

ORDINE DEGLI ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI
E CONSERVATORI DELLA
PROVINCIA DI GROSSETO

LA COSTA DELLA MAREMMA TOSCANA TRA PROTEZIONE E SVILUPPO

a cura di

MARIELLA ZOPPI
ALESSANDRA PELOSI

Opera realizzata grazie a:

ORDINE ARCHITETTI, PIANIFICATORI,
PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI GROSSETO

Con la collaborazione di:

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE - INU - FEDERAZIONE ARCHITETTI REGIONE TOSCANA
REGIONE TOSCANA - PROVINCIA DI GROSSETO

COMUNI DI:

GROSSETO, CAPALBIO, CASTIGLION DELLA PESCAIA, FOLLONICA, ISOLA DEL GIGLIO,
MAGLIANO IN TOSCANA, MONTE ARGENTARIO, ORBETELLO, SCARLINO

Atti della Giornata di Studi

mercoledì 15 luglio 2015

Sala Pegaso, Grosseto

© 2019, Universitas Studiorum S.r.l. - Casa Editrice
via Sottoriva, 9
46100 Mantova (MN), Italy
P. IVA 02346110204
tel. 0376/1810639
<http://www.universitas-studiorum.it>
info@universitas-studiorum.it

Realizzazione grafica e impaginazione:
Ilari Anderlini, Graphic Eye, Mantova
<http://www.graphiceye.it>

Prima edizione luglio 2019
Finito di stampare nel luglio 2019

ISBN 978-88-3369-049-0

Indice

<i>Premessa</i>	5
<i>Presentazione</i>	7
<i>La giornata di studio: sintesi</i>	9
Mariella Zoppi, <i>Trasformazioni e paesaggi nella costa meridionale della Toscana</i>	15
Pietro Pettini, <i>Evoluzione della costa grossetana: excursus</i>	27
Silvia Viviani, <i>Politiche integrate per il patrimonio costiero</i>	43
Enrico Amante, <i>Profili giuridici degli strumenti urbanistici di Monte Argentario, Isola del Giglio e Pitigliano: spunti per l'ordinamento regionale di governo del territorio</i>	47
Fabio Lucchesi, <i>Caratteri qualitativi e quantitativi delle trasformazioni recenti della costa. L'espansione insediativa tra il 2007 e il 2013</i>	57
Claudio Saragosa, <i>Da Piombino a Punta Civette</i>	67
Francesco Paolo Piemontese, Alessandra Pelosi, <i>Da 'Punta Troia' la nascita di un Paese: Punta Ala'</i>	85
Alessandra Pelosi, <i>Crescita e sviluppo di Punta Ala attraverso la lettura critica dei piani</i>	97
Stefano Giommoni, <i>Riva del Sole e Roccamare a Castiglione della Pescaia. L'architettura dialoga con la natura</i>	113
Enrico Giunta, <i>La costa del Parco regionale della Maremma: equilibrio tra tutela degli habitat, della biodiversità e il turismo sostenibile</i>	123

Emanuela Morelli, Bruno Foggi, <i>Il Monte Argentario.</i> <i>Un paesaggio mediterraneo metastabile</i>	135
Michele Addonizio, <i>Il caso Orbetello dall'industria al turismo</i>	145
Michela Moretti, <i>Capalbio; natura, arte e cultura</i>	159

**La Costa della Maremma Toscana tra protezione e sviluppo.
Da Piombino a Punta Civette**

Cerco di tracciare, in questa sintetica relazione, un percorso di lettura delle trasformazioni territoriali di quel sistema fisiografico che va dalla Città di Piombino fino al promontorio di Torre Civette in Comune di Scarlino. Questo territorio è in gran parte il territorio del Golfo di Follonica, una terra che dal punto di vista ambientale aveva grandi qualità e profondeva una grande emozione percettiva. Fatta di coste sabbiose e rocciose, di mare e di acque palustri, di tomboli verdi e di boschi mediterranei che lambivano il Mediterraneo, questa porzione di mondo all'inizio del XIX secolo era pressoché disabitata.

Questo pezzo di costa toscana ha seppellito, con le ultime trasformazioni, come vedremo, gran parte della bellezza originaria della Maremma. Per chi scende da nord percorrendo il litorale italiano, l'ultima zona destinata all'industria pesante (chimica e siderurgica) che trova prima di arrivare a Roma si ha nell'area che va da Piombino e giunge a Scarlino. Sono industrie nate tutte quasi a contatto con il mare trasformando pesantemente la situazione originaria della costa. Oggi, che il contesto appare molto degradato, viene il dubbio che tale situazione non sia stata attentamente pianificata. In realtà tutte le trasformazioni che si sono prodotte sono frutto di un'attenta progettazione, dai piani più generali ai progetti più dettagliati. Se la natura prorompente della Maremma originaria oggi appare malamente sacrificata, certo non è per processi irrazionali di governo del territorio, anzi. Questa costa è stata pianificata da tutti i punti di vista e con certezza si può affermare che non vi siano aree in cui si sono sviluppati processi di degrado spontaneo: abbiamo voluto questa costa scegliendo le trasformazioni prodotte con molta convinzione.

