

## RAPPORTO DI RICERCA

**Analisi e spunti strategici per la Provincia di Grosseto**



# L'ARCIPELAGO DENTRO L'ISOLA

## **Gruppo di lavoro**

### ***Aspetti territoriali e spaziali***

Valerio Cutini, Università di Pisa

Simone Rusci, Università di Pisa

### ***Aspetti economici e sociali***

Tomaso Pompili, Università Milano Bicocca

### ***Elaborazioni cartografiche e GIS***

Alessandro Santucci, Università di Pisa

### ***Progetto grafico***

Emma Dal Pino, Università di Pisa





---

## INDICE

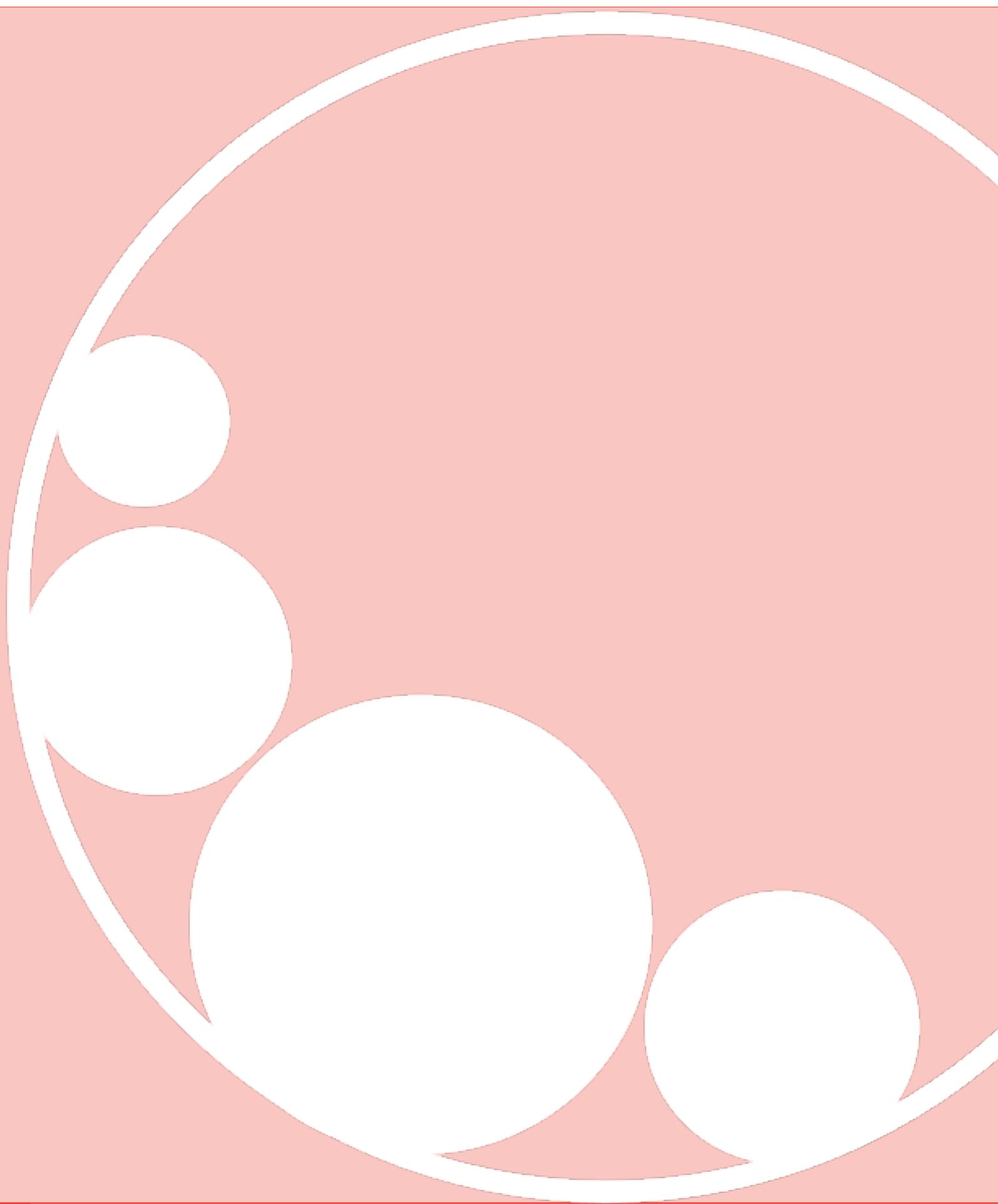
<b>INTRODUZIONE</b>	7
<b>LETTURE: L'ARCIPELAGO DENTRO L'ISOLA</b>	<b>13</b>
<b>LA STRUTTURA AMMINISTRATIVA</b>	14
<b>STRUTTURA DEMOGRAFICA</b>	16
DEMOGRAFIA	16
STUDI	21
CONDIZIONE PROFESSIONALE	23
OCCUPAZIONE E POSIZIONE NELLA PROFESSIONE	23
PROFESSIONI	25
PENDOLARISMO E MERCATI DEL LAVORO LOCALI	25
<b>LA STRUTTURA INSEDIATIVA</b>	21
<b>IL SISTEMA DEI TRASPORTI</b>	35
LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE – UN TERRITORIO DI TRANSITO	35
LE INFRASTRUTTURE VIARIE – UN'ISOLA, MA ANCHE UN ARCIPELAGO. O UN INSIEME DI ARCIPELAGHI...	40
UN'ANALISI DI RETE DELLA PROVINCIA	47
IL POTENZIALE ECONOMICO SPAZIALE	58
IN DEFINITIVA	60
<b>IL SISTEMA PRODUTTIVO</b>	68
L'IMMAGINE COMPLESSIVA	68
L'ARTICOLAZIONE SETTORIALE	70
AGRICOLTURA	75
TURISMO	79
I SERVIZI E IL PUBBLICO IMPIEGO	82
LA MANIFATTURA	84
<b>LE PRESTAZIONI</b>	90
VALORE AGGIUNTO, REDDITI E BASE ECONOMICA	90
ABITAZIONI	93
SERVIZI ALLE FAMIGLIE	95

