

demografici che hanno visto lo spostamento di tanti nuclei familiari dall'entroterra minerario verso la costa. La storica **Vanessa Roghi** ricostruisce un progetto di sperimentazione scolastica degli anni Settanta, con la scuola a tempo pieno e il piano di educazione popolare per le famiglie operaie di Cassarello. Il giornalista **Andrea Cordovani** racconta la storia dell'hockey follonichese guardando più agli spalti che alla pista, rovesciando lo sguardo dalla partita alle comunità che si formano attorno allo sport. Infine lo scrittore **Alberto Prunetti**, curatore del volume, torna in forma narrativa sui luoghi dell'ex Ilva, per raccontare la storia di uno di quei lavoratori che hanno costruito materialmente i forni fusori dell'età granducale attorno ai quali è stata edificata Follonica.

In occasione del centenario del Comune di Follonica un gruppo di autori e autrici provenienti da discipline diverse interroga la città del Golfo dal centro e dai margini, decentrando lo sguardo rispetto ai luoghi comuni delle logiche autocelebrative, localiste e nostalgiche, in uno sforzo volto a restituire complessità all'immagine di una comunità cittadina di recente fondazione, cresciuta tra la fonderia e il mare, tra il turismo e la fabbrica.

Mare di Ghisa

Mare di Ghisa

Inchiesta sui primi cent'anni del Comune di Follonica

Il volume si apre con il contributo dell'antropologa **Letizia Bindi**, con un titolo ossimorico che coglie alla perfezione la natura contraddittoria, problematica e sfaccettata dell'identità degli abitanti di Follonica. L'urbanista **Claudio Saragosa** evidenzia le stratigrafie di una città che è tante città diverse, ognuna cresciuta sopra la sedimentazione del livello precedente: il villaggio operaio, la città fabbrica, la città vacanza, la città dell'estate e quella dell'inverno, la città della ghisa e quella delle torri di cemento: le tante Follonica che sembrano essere città diverse perfino agli occhi di chi ci abita. **Ilaria Cansella** e **Adolfo Turbanti**, dell'Istituto Storico Grossetano della Resistenza e dell'Età Contemporanea, ripercorrono la storia di Follonica sotto la lente della cultura operaia, entrando nei dettagli



COMUNE DI FOLLONICA



15 EURO

follonica
100
ANNIVERSARIO



COMUNE DI FOLLONICA

Mare di Ghisa

Inchiesta sui primi cent'anni
del Comune di Follonica

Prima edizione, maggio 2023

Curatela editoriale: Alberto Prunetti

Progetto grafico: Alegre Edizioni

© Comune di Follonica, 2023

In copertina: Luca Lupi, *Landscape*, VII, 2012

Archival pigment print on Hahnemühle paper, 20x32 cm

(Si ringrazia l'Autore per la concessione della foto)

Per favorire la libera circolazione della cultura, è consentita la riproduzione di questo volume, parziale o totale, a uso personale dei lettori e delle lettrici purché non a scopo commerciale.



www.comune.follonica.gr.it/centenario/

Indice

Introduzione di Andrea Benini	7
Premessa di Barbara Catalani	11
Tra la via Aurelia e il mare di Alberto Prunetti	15
Mare di ghisa. Sguardi antropologici e forma della città di Letizia Bindi	33
Nascita di una città di Claudio Saragosa e Caterina Vagniluca	77
Una storia operaia: crescita e sviluppo di Follonica nel Novecento di Ilaria Cansella e Adolfo Turbanti	111
La fucina della democrazia: la sperimentazione del tempo pieno a Follonica di Vanessa Roghi	137
Hockey city siamo noi di Andrea Cordovani	161
La fionda e la loppa di Alberto Prunetti	189
Postfazione di Massimiliano Valerii	205

Nascita di una città

di Claudio Saragosa* e Caterina Vagniluca**

Inutilmente, magnanimo Kublai, tenterò di descriverti la città di Zaira dagli alti bastioni. Potrei dirti di quanti gradini sono le vie fatte a scale, di che sesto gli archi dei porticati, di quali lamine di zinco sono ricoperti i tetti; ma so già che sarebbe come non dirti nulla. Non di questo è fatta la città, ma di relazioni tra le misure dello spazio e gli avvenimenti del suo passato: la distanza dal suolo d'un lampione e i piedi penzolanti d'un usurpatore impiccato; il filo teso dal lampione alla ringhiera di fronte e i festoni che impavesano il percorso del corteo nuziale della regina; l'altezza di quella ringhiera e il salto dell'adultero che la scavalca all'alba; l'inclinazione d'una grondaia e l'incedervi d'un gatto che s'infilta nella stessa finestra; la linea di tiro della nave cannoniera apparsa all'improvviso dietro il capo e la bomba che distrugge la grondaia; gli strappi delle reti da pesca e i tre vecchi che seduti sul molo

* Claudio Saragosa è professore presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze, dove insegna Storia dell'Urbanistica e Progettazione territoriale. Dal novembre 2015 è Presidente del Corso di Laurea in Pianificazione della Città del Territorio e del Paesaggio della Scuola di Architettura dell'Università di Firenze. A Saragosa è attribuito il contenuto del presente articolo.

** Caterina Vagniluca, nata a Grosseto il 6 agosto 1997, si è laureata nel 2019 in Lettere Moderne e nel 2021 in Scienze Archivistiche e Biblioteconomiche presso l'Università degli Studi di Firenze. A Vagniluca vengono attribuite tutte le note biografiche del presente articolo e le ricerche bibliografiche e di archivio connesse.

a rammendare le reti si raccontano per la centesima volta la storia della cannoniera dell'usurpatore, che si dice fosse un figlio adulterino della regina, abbandonato in fasce là sul molo. Di quest'onda che rifluisce dai ricordi la città s'imbeve come una spugna e si dilata. Una descrizione di Zaira quale è oggi dovrebbe contenere tutto il passato di Zaira. Ma la città non dice il suo passato, lo contiene come le linee d'una mano, scritto negli spigoli delle vie, nelle griglie delle finestre, negli scorrimenti delle scale, nelle antenne dei parafulmini, nelle aste delle bandiere, ogni segmento rigato a sua volta di graffi, seghettature, intagli, svirgole.

Italo Calvino, *Le città invisibili* (1972)

Preludio

Per chi si avventurasse nelle Maremme ai primi del XIX secolo e giungesse alla Follonica, non troverebbe che pochi edifici e un antico castello situato ai piedi delle colline che dal mare si spingono verso l'entroterra. Un viottolo scendeva dal vecchio maniero verso il mare e in prossimità della spiaggia incontrava la vecchia Torre di Avvistamento di Follonica, parte del sistema difensivo toscano da tempo immemore. Il fabbricato dovette servire a varie funzioni: oltre quella difensiva della costa anche quella di controllo sanitario vigilando che non approdassero vascelli che potessero diffondere epidemie di peste, febbre gialla, tifo petecchiale, colera. Forse questa struttura aveva anche la funzione di controllare il commercio marittimo. A Follonica, infatti, almeno dal XIV secolo (data certa di queste attività), era frequente l'approdo per lo scarico di minerale di ferro, proveniente dall'Isola d'Elba e la costruzione difensiva probabilmente svol-

geva anche la funzione di controllo sui traffici marittimi, almeno finché non venne eretto il fabbricato della dogana, costruito tra il 1820 e il 1831 su disegno di Alessandro Manetti⁴¹.

È certo, che almeno dal XVI secolo sulla marina di Follonica fosse già presente un altro edificio adibito a magazzino del ferro. Infatti qua approdavano, all'inizio senza nessuna attrezzatura di servizio, i navigli che provenivano dall'Elba. Giorgio Santi⁴², passando da Follonica agli inizi del XIX secolo, appunta questa immagine: "...vedemmo scaricarsi due Barche di Vena di Ferro da molti Uomini affatto nudi, neri, ed affumicati..."⁴³. Solo nel 1834, per "facilitare sul lido di Follonica lo sbarco e l'imbarcazione dei generi; e specialmente a fornire un più comodo scalo ai bastimenti che costà trasportano la vena del ferro di Rio, fu fabbricato, [dall'impresario genovese Barabino], un ponte di legno di solidissima costruzione col disegno e direzione dell'architetto Francesco Leoni⁴⁴, addetto alle officine di Follonica". Tale ponte era costruito con legno di quercia, con pali alcuni "dei quali [...] foderati di rame nella parte sommersa nel mare, nel quale s'inoltrano per il tratto di circa 220 braccia; per modo che possono avvicinarsi tutti i bastimenti

41. Alessandro Manetti (1787-1865) è stato architetto e ingegnere italiano. È stato l'esponente principale dell'evoluzione tecnologica e del linguaggio neoclassico in Toscana.

42. Giorgio Santi (1746-1822) è stato professore di Scienze Naturali a Pisa tra 1782 al 1822 e poi direttore di Storia Naturale e Prefetto dell'orto botanico di Pisa dal 1782 al 1814.

43. Giorgio Santi *Viaggio terzo per le due province senesi, che forma il seguito del viaggio al Monteamiata*, Prosperi, Pisa, 1806, pag. 220.

44. Francesco Leoni (1795-1850) è stato uno degli architetti funzionari dello Scrittorio delle Regie Fabbriche che, sotto i Lorena, si occupava della gestione del patrimonio architettonico granducale.

che non sono di grande portata”⁴⁵. Esso prese il nome di “pontile vecchio” e fu variamente utilizzato sia per il trasporto del ferro, ma anche per il commercio di altre merci come carboni vegetali, minerali, materiali da costruzioni, legname, sughero, paglia, ecc...

Questo nucleo marittimo della località detta “La Follonica” era accompagnato da un altro gruppo di edifici posti 500 metri nell’entroterra più o meno nel punto in cui due corsi d’acqua (uno naturale, la Petraia, e l’altro artificiale, la Gora delle Ferriere) si incrociavano. Era il luogo della lavorazione del ferro il punto in cui si incontravano le strade che trasportavano la vena di ferro e il carbone soprattutto dal grande bosco di Montioni e i corsi d’acqua che fornivano la necessaria energia idraulica per far muovere le macchine dell’opificio. Follonica era tutta qui: tre piccoli grumi di vita legate da incerte vie carrabili appena rintracciabili su un terreno ancora coperto da vegetazione spontanea.

Bisognerà aspettare i primi decenni del XIX secolo per vedere una prima organizzazione proto-urbanistica di questo insediamento sparso. Già nel 1822 esisteva un sistema di infrastrutture a base ortogonale in parte tracciate e in parte realizzate. Restano ancora oggi i segni di questa città, non compiutamente realizzata, nella croce di strade fra l’attuale via Bicocchi (tratta ponte della Gora - Comune) e via Albereta e nell’orientamento di alcuni edifici: i cosiddetti Forno di San Ferdinando, il Palazzo detto Granduca, la Casa Storta (in fondo a quella che oggi viene detta

via Roma). È il preludio della fondazione di una piccola città pensata per riunire i primi nuclei abitati e produttivi di Follonica. Un disegno che si basava essenzialmente sulla connessione della marina con gli impianti siderurgici che già stavano crescendo (fra cui il glorioso Forno di San Ferdinando dalle tecnologie allora all’avanguardia nel mondo). Via Albereta viene pensata come un grande viale arricchito da una folta vegetazione come una carta del 1830 di fatto ce la rappresenta.

Primo atto 1835-1923

Il preludio a cui abbiamo assistito lascia tracce in alcune parti del nascente insediamento. Ma il vero atto di formazione di Follonica, il primo vero piano urbanistico, è del 1836 quando si disegna un primo corpo urbano a maglia ortogonale orientato su quella via (vera autostrada granducale) che dalla Marina di Follonica si inoltrava verso Valpiana e Massa Marittima già tracciata nel 1782 da Pietro Leopoldo di Lorena⁴⁶. Il disegno della piccola città, attribuito a Alessandro Manetti e a Francesco Leoni (con funzione di assistente), era molto semplice e doveva provvedere ad ospitare i nuovi lavoranti dello stabilimento del ferro che proprio in quegli anni stava prendendo corpo. Come ricorda il Repetti, “se prima otto o nove capanne potevano bastare, da allora in avanti [1835] non erano più sufficienti le venti case che intanto si contavano in quella spiaggia”⁴⁷.

45. Emanuele Repetti, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, Ed. Allegrini e Mazzoni, Firenze, 1833-46, pag. 320.

46. Pietro Leopoldo di Lorena (1747-1792) fu Granduca di Toscana dal 1737 al 1792.

47. Emanuele Repetti, *Dizionario geografico... cit.*, pag. 320.

Il primo atto di fondazione di Follonica bisogna riscontrarlo nel lavoro di Alessandro Manetti e nella spinta ideale del governo toscano incarnato nella figura di Leopoldo II di Lorena⁴⁸. Il Granduca, infatti, considerava Follonica una creatura a cui si doveva dare una gloriosa vita; scrisse che le opere che si stavano realizzando indussero negli animi “meravigliose speranze, e li esaltò di guisa da far credere imminente e sicuro quel risanamento che alle umane forze non era dato produrre senza il concorso del tempo”⁴⁹. Il disegno del nuovo insediamento era veramente interessante e aveva come obiettivo non solo la creazione di un nucleo urbano, ma la civilizzazione di un territorio ancora selvaggio. Innanzitutto si dovette operare per ridurre il grande Padule di Scarlino (che ancora giungeva a lambire i terreni dove poi sorgerà Senzuno) con opere davvero grandiose ed ancora oggi monumenti territoriali di grande valore (come per esempio il Canale Allacciante). Poi si trattò di mettere a coltura una vastissima quantità di terreni mediante allivellazioni. Fra questi un triangolo genera particolare interesse proprio per il nucleo urbano: il triangolo composto dalla Strada Aurelia (proprio in quegli anni praticamente ricostruita), la via per Massa Marittima e quell’asse che diverrà via Biccocchi. Qua le particelle di terreno divengono di superficie più ridotta, rispetto ai terreni circostanti dati a livello, come se dovessero essere utilizzati come orti periurbani. Fondare una città allora doveva anche significare alimentarla e questa lottizza-

zione avrebbe rappresentato il luogo della produzione delle fondamentali risorse alimentari. La parte più urbana era rappresentata da una maglia essenzialmente ortogonale, come abbiamo già visto, ordinata su quella che era un’asse territoriale fondamentale la strada che dalla Marina si spingeva verso l’entroterra. Un altro asse, non perfettamente ortogonale al primo, formava una croce di strade e si raccordava al disegno preesistente tracciato prima del 1822: quella che oggi è via Biccocchi. Dalla via Aurelia rinnovata, per chi veniva da nord, si scendeva fino ad arrivare quindi ad un crocevia da cui si dipartivano le strade che si dirigevano a sud (verso il Puntone, un ponte di barche sullo stagno di Scarlino, e quindi verso Castiglione della Pescaia), ad est (verso Massa Marittima e poi Volterra, Pontedera, Lucca fino a Pietrasanta), ad ovest verso il mare e quindi l’Isola d’Elba.