La formazione geologica di questo litorale è simile al processo che sta ancora avvenendo più a sud, nell'area dell'Argentario. Un'isola, in questo caso il nodo orografico di Populonia-Piombino, si è collegato alla terraferma con lo stesso processo morfogenetico. La Figura 1 fa vedere il lento processo di formazione dell'unità geografica. Il lungo percorso parte con gli accumuli di materiale sabbioso partendo da specifici punti della costa rocciosa; la definizione dei cordoni dunali che trasformano l'isola di Populonia-Piombino in

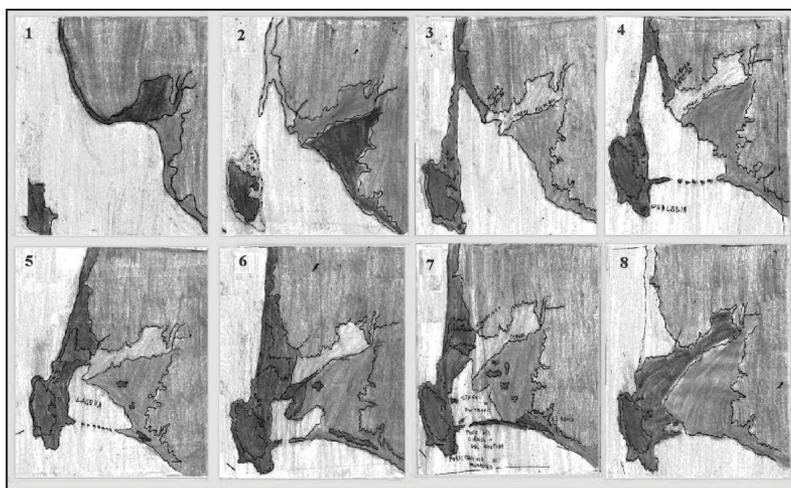


Figura 1. L'evoluzione della costa nelle ere geologiche da San Vincenzo (LI) a Follonica (GR).

un'appendice della costa continentale; la chiusura entro i tomboli dunali di lembi di mare che divengono con il tempo aree palustri che, successivamente, tendono a chiudersi e diventare esse stesse terre emerse [fig. 1].

Questa terra, dopo essersi formata nel lungo tempo geologico, avrà una gloriosa storia etrusca e romana, su cui non possiamo soffermarci, ma che ci lascerà una lettura possibile del governo del territorio. Tale lettura troverà, nei confini della diocesi, una delle più antiche di Italia, una sedimentazione specifica: la diocesi terrà insieme i territori da Castagneto Carducci fino ai confini con Scarlino e tutta la parte a mare dell'arcipelago delle isole toscane. L'area avrà periodi di grave decadenza, ma troverà forza per risorgere nel basso medioevo fino a porre le basi per la fondazione di uno stato autonomo (1399) che diverrà quindi il Principato di Piombino, stato governato prima dagli Appiano, poi dai Ludovisi, dai Boncompagni-Ludovisi ed infine (fino al 1815) da Elisa Bonaparte (sorella di Napoleone) e Felice Baciocchi. Quindi il principato arriva alla metà nel primo decennio del XIX secolo come una striscia poco profonda di costa (nell'entroterra troviamo solo Suvereto e Buriano fino a Badiola al Fango) che unisce quasi esattamente i territori degli attuali comuni di Piombino, Follonica, Scarlino, una lingua poco profonda di terra sino a Punta Ala con le Isole toscane [nelle figure da 2 a 3 alcune rappresentazioni storiche].

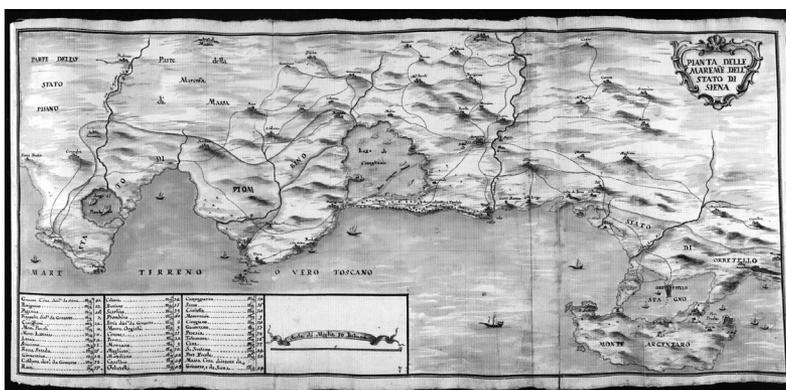


Figura 2. Il territorio di Rimigliano, Piombino, Follonica e Punta Ala, tra Granducato e Principato, anonimo seconda metà del XVII secolo (ASF, Piante dei Ponti e Strade, 68).

Figura 3. La Maremma meridionale, anonimo, II metà del XVII secolo (SCAG, F. 1607).



Figura 4. La situazione dei suoli nel Golfo di Follonica ottenuto con la ricostruzione del Catasto Generale Toscano (1820-1830).

Insomma il territorio di cui si tratta è un alternarsi continuo di coste rocciose con coste sabbiose, coste sabbiose che si sono prodotte nel tempo connettendo assieme le varie coste rocciose. Anche solo nel Golfo di Follonica riconosciamo almeno tre coste rocciose: Piombino, i promontori di Scarlino (dove si trova anche Cala Violina), infine la penisola di Punta Ala. Agli inizi del XIX secolo abbiamo la ricostruzione della topografia del nostro territorio grazie al Catasto Generale Toscano con il quale possiamo farci una idea abbastanza chiara di quali potevano essere non solo le estensioni ma anche gli usi delle varie particelle di terreno presenti [vedi figura 4].