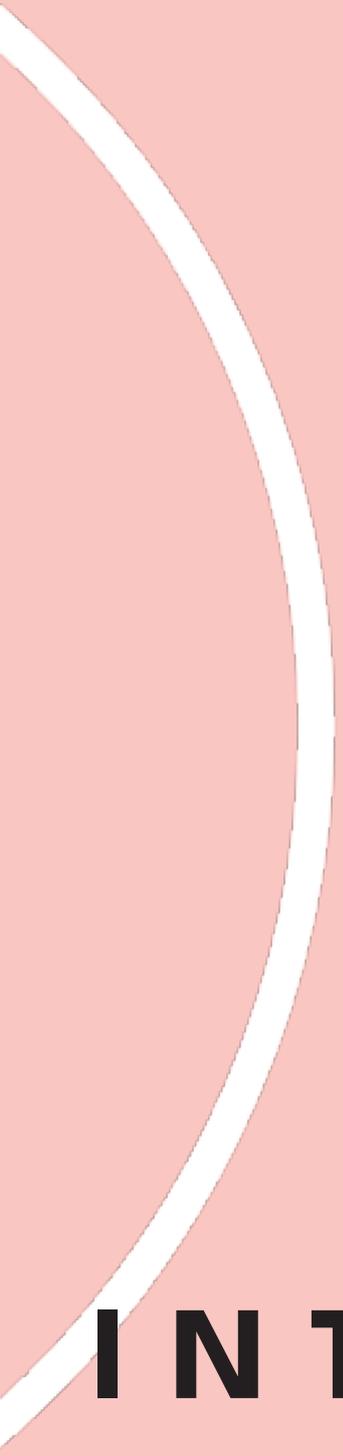
## **UN MODELLO INTERPRETATIVO : LE DORSALI 99**

<b>LE DORSALI TERRITORIALI</b>	100
IL MODELLO DELLE CITTÀ	100
UN NUOVO MODELLO INTERPRETATIVO: LE DORSALI TERRITORIALI	101
PRIMA DORSALE: DAI TUFI AL MONTE ARGENTARIO	103
SECONDA DORSALE: DAL MONTE AMIATA AI MONTI DELL'UCCELLINA	103
TERZA DORSALE: LA VALLE DELL'OMBRONE	104
QUARTA DORSALE: A VALLE DEL BRUNA	105
QUINTA DORSALE: LA VALLE DEL PECORA	105

## **TEMI E TESI 109**

<b>COLLEGAMENTI, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI</b>	110
INFRASTRUTTURE: PERCHÉ, CON CHI E COME COLLEGARSI.	110
LA SICUREZZA STRADALE:	110
UN TEMA STRATEGICO PRELIMINARE E TRASVERSALE AD OGNI UTILIZZO E DESTINAZIONE.	110
IL COLLEGAMENTO COME VOLANO DELLO SVILUPPO PRODUTTIVO	111
IL COLLEGAMENTO PER GLI SPOSTAMENTI PENDOLARI	113
IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON SIENA	114
IL COLLEGAMENTO PER LA FRUIZIONE TURISTICA	115
<b>UNA POLITICA PER L'ABITARE</b>	118
<b>LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE</b>	124
<b>LE FUNZIONI CENTRALI E</b>	130
<b>IL PUBBLICO IMPIEGO</b>	130
<b>UN TURISMO TRASVERSALE</b>	134
<b>COME CI VEDONO E COME CI VEDIAMO</b>	137





# **I N T R O D U Z I O N E**

---

## INTRODUZIONE

---

Il territorio della provincia di Grosseto, come quello di ogni altro ambito, è un'entità complessa e multidimensionale, risultato dinamico di relazioni fra le molte e diverse componenti di natura spaziale, naturale, sociale e culturale che sono andate stratificandosi nel continuo processo della sua genesi insediativa.

Esplorare questa complessità, analizzarne in modo esaustivo le singole componenti ed investigare la trama delle relazioni che reciprocamente le interconnettono è fuori dalla portata e dalle finalità di questo report, che riguarda piuttosto obiettivi assai più contenuti ma allo stesso tempo per certi versi più ambiziosi: rintracciare e raccogliere, fra i dati e le informazioni disponibili, indizi ed elementi di validazione, proporre punti di vista che offrano chiavi di lettura utili a riconoscere relazioni fra cause ed effetti, a rilevare indicazioni di criticità e segnali di dinamismo.

Esplorare le diversità che connotano il territorio della provincia, a partire da quelle ormai consolidate nell'immaginario e nella percezione collettiva ed espresse da alcuni indicatori di massima semplicità e di presa immediata sui media e nell'opinione pubblica.

- Dei 20 comuni della Toscana con più basso reddito pro-capite, 12 sono in provincia di Grosseto.
- La provincia di Grosseto ha l'indice di vecchiaia più alto in Toscana, a sua volta una delle regioni italiane più vecchie: per ogni 100 ragazzi di età inferiore a 14 anni 273 persone in provincia hanno oltre 65 anni, a fronte dei 220 nella regione e dei 188 in Italia.
- Il carico sociale ed economico della popolazione non attiva su quella attiva, espresso dall'indice di dipendenza strutturale, è in provincia il più elevato della regione: per ogni 100 occupati risultano attualmente a carico quasi 65 persone.
- Il valore della densità demografica in provincia è il terzultimo in Italia e pari ad un quarto del dato regionale, con 8 comuni fra i 20 che in Toscana hanno il valore più basso.