Secondo Luigi Zangheri “lo stesso granduca Leopoldo II, durante una visita in Maremma, si trattenne qualche giorno a Follonica assistito da Alessandro Manetti [...], da Raffaello Sivieri [...] e da Francesco Leoni [...]. Fu l’occasione per definire l’assetto urbanistico di Follonica, e per scegliere ‘il posto per la nuova chiesa sull’angolo dello stradone e della strada di Massa in luogo elevato fuor del Recinto Magonale, così potrà la Magona cingersi di mura, toglier l’imbarazzo di curiosi e passeggeri, toglier il mercato di mezzo alle sue botteghe come in ogni vera regolata amministrazione si costuma di fare”⁵⁰. L’insediamento così disegnato raccorda insieme tre parti fra loro distinte: l’area della grande fabbri-

48. Leopoldo II di Lorena (1797-1870) fu Granduca di Toscana dal 1824 al 1859.

49. *Cenni sull’andamento e progressi della manifattura del ferro in Toscana dal 1816 fino al presente*, in “Giornale Agrario Toscano”, (1843), pag. 135.

50. Luigi Zangheri, *La chiesa di S. Leopoldo a Follonica*, in AA.VV, *Ferro Fuso. L’arte del ferro fuso in Toscana, La Chiesa di S. Leopoldo a Follonica. L’intervento di Carlo Reishammer*, Morgana Edizioni, Firenze, 1990, pag. 68.

ca, che ora veniva recintata da mura (le mura magonali appunto), l'area a sud a cui faceva da confine la già esistente via Albereta (all'interno di questa area si sarebbe disegnata la piazza centrale della nuova città, Piazza Sivieri, che sarebbe stata raccordata direttamente allo stabilimento per mezzo di una via, la vecchia via del ferro che univa la Marina ai primi opifici del ferro, detta poi via Amorotti) ed una parte totalmente nuova che si adagiava verso nord alla via per Massa Marittima di una forma rettangolare lunga e stretta.

Quest'ultima porzione di insediamento aveva una composizione semplice ma ben congegnata. Era strutturata da una serie di isolati più o meno simili, di forma pressoché quadrata, un po' più piccoli verso la via principale (oggi via Roma). Erano cinti da una cortina muraria continua rotta solamente dal varco verso nord di quella che sarebbe divenuta via Bicchieri. Per il resto, proprio come se l'insediamento fosse chiuso verso l'esterno, le piccole vie che costituivano la trama avevano tutte una quinta prospettiva verso cui mirare. Anche se gli edifici sono stati costruiti molti anni dopo, l'idea che le strade dovessero avere una chiusura si può avere osservando verso ovest quella che oggi è via Norma Pratelli o guardando verso nord in quella che oggi è via Martiri della Niccioleta. Del resto questa soluzione di piazzare una quinta prospettiva alla fine delle strade trova la sua sublimazione in via Amorotti. Infatti porgendo lo sguardo verso lo stabilimento si ha una soluzione elegantissima di chiusura con il cancellone in ghisa e le relative guardiole.

Ritornando alla piccola porzione di scacchiera posta a nord dell'attuale via Roma si può notare che si

sviluppano al proprio interno ben tre piazze (l'attuale Piazza XXIV Maggio, detta piazza del mercato; Piazza Vittorio Veneto, detta piazza del monumento; Piazza Don Ugo Salti, detta piazza della chiesa). L'articolazione è simmetrica se pensiamo come centro la piazza del monumento e consiste in un alternarsi di vuoti (le piazze) e di piene (gli isolati). In realtà si ha un gioco composto da (I sta per isolato, P per piazza) I - I - P - I - P - I - P - I - I. Se a questo gioco di spazi pubblici si aggiunge la piazza centrale (denominata poi Piazza Sivieri) la dotazione di aree per attività civiche è veramente rilevante. Le piazze sono tutte di forma geometrica quadrata. In Piazza Sivieri si iscrive un quadrato perfetto di circa 40 metri di lato anche se poi lo spazio appare trapezoidale in quanto vi si innesta quella particolare configurazione spaziale urbana che è via Amorotti che allarga la piazza fino a farla entrare in contatto con l'opificio siderurgico. Del resto, sebbene l'insediamento residenziale sia stato separato dalle aree destinate alla produzione industriale, non si dimentichi mai che la matrice della città è la fabbrica del ferro. E quindi nella piazza civica principale domina l'ingresso trionfale alle fonderie e che la chiesa, da sistemarsi in una delle altre piazze che abbiamo ricordato, ponga la sua entrata, orlata da raffinata ghisa, verso il tempio del ferro⁵¹.

Il linguaggio di configurazione spaziale che viene utilizzato per la definizione del nuovo piccolo insediamento non ha nulla di particolarmente innovativo: vi sono gli assi territoriali (quelli che dalla città si legano

51. L'epigrafe posta nel piccolo tempio all'ingresso della grande fonderia che in quegli anni sarà costruita del resto recita: Al Ferro / Padre di tutte le industrie / Siccome tempio / Leopoldo II / Queste officine dava l'anno MDCCCXXXV.

al territorio) che funzionano da ordito fondamentale; vi è la trama delle vie urbane e delle piazze tutte composte giocando nel rapporto virtuoso fra larghezza dello spazio pubblico e altezza dell'edilizia privata che su tale spazio pubblico prospetta; ci sono i tipi edilizi della tradizione (case a schiera e talvolta case in linea) che con la loro sintassi compongono gli isolati, sostanzialmente, chiusi. Sebbene quindi la città nascente usufruisse di un linguaggio tipico della tradizione urbanistica toscana, quindi nulla di particolarmente innovativo, fu in grado di generare siti urbani che ancora costituiscono i luoghi dell'identità civica. Il primo luogo urbano è piazza Sivieri intimamente collegata con la via del commercio (oggi via Roma) e via Amorotti. Uno spazio orlato da una cortina muraria continua fatta da edifici a due o tre piani che costituisce naturalmente uno spazio accogliente per tutte le manifestazioni civiche della comunità, arricchito da quel formidabile cannocchiale visivo (via Amorotti) decorato dal grande cancello filtro con l'opificio. La piazza della chiesa con il tempio che ne è l'elemento catalizzatore, capolavoro di architettura e di sperimentazione tecnologica. Piazza della chiesa che anch'essa trova una relazione speciale con la fabbrica. L'edificio religioso non è orientato, non guarda un'emergenza naturale (per esempio il mare), ha invece l'entrata principale rivolta verso lo stabilimento e il suo campanile è allineato alla Torre dell'Orologio posto dentro il perimetro magonale a contatto con gli opifici industriali: "il primo orologio torre destinato a misurare il tempo, che prima non aveva valore"⁵². Sempre un po'

nascosto si erge maestoso un altro palazzo, arricchito da lussureggianti giardini, capace di dare forza ad un luogo: il cosiddetto Palazzo Granducale, utilizzato soprattutto per l'amministrazione della fabbrica siderurgica. Allineato rispetto al disegno urbanistico precedente a quello del Manetti (con il lato maggiore parallelo a via Albereta e perpendicolare alla prima tratta di via Bicocchi), ha un carattere maestoso quanto discosto dalla città, sobrio ma imponente, nascosto ma sempre presente.

La prima strada in cui si inizia a costruire è quella che veniva chiamata la via del Commercio (l'attuale via Roma). È proprio in questa arteria, soprattutto nella parte che dalla Marina arriva all'attuale via Bicocchi, che si hanno le prime case civili e si allineano i primi edifici dell'amministrazione pubblica (per esempio il Casello Idraulico). La strada accoglie tutta la comunità: è qua, oltre che nella piazza Sivieri, che si svolge la vita urbana, commoventi sono le poche immagini ottocentesche che rappresentano la via sempre animata da gruppi densissimi di persone in posa. La via si conclude con un prolungamento verso il mare: è il pontile vecchio, quello di Francesco Leoni, detto pontile Barabino. Qua da tempo immemorabile si scaricano i piccoli navigli che portano soprattutto la vena di ferro dall'Isola d'Elba. A terra, proprio dove si arriva con il carico, si sviluppano i vecchi magazzini del ferro (uno degli edifici ancora esistenti fra i più antichi della città); prima del piano del terzo decennio del XIX secolo, viene eretto l'edificio oggi detto Casa Storta (in realtà allineato con via Albereta, il Palazzo Granducale, il Forno di San Ferdinando); infine, per chiudere questo spazio evolutosi in tempi molto lunghi, si edifi-

52. Leonardo Rombai, Ivan Tognarini, Follonica e la sua industria del ferro, All'insegna del Giglio, Firenze, 1986, pag. 252.

ca l'imponente edificio della dogana (divenuto poi sede della Guardia di Finanza). Una nuova piazza si va quindi componendo, l'unico luogo in cui la città lepoldina si affaccia sul mare. Bisognerà infatti aspettare molto tempo, sicuramente più di settanta anni, perché questa relazione fra Follonica e il suo mare si consolidi in qualcosa di più che un semplice luogo di sbarco e imbarco di vari materiali. Completamente fuori dal disegno urbanistico leopoldino, infatti, proprio a nord della piazza dove si trovano i pontili e fino al sito dove sorgeva la vecchia torre di Follonica, si va attrezzando uno spazio in cui sono mischiati materiali da imbarcare e i primi giardini che guardano il mare. Non è un caso che proprio in quest'area verrà realizzato un nuovo pontile alla fine dell'800. Non più un pontile per attività industriali o artigianali, ma per attività turistiche, nascendo quello che sarà lo stabilimento balneare Pasquini, poi Turillazzi ed infine Nettuno. Si sta costituendo quella terrazza che nei periodi successivi sarà nota come il Giardino Pubblico, prima Guerrazzi e poi Ettore Socci. Non si può non ricordare un ultimo evento di rilevanza urbanistica: l'arrivo a Follonica della linea ferrata Pisa Roma (circa 1860). Si forma, ancora in mezzo alla campagna, lungo l'asse di quella che sarà via Bicocchi, un nuovo luogo importante per la città.

Bisogna sottolineare che oltre alla costruzione, lenta, dell'insediamento che produce i primi luoghi di identità urbana, Follonica sviluppa (un'esperienza di valore mondiale) una nuova forma di architettura e di decorazione: l'uso della ghisa sia in elementi strutturali sia, più diffusamente, in elementi di arredo e

di rifinitura. Questo primo atto di nascita della città, senza ombra di dubbio, è caratterizzato dall'uso innovativo di questo materiale che proprio dagli opifici follonichesi si diffondeva in tutta la Toscana.

Dal 1830 in poi si viene sviluppando il piccolo borgo di Follonica (25 abitanti nel 1833, 868 nel 1861, 1.805 nel 1901). Ma la velocità di crescita è veramente molto lenta. Già chi aveva visitato il piccolo borgo annotava che accanto all'ardore con cui si lavorava per redimere le terre marenmiane attorno a Follonica "sorgevano edifici grandiosi e case modeste, si dissodavano terreni, si aprivano viali ed amenità ed ornamento; alle comodità della vita fin allora quasi dispette, si provvedeva, e nell'affluenza di traffici e di lavori diffondendosi e moltiplicandosi i guadagni, ne nasceva contentezza del presente, lieto augurio dell'avvenire ed affezione a quei luoghi, dai quali pel tristo aspetto e le privazioni si rifuggiva in prima colla pressa e l'allegrezza dell'esule. Ed i progressi di quella colonia industriale destavano tutto all'intorno una lieta sorpresa, sicché dai paesi circconvicini traevano ad essa e stabilivano rapporti di amicizia e d'interesse, e come da centro di vita attingevano lume e colore, animo ad intraprendere, aiuto ad eseguire. Per tal guisa la immensa fiamma che colà si destava a purificare il metallo, sorgeva pure come fiaccola a guidare nelle vie dell'incivilimento, e la industria adempiva alla più bella, se non la più ordinaria missione, migliorando e beneficiando splendida e generosa, non come spesso rapace, avara e insolente di una ricchezza cosparsa di lacrime. Ma se sopra un ammasso di sostanze in piena fermentazione vien gettato da mano nemica alcun che capace ad arrestarla non si

sospendono forse ad un tratto i benefici effetti che si attendevano? A cotal somiglianza operò sugli animi e sulle cose la morte del Sivieri avvenuta nell'aprile 1839. Gli uomini si inducono facilmente e non a torto ad incarnare in un loro simile i principi e le idee, cosicché alla sua esistenza rimanendo attaccate le comuni speranze, avviene che al mancare di quell'uno stimino caduto il fondamento di ogni loro disegno, e perdano la fiducia dell'avvenire..."⁵³.