La carta ci permette di comprendere la situazione delle aree palustri per esempio in Val di Cornia. Il fiume infatti gettava le proprie acque dentro il padule. Si può notare come i limi portati dal corso d'acqua abbiano già consolidato una parte delle terre. Nonostante ciò l'area palustre è visibilmente una superficie immensa, divisa dal mare solo da una sottilissima linea data dalla duna sabbiosa ormai ben definita da Piombino fino a Follonica.

Giorgio Santi (1746-1822), professore di scienze naturali a Pisa, nel suo *Viaggio Terzo per le due Province Senesi che forma il seguito del viaggio al Montamiata* (1806), descrive il suo passare nell'unica strada percorribile a cavallo fra Piombino e Follonica che era la via adagiata sulla duna costiera: "Noi facevamo cammino per una Strada arenosa, saettati dal sole senza alcun riparo, infastiditi dalla monotonia della spiaggia spogliata, lunga, e uniforme, che percorrevamo, e spesso aspersi dall'onde del Mare, giacché per trovar terreno più unito, e più consistente abbandonavamo l'arena asciutta, e guidavamo i nostri Cavalli per il lembo del Mare, in modo che i loro piedi eran sempre sott'acqua. Di più il rumor dei flutti, che agitati dal Vento venivano frementi, e schiumosi a rompersi ai nostri piedi, c'intronava talmente le orecchie, che anche vicinissimi non c'intendevamo, onde eravamo astretti ad un perpetuo silenzio. Fra tanta noja dunque, e tanto disagio, ripensando alle già fatte escursioni, le macchie, i marrucheti, i precipizj dei monti stessi, che avevamo tante volte traversati, al paragone ci sembravano deliziosi, e mille volte preferiti" (G. Santi, *Viaggio Terzo per le due Province Senesi che forma il seguito del viaggio al Montamiata*, Pisa, 1806, pp. 217-218). L'unica via di comunicazione per muoversi fra i centri abitati del territorio era appunto la ristretta fascia di sedime marino. In realtà la duna costiera è un sistema ambientale complessissimo e molto delicato. Si forma mediante un continuo gioco fra gli apporti solidi dei fiumi e il mare che seleziona questi apporti e li accumula con una geometria perfetta fra due promontori rocciosi. Si formano così queste lunghe lingue di terra instabili che solo una particolare vegetazione riesce a consolidare. La duna, infatti, essendo fatta di sabbia, rischierebbe di essere dispersa dal vento, solo dunque una particolare vegetazione (la vegetazione psammofila) riesce a consolidarla e farla crescere in verticale [vedi figura 5].

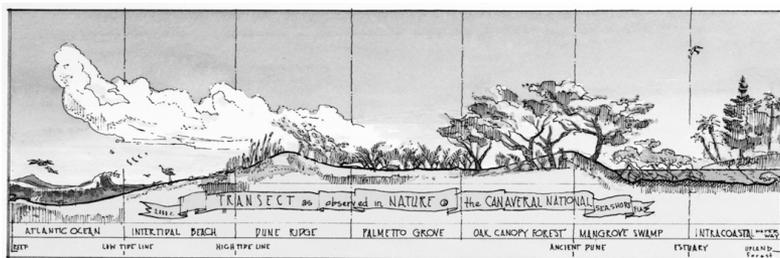


Figura 5. Ricostruzione di un transetto di una duna costiera.

Le dune infatti, almeno quelle che si trovano nelle coste del Golfo di Follonica, non sono di piccole dimensioni cioè lingue di terra quasi pianeggianti. Anzi talvolta hanno altezze ragguardevoli, quelle del Boschetto (Follonica), per esempio, raggiungono ancora oggi un'altezza di 10-12 metri. E' tutta sabbia raccolta dal mare, sedimentata e stabilizzata da vegetazione pioniera. Se Giorgio Santi ci descrive cosa dovevano essere le dune quando prova ad attraversarle, ci descrive anche ciò che dovevano essere le paludi quando ne dovette superare una per andare da Follonica a Scarlino. Dice lo scienziato: "Traversammo una pianura naturalmente assai fertile, ma in buona parte ingombra da acque stagnanti, e segnata dal Padule, e dallo Stagno ambedue detti di Scarlino. In questi piani impaludati vivono in un numerosa truppa i Bufali, dei quali noi troviamo una gran mandria; incontro orrido, e spaventoso, per chi non fosse prevenuto, che i nostri Bufali sono ammanziti, e molto allontanati dallo loro brutale ferocità natia, che ne rende in Affrica si pericoloso l'inciamparvi..." (G. Santi, *Viaggio Terzo per le due Province Senesi che forma il seguito del viaggio al Montamiata*, Pisa, 1806, pp. 217-218).

Ancora oggi esistono lembi di padule in parte protetti e valorizzati (Padule di Orti del Bottagone - Piombino e Padule di Scarlino) a ricordare gli elementi caratteristici di un paesaggio che negli ultimi due secoli ha subito una trasformazione di forti dimensioni.

Nel forte mutamento dell'assetto territoriale, in questa fascia di costa, si devono ricordare almeno lo sviluppo di due esperienze urbane. Si tratta quasi della fondazione di due nuove città (Piombino e Follonica) in quanto, sebbene preesistessero (almeno per una di loro come un riconoscibile centro), lo sviluppo che subiranno nel XIX e soprattutto nel XX secolo è veramente un evento degno di essere sottolineato.