- Sono in provincia di Grosseto 14 dei 20 capoluoghi comunali più distanti su strada dal capoluogo regionale Firenze.
- La percentuale di famiglie in condizioni di vulnerabilità totale e finanziaria nella provincia di Grosseto è la più alta della Toscana (rispettivamente 12,95% e 25,90% nel 2021).
- La provincia di Grosseto conta la più alta percentuale in Toscana di comuni (8 su 28, il 28,6%) con indice di vulnerabilità sociale e materiale <sup>1</sup> superiore a 100 (media nazionale).
- Pochi giorni prima della presentazione di questo report, a fine gennaio 2024, l'Istat ha reso disponibile la distribuzione dell'indice composito di fragilità (ICF) sui comuni italiani riferita ai dati del 2019. L'indice ricomprende in un unico valore numerico, compreso fra 1 e 10, 12 indicatori elementari riferiti alle principali dimensioni (territoriali, ambientali e socio-economiche) della fragilità dei territori comunali. La distribuzione mostra che la provincia di Grosseto ha in Toscana il maggior numero di comuni con fragilità elevata, con ben 9 comuni su 28 caratterizzati da valori dell'ICF pari o superiori a 8.

Emerge da questi pochi ed elementari dati e si consolida la percezione di un quadro complessivo di contrazione, spopolamento, impoverimento, distanza, ma soprattutto diversità, ciò che rende la provincia di Grosseto una Toscana altra, lontana non solo fisicamente dal resto della regione.

Al fine di sottoporre questa percezione al raffronto con le evidenze di dati più specifici e di maggiore dettaglio e degli esiti delle loro elaborazioni, il presente report prenderà in sintetica considerazione gli aspetti caratterizzanti la struttura amministrativa del territorio provinciale, la sua struttura demografica ed insediativa, prima di orientare un focus specifico e al sistema delle infrastrutture di trasporto, al quale sarà dedicata una particolare attenzione, prima di concludere con la discussione degli aspetti riguardanti il sistema produttivo.

L'idea che anima questa esplorazione è infatti di ricercare prioritariamente nell'organizzazione spaziale del territorio le radici di questa diversità (effettiva o percepita che sia), da delineare e assumere come elementi di specificità intorno ai quali proporre una visione del futuro di un territorio ove le dinamiche insediative degli ultimi decenni, con il progressivo scivolamento verso la costa del potenziale economico-spaziale, hanno indebolito una larga parte delle realtà locali senza che alla loro eclissi sia succeduta la formazione di un equilibrato sistema insediativo di più ampia scala.

È infatti superata, tramontata ormai da anni l'idea che lo spazio sia da considerare il contenitore inerte di dotazioni o risorse, come il supporto passivo di funzioni e attività o come il fondale inattivo sul quale si manifestano le loro reciproche interazioni: il territorio, nelle sue caratteristiche spaziali, è piuttosto l'operatore attivo delle dinamiche sociali ed economiche, e in concreto la matrice della localizzazione delle attività e dell'articolazione della

---

<sup>1</sup> Mazziotta M., Pareto A. (2014) A composite index for measuring Italian regions development over time, *Rivista italiana di economia e demografia*, LXVIII, 3/4

---

---

sua geografia interna, economica e sociale. È sui connotati della sua organizzazione spaziale, esito di lunghe vicende, in effetti difficili e singolari nella provincia di Grosseto, che è stato quindi deciso di orientare in modo più specifico il fuoco dell'attenzione, al fine di riconoscere potenzialità, segnali di dinamismo e vocazioni inesprese, così da costruire scenari alternativi, proporre chiavi di lettura innovative, e delineare gli elementi fondativi di una visione, nitida e riconoscibile anche al suo esterno, verso la quale l'ente possa indirizzare strategie e linee di intervento realisticamente perseguibili. Un territorio per secoli caratterizzato da rarefatti insediamenti collinari e montani a fronte di estese pianure litoranee disabitate ha visto nel Novecento, a seguito del completamento delle opere di bonifica, l'appoderamento delle campagne e lo sviluppo del capoluogo, cresciuto come centro di servizi e riferimento per un territorio vasto e spopolato, e la cui espansione materializza il mito della Kansas City maremmana, luogo urbano di riscatto per una comunità aperta al progresso e all'innovazione.

È un'immagine smarrita da tempo, per i radicali mutamenti economici e sociali – dalle trasformazioni nella produzione agricola all'avvento del turismo di massa – e alla quale non pare essersi sostituita un'immagine positiva, condivisa né, forse, un ruolo territoriale altrettanto forte rispetto a quello esercitato nel passato.

E' la sorte di molte realtà di provincia che compongono la cosiddetta Italia di mezzo, quell'Italia, tanto vasta e popolosa progressivamente erosa dalle dinamiche di concentrazione economica, demografica e culturale verso pochi poli metropolitani. Un'Italia per la quale organiche strategie sono indispensabili per non scivolare tra i territori in contrazione, tra le aree interne, tra le *apocalypse town*.

L'obiettivo non è qui certamente quello di indirizzare la creazione di un *place brand*, utile a favorirne la riconoscibilità e a veicolare gli intenti di promozione sul mercato (ciò che comunque è necessario), quanto piuttosto di decrittare, far riemergere e proiettare nel futuro le matrici identitarie del territorio provinciale, risultato ultimo e attuale delle sue vicende insediative, la visione ideale intorno alla quale i cittadini e le comunità possano riconoscersi e ritrovare le proprie radici, coltivare sentimenti di condivisione e appartenenza e sviluppare la propria collettività.