Il periodo ottocentesco sarà ancora terribile. Non si riuscirà a colmare le paludi e quindi ad estirpare quel male che mieteva una grande quantità di vittime: la malaria. All'inizio del secolo successivo, il novecento, Follonica sarà ancora un grumo di case lungo l'attuale via Roma, attorno a piazza Sivieri e negli isolati più prossimi al mare. Il resto erano vie e piazze tracciate sul suolo ma non accompagnate da edifici che ne determinassero l'organizzazione spaziale. Ai primi del Novecento la chiesa (del 1838) appariva ancora isolata in mezzo a una campagna in cui a mala pena allignavano alcuni alberi sparsi. Si era fatto un grande sforzo di pianificazione, ma dopo quasi un secolo ancora tanto del lavoro era ancora da compiere. Se si tralasciano alcuni brani di città che si raccordano al piano leopoldino situati a sud di via Albereta (oggi le aree attorno a via Trieste e via Giacomelli) dove andarono a localizzarsi alcuni impianti produttivi e una edilizia operaia (molto densa costituita soprattutto da case in linea), la città non era riuscita in tanti anni a saturare nemmeno la griglia originaria.

53. *Cenni sull'andamento ... cit.*, pag. 135.

Secondo atto 1923-1960

È con il 1923 che la frazione di Follonica si stacca da Massa Marittima e diviene Comune autonomo. Subito la città si dota di un piano di lottizzazione dei terreni che vanno dal confine del tracciato leopoldino verso nord. Questo piano si pone l'obiettivo di aprire il vecchio insediamento verso l'esterno. Il borgo ottocentesco, chiuso, raccordato al territorio soltanto con due grandi assi (l'attuale via Roma e via Bicocchi), viene ora, per quanto possibile, raccordato con una maglia di più ampie proporzioni. Il disegno è semplicissimo. Dalla griglia leopoldina si aprono delle nuove vie (ad esempio l'attuale via Colombo, via Mazzini, via Garibaldi), le quali innervano in terreno pressoché pianeggiante fino ad arrivare alle linee ferroviarie (dal 1902 arricchite anche con la Ferrovia Massa Marittima Follonica). Le nuove vie vengono attraversate da una serie di strade ortogonali alle prime a formare una tessitura che ospiterà la nuova edilizia. Giungendo alla stazione l'attuale via Bicocchi viene deviata e fatta correre per 250 metri circa parallela alla ferrovia, ma quello che appare più importante è che dalla stazione si traccia un nuovo viale che si indirizza direttamente verso il mare (l'attuale viale Matteotti). È una scelta di campo molto precisa: Follonica non è più una città che guarda solo alla sua industria del ferro, coloro che la raggiungono in ferrovia debbono innanzitutto scoprire la bellezza del suo mare. La fabbrica è sempre presente, ma non ha più quell'importanza strategica della prima metà del XIX secolo. Del resto la spiaggia di Follonica inizia ad essere apprezzata ed attrezzata per esempio con

una lunga serie di baracche in legno con funzione di spogliatoi e qualche stabilimento balneare fra cui il Pasquini già ricordato.

Il piano del 1923 ha una concezione diversa delle piazze. Le due che disegna (e poi realizza), l'attuale piazza Don Minzoni e l'attuale piazza Gramsci lo dimostrano. Mentre le piazze del piano leopoldino sono i luoghi in cui si sviluppa la vita civica, le piazze novecentesche sono piuttosto raccordi fra grandi assi destinati alla mobilità: mentre nelle prime possono svolgersi le più varie attività urbane, nelle seconde si può solo passare. Una di queste piazze (l'attuale piazza Gramsci) serve a collegare la porzione di città originaria a quella che si inizia a configurare come la città del futuro: la Zona Nuova. Il piano infatti traccia i primi tratti di quella che sarà l'attuale via Santini e l'attuale via La Marmora che insieme alla rettificazione di via Bicocchi (presso la stazione di cui abbiamo precedentemente parlato) saranno le strade che costituiranno l'ordito della prima griglia viaria del nuovo quartiere che si svilupperà parallelo alla duna costiera.

Un'altra iniziativa urbanistica presa dal nuovo Comune sarà quella di tracciare quello che sarà considerato un asse di sviluppo urbanistico particolarmente rilevante: l'attuale viale Italia. Si inizia a lavorare sulla grande terrazza oggi detta Ettore Socci. Questo luogo ancora confuso (fra essere un giardino o un deposito di materiali) veniva visto ora come l'inizio di un percorso parallelo al mare che potesse incentivare la crescente industria turistica. Già dai primi mesi di lavoro, la nuova amministrazione comunale aveva chiesto la sdemanializzazione e l'acquisto della spiaggia, per

poterne regolare lo sviluppo edilizio. Dalla spiaggia, infatti, "si a' ragione di attendere un notevole sviluppo al movimento di bagnanti se essa sarà tenuta nelle condizioni necessarie per rendere il soggiorno piacevole ed igienico". Questa cura era necessaria dato che proprio in quegli anni la spiaggia si era ridotta "in qualche punto a pochi metri" ed era stata utilizzata per realizzare delle "costruzioni addirittura indecenti ed in condizioni igieniche pessime"⁵⁴. L'arenile veniva anche utilizzato per prenderne sabbia utilizzata per realizzare costruzioni edilizie e così si decide di vietare l'estrazione della rena "lungo il tratto della spiaggia occupato dalle baracche per i bagni"⁵⁵.

È con il 1928 che viene redatto il Piano Regolatore della spiaggia destra di Follonica compilato dall'Ufficio Tecnico Comunale. Ottenuta la sdemanializzazione dell'arenile il Comune avrebbe potuto finalmente intervenire nell'intento di sistemare razionalmente la spiaggia marina e presidiarla di tutti i servizi inerenti e indispensabili al suo potenziamento e sviluppo come Stazione Balneare"⁵⁶. Conviene riportare alcune parole tratte dalla relazione di accompagnamento alla delibera per comprendere il senso fondativo di questa operazione urbanistica: "In questa iniziativa il Comune muove da supreme ragioni di utilità e interesse pubblico di edilizia, di igiene e di estetica. Difatti a seguito delle concessioni provvisorie di spazio d'arenile fatte dalla Capitaneria di porto a privati, questi hanno costruito senza alcun criterio organico, tecnico

54. Delibera del Consiglio Comunale n. 9 del 21.10.1923.

55. Delibera della Giunta Municipale n. 64 del 7.12.1923.

56. Delibera del Podesta n. 219 del 25.3.1923.

ed estetico baracche e villette a ridosso del mare che, se si agita appena, arriva a lambirle, danneggiandole e minacciandone la stabilità. Per tal guisa è frustrata o quanto meno grandemente diminuita l'efficacia della cura marina residuando strettissimo lo spazio renoso ed in taluni punti impraticabile per l'affluenza di bagnanti che vi si indugiano sdraiati al refrigerio del sole; è reso difficile il transito e compromessa la nettezza da tutte le immondizie che vi si gettano dalle abitazioni adattate nelle baracche stesse.

Di queste ne esistono ancora parecchie in legname, indecenti e malconnesse; altre rivestite in muratura che non danno sufficienti garanzie di statica e solidità, tutte addossate l'una sull'altra con promiscuità e contatti poco salutari e non convenienti al buon costume; tutte con ritirata e smaltitoio e perciò con infiltrazione e assorbimento dei rifiuti nel terreno che ne rimane permeato ed infetto. Mancano bottoni di scarico e fognoli; mancano strade di accesso, cui nell'attuale caotica situazione costruttiva sarebbe impossibile provvedere se non attraverso l'attuazione sia pur gradule e metodica di un piano regolatore ben determinato e facilitato dalla circostanza che il Comune è venuto in possesso dell'immediato retroterra ossia degli arenili contigui alla spiaggia di vera utilizzazione balneare.

Attesoché compito precipuo d'ogni civico amministratore, cui premano gli interessi e l'avvenire del proprio paese è di far sì che questo progredisca e sviluppi, in ogni ramo di attività, e nel caso sembra doveroso valorizzare sempre più e meglio la Stazione Balneare di Follonica disciplinando l'uso della spiaggia, facilitandone gli accessi, arricchendola

di tutti i servizi pertinenti, migliorandola nella sua viabilità ed efficienza, nella sua estetica ed igiene, sì da farne attraente e comodo soggiorno e luogo di cure ricercato e preferito, mentre quella di Follonica restando nelle condizioni odierne anziché ricevere incremento e nonostante i sacrifici finora sopportati con l'impianto della condotta di acqua potabile e dell'illuminazione elettrica, sarebbe destinata a deperire a tutto pregiudizio dell'economia locale per quello che si attiene al commercio, all'intraffico, al movimento dei forestieri quanto insomma costituisce il benessere e la ricchezza di un paese, e con preoccupata minaccia di disoccupazione e malcontento nella classe operaia...»⁵⁷.

Il Piano Regolatore del 1928 puntava all'apertura "di una larga strada lungo il mare e nella costruzione di numerosi villini lungo la pineta e sugli arenili ora di proprietà comunale". Si tratta proprio di pensare ad un città che desse una risposta concreta alle esigenze della nascente economia turistica. Infatti approvando il piano "...nessun requisito di quelli che si richiedono ad una stazione balneare verrebbe a mancare a Follonica che potrebbe gareggiare con le più rinomate spiagge marine per la bellezza del suo arenile formato di rena abbondante e finissima degradante al mare in leggero pendio, per la ricchezza ed estensione della pineta che segue a perdita d'occhio la riva, per la dolcezza del clima, per la facilità delle comunicazioni con Grosseto, Livorno, Siena, Massa Marittima e le montagne dell'Amiata"⁵⁸.

57. Delibera del Podesta n. 38 del 4.8.1923.

58. Delibera del Podesta n. 38 del 4.8.1923.

Sia il piano del 1923 sia il piano del 1928 rappresentano una continuazione della tradizione urbanistica già interpretata nel primo piano degli anni Trenta dell'Ottocento. Ancora vie e viali alberati, ancora isolati pressoché chiusi, ancora l'utilizzazione di case a schiera e case in linea che vengono talvolta accompagnate da un nuovo tipo: il villino. Rimangono, in giro per la città, ancora qualche esempio di questo nuovo tipo edilizio nelle ville Benedetti, Matteoni, Monciatti. I luoghi urbani che prendono corpo si consolidano in questo periodo sono: la piazza della Chiesa, la piazza Vittorio Veneto, la piazza del Mercato. Mentre nuovi viali divengono sempre più strutturati, fra questi l'attuale via Roma, via Bicocchi, via Colombo, via Matteotti. Vi attiva una vera e propria politica del decoro urbano arrivando perfino a istituire un premio, il "Premio da parte del Comune ai costruttori di case per abitazioni civili"⁵⁹. È anche un periodo di grande fermento in cui si introduce un nuovo materiale per ornare gli edifici: il cemento gettato in forme. La città si arricchisce quindi di bugnati, paraste, terrazzini decorati, mostre ad incorniciare le aperture e le finestre degli edifici. Ormai passeggiando per la città una moltitudine di figure di pietra artificiale guardano il flâneur dalle balaustre, dalle cornici delle finestre, dalle decorazioni dei fabbricati. La città ora cresce anche in popolazione (3.414 abitanti nel 1921, 5.104 nel 1931, 5.727 nel 1936) e anche il flusso di turisti aumenta nel tempo: partendo dal 1926 già "il movimento dei forestieri si aggirava dalle 3500 alle 4000 persone al mese di luglio e agosto esercitan-

do così una influenza preponderante, quasi decisiva nell'economia locale"⁶⁰ e tenderà a crescere notevolmente. Prima della seconda grande guerra l'economia di Follonica è ormai mista turistico-industriale. Conta ormai su numerosi alberghi, ristoranti e luoghi di svago che "assicurano al turista ogni comodità e divertimento adeguati alle esigenze moderne"; mentre "nelle imprese industriali lavorano 1674 persone" e "oltre 400 nelle imprese commerciali"⁶¹.

La Follonica della fine degli anni '30 si presenta come un'ordinata cittadina composta soprattutto da isolati chiusi al cui interno si aprono delle corti caratterizzate da orti e giardini. Ormai lo spazio pubblico ha una sua organizzazione e ha raggiunto anche un suo equilibrio morfologico: gli edifici che prospettano su strade e piazze hanno la loro semplice eleganza e la loro proporzione armonica. Ne sono testimonianza le varie fotografie realizzate dall'aereo che mostrano un'equilibrata cittadina cresciuta cercando di legare assieme i vari interventi edilizi o di opera pubblica. Fra gli interventi di arricchimento della città ve ne è uno di grande rilevanza spaziale: la costruzione dell'ippodromo. Nel 1926, una volta acquistato il "fondo cotonio" (grande appezzamento di terreno di proprietà demaniale limitrofo al centro urbano), lo si concede alla Società ippico-sportiva di Follonica, che intende "promuovere, organizzare e svolgere gare ippiche e trattenimenti sportivi" e così costruirvi "un campo sportivo" e "una pista per corse di cavalli e cicli ed un piazzale per gare ginnastiche e sportive", nonché

60. Delibera del Podestà n. 38 del 4.8.1923.

61. Delibera del Podestà n. 42 del 4.7.1937.

59. Delibera del Commissario Prefettizio n. 383 del 16.6.1930.

per erigersi “tribune, palchi, rimesse, steccate, ripari per protezione, cancellate divisorie e quant’altro necessita per la costruzione e sistemazione nazionale di uno stadio”⁶².