Piombino all'inizio del XIX secolo era ancora chiusa tutta nelle mura che nel tempo si erano andate costruendo [figura 6].

Agli inizi del 1800, sebbene capitale di stato, Piombino non raggiungeva i 1.000 abitanti. Infatti Emanuele Repetti attesta che nel 1818 vivevano in città 980 persone divise in 197 famiglie (voce *Piombino* in E. Repetti, *Dizionario geografico fisico e storico della Toscana*, Firenze, 1833). È solo dalla fine dell'800 e specialmente nel XX secolo che la città si svilupperà vorticosamente raggiungendo anche quasi i 40.000 abitanti negli anni '70. La crescita inizia a farsi intensa nella seconda metà dell'800 quando a Piombino si vanno a localizzare i primi stabilimenti siderurgici. Alla fine del XIX secolo la città era ancora tutta dentro le mura storiche. Dice infatti Paris Orsini, progettista del primo piano di Ampliamento della città del 1899:

“...È manifesto come, a chiunque si presenti per la prima volta nella Città di Piombino, non possa sfuggire come in si piccola area, racchiusa dalle antiche mura urbane, sia addensata tanta popolazione in edifici mal disposti, fra ristrette e tortuose vie, con quartieri malsani, cui manca un buon sistema di fognatura. L'antica città era dimora per una popolazione di 3.000 abitanti circa prima del 1885, quindi facile è immaginarsi in quali condizioni trovisi oggi che conta una popolazione più che raddoppiata, in massima parte di operai, grazie agli stabilimenti siderurgici impiantati ne' pressi della città e che per certo aumenteranno in seguito, se lo sviluppo di quelle industrie andrà proseguendo come ha fatto sin'ora...” (P. Orsini, *Progetto sommario del Piano Regolatore d'Ampliamento della città. Relazione*, Pisa, 1899, pag. 4).

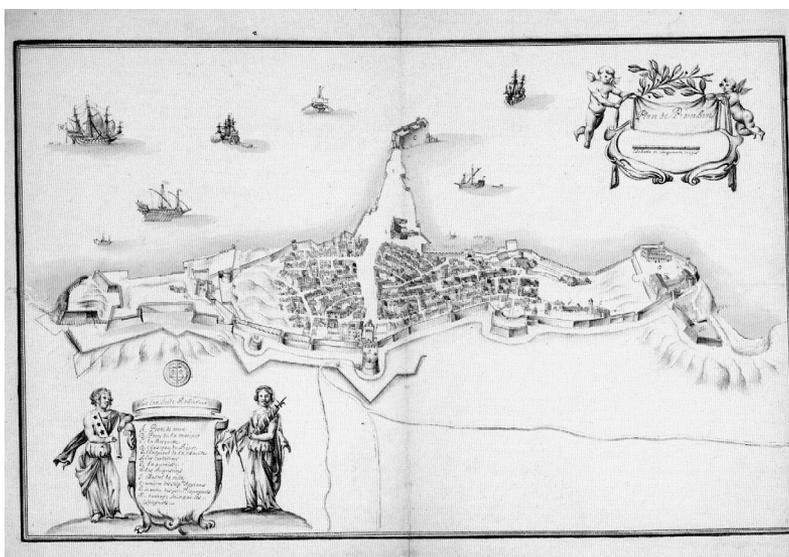


Figura 6. Piombino, anonimo, XVIII secolo (BNF, Marine, Portefeuille 82, Div. 6, cc. 2D).

In queste poche pagine non possiamo che ricordare alcune tappe essenziali dello sviluppo della città a partire proprio dal primo *Piano Regolatore d'Ampliamento* redatto da Paris Orsini nel 1899 [vedi figura 7].



Figura 7. Paris Orsini, Piano edilizio della città di Piombino, 1899.

Con la fondazione a Piombino dello stabilimento Altiforni e Fonderie e con la sua entrata in funzione nel 1899 si rendeva indilazionabile una seria politica edilizia. Viene così approvato proprio il primo piano di ampliamento della città che in realtà non è altro che una planimetria in cui sono tracciati i confini tra parti di suolo destinate ad elementi urbani diversi e cioè tra aree di intervento pubblico (strade, piazze, ecc.) ed aree soggette a trasformazioni private. Le condizioni della popolazione erano infatti divenute sempre più disastrose. Una statistica sulle condizioni della popolazione più bisognosa rispetto alle abitazioni fu realizzata nel primo decennio del XX secolo. “Da tale inchiesta è risultato che 141 famiglie - composte complessivamente di 723 persone - abitano in 226 stanze poco aerate, meno pulite, in massima parte senza latrine e senza focolari; è risultato che in via del Fossato, in una sola stanza, buia, avente una cubatura di metri 42, abitano 9 persone; che in via Giudea, in una stanza buia di mc. 40, e raccolta una famiglia di 7 persone; che in via Ferruccio, in una stanza buia e senza latrina di mc. 115, vive una famiglia di 13 persone; che altra famiglia di 11 persone è raccolta in via Provinciale in due stanze di mc. 73,50” (Comune di Piombino, *Il problema dell’abitazione in un Comune a rapido sviluppo*, Biella, 1911, pag. 7).