Sotto il profilo strategico l'obiettivo principale di questo lavoro è quello di individuare in modo pragmatico e disincantato la giusta scala delle possibili ambizioni territoriali e gli spazi economici nei quali poter giocare la partita dello sviluppo in modo efficace e competitivo.

Un'intenzione che richiede necessariamente il sacrificio di alcuni temi di grande presa e fascino sul dibattito ma che d'altra parte risultano poco credibili in un'ottica di realismo e ragionevolezza economiche.

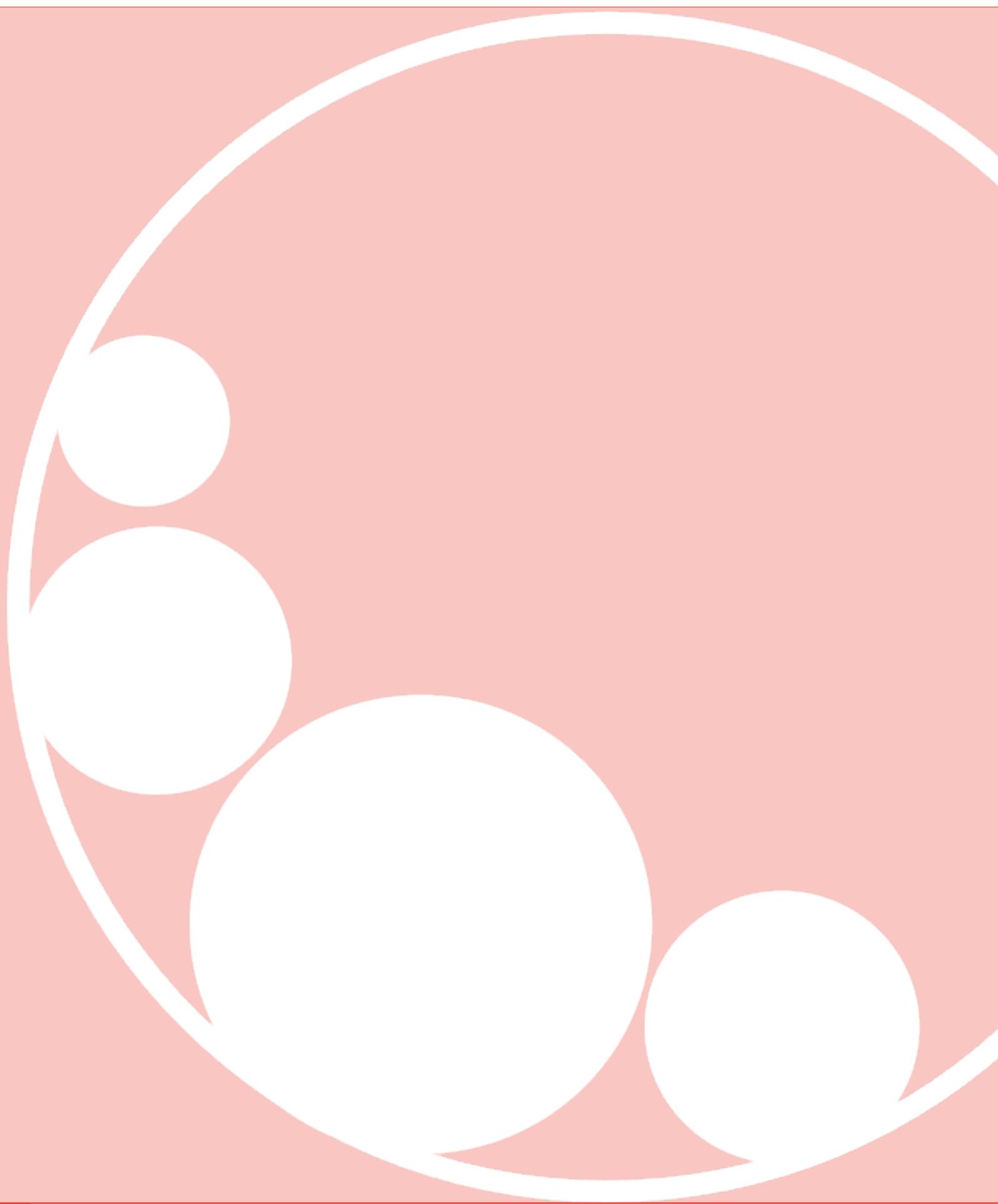
La progressiva e sempre più marcata polarizzazione delle economie della conoscenza, così come il ridimensionamento delle politiche di delocalizza-

zione delle università rende ad esempio oggi poco credibile il sogno di una *Silicon Valley* in salsa maremmana, così come i processi di globalizzazione dei mercati del lavoro e dei sistemi produttivi rendono improbabile – e certo non auspicabile – una tardiva e diffusa industrializzazione del territorio.

Per contro esistono interessanti e fertili prospettive di sviluppo in ambiti fino ad oggi lasciati ai margini della discussione e ritenuti meno nobili rispetto alle grandi aspirazioni tecno-culturali.

Solo per fare un esempio, la possibilità di rafforzare la presenza delle grandi funzioni pubbliche centrali (aeroporto militare, caserme ecc), rispetto alle quali Grosseto si presenta con una posizione ed una localizzazione di forte vantaggio, costituisce un potente volano di attrazione di popolazione e di redditi. Allo stesso modo politiche di attrazione di fasce di popolazione in pensione dai contesti metropolitani più grandi, Roma *in primis*, può contribuire al consolidamento demografico ed economico di alcuni contesti dell'entroterra.