La guerra bloccherà lo sviluppo che riprenderà solo nei primi anni Cinquanta. Ancora ci sono aree nella parte centrale della lottizzazione Bicocchi degli anni '20 che possono accogliere nuova edilizia, ma è piuttosto nella porzione più periferica (oltre l'attuale piazza Gramsci) che è possibile procedere all'edificazione con una certa facilità, forse con troppa facilità se il Consiglio Comunale deve osservare nel 1951 che in Zona Nuova “la rete stradale è appena marcata sul territorio senza alcuna opera di sovrastruttura e non esiste alcuna fognatura. Le numerose case di civile abitazione e ville che sono state costruite e che superano ormai l'80% dell'area disponibile dispongono soltanto di insufficienti pozzi neri ad assorbimento, e malgrado vengano vuotati di tanto in tanto, il territorio è ormai così impregnato del liquame che affiora alla superficie, emanando di conseguenza odori pestilenziali e costituendo nello stesso tempo gravissimo pericolo per la salute pubblica”⁶³.

Quello che cambia già in questo primo dopoguerra è l'evaporazione, veramente con tempi velocissimi, del linguaggio che aveva governato, nella tradizione edile toscana, le trasformazioni urbane dai primi decenni dell'Ottocento almeno per un secolo. Si annienta la semplice capacità di impaginazione della trama urbana: si dimenticano le prelibatezze decorative, i rapporti delle varie configurazioni urbane,

la sintassi che lega le singole parole del linguaggio urbano. Una spinta all'innovazione, proposta dall'ideologia del moderno, viene da subito accolta come una liberazione da quella profonda tradizione culturale che aveva garantito la morfogenesi dell'urbano all'interno di un quadro identitario riconoscibile, ben definito, forse ormai letto come un provincialismo. L'innovazione del linguaggio del moderno viene da subito coniugata come una serialità nell'impaginazione dell'edilizia e una possibile densità volumetrica da realizzare anche su lotti inadeguati allo scopo. L'edificazione degli anni '50 si manifesta come una densificazione massiccia ed eccessiva di parti dell'insediamento che vedono ora perdere le originarie qualità armoniche. Alcune strade sono ora edificate con tale quantità di volumi che appaiono appartenere ad un'altra città. Ciò è solo un preludio ad una imminente trasformazione ancora più stravolgente. Le vie che rappresentano con più chiarezza questo processo di densificazione e serializzazione sono via Buozzi (lato mare), via Serri, via Trento (lato mare), via Fiume.

In realtà l'operazione urbanistica più significativa dei primi anni '50 sarà la costruzione del viale Carducci, il lungomare che dal centro va verso sud, utilizzando i cosiddetti cantieri scuola-lavoro (istituzioni in cui si cercava di alleviare la disoccupazione giovanile, molto diffusa, e dare un minimo di istruzione professionale nel campo dell'edilizia, realizzando opere pubbliche). Si trattava di realizzare il murto che divideva la strada dall'arenile, arricchirlo di vegetazione (per lo più tamerici) e ordinare l'edilizia che con il mare doveva confrontarsi. Si scelse, anche

62. Delibera del Podestà n. 26 del 23.6.1926.

63. Delibera del Consiglio Comunale n. 54 del 31,12,1951.

in questo caso, non un'edilizia composta da villini come nel tratto che da via Matteotti si spingeva verso ponente, ma di un'edilizia di una certa dimensione: essenzialmente case in linea di 4 o 5 piani (fino insomma ad un'altezza di 15-20 metri). Uno di questi palazzi (viale Carducci 17) ospitò per primo un'innovazione tecnologica allora sconosciuta nella piccola città del golfo: l'ascensore.

Terzo atto 1960-1985

Jean Fourastié avrebbe definito “i trenta anni gloriosi” gli anni di incredibile esplosione economica che il mondo conobbe dopo il risveglio dalla tragedia della Seconda guerra mondiale. Era il periodo del boom economico che coinvolse impetuosamente anche l'Italia. Era il momento della ricchezza e delle tensioni per una liberazione da un mondo che appariva vecchio, compresso in regole ormai lette come antichità. C'era voglia di vita, di divertimento, di innovazione. Anche l'urbanistica tradizionale fu travolta dalla nuova disciplina definita negli anni Trenta e ora divulgata per mezzo di un manifesto (la “Carta di Atene”) che prospettava una configurazione dell'urbano assolutamente rivoluzionaria. “L'architettura è il gioco sapiente, rigoroso e magnifico dei volumi assemblati sotto la luce” cantava Charles-Edouard Jeanneret, detto Le Corbusier, uno dei più geniali architetti e urbanisti del XX secolo. La città non doveva più essere costretta nelle rue corridor, l'inefficiente e inadeguato sistema di circolazione degli insediamenti urbani. Le costruzioni dovevano svettare alte disposte in ampi spazi verdi leniti dalla luce

del sole: «soleil, espace, verdure”. Per capire la Follonica degli anni '60 del Novecento, per quanto ciò possa sembrare strano, dobbiamo citare un viaggio che Le Corbusier fece in sud America nel 1929 a Rio de Janeiro, San Paolo e Montevideo. Come ricorda Alberto Clementi “gli schizzi rivoluzionari per Rio pre-annunciano le soluzioni che verranno sviluppate e messe in opera nelle prime versioni del piano per Algeri. In Brasile Le Corbusier si trova di fronte a un problema ricorrente dell'urbanistica convenzionale. L'eccezionale valore naturalistico della baia tropicale [...] sostanzialmente ignorato dall'urbanizzazione esistente, addensata in un groviglio di asfalto e di cemento che nega ogni vista sul paesaggio. La proposta, schizzata in pochissimo tempo, prefigura giganteschi viadotti abitati, che distendendosi lungo la costa offrono a tutti l'accesso al sole e al paesaggio, eliminando alla radice le distorsioni nell'uso dello spazio da parte dei più diseredati”⁶⁴.

Follonica, dopo aver redatto un primo Programma di Fabbricazione nel 1958, decide di fare un grande passo e bandisce un concorso per un Piano Regolatore Generale (PRG). Si presenta solo un gruppo (composto dagli architetti Renato Baldi⁶⁵ e Lionello De Luigi⁶⁶) che risultò quindi vincitore del bando. Il PRG avrà vicende complicatissime in un momento in cui nella cittadinanza follonichese si sviluppavano umori di euforia e di opposizione per le scelte urbanistiche

64. Alberto Clementi, *Le Corbusier*, Carocci, Roma, 2022, pag. 35.

65. Renato Baldi (1918 - 2022) è l'architetto che, fra i vari progetti, ha redatto anche il piano del Parco Pinocchio a Collodi.

66. Lionello De Luigi (1919 - 1984) architetto che ha lavorato, fra i vari progetti, anche al progetto del Parco di Pinocchio con l'Architetto Renato Baldi.

che venivano praticate⁶⁷. Uno dei nodi su cui si concentrava la contestazione era la porzione di lungomare che andava da viale Matteotti sino all'attuale piazza 25 Aprile. Qua infatti veniva concentrata edilizia "intensiva" che avrebbe dovuto disegnare la skyline della città che doveva ora confrontarsi con l'immensità del mare. Domenico Perrone riporta nel suo libro sugli strumenti urbanistici di Follonica un'intervista fatta a distanza di 25 anni a Renato Baldi, in cui l'autore del PRG ricorda che "le idee base per la compilazione erano state due: il lungomare di Viareggio ed il Piano di Rio di Le Corbusier. Gli architetti volevano, cioè, creare edifici molto alti sul litorale ed, in particolare, nella zona del Viale Italia, collegandoli con piastre su vari livelli,

67. Riporto le parole di un cronista per descrivere la situazione: "La prima volta che scrissi sul giornale fu per oppormi, nel dopoguerra, alla costruzione dei palazzoni sul fronte-mare del mio paese che, dietro quinte di cemento, riducevano a stretti corridoi la visuale del mare e del golfo bellissimo. Inoltre i palazzoni rompevano la linea armoniosa delle casette a due piani disposte a schiera (spesso con un orto giardino sul davanti dove si coltivavano verdure e fiori), travolgendo nei sussulti di una inverosimile Manhattan quanto c'era di genuino, paesano, equilibrato. Ma per quanto mi sforzassi di creare una corrente di opinione pubblica a mio favore, non ci riuscivo. Più scrivevo contro i palazzoni, più si sviluppavano in circonferenza ed in altezza. Invece di avere trovato la medicina per fermare la crescita, sembrava che avessi trovato la loro cura ricostituente. La gente, al contrario di me, i palazzoni li voleva e non vedeva l'ora di arrampicarsi nei nuovi appartamenti freschi d'intonaco, muniti di servizi igienici completi e rilucenti. Voltava le spalle senza rimpianto alle vecchie abitazioni, oggetto del mio amore esclusivo, che con il tempo si erano impregnate di umidità contro cui poco potevano le stufe e gli scaldini. Se mi fossi messo nei panni della gente, forse la mia avversione ai palazzoni si sarebbe placata. Ma non lo potevo per via dell'aggressione al panorama e alla linea armoniosa delle casette a due piani che avrebbe stravolto e avvilto per sempre la fisionomia del mio paese. Queste mie preoccupazioni non erano condivise da quelli del Comune che, forti dell'appoggio dell'opinione pubblica, non si peritavano a dare il via a nuovi palazzoni che anzi, dal punto di vista economico, erano ben accetti perché avrebbero convogliato molta manodopera: muratori, imbianchini, falegnami, fabbri, etc., dando così un colpo salutare alla disoccupazione. I partiti, presi dalle faccende di tutti i giorni, disorientati, non sapevano all'inizio che pesci prendere. Solo 20 anni più tardi, consumato lo scempio edilizio, avrebbero cominciato a parlare nei loro comizi e nei programmi elettorali di difesa dell'ambiente e di uso razionale del territorio". da Pieraccini G., *Un cronista in provincia*, Biblioteca comunale di Follonica, Follonica, 1987, pag. 7.

le quali confluivano alla piastra sopraelevata del viale, che doveva essere attrezzata anche con spazi di sosta e caratterizzata dal solo traffico pedonale, permettendo accessi alla spiaggia e creando una buona veduta sul panorama. Il traffico carrabile si doveva svolgere sotto questa piastra"⁶⁸.

Nei trenta anni gloriosi a Follonica esplose quindi la voglia di sfidare il futuro con le più avveniristiche ipotesi urbanistiche che stavano germogliando nel mondo. Ma Follonica non era Rio de Janeiro, era ancora una cittadina di 10.203 abitanti nel 1961. E la grande speranza di una radicale trasformazione in realtà si trasformò in un pastiche informe. Tutto inizia con un terreno comunale alla fine di via Matteotti, proprio sulla riva del mare. Il Comune sin dal primo dopoguerra cerca di vendere questo appezzamento di terreno per costruire "edifici per civile abitazione [in modo tale da far] cessare il poco edificante spettacolo di vedere nel punto più bello della Follonica balneare-turistica un pezzo di terreno incolto, che costituisce una nota di disdoro per il nostro Comune, all'occhio del turista". La vendita del terreno andrà a finanziare la costruzione del nuovo Palazzo Comunale di cui era stato espletato un concorso di idee vinto dagli architetti Carlo Benassi⁶⁹ e Giorgio Cappelli⁷⁰.

68. Domenico Perrone, *Analisi degli strumenti urbanistici del Comune di Follonica*, Leopoldo II, Follonica, 1997, pag. 73.

69. Carlo Benassi (1929 - 2021) laureato in Architettura a Firenze nel 1955. Subito dopo il conseguimento del titolo, per un periodo, pensò all'insegnamento per poi iniziare a lavorare a Piombino. Il progetto del Municipio di Follonica è stato concepito unendo i dettami del razionalismo a uno stile più maturo e definito. Si ringrazia l'Architetto Agostino Carpo per le informazioni aggiunte nella nota biografica.

70. Giorgio Cappelli (1925 - 2011) architetto grossetano che ha fondato la Società Scav-Prema insieme ai figli Roberto e Antonio e lavorò ai progetti di lottizzazione di Punta Ala, Riva del Sole e Castiglione della Pescaia e al palazzo comunale di Follonica con l'Arch. Benassi.

Si aggiudica il terreno Bruno Bagnasacco. Allo stato delle ricerche sappiamo che Bagnasacco abita al tempo alla Torre Velasca di Milano, uno dei grattacieli più iconici di Milano, progettato dallo studio BBPR. Ernesto Nathan Rogers, un progettista dell'edificio, l'avrebbe ricordato come la Torre che si propone di riassumere culturalmente e senza ricalcare il linguaggio di nessuno dei suoi edifici, l'atmosfera della città di Milano, l'ineffabile eppure percepibile caratteristica, oggi monumento nazionale. Probabilmente Bagnasacco è lo stesso che nel 1954 deposita un brevetto sul concentrato di pomodoro⁷¹. Nel momento che deve presentare la proposta di trasformazione edilizia, Bagnasacco incarica un architetto milanese di una certa rilevanza per curriculum e realizzazioni (soprattutto nel campo del design di mobili): Renato G. Angeli⁷². Il progetto è avveniristico: un edificio posto perpendicolarmente sul mare attraversato da una strada che diviene un sovrappasso (l'eccentrico ponte) sul viale Italia e termina in uno stabilimento balneare a più livelli con tanto di molo per l'attracco di yacht. Il progetto è completato da una nuova ala parallela a viale Matteotti. Con le Tre Palme (1960) e i suoi quaranta metri di altezza, dopo una prima fase di densificazione della città che si è sviluppata nel primo dopoguerra, inizia la vera costruzione della città dei grattacieli. Ma è con la Torre Azzurra (1962) che si raggiungono i 22 piani e si

superano i 70 metri di altezza. La localizzazione di questo edificio (progettato dall'ing. Cesare Baldi⁷³) si erge ai margini di uno spiazzo destinato nel passato a depositi di materiali di vario genere e di proprietà demaniale (prima chiamato piazza Istria e oggi piazza 25 Aprile). Praticamente non ha un proprio lotto di pertinenza se non la proiezione a terra della propria dimensione planimetrica. Follonica vuole gareggiare con l'Italia e dopo il grattacielo di Napoli (1957), quello di Cesenatico (1958), di Rimini (1960), il Pirelli di Milano (1960) arriva il più alto grattacielo toscano, quello di Follonica (il primato le sarà tolto solo nel 1966 dal grattacielo di piazza Matteotti a Livorno di Giovanni Michelucci).