Con tale spinta a sistemare le condizioni igienico-sanitarie dell'insediamento, la città che si estendeva all'inizio del XX secolo ancora internamente alle mura, per 15,4 ettari, dopo appena venticinque anni aveva quadruplicato la superficie occupata, estendendosi nel 1924 per circa sessantatré ettari. La crescita della città richiedeva mediamente quasi due ettari di territorio per anno. Nel periodo successivo, dal 1925 al 1940, anche se la popolazione non aumentava con un tasso di crescita molto elevato, la città continuava ad estendersi fino a raggiungere, allo scoppio della seconda guerra mondiale, gli ottanta ettari di territorio urbanizzato. Il consumo medio annuo di suolo, in questo secondo periodo preso in considerazione, è di 1,18 ettari per anno, sensibilmente inferiore rispetto all'indice del periodo precedente, segno che molti trend di sviluppo della città erano pian piano rientrati in valori più normali.

Il primo piano (Piano Orsini 1899) prevedeva lo sviluppo di Piombino come una serie di strade radiali, che convergevano sulla vecchia porta principale di ingresso alla città, collegate fra loro da una serie di controradiali. Si presupponeva che il nucleo urbano si sarebbe sviluppato a macchia d'olio indicando la piazza anzidetta come il centro delle nuove espansioni e il filtro con la città vecchia. Non ancora saturo il piano Orsini venne, nel 1924, sostituito con un nuovo Progetto redatto da Omero Pampana [figura 8].



Figura 8.
Omero Pampana,
Piano di espansione della
città di Piombino, 1924.



Figura 9.
Foto Aerea IGM della
città di Piombino, 1940.

La principale direttiva del piano che in sostanza potremo avvicinare al modello ottocentesco (l'unico elaborato è la planimetria in cui si indicano strade e lotti fabbricabili) è quella di ricompattare l'edificato urbano completando la lottizzazione parzialmente indicata dall'Orsini e riconnettendo possibilmente i quartieri cresciuti separatamente. È indicativa, in questo senso, la realizzazione di una trama ortogonale di strade che avrebbe permesso la saldatura tra il tessuto edilizio della città e il lontano insediamento operaio del Cotone. Nel 1936 Piombino aveva ormai più di 27.500 abitanti, nel giro di 30 anni aveva più che triplicato la propria popolazione. Una foto aerea mostra la città prima della seconda guerra mondiale, con le forti espansioni oltre le mura storiche ormai consolidate [figura 9].

L'esperienza di pianificazione di Piombino nelle fasi successive di sviluppo nel secondo dopoguerra sono molte e complesse. Qui possiamo solo ricordare che nella città la pianificazione urbanistica sarà sempre un'obiettivo di primaria importanza. In particolare, di rilevanza nazionale, è la pianificazione coordinata degli anni '70-'80 del novecento che ha definito gli ambiti di sviluppo con un approfondimento difficilmente riscontrabile altrove (vedi figura 10 - per una descrizione del percorso vedi: AA.VV., *Una pianificazione coordinata. Urbanistica e architettura a Piombino e nella Val di Cornia*, BeMa Edizioni, Milano, 1984).

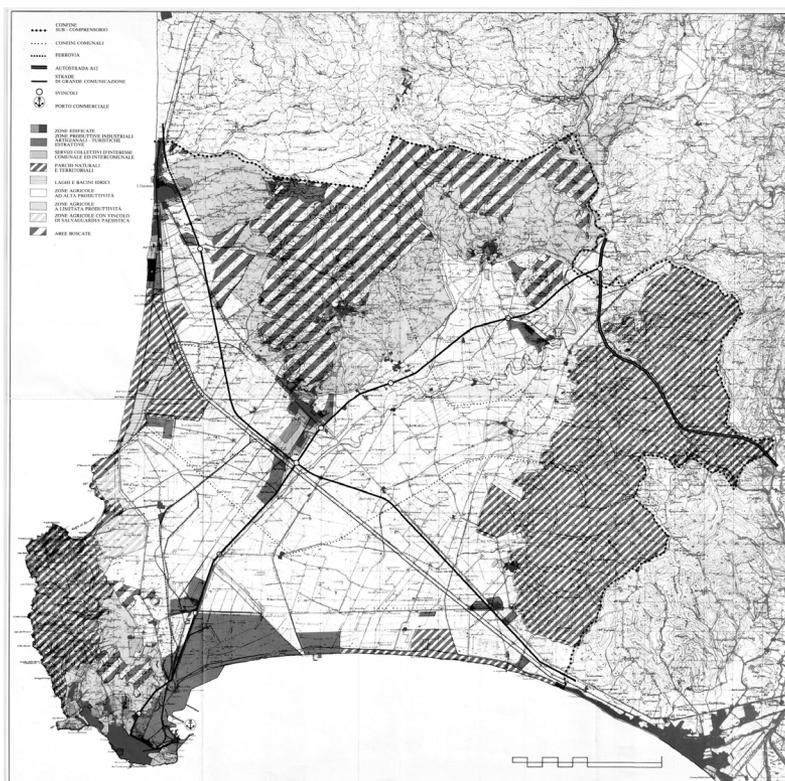


Figura 10. Tavola di sintesi dei piani regolatori comunali coordinati della Val di Cornia, 1980 (AA. VV., *Una pianificazione coordinata. Urbanistica e architettura a Piombino e nella Val di Cornia*, BeMa Edizioni, Milano, 1984).