Nei primi mesi del 2020, al momento dell'esplosione della pandemia, per molti dei territori rimasti indietro nel recente processo di polarizzazione dello sviluppo sembrò profilarsi un'occasione storica di riscatto e rinascita. Molti dalle regioni settentrionali, molti milanesi decisero di lasciare i luoghi dove la tempesta del virus stava imperversando e trasferirsi sulle coste toscane per trascorrere in Versilia e in Maremma i mesi dei primi lockdown, sperimentando i vantaggi delle possibilità del lavoro da remoto, appena sdoganato. Parve concretizzarsi, sulle tragiche ali del virus, il sogno della città cablata, l'idea sorta a fine Novecento (e presto tramontata, all'epoca) di poter abbattere le barriere della marginalità e affrancare i territori dalle condizioni di lontananza utilizzando le infrastrutture immateriali del Web: la possibilità di svincolare il *work* dal *workplace* avrebbe forse consentito di riscoprire le qualità insediative, il valore intrinseco dei luoghi; magari orientando le scelte residenziali verso le rive del Tirreno o sulle colline maremmane. La cosa non è durata: lo svuotamento delle grandi città è stato temporaneo, e la fine dell'emergenza pandemica ha portato un rapido ritorno alla geografia territoriale pre-covid, attestato dalla ripresa e dai valori del settore immobiliare. Qualcosa è tuttavia rimasto, seppur allo stato embrionale: lasciando una traccia nella consapevolezza che esistono, sul territorio della provincia di Grosseto, prospettive di sviluppo, una potenziale attrattività derivante dalla minor congestione, dai costi più bassi per la casa, dalla qualità di vita, delle relazioni umane e dell'ambiente. Esplorare queste potenzialità, incrociarle con le caratteristiche dei luoghi e la loro genesi insediativa, con le criticità della loro dotazione infrastrutturale, con la situazione socio-economica e le condizioni dei settori produttivi costituisce il tema di questo report, con l'obiettivo di fornire elementi utili alla costruzione di una visione condivisa del futuro in una prospettiva di sviluppo.





lettura:

**L'ARCIPELAGO  
DENTRO L'ISOLA**

## L'arcipelago dentro l'isola

### LA STRUTTURA AMMINISTRATIVA

*Lecture*

L'estensione della provincia di Grosseto è un dato scontato ed evidente che tuttavia introduce ad alcune complessità e ad alcuni caratteri strutturali del territorio.

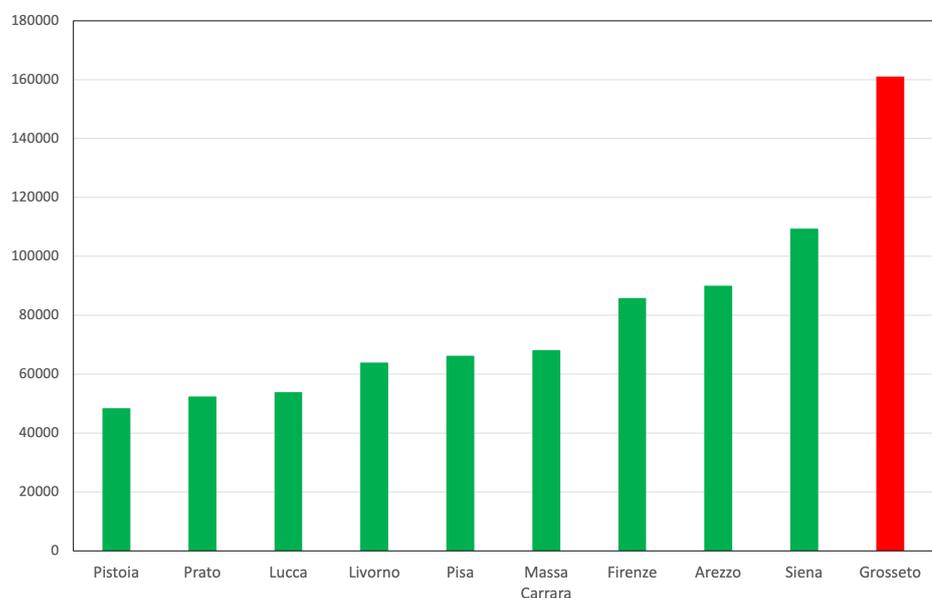
I limiti amministrativi provinciali ricomprendono un'area di 4503,17 km<sup>2</sup> facendo della provincia di Grosseto la più estesa della Toscana e la 18esima per estensione dell'Italia.

Le sole province di Grosseto, Arezzo e Siena rappresentano oltre il 50% (11.556,97 km<sup>2</sup>) dell'intero territorio regionale (22.987,44 km<sup>2</sup>), con una popolazione insediata che somma però solo il 22,16% (809.121 ab.) del totale regionale (3.651.152 ab.).

L'estensione media delle tre province meridionali è di 3.852,32 km<sup>2</sup> contro la media delle restanti province che si attesta sui 1.632,92 km<sup>2</sup>: una marcata specificità rispetto alla media toscana che continua a leggersi anche nell'articolazione interna del territorio dei comuni, la cui estensione media in provincia di Grosseto è di 160,84 km<sup>2</sup> e nelle province meridionali di 119,94 km<sup>2</sup>, a fronte dei 61,37 km<sup>2</sup> dei comuni nel resto della Toscana.

fig. 1.01

Dimensione media della superficie comunale  
nelle province toscane



L'articolazione dei limiti amministrativi provinciali già di per sé restituisce l'immagine di un territorio ampio e rarefatto, molto diverso per organizzazione e struttura dal resto della Toscana e connotato da caratteristiche morfologiche e funzionali che, come vedremo nel seguito del rapporto, rappresentano discontinuità e peculiarità rispetto al quadro medio regionale.

Rispetto alle funzioni della Provincia, così come sono definite dalla legge 56/2014 (cosiddetta legge Delrio), risulta evidente come la dimensione e le caratteristiche strutturali del territorio incidano sulla gestione e pianificazione della viabilità provinciale, sulla localizzazione e gestione del patrimonio di edilizia scolastica e su molte altre funzioni attribuite agli enti locali di livello inferiore.