È intensa la trasformazione subita dalla città di Follonica in questi anni vorticosi. Ricordiamo quindi le più significative esperienze di sperimentazione urbanistica sviluppate da una serie di architetti provenienti da varie esperienze culturali. La prima è quella del Programma di Fabbricazione redatto nel 1966 dall'architetto Franco Melotti che disegna, fra le tante cose, i due grandi Piani per l'Edilizia Economica e Popolare (L. 167/1962) che verranno successivamente realizzati dando vita, almeno per il primo caso (167 ovest) ad una esperienza di quartiere tipo modernista con torri e stecche liberamente disposte su ampi spazi verdi. Le opere che ci hanno lasciato gli architetti Luigi e Giancarlo Biccocchi⁷⁴ coadiuvati

71. <http://dati.acs.beniculturali.it/oad/uodMarchi/MR113373>. Non ci scordiamo che limitrofo al lotto via Matteotti-viale Italia sorgeva lo stabilimento Follonica dell'ing. Antonio Giubelli, che produceva proprio concentrato di pomodoro. Giubelli aveva tentato di comprare il terreno ma per una lunga vicenda giudiziaria la transizione non andò a buon fine.

72. Renato G. Angeli, architetto conosciuto per il primo progetto delle Tre Palme e per aver collaborato con l'Architetto Carlo de Carli in eventi come la Triennale di Milano del 1940.

73. Cesare Baldi (1927- 1988) si laureò in Ingegneria Civile a Pisa nel 1953. A Grosseto fonda la Edilnovs SNC lavorando a Grosseto e Follonica. Il progetto più importante al quale ha lavorato è quello della Torre Azzurra. Si ringrazia il figlio Ing. Marco Baldi.

74. Luigi (1927 - 2010) e Giancarlo (1921 - 1987) Biccocchi, entrambi laureati a Firenze tra 1955 e 1957, hanno fondato lo studio BBM con l'Arch. Roberto Mansini e l'Ing. Lisindo Baldassini, lavorando ai progetti delle ville di Roccamare, ai Campi Alti e ai Palazzi Rossi a Follonica.

dall'ing. Lisindo Baldassini⁷⁵ meritano anch'esse una riflessione e una valutazione con gli occhi del tempo. Si tratta di una esperienza innovativa portata alla concezione delle configurazioni spaziali che dovrebbero contraddistinguere una città. Per esempio, il palazzo di piazza Sivieri (ex-Coop, 1966), al di là dell'operazione urbanistica che ha sostanzialmente variato l'organizzazione spaziale di uno dei luoghi più identitari della città, ha una definizione funzionale degna di nota. Al pian terreno l'edificio cerca ancora una relazione con la piazza realizzando dei portici a doppia altezza e un sistema di spazi commerciali con vetrine ampie e spaziose. L'edificio cresce in altezza con una piastra a doppio volume destinata interamente ad attività direzionali, il cui accesso è permesso da una rampa autonoma che si avvolge al corridoio verticale di ascensori che porta ai piani residenziali, sviluppati in una torre con fronti variamente movimentati.

Ma l'attenzione ad un urbano innovativo si verifica ancor più nel complesso detto dei Palazzi Rossi, nella parte terminale del quartiere della Zona Nuova (1970). Qua vi è un'intersezione complessa di volumi fra corpi bassi e lame alte. Questi volumi sono sorretti tutti al piano terreno da portici che formano percorsi che servono attività commerciali e di pubblico esercizio fra loro variamente organizzato. Questi portici oltre a prospettare sulle vie pubbliche, in realtà coordinano spazi aperti destinati ad una nuova socialità che deve svolgersi fra piazze e aree verdi. I piani superiori ospitano essenzialmente spazi resi-

denziali. Una costruzione di particolare rilievo, per la purezza architettonica legata al moderno, è la chiesa di Nostra Signora di Lourdes limitrofa all'insediamento, progettata anch'essa dagli architetti Luigi e Giancarlo Biccocchi, con l'architetto Giovanni Mansani e l'ingegnere Lisindo Baldassini. Innovativa nel linguaggio architettonico definito da un "tema architettonico, caratterizzato da una copertura a lastre piane di cemento, costituite su un modulo quadrato di m. 3,50 ed articolate su tre quote [che permette di organizzare] la qualità dello spazio interno e la sua illuminazione naturale. L'alternarsi di superfici piene di cemento armato e di superfici a vetro, in uno schema geometrico uguale sia nelle pareti che nella copertura, dà unità allo spazio interno della chiesa, che viene caratterizzato dalla variazione di luce"⁷⁶.

Queste esperienze innovative moderniste, talvolta brutaliste, trovano la loro sublimazione in una delle costruzioni più controverse che siano state realizzate: i Palazzi Pini-Mare (cosiddetti palazzi Sanvenero). L'opera, se vista nel progetto schizzato in prospettiva del 1977, appare come la realizzazione di un eden terreno: un viale di Pini che conduce direttamente al mare lambisce una vastissima area a verde, coronata verso la spiaggia da un rigogliosissimo lembo di duna coperta da ubertosi pini. La strada litoranea che attraversa l'immenso lotto si immerge sotto il livello del terreno per permettere l'accesso ai garage e per far sì che una piastra servizi, utile alle aree residenziale dell'immenso edificio (più di duecento metri di lunghezza), formi un ponte retto da pilastri di cemento armato con

75. Lisindo Baldassini (1923 - 2014), ingegnere collaboratore dei fratelli Biccocchi nelle ville a Roccamare e ad altri progetti internazionali come la mostra Italy: New Domestic Landscapes al MoMa nel 1972.

76. <https://www.chiesadilourdesfollonica.it/storia/>

forma geometrica particolarmente scolpita. L'edificio è composto da moduli che si ripetono dispiegandosi in ardite sculture di cemento a vista in cui domina la parete obliqua. All'interno un sistema di distribuzione alle varie aree residenziali forma percorsi che ricordano le esperienze lecorbusierane delle strade interne delle varie Unité d'Habitation. Gli architetti Walter di Salvo⁷⁷, Paolo Borghi⁷⁸ e l'ing. Cesare Baldi firmano il progetto, la sovrintendenza per i beni ambientali e architettonici approva con l'avvertenza che il tutto “dovrà essere eseguito fedelmente ad evitare le sanzioni previste dalle disposizioni vigenti”. Con gli occhi del tempo questo eden terrestre non si è dimostrato all'altezza di prefigurare un'alternativa moderna alla città, quanto piuttosto sembra avere prodotto un'isola impermeabile a qualsiasi socialità possiamo pensare.

La storia potrebbe continuare. Fermiamoci solo a riflettere sulla potenza di questo terzo atto della fondazione della città. Ancora una volta in questo piccolo insediamento sul mare si è cercato di generare una città dell'innovazione. Come per la prima volta con la città della ghisa quando si è voluto sfidare l'innovazione tecnologica e architettonico-urbanistica con il mondo, anche nella città delle torri di cemento si è tentato di toccare le vette del cielo aprendoci ad una vasta sfida. Forse in questo ultimo caso, però, ciò che oggi ci rimane è un urbano incompiuto, da ripensare in profondità.

77. Walter di Salvo (1926 - 2017) è l'architetto dietro ai progetti di Punta Ala e alla Chiesa della Consolata a Castiglione della Pescaia. Ha partecipato anche al progetto della Galleria della Stazione di Santa Maria Novella negli anni Ottanta e nel 1990 è stato segnalato al premio IN-ARCH per la Toscana con il progetto di Riva del Sole.

78. Paolo Borghi, architetto che ha lavorato con Walter Di Salvo al progetto di Riva del Sole.

La sfida dei nostri giorni, dei follonichesi che sempre si sono dati sfide ardue, è di ripensare questa città, rigenerarla nel profondo lavorando sulle sue qualità funzionali, ma soprattutto ecologiche e morfologiche. È la sfida del secondo secolo dell'autonomia comunale verso cui ci si deve dedicare se ci si vuole realizzare pienamente in un ambiente urbano capace di accoglierci in una complessità appagante.

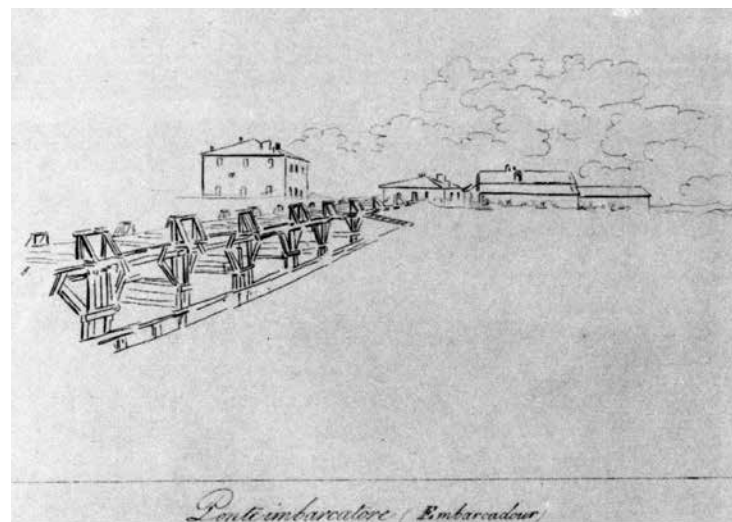
Stampato nel mese di maggio 2023
da Arti grafiche La Moderna
Via Enrico Fermi, 13 – Guidonia Montecelio (Roma)



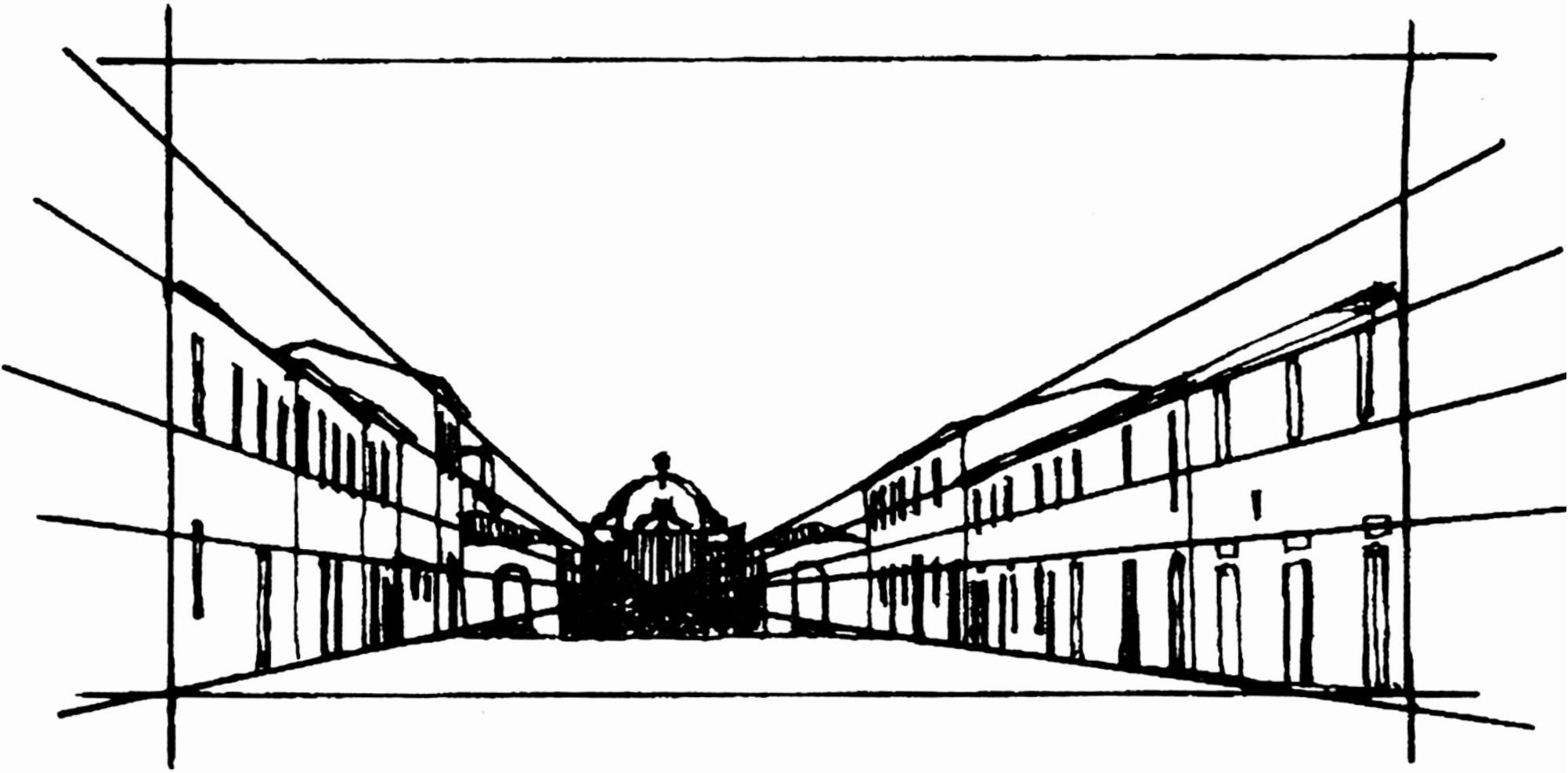
Disegno della fabbrica della Fullonica (Giovanni Francesco Cantagallina 1618, ASF, Miscellanea Medicea, 546, c.3.)