La costa da Piombino a Follonica verrà poi sottoposta a intensa attività di trasformazione e in parte di conservazione. La prima attività riguarda l'ampliamento del centro siderurgico, il primo, in Italia, a ciclo integrale. Nel tempo a questa attività già molto invadente si accoppierà una delle grandi centrali elettriche a olio combustibile. Questi eventi produrranno una cancellazione totale dei caratteri identitari delle formazioni ambientali originarie, una eliminazione così potente non si troverà in alcuna parte della costa toscana più a sud di Scarlino, punto in cui nascerà il grande polo industriale chimico del Casone. L'estensione massima degli insediamenti industriali è già segnata nelle mappe della pianificazione coordinata degli anni '70-'80. Nella stessa pianificazione è abbastanza chiara anche la posizione delle comunità sull'utilizzo del resto della costa fino al confine del Comune di Follonica. Già appare con chiarezza [vedi ancora figura 10] la definizione di quel parco (denominato della Sterpaia) che guiderà fino ai nostri giorni la conservazione della costa e definirà le modalità di sviluppo turistico leggero che effettivamente si sono poi realizzate. La costa est di Piombino, tra l'altro, sarà protagonista di una battaglia contro l'abusivismo edilizio raccontata con dovizia di particolare nel testo di Edoardo Zanchini (E. Zanchini (a cura di), *Dall'abusivismo al parco. Storia del bosco della Sterpaia a Piombino*, Franco Angeli, Milano, 2000).

Finalmente si arriva ad un'altra esperienza di costruzione di una città: Follonica. Follonica, ancor più di Piombino, prima del XIX secolo quasi non esisteva. Anche in questa località, l'attività siderurgica fu la molla per far scattare lo sviluppo urbanistico. Ma al contrario di Piombino in quest'area la lavorazione del ferro non arriva alla fine del XIX secolo, la tradizione siderurgica si perde nella notte dei tempi. Certo che nel '600 la lavorazione era tenuta in pochi edifici e La Follonica non era che un piccolo luogo di produzione e un piccolo approdo che permetteva di far arrivare il ferro dall'Isola d'Elba come ci mostrano i disegni del Cantagallina [vedi figura 11].

Fu proprio però con lo sviluppo della metallurgia ottocentesca, che l'insediamento di Follonica iniziò a strutturarsi, a crescere e, come attesta 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". Bisognerà però aspettare il 1836 perché il nascente borgo venga dotato di un piano di sviluppo edilizio. "Nella primavera di quell'anno, 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

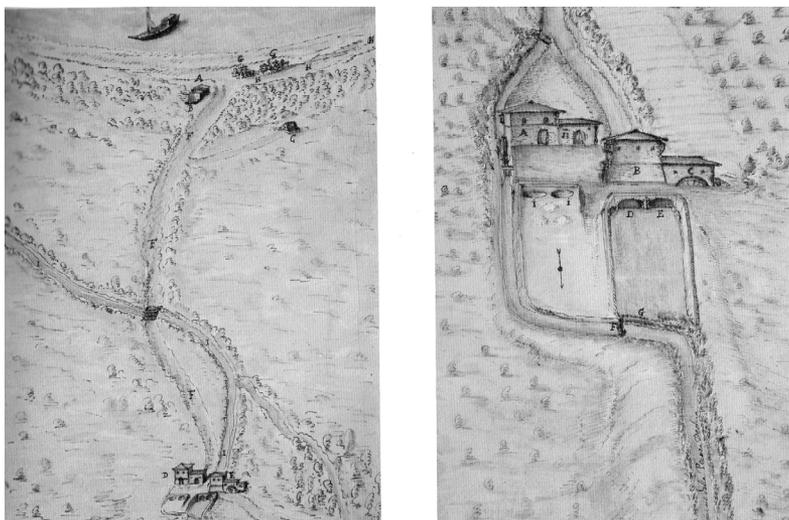


Figura 11. La fabbrica del ferro di Follonica, Giovan Francesco Cantagallina, 1618 (ASF, Miscellanea Medicea, 546, c.3).

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 [...]”.

Il disegno della futura città risulta straordinariamente semplice: sulla sinistra e sulla destra di un asse (quello fondamentale che collegherà la Marina di Follonica con Massa Marittima) vengono ricavati dei lotti di terreno, delimitati da strade, e destinati ad essere edificati. Un altro asse (che collegherà la Maremma settentrionale a quella meridionale) incrocerà il primo. In questa maglia quadrangolare sono inclusi dei percorsi preesistenti; tra questi, uno stradello che collegava il vecchio forno fusorio con la spiaggia (oggi via Amorotti). Sebbene questo piano si configuri come una banalissima suddivisione di una parte della piana follonichese in terreni destinati all'industria, isolati adibiti ad abitazioni e piazze per servizi, il piano stesso dimostra di tener presenti delle regole geometriche seppur semplici, molto interessanti.

Inoltre per facilitare lo sviluppo del centro abitato di Follonica, fuori dal perimetro dello stabilimento, si individuano una serie di facilitazioni: tra queste, la concessione gratuita di preselle (piccoli appezzamenti di terreno) a chiunque

si impegni di costruirvi un'abitazione salubre. A coloro che avrebbero ultimato nell'arco di tempo stabilito e alle condizioni fissate le proprie abitazioni, era concesso un pezzo di terreno situato nel grande triangolo di terra delimitato dalla via Aurelia, la via Massetana e il viale di Follonica (strade realizzate tutte fra il 1830 e il 1831). La lottizzazione effettuata nel 1832 su disegno di Alessandro Manetti, prevedeva lotti di terreno variabili dai 6 ai 30 ettari. Chi entrava in possesso di un lotto di questi, aveva il dovere di togliere la macchia, dicioccare e coltivare "viti, alberi e olivi" [vedi figura 12].