È infatti chiaro che rispondere alla domanda di spostamento espressa da una popolazione distribuita in modo rarefatto su un ampio territorio e rispondere alla domanda di istruzione e formazione di una popolazione studentesca parcellizzata su un territorio vasto e debolmente infrastrutturato produca costi diretti e indiretti rilevanti.

I comuni sono 28 in provincia di Grosseto, a fronte di 287 toscani, di cui costituiscono un decimo, e 7.900 italiani. La superficie media comunale è 161 km<sup>2</sup>, il doppio del valore regionale (84 km<sup>2</sup>) e il quadruplo di quello nazionale (38 km<sup>2</sup>). La popolazione media comunale è pari a 7.750 residenti, i tre quinti del valore regionale (13.420), ma in linea con quello nazionale (7.400), un valore non particolarmente elevato nel contesto internazionale. In particolare, solo un comune (Isola del Giglio) non ha una superficie superiore alla media dei comuni italiani; 13 comuni hanno una superficie almeno quadrupla di quella media nazionale. Lo spazio fisico, quindi, non è una risorsa scarsa. Invece, solo 7 comuni (primo fra tutti il capoluogo) hanno una popolazione superiore a quella media nazionale e solo 1 comune (Follonica) una densità demografica superiore a quella media nazionale. Possono quindi sorgere timori sulla capacità di una buona parte delle amministrazioni comunali di offrire servizi adeguati per quantità e qualità alle preferenze espresse dalla popolazione. L'immagine rurale del territorio provinciale risulta quindi confermata, con la presenza di un ampio potenziale di espansione.

Alle istituzioni pubbliche si affiancano, e a volte suppliscono, le istituzioni sociali private, di norma non lucrative. La densità di istituzioni, organizzazioni e associazioni private per 1.000 residenti varia tra 0 e 6 nei comuni della provincia di Grosseto, è superiore a 4 in sei comuni poco popolosi (Castell'Azzara, Semproniano, Santa Fiora, Cinigiano e Montieri) e inferiore a 1 in cinque comuni (Sorano, Manciano, Scansano, Magliano in T. e Isola del Giglio). Nel complesso, si tratta di valori non dissimili da quelli medi toscani e in genere superiori a quelli medi nazionali.

---

## L'arcipelago dentro l'isola

# STRUTTURA DEMOGRAFICA

---

Lecture

---

### 2.1

#### DEMOGRAFIA

Alcuni dati recenti consentono di delineare in dettaglio gli aspetti caratterizzanti l'assetto demografico sul territorio provinciale. I residenti in provincia di Grosseto sono 217.000 nel 2021 (in calo dal massimo di 226.000 nel 2012: -4% in 9 anni) su una popolazione complessiva di 3.663.000 residenti in Toscana (in calo dal massimo di 3.793.000 nel 2015: -3,4% in 6 anni) e 59 milioni in Italia: si tratta quindi del 5,9% rispetto al dato regionale e di meno dello 0,4% rispetto al dato nazionale.

La densità della popolazione per km<sup>2</sup> è pari a 48, a fronte di 159 abitanti in Toscana e di 195 in Italia. La bassissima densità, non motivata da particolari condizioni orografiche o specifici vincoli insediativi, suggerisce che in linea di massima sia di fatto possibile accogliere sul territorio provinciale una popolazione residente significativamente maggiore senza snaturarne l'aspetto e le caratteristiche.

Il saldo demografico naturale è negativo da più di 20 anni (salvo il 2014, per rettifica post-censuaria) e attualmente in lieve peggioramento, mentre il saldo migratorio è positivo ma in lenta riduzione, tendenze analoghe a quelle toscane, entrambe però assai più marcate in provincia di Grosseto.

Quanto alla struttura demografica per fasce di età, in provincia di Grosseto si contano 32.600 (15,0%) abitanti nella fascia 0-19 anni, 40.400 (18,6%) nella fascia 20-39 anni, 66.200 (30,5%) nella fascia 40-59 anni, 77.700 nella fascia degli oltre 60 anni (35,8%), a denotare una struttura più anziana rispetto a quella regionale: in Toscana le quote sono infatti, rispettivamente, 16,4%, 19,8%, 30,8% e 33,0%. Anche rispetto al dato nazionale, a Grosseto è meno popolata la fascia 0-40 anni e più popolata la fascia 65-85.

La tendenza regionale e provinciale attesa per i prossimi venti anni dalla struttura per età e dai recenti saldi vedrà quindi bassa natalità (esito che in parte sarà mitigato dalla recente maggior natalità degli stranieri) e alta mortalità, così da generare un declino demografico sia in termini assoluti sia

relativamente a Toscana e Italia. La stabilità e, a maggior ragione, l'incremento demografico non potranno quindi che dipendere dalla capacità di attrarre un maggior numero di residenti, soprattutto se giovani famiglie.

Entrando nel dettaglio sub provinciale, la taglia demografica media dei comuni (7.700 abitanti) è nettamente inferiore a quella toscana (12.700), ma di poco superiore al dato medio nazionale (7.400 abitanti). L'effetto della bassissima densità (che non tocca tre soli comuni, Grosseto, Follonica e Monte Argentario) sulla dimensione demografica dei comuni si nota quindi nel confronto regionale, ma non in quello nazionale.

I residenti sono 82.000 nel capoluogo (quasi i 2/5), stabile dal 2011, ciò che ne fa l'unica città del territorio in grado di svolgere, oltre al ruolo di servizio ai residenti propri e dei comuni vicini, anche quello di fornitore di servizi più rari all'intera provincia e soprattutto di "porta" tra locale e globale. Infatti la sua dimensione assoluta la colloca al 60° posto fra i 103 capoluoghi di provincia, con un suo peso sul totale della provincia, per quanto notevole, non insolito nel contesto italiano. Per tutto ciò, le sue prestazioni demografiche sono migliori di quelle del resto della provincia.