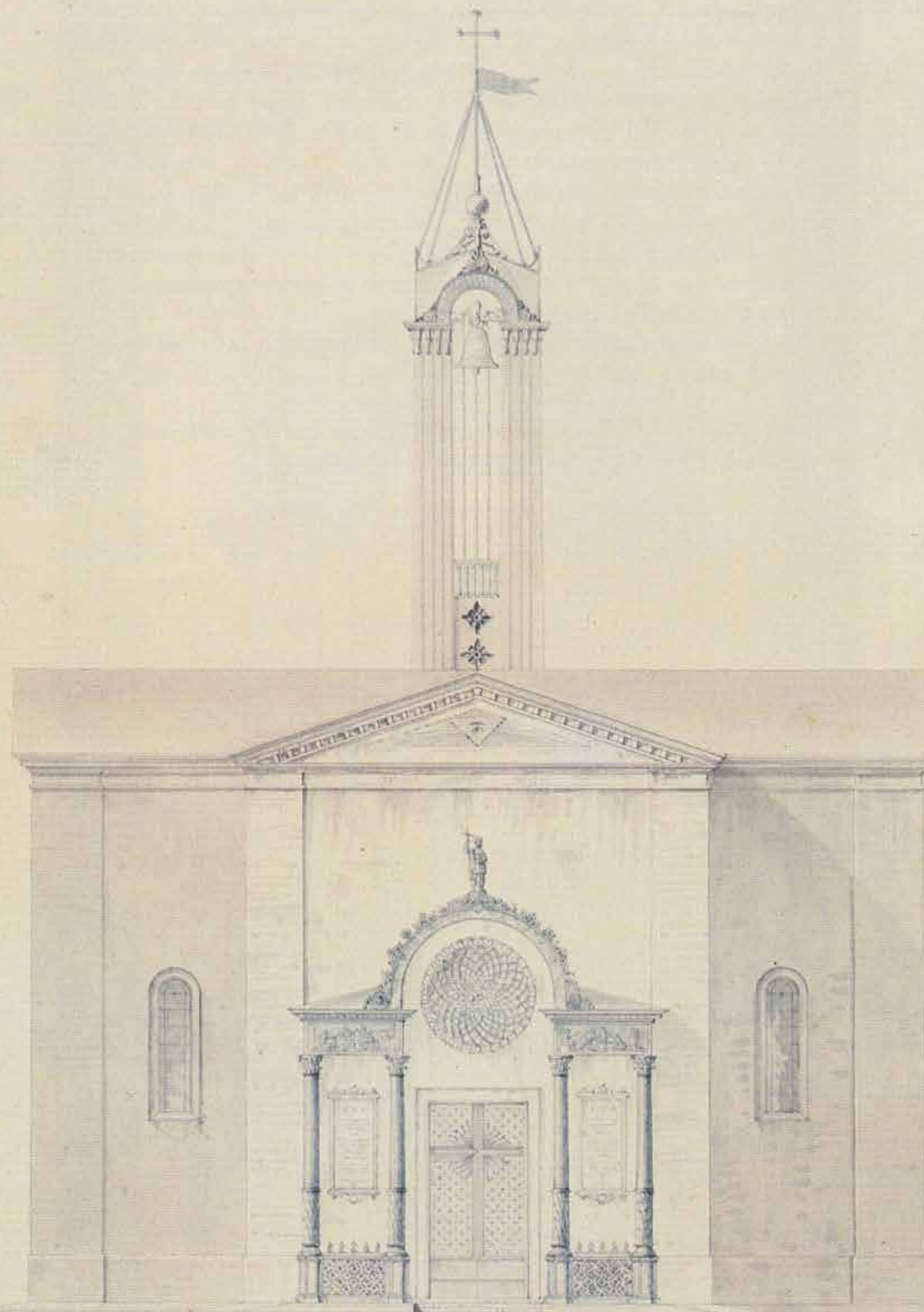
Veduta di Follonica (A. Fontani, Viaggio pittorico della Toscana, Firenze, G. Tofani, 1802, Vol. II)



In alto, veduta del pontile vecchio e della marina di Follonica. In basso, veduta dell'attuale Forno di San Ferdinando (Disegni di Carlo Muller, incisi da Fortunato De Fournier - BNCF, Palatino, c.B. 3.56 - 1835)



Via Amorotti in un disegno e in una veduta fotografica



A. Manetti, C. Reishammer, studio per il prospetto del campanile della Chiesa di San Leopoldo di Follonica. A destra, A. Manetti, C. Reishammer, studio per il prospetto principale della Chiesa di San Leopoldo di Follonica

CHIESA DI FOLLONICA

0 1 2 3 4 5 10 15 20 B.



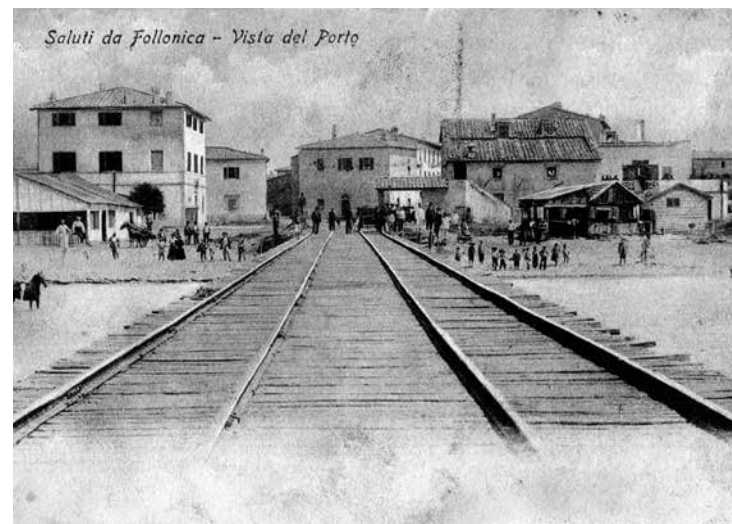
La chiesa di San Leopoldo di Follonica all'inizio del XX secolo



Piazza Sivieri all'inizio del '900



L'attuale via Roma all'inizio del XX secolo



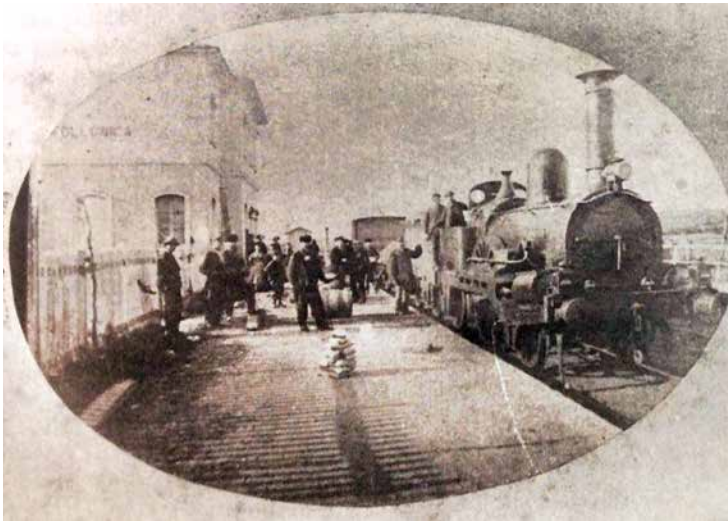
La marina di Follonica in un'immagine presa dal pontile all'inizio del '900



I giardini di Ettore Succi all'inizio del XX secolo



Lo stabilimento balneare Turillazzi nella prima metà del 1900



Uno dei primi treni giunti a Follonica ancora nel XIX secolo

Lo stabilimento Ilva ai primi del '900

DEPUTAZIONE PROVINCIALE
GROSSETO

DIVISIONE prima

N° 1992

CAT VI

Risposta al foglio

del di 19

Divisione 2

Indicare nella risposta la data e i numeri della presente

OGGETTO

Parere del Consiglio Provinciale per la costituzione in Comune autonomo della frazione di Follonica.

Allegati un pacco a parte

COMUNE DI MASSA MARITTIMA

ARCHIVIO

27 LUG. 1916

N. 3228 di Scot. Facc. P.

Illmo

Sig: Sindaco del Comune

di

MASSA MARITTIMA

Li 26 Luglio 1916

Il Consiglio Provinciale nella sua adunanza straordinaria del 19 Giugno u.s., espresse parere favorevole sulla domanda della maggioranza degli elettori della frazione di Follonica per la segregazione della frazione stessa da cotesto Comune e per la sua costituzione in Comune autonomo.

Mentre Le comunico copia conforme della relativa deliberazione, Le rimetto in pacco a parte tutti gli atti e documenti trasmessi con le di Lei lettere 12 Aprile, 10 Luglio, 1916, N° 1416 e 2215, ad eccezione delle 2 istanze degli elettori suddetti e della pianta di delimitazione del costituendo Comune che furono inviate alla S.V. Illmo di rettamente da questa R. Prefettura.

Gradirò dalla cortesia della S.V. Illmo un cenno di ricevuta della presente e degli allegati ed in tale attesa La riverisco

IL PRESIDENTE

Avv. F. Follonica



COMUNE DI MASSA MARITTIMA
12 Agosto 1916

PREFETTURA

DELLA

PROVINCIA DI GROSSETO

DIVISIONE 2

N. di Scatoloffo 14168

posta a nota del

Div. Ser. N.

OGGETTO

Massa Marittima
domanda per distacco della frazione Follonica e sua costituzione in comune autonomo

Allegati N.

Sig: Sindaco di;
Massa Marittima

Il Ministero dell'Interno ha comunicato quanto segue:

" Il Sindaco di Massa Marittima ha trasmesso direttamente a questo Ministero due domande degli elettori della frazione Follonica con cui si chiede il distacco della frazione stessa e la sua costituzione in comune autonomo.

Come gli stessi richiedenti hanno rilevato siffatto provvedimento non può essere adottato per decreto Reale, mancando il requisito del minimo di popolazione richiesto dall'art. 120 della legge comunale e provinciale ma soltanto per legge, che i richiedenti vorrebbero fosse promossa dal Governo del Re.

Pregasi la S.V. di comunicare a quel Sindaco che tale richiesta non può essere presa in considerazione, attenendosi il Governo, per costante massima, dal presentare simili proposte di legge, che lascia esclusiva-

Frego darne partecipazione ai sottoscrittori delle istanze di cui il Ministero fa parola, e che a suo tempo furono rese note a V.S.
Gradirò assicurazione. - Restituisco gli atti. -

IL PREFETTO

J. N. ...

Lettura di proposte di legge.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle proposte di legge ammesse dagli Uffici.

BIGNAMI, segretario, legge:

PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO SCALORI. — *Costituzione in comuni autonomi delle frazioni di San Giacomo delle Segnate e di San Giovanni del Dosso.*

Art. 1.

« San Giacomo delle Segnate e San Giovanni del Dosso, frazioni del comune di Quistello, vengono staccate dal Capoluogo e costituite in comuni autonomi.

Art. 2.

« Il Governo del Re è autorizzato a dare le disposizioni per l'attuazione della presente legge, a datare dalla sua approvazione ».

PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO MERLONI. — *Costituzione in comune della frazione di Follonica.*

Art. 1.

« La frazione di Follonica è separata dal comune di Massa Marittima e costituita in comune autonomo sotto la denominazione di comune di Follonica.

Art. 2.

« Il Governo del Re è autorizzato a dare le disposizioni per l'esecuzione della presente legge a partire dal 1º luglio 1917 ».

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra e gli onorevoli sottosegretari di Stato per l'interno, l'agricoltura, il tesoro, l'istruzione pubblica, i lavori pubblici hanno trasmesso le risposte scritte alle interrogazioni dei deputati Bignami, Valvasori-Peroni, Brunelli, Abozzi, Chiesa, Curreno, Bussi, Libertini Gesualdo, La Via.

Saranno pubblicate, a norma del regolamento, nel resoconto stenografico della seduta di oggi (1).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole De Giovanni al ministro della guerra, « per sapere

(1) V. in fine.

se anche i corrispondenti politici dei giornali hanno diritto all'esonerazione dal servizio militare e perchè debbono ritenersi insostituibili ».

Non essendo presente l'onorevole De Giovanni, quest'interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Soglia al ministro di grazia e giustizia e dei culti « per sapere come la competente autorità giudiziaria di Rovigo abbia potuto dichiarare indispensabile e insostituibile, quale vice giudice conciliatore del comune di Lendinara, un iscritto alla leva di classe posteriore al 1881, e in che modo siano state eventualmente controllate le informazioni provenienti dal sindaco, cognato dell'interessato, circa la possibilità della sostituzione ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti ha facoltà di rispondere.

PASQUALINO-VASSALLO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti. Le informazioni in base alle quali l'onorevole Soglia ha presentato la sua interrogazione, non sono esatte. Egli deplora che sia stato dichiarato insostituibile il vice-conciliatore di Lendinara. Ora, questo non è esatto. È stato invece dichiarato insostituibile il conciliatore. È ben diverso.

Questo potrebbe bastare, ma io voglio subito aggiungere che la dichiarazione di insostituibilità del conciliatore è una conseguenza immediata del regolamento che disciplina la concessione di queste dispense dal servizio militare.

Essendo infatti il vice conciliatore, dal giorno in cui fu indetta la mobilitazione, in servizio militare, il conciliatore aveva diritto di essere esonerato.

