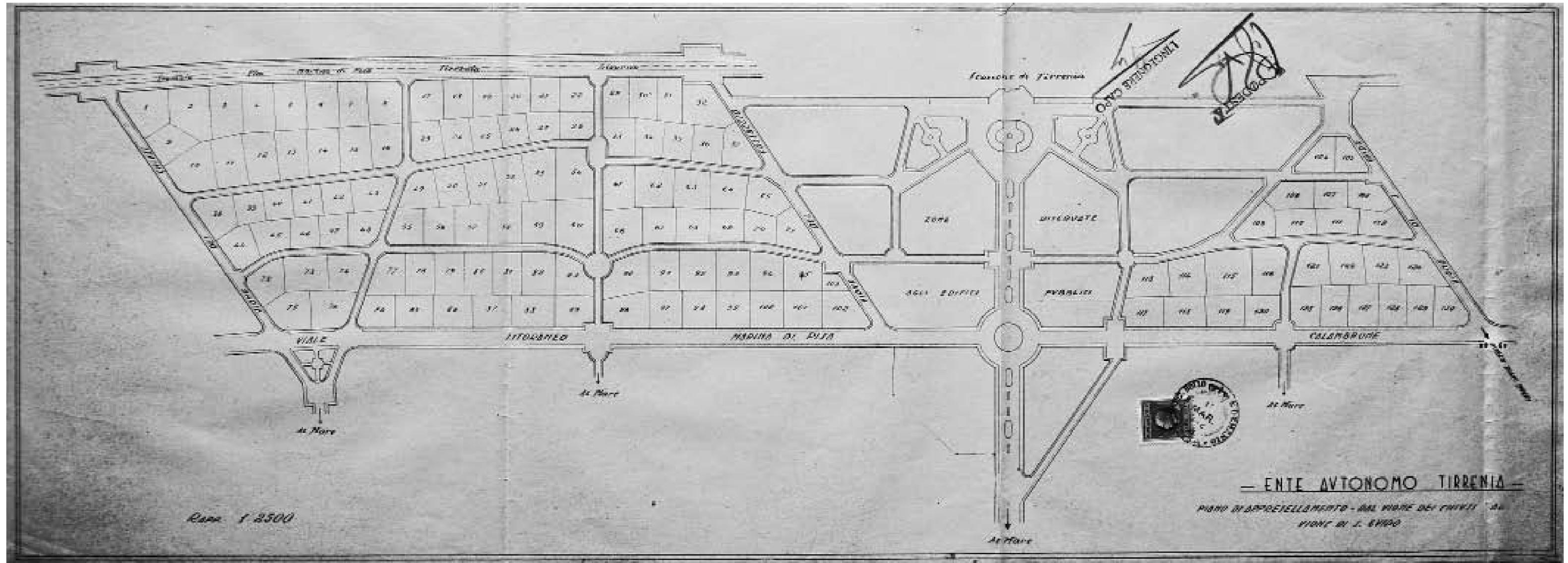
Di quello che era Tirrenia a metà degli anni Trenta, quando ancora Cinecittà non era stata fondata, i teatri di posa e i primi edifici costruiti da Antonio Valente nell'area della Pisorno sono fra le poche cose rimaste. Oggi sono inseriti in un contesto, quello della nuova Cosmopolitan, dove grazie a un piano di recupero finalizzato al turismo e alla residenza ben più leggero e dimensionato di quello del produttore Ponti, il rilancio del litorale trova uno dei suoi punti di forza. Loro, gli ex studios, rimangono a ricordare gli anni d'oro, prima che la nascita di Cinecittà e l'emarginazione di Forzano decretata dal nuovo cinema italiano del dopoguerra, segnassero il lento declino del cinema a Tirrenia. Sono una cifra distintiva, uno storico marchio d'origine da conservare. E non sarebbe male se anche a Pisa e sul litorale si ricordasse anche Forzano, un grande dimenticato di quegli anni. È stato un uomo di spettacolo che ha dato molto al cinema e al teatro italiani. Alla costa pisana poi ha dato moltissimo. È sufficiente aver girato qualche film propagandistico del regime ed essere stato amico di Mussolini per decretarne l'oblio? Molti altri fecero di peggio, anche in occasione delle infami leggi razziali, e sono stati riabilitati.

Un'identità difficile

Parlando e scrivendo del Litorale Pisano, da Boccadarno si comincia ed è lì che si ritorna. È un'immagine a tratti labile e sfuggente quella di Marina che emerge dal passato. Peccato che molte cose belle non ci siano più. L'aggressione del mare, gli errori e l'imprevidenza degli uomini, il rapido mutare degli scenari in un arco temporale tutto sommato breve, l'hanno costretta ad assumere di volta in volta ruoli diversi, fino a rinun-







ciare a un'identità precisa. Come i vecchi attori, che non sanno più se sono Amleto o Puck e se la scena ha i toni cupi della tragedia o quelli accesi e colorati della commedia. E quant'è lontano il tempo in cui D'Annunzio scriveva al suo editore milanese Treves: "Tu non conosci questi luoghi: sono divini. La foce dell'Arno ha una soavità così pura che non so paragonarle nessuna bocca di donna amata". È con lui, o poco prima, che comincia la grande storia di Marina che però dura poco. Un lampo di luce, presto oscurato dall'inar-

stabile erosione della spiaggia, dal sopraggiungere della fabbrica d'aeroplani che una serie di congiunture internazionali fa crescere al di là di ogni previsione, dal subitaneo e conseguente mutare di un destino che appariva di segno ben diverso. Astro nascente della villeggiatura al mare negli anni della *Belle Époque*, città operaia curiosamente distesa sulla riva del mare poco più tardi, frazione spesso dimenticata da una municipalità distratta e inadempiente... Troppe cose

è stata Marina nell'intero arco del secolo scorso. Troppe cose che l'hanno a lungo sottratta a una immedesimazione precisa e oggi legittimano una forte ambizione di riscatto, fra l'altro sostenuta da progetti concreti, come il porto di Boccardarno che sta sorgendo nell'area dove si costruivano gli aeroplani. Conclusa una lunga e tormentata avventura giocata sulla scia di eventi più grandi di lei, in cerca di una nuova identità, Marina scopre di nuovo il mare e li cerca il suo futuro. Consapevole anche che il luogo divino e soave che ispirava D'Annunzio non

esiste più da tempo, e poi non c'è più lui a viverlo e a raccontarlo, ponendolo al centro delle sue febbrili storie d'amore. Oggi la Boccardarno che ricordiamo come trasfigurata in alcune vecchie foto, nelle poesie o nei quadri dei pittori, quella che abbiamo amato insieme alla luce e alla poesia che sprigiona, è pronta a cambiare di nuovo pelle per ospitare una infrastruttura che con Marina rilanci l'intero litorale. Un nuovo approdo, insomma. Un modo di voltar pagina, salvando ricordi e speranze.