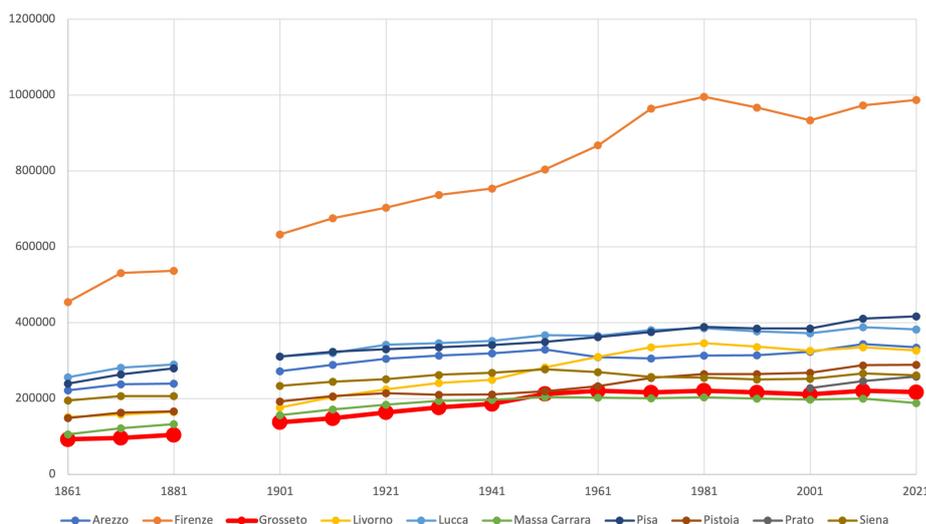


fig. 2.01

Andamento demografico nelle province toscane dal 1861 ad oggi

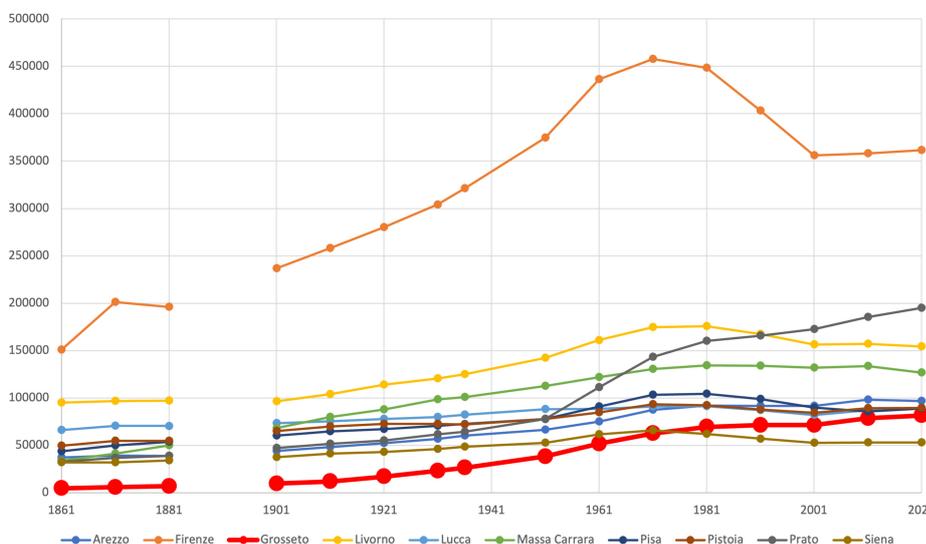


fig. 2.02

Andamento demografico nei capoluoghi delle province toscane dal 1861 ad oggi

fig. 2.03

Andamento demografico nei comuni della provincia di Grosseto dal 1861 ad oggi. In rosso è Grosseto

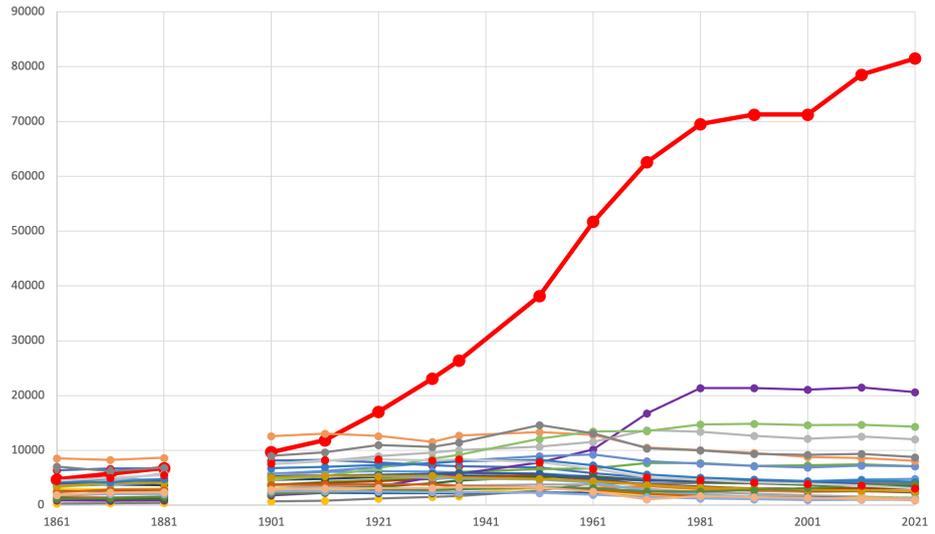


fig. 2.04

Andamento del rapporto fra residenti in provincia e nel rispettivo capoluogo in Toscana dal 1861 ad oggi