L'onorevole Soglia si duole che questo sia avvenuto in base a una lettera del sindaco di Lendinara cognato del conciliatore, stesso, ma io devo osservare all'onorevole Soglia che la dichiarazione al procuratore del Re aveva questo solo proposito: di far conoscere che il vice conciliatore era alle armi. Or bene, questa notizia venne al procuratore del Re anziché dal sindaco di Lendinara, cognato del conciliatore, dal suo impiegato, e cioè dal segretario comunale: ma se anche fosse venuta dal sindaco, si trattava di constatare un fatto che non poteva essere constatato se non per mezzo del sindaco.

Io spero che queste dichiarazioni renderanno soddisfatto l'onorevole Soglia.

intensificarsi degli scambi dei rapporti commerciali fra le due nazioni alleate »;

Curreno, Bonino, al ministro della guerra, « per sapere se non creda opportuno regolare con la maggiore sollecitudine la concessione degli esonerati con disposizioni precise e costanti allo scopo di evitare erronee e perniciose interpretazioni ed applicazioni delle circolari in materia ».

Sono così esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno di oggi.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Camerini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CAMERINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Centurione per diffamazioni ed ingiurie con il mezzo della stampa.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Svolgimento di una proposta di legge del deputato Merloni per la costituzione in comune della frazione di Follonica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta di legge del deputato Merloni per la costituzione in comune della frazione di Follonica.

Se ne dia lettura.

MOLINA, segretario, legge: (V. tornata del 17 marzo 1917).

PRESIDENTE. L'onorevole Merloni ha facoltà di svolgerla.

MERLONI. Onorevoli colleghi, ragioni di carattere generale, in relazione all'antiquata e difettosa costituzione dei comuni della Maremma, segnatamente in provincia di Grosseto, e ragioni particolari a Follonica suffragano insieme questa proposta di legge che si trova davanti alla Camera da ben tre anni.

Le prime consistono in ciò, che la Maremma ha veduto, nel suo incessante e progressivo svolgimento, superate le ragioni economiche e sociali che in un passato oramai alquanto lontano poterono, o dovettero, consigliare l'aggruppamento in un solo comune di più paesi, talora di cinque e di sei, generalmente tutti assai distanti dal capoluogo, com'è il caso del comune di Massa Marittima, del quale fa parte la frazione di Follonica, e che comprende cinque grossi centri maggiori e alcuni minori, distanti da 10 a 25 chilometri dal capoluogo.

In realtà negli ultimi anni non poche frazioni dei comuni maremmani hanno assunto un'importanza e uno sviluppo economico tale da legittimare interamente l'aspirazione di quelle popolazioni ad uscire, per così dire, di minorità e di tutela, e a governarsi da sé con piena indipendenza amministrativa.

L'altra considerazione emerge dal fatto che Follonica, una delle frazioni più distanti dal capoluogo, ha mano mano acquistato una propria individualità economica, tributaria e sociale, ancora più spiccata che altrove, per lo sviluppo agricolo ognora crescente del suo fertile territorio, stendentesi tutto in pianura e per lo sviluppo delle sue varie industrie e del commercio, massime portuario, largamente alimentato dalle ricche produzioni minerarie, carbonifere e boschive. Da ciò un corrispondente e rapido aumento della popolazione, e l'affermarsi di iniziative e istituzioni cittadine che felicemente preludono a quel governo autonomo della cosa pubblica, che precisamente invoca la mia proposta di legge. E però, onorevoli colleghi, anche per la unanimità dei consensi che me l'hanno ispirata, io spero che essa avrà il vostro appoggio, e che il Governo vorrà consentirne la presa in considerazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

BONICELLI, sottosegretario di Stato per l'interno. Con le consuete riserve il Governo consente che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Merloni.

PRESIDENTE. Il Governo non si oppone alla presa in considerazione. La pongo a partito. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione questa proposta di legge, vogliano alzarsi.

(È presa in considerazione).

Seguito della discussione intorno alle comunicazioni del Governo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione intorno alle comunicazioni del Governo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Schanzer.

SCHANZER. Onorevole Presidente, il mio discorso dovrebbe rivolgersi al presidente del Consiglio che è assente.

DE NAVA, ministro dei trasporti marittimi e ferroviari. Il presidente del Consiglio sarà qui fra pochi minuti.



Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1920

Roma - Martedì, 19 ottobre

Num. 147

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

Leggi e decreti.

LEGGI n. 1446 che separa la frazione Seggiano dal comune di Castel del Piano e la costituisce in Comune autonomo con la denominazione di comune di Seggiano.

LEGGI n. 1447 che separa la frazione di Follonica dal comune di Massa Marittima e la costituisce in Comune autonomo con la denominazione di comune di Follonica.

LEGGI n. 1448 con la quale le frazioni di Pari e Casal di Pari sono separate dal comune di Campagnatico e costituite in Comune autonomo con la denominazione di comune di Pari.

LEGGI n. 1449 che distacca la frazione Arsachena dal comune di Tempio e la costituisce in Comune autonomo.

REGIO DECRETO-LEGGI n. 1440 che reca disposizioni per la nomina ai posti vacanti nei ruoli del personale dei Ministri per l'industria e il commercio e per il lavoro e la previdenza sociale.

REGIO DECRETO-LEGGI n. 1442 relativo alla ripartizione del fondo di continteressenza nell'Amministrazione postale, telegrafica e telefonica.

REGIO DECRETO-LEGGI n. 1443 che stabilisce un prelievo sul fondo di riserva per le spese straordinarie dell'Amministrazione del fondo per il culto per l'esercizio finanziario 1920-1921.

REGIO DECRETO n. 1445 riflettente approvazione di statuto.
OPERA NAZIONALE PRO-COMBATTENTI: Ordinanza che ripete il ricorso in opposizione prodotto avverso l'altra ordinanza di trasferimento al patrimonio dell'Opera del fondo denominato « Lucrino ».

Disposizioni diverse.

Amministrazione della Cassa depositi e prestiti: Elenco delle pensioni e delle indennità conferite agli insegnanti elementari, alle loro vedove ed orfani durante il 1° trimestre 1920 — Ministero della guerra: Disposizioni sul personale dipendente — Ministero per l'industria e il commercio: Corso medio dei cambi — Media dei consolidati negoziati a contanti — Ministero dell'industria, del commercio e del lavoro: Elenco delle opere riservate nei diritti d'autore registrate durante la 24 quindicina del mese di maggio 1920 — Ministero dell'interno: Bollettino sanitario settimanale del bestiame n. 49, del 27 settembre al 3 ottobre 1920.

Foglio delle inserzioni.

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 1446 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato; Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

La frazione di Seggiano è separata dal comune di Castel del Piano (Grosseto) ed è costituita in Comune autonomo sotto la denominazione di comune di Seggiano.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare le disposizioni per la esecuzione della presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 4 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.

Visto, il guardasigilli: FANA.

Il numero 1447 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato; Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

La frazione di Follonica è separata dal comune di Massa Marittima e costituita in Comune autonomo sotto la denominazione di comune di Follonica.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare le disposizioni per la esecuzione della presente legge.

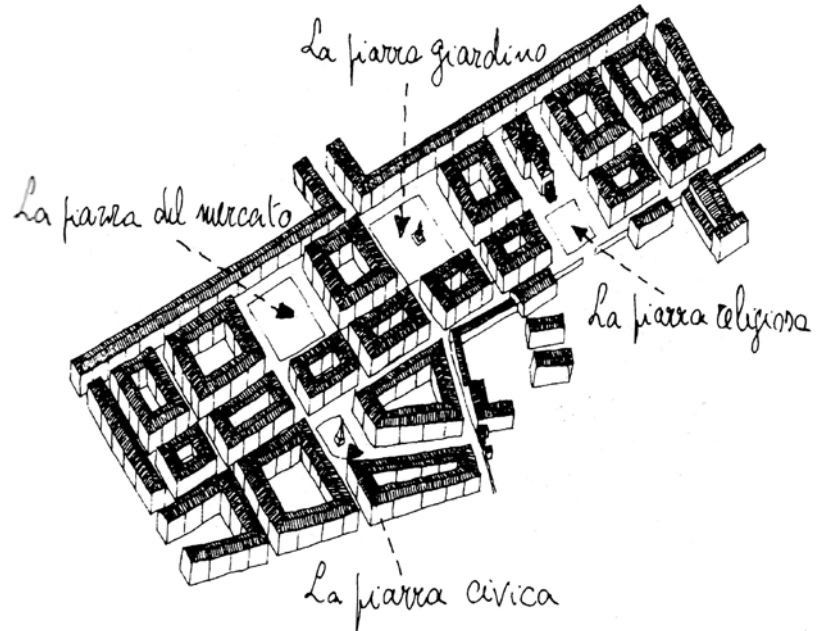
Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

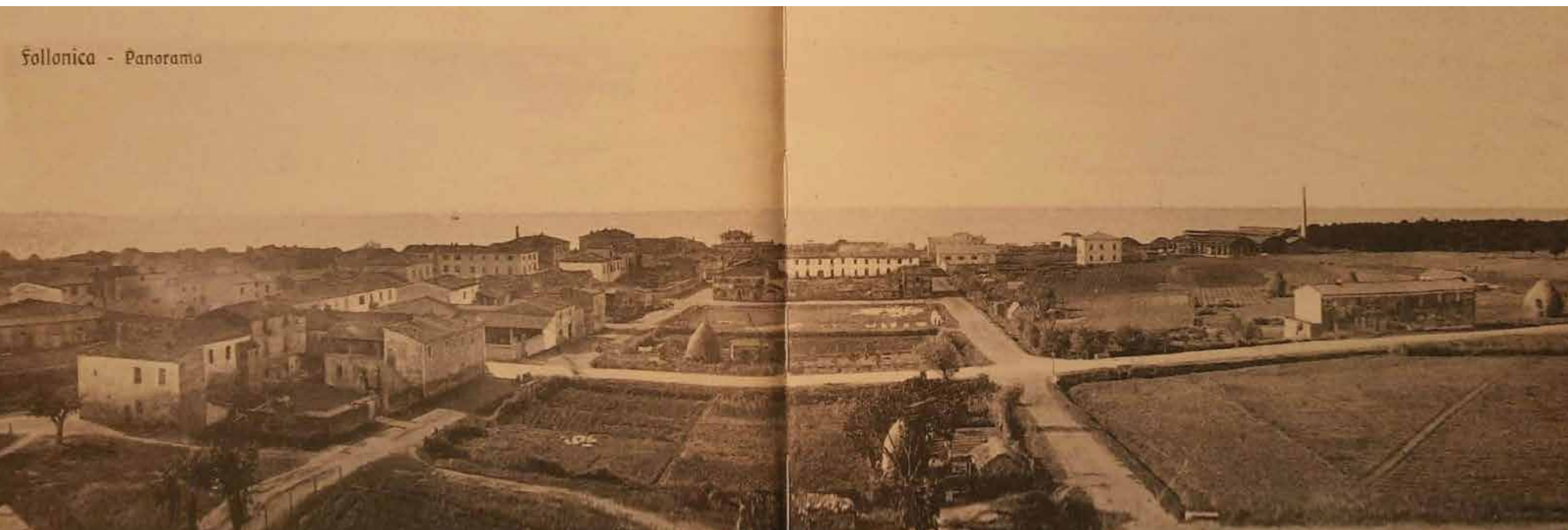
Data a San Rossore, addì 4 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.

Visto, il guardasigilli: FANA.





Una bella immagine di Follonica presa dal campanile della chiesa di San Leopoldo nei primi anni del ventesimo secolo



Una fotografia presa dal pontile nuovo del fronte mare di Follonica nei primi decenni del Novecento



Un'immagine dei primi del Novecento dei terreni dove passerà l'attuale via Marconi

Una rara visione aerea di Follonica negli anni del primo dopoguerra



Un'immagine dall'aereo di Follonica nel secondo dopoguerra



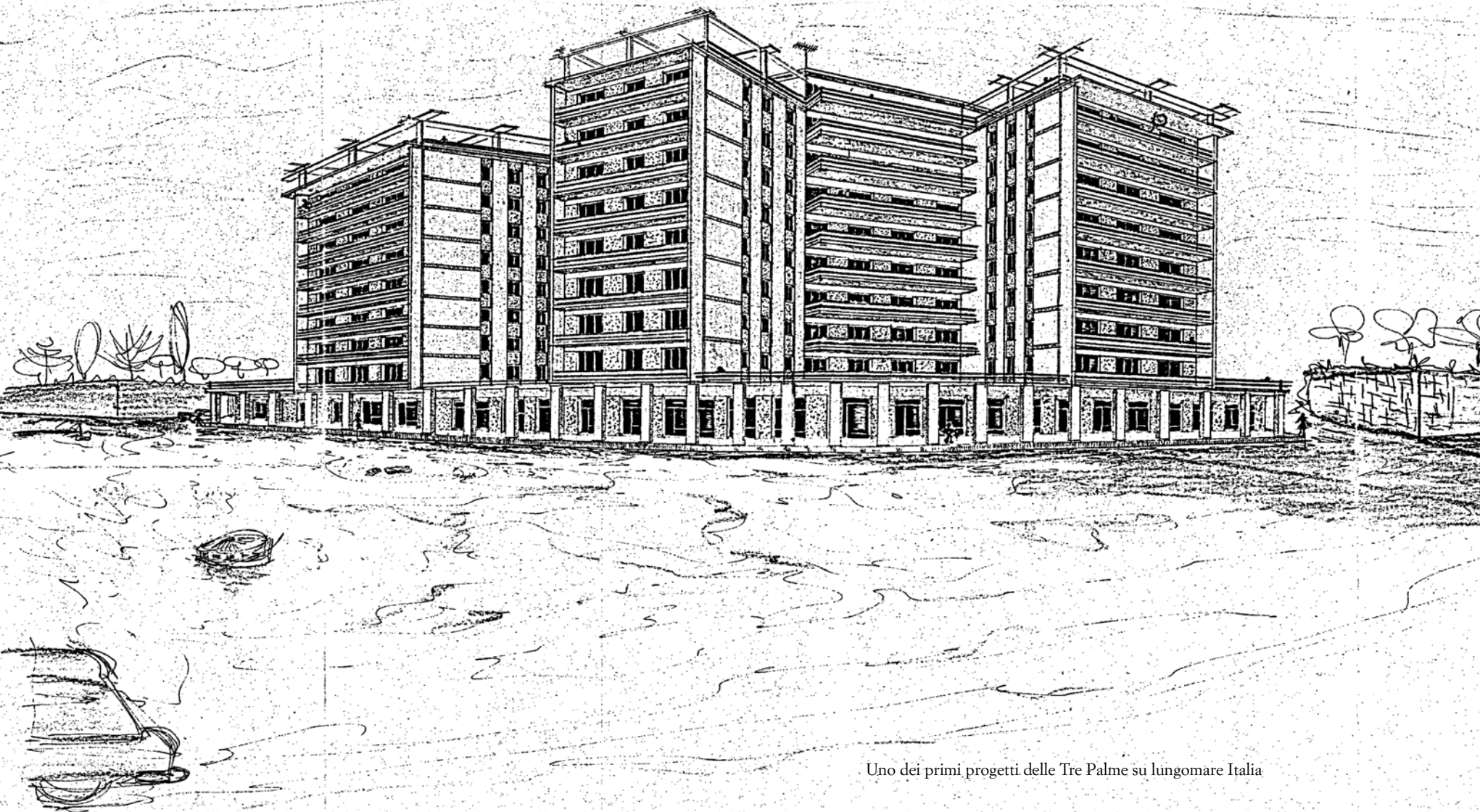
Il lungomare Italia negli anni '30 del Novecento