La crescita intrapresa porta Follonica dai 25 abitanti del 1833, agli 868 del 1861. Ma per tutto l'Ottocento la battaglia per rendere più salubre l'aria di Maremma, sconfiggendo la malaria, non darà grandi frutti. Sarà soltanto nei primi del '900 e in particolare dal 1907 al 1910-15 che si inizierà a curare con più attenzione i mali che affliggono Follonica e zone limitrofe. Una serie di opere eseguite all'interno del villaggio ed in zone palustri pericolose, nonché un impiego sistematico del chinino a scopo preventivo e curativo della malaria, porteranno un sostanziale miglioramento delle condizioni igienico sanitarie e in breve alla scomparsa della malattia. Dal 1910 in poi, il borgo inizierà a crescere con più intensità, e la differenza tra popolazione residente e popolazione presente tenderà a scomparire fino ad annullarsi completamente nel 1921, quando oltre a 3308 residenti, troviamo solo 11 presenti in più.

È con il 1923 che Follonica, divenuta Comune autonomo, che si dota di un nuovo strumento urbanistico, cioè approva una lottizzazione realizzata autonomamente dai proprietari dei terreni: i Sigg. Bicocchi [vedi figura 13]. Dal 1830 in avanti, come abbiamo visto, la crescita di Follonica era avvenuta regolarmente, nella maglia ortogonale del Piano Leopoldino. Le uniche eccezioni erano rappresentate dalla realizzazione delle due filagne di baracche sulla spiaggia, da un piccolo borgo (detto San Pietro e oggi Senzuno, situato sulla riva sinistra del torrente Petraia e a contatto col mare, formato da casette ad un solo piano a terra), e da una lottizzazione di terreno ex-demaniale, situato tra il mare, l'area del piano leopoldino, lo stabilimento siderurgico ed il torrente Petraia. Della lottizzazione Bicocchi, (perfettamente realizzata e regolata, oltre che dalla maglia viaria, dal Regolamento Edilizio approvato dal Consiglio Comunale nel 1923) si ha notizia solo per ciò che riguarda la cessione di terreni per la realizzazione delle strade. Con questo piano la cittadina cresce in modo tutto sommato ordinato. Dai 3.500 abitanti del 1923, Follonica aveva raggiunto i 4.983 nel 1931 e 5.872 nel 1936.

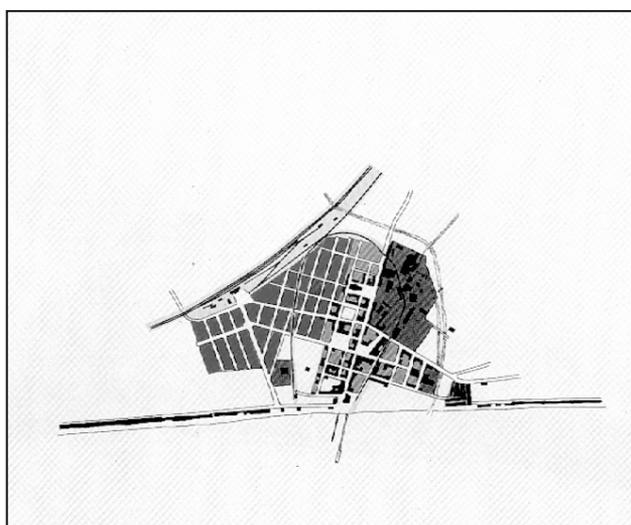
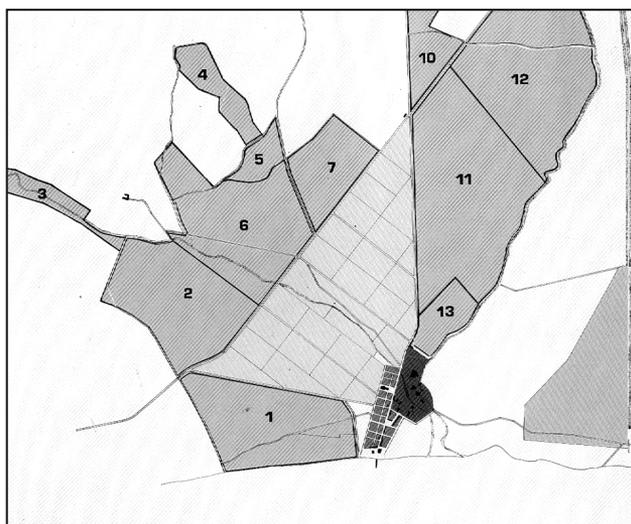


Figura 12 (in alto). Follonica: interventi territoriali leopoldini (1830).

Figura 13 (in basso). Follonica: Lottizzazione Biccchi (1923).

Di questa piccola città bisogna fare almeno un piccolo cenno alle trasformazioni urbanistiche del secondo dopoguerra, quando questo insediamento avrà una trasformazione ad un velocità fra le più alte di tutta la Toscana. La città verrà, infatti, presa di assalto da uno sviluppo turbolento. Follonica inizierà a crescere in altezza e a mutare in modo profondo la sua pelle. I nuovi edifici perdono il vetusto ornato decorativo ed acquistano la scarna semplicità dei canoni stilistici dettati dal Movimento Moderno. Il Palazzo Municipale ne è un chiaro esempio interpretativo provinciale dei dettati dell'architettura razionalista: finestre a nastro, pilotis, volumi semplici e compatti.

Anche urbanisticamente, le porzioni della città vengono disegnate con una nuova grafica, che trova le proprie radici nella pianificazione urbana di tipo funzionalista. Il nuovo Piano Regolatore Comunale del 1960 di Renato Baldi e Lionello De Luigi è organizzato secondo modelli legati allo zoning, e non a caso, i due redattori del piano si dicono ispirati alle esperienze urbanistiche di Le Corbusier. Sono loro, tra l'altro, a disegnare una zona edificabile ad alta densità nella fascia lungomare della parte centrale di Follonica, e quindi a legittimare secondo la nuova cultura 'moderna' i nuovi insediamenti edilizi di sproporzionata altezza. Per stare al passo coi nuovi tempi, i follonichesi, o almeno una parte consistente di essi avallano l'edificazione della svettante Torre Azzurra, con i suoi 70 metri di altezza [vedi figura 14].

Nonostante l'adozione, il PRG del 1960 non entrerà mai in vigore e la città continuerà ad espandersi con piani di fabbricazione che produrranno una serie di immense opere edilizie sparse un po' ovunque nel territorio. L'unica novità degna di nota è l'approvazione del Piano per l'Edilizia Economica e Popolare, di cui il Comune di Follonica decise di dotarsi dal 1962 anche se l'edificazione del piano inizierà molto in là col tempo. La prima opera della parte ovest del piano, infatti, potrà dotarsi del terreno del quale si inizierà l'espropriazione soltanto nel 1971, la parte est inizierà dopo l'approvazione del piano planivolumetrico del 1983. È solo nel 1985 che la città si dota di un Piano Regolatore Generale. Le indicazioni sancite dall'organo consultivo comunale si possono sintetizzare nei seguenti punti: - controllo delle nuove espansioni edilizie (volto a salvaguardare la limitata risorsa territoriale comunale); - verifica continua delle reali esigenze di edilizia residenziale pubblica e privata, tendendo ad agevolare i residenti nell'acquisizione della casa o a fruire di alloggi di proprietà pubblica; - tensione verso un razionale sviluppo turistico con il consolidamento delle strutture esistenti e favorendo iniziative di operatori associati nel campo alberghiero e campeggistico, avendo presente la situazione orografica, ambientale nonché le capacità ricettive delle coste

follonichesi; - definizione di una serie di attrezzature e servizi delle varie parti del territorio finalizzate a migliorare la qualità della vita, per i residenti ed i turisti (arredo urbano, salubrità dell'ambiente e sua salvaguardia) [vedi figura 15].

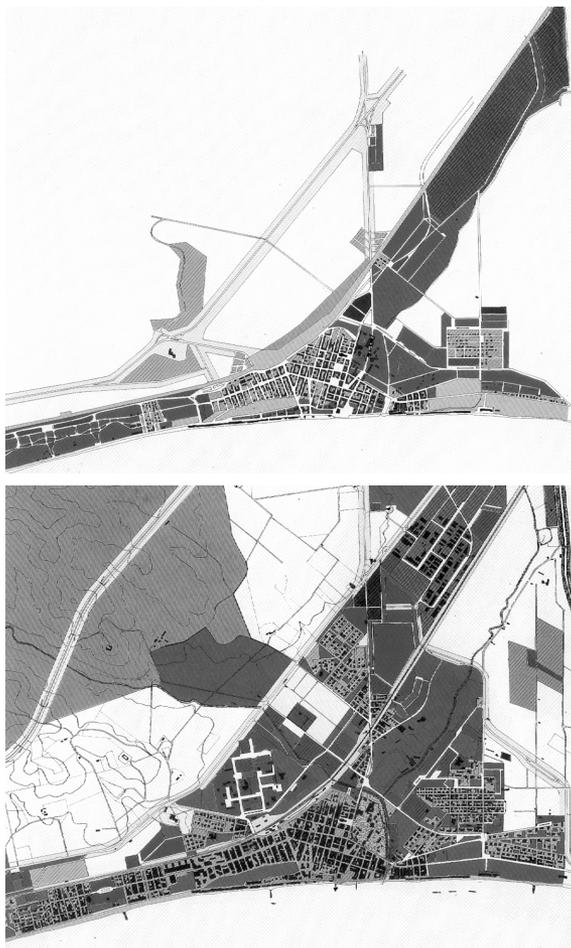


Figura 14 (in alto). Follonica: Piano Regolatore Generale Baldi-De Luigi (1960).

Figura 15 (in basso). Follonica: Piano Regolatore Generale del Comune di Follonica di Ferri-Lusvardi (1985).

Più a sud le trasformazioni urbanistiche più rilevanti, sono da ricercare nella progettazione e costruzione del Porto di Scarlino. Un'opera che risale alla fine degli anni '90 del 1900 e che ancora non è interamente conclusa [vedi figura 16]. Dal Puntone fino a Torre Civette si estende una delle coste rocciosi più interessanti di Italia, costa che racchiude la famosissima Cala Violina. In quest'area il territorio è particolarmente protetto e la bellezza originaria della Maremma, con le sue macchie mediterranee che giungono a lambire il mare, è conservato e valorizzato da un sistema di parchi anche di grande estensione.



Figura 16. Piano Regolatore Generale di Scarlino. sezione del Puntone.