Il lungomare di Follonica



Viale Matteotti visto dalla stazione ferroviaria negli anni '50



Uno dei primi progetti delle Tre Palme su lungomare Italia



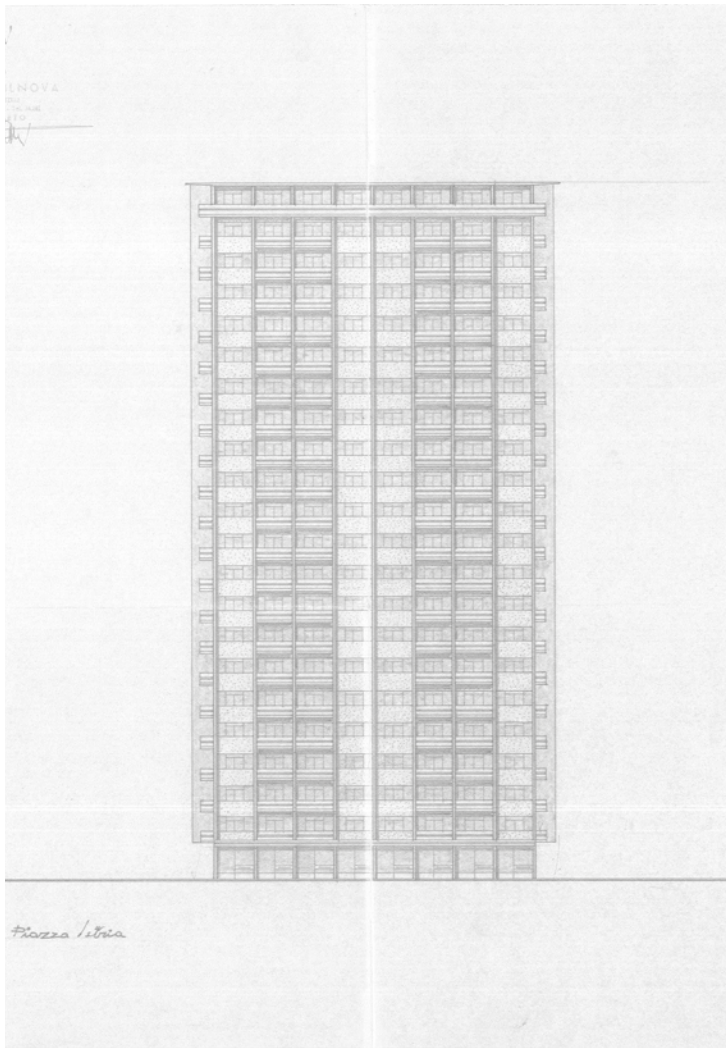
Una visione degli anni '60 con le Tre Palme in costruzione

La costruzione delle Tre Palme



Una prospettiva della Torre Azzurra

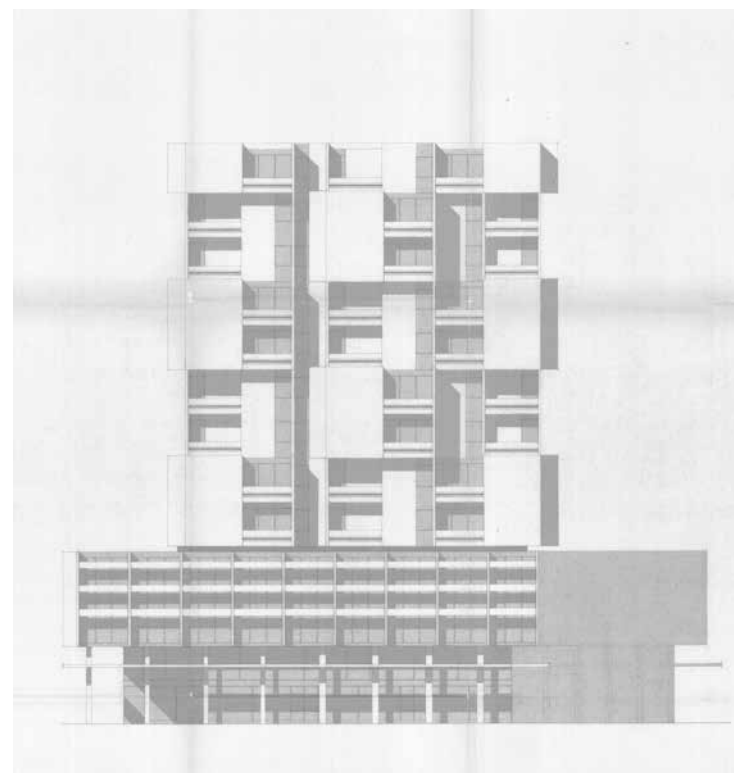
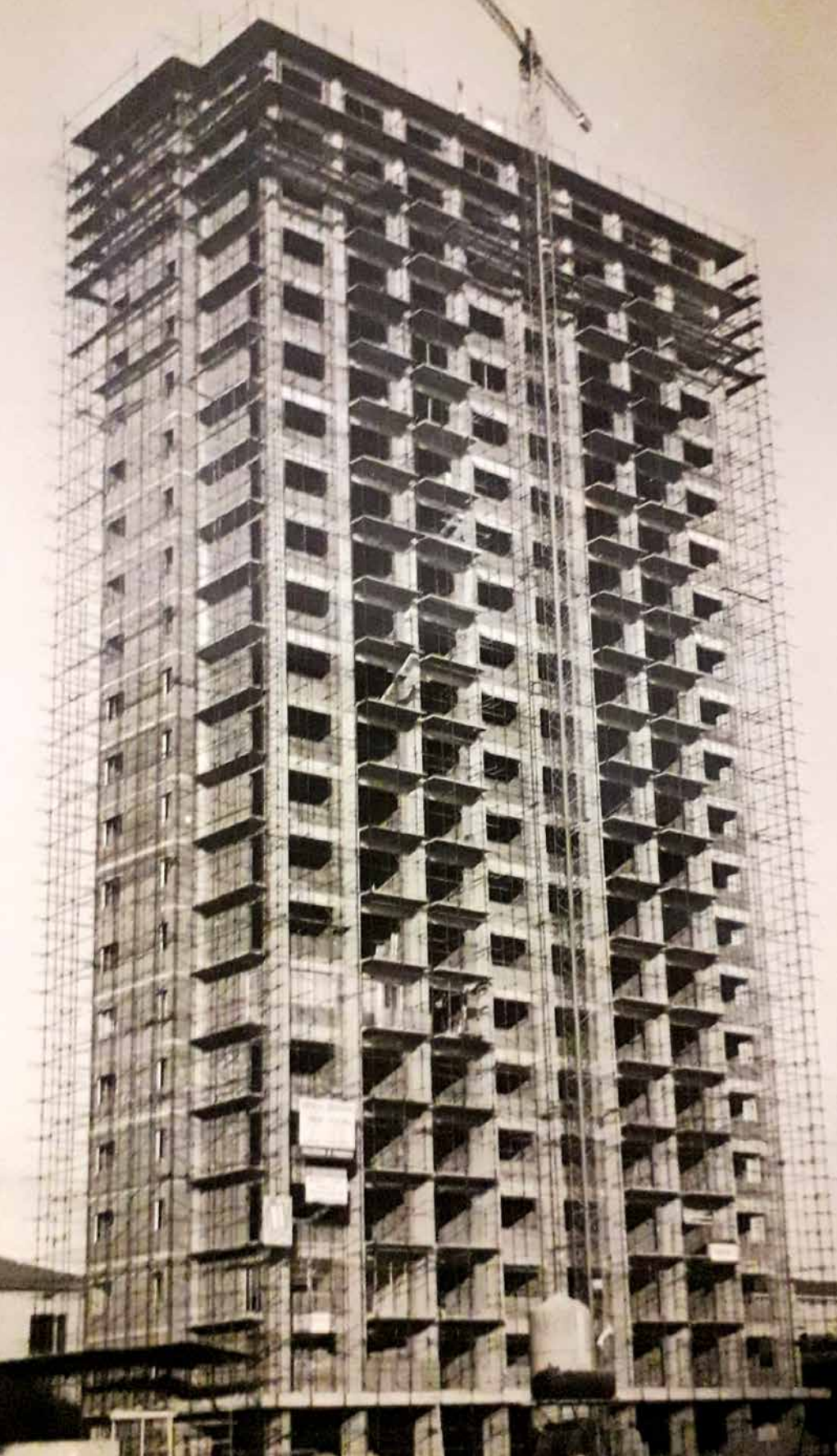
Prospettiva da via ...



Il prospetto della Torre Azzurra



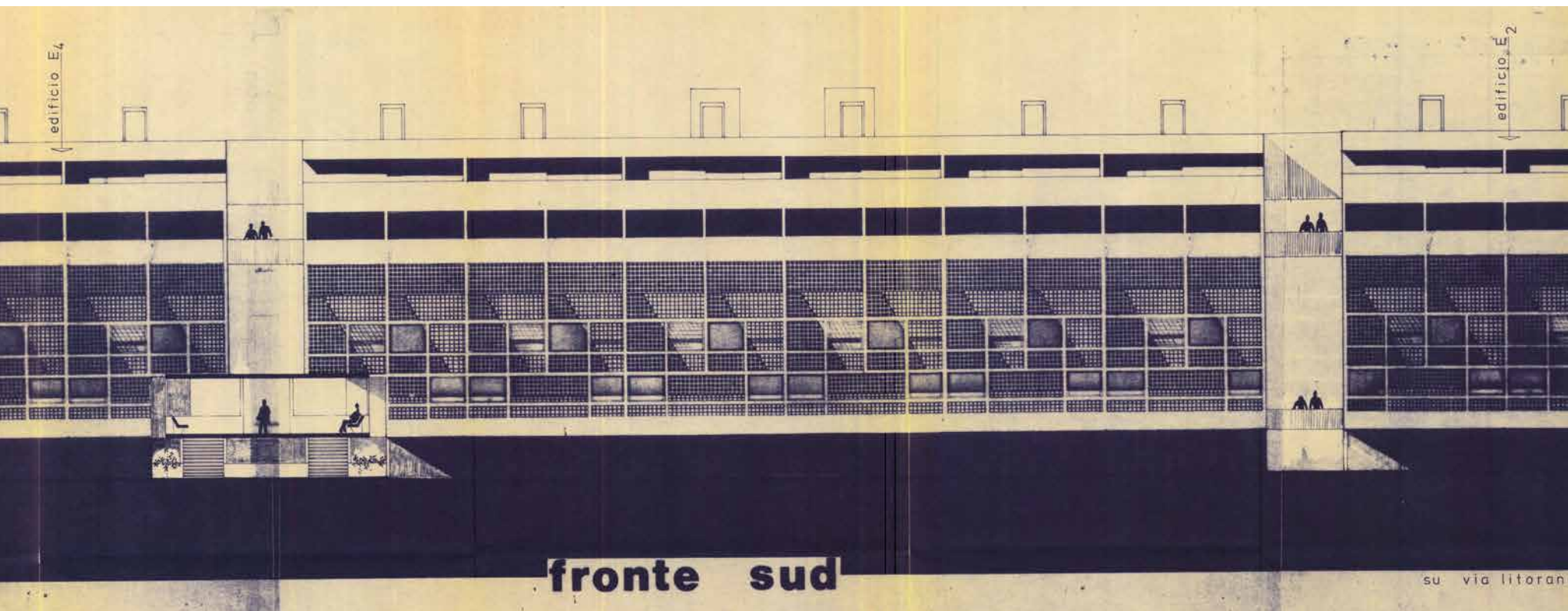
La Torre Azzurra in costruzione in una visione dal mare



Il progetto del palazzo realizzato in piazza Sivieri a Follonica.
A sinistra, il cantiere del grattacielo di Follonica



Il palazzo in piazza Sivieri a Follonica in costruzione



Il progetto dell'insediamento Pini Mare a Pratoranieri



Cartello stradale con scritta "Hockey city"