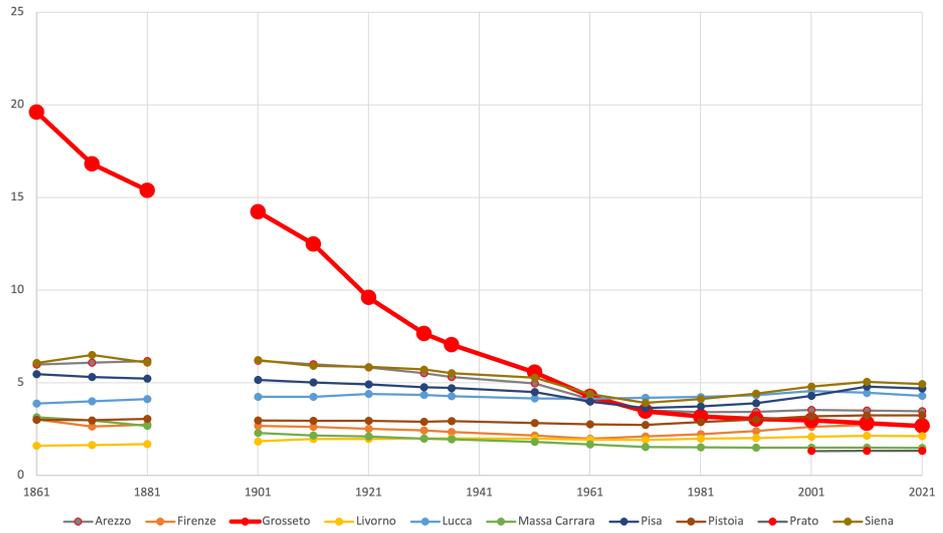
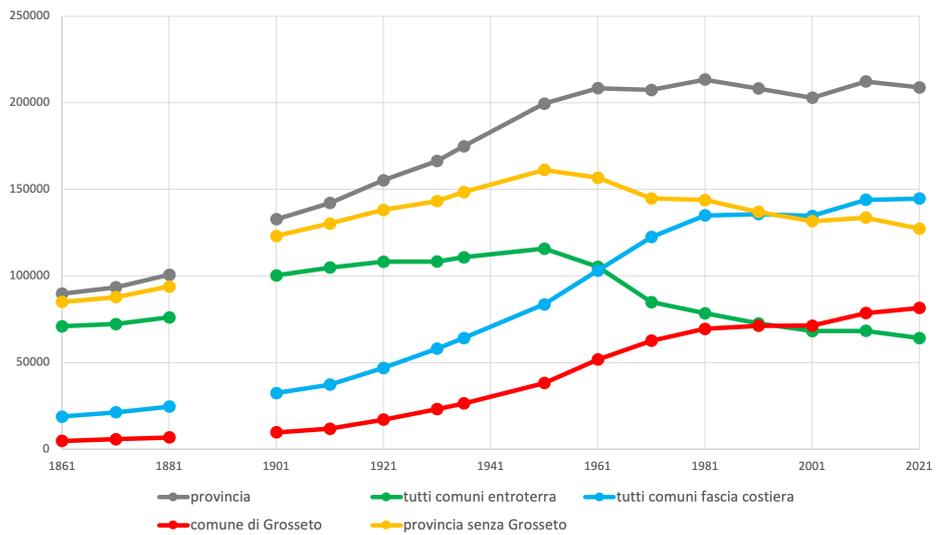


fig. 2.05

Andamento demografico nei comuni della provincia di Grosseto dal 1861 ad oggi, per fasce

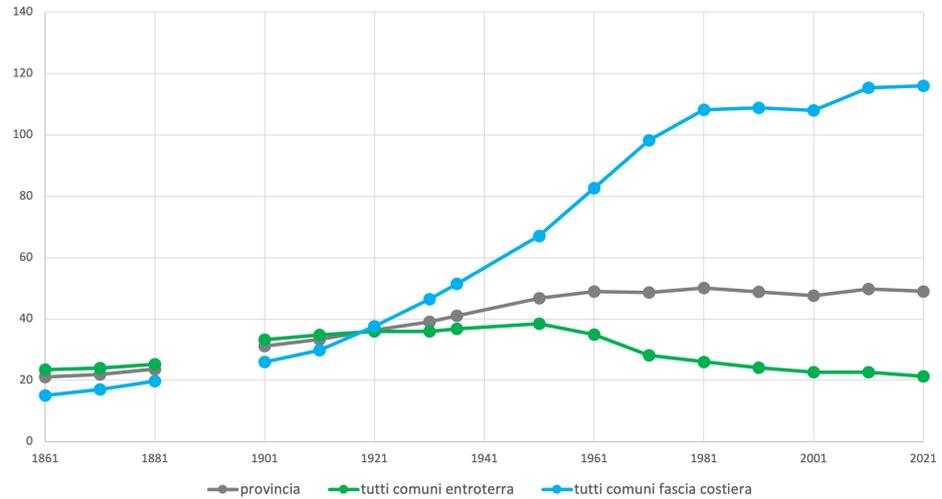


Ad attestare come il peso demografico del capoluogo provinciale sia l'esito di un recente processo di trasformazione insediativa che ha investito il territorio della provincia, con effetti sulla sua attuale geografia interna e con una marcata caratterizzazione e differenze macroscopiche rispetto al resto della Toscana, sono qui riportati alcuni grafici riepilogativi delle dinamiche demografiche dalla prima età unitaria ad oggi.

Se dal grafico in figura 2.01 emerge che l'andamento della crescita demografica in provincia di Grosseto dal 1861 ad oggi è stato sostanzialmente in linea con quello delle altre province toscane, differenze assai rilevanti caratterizzano invece la distribuzione di tale crescita all'interno della stessa provincia. Il comune di Grosseto è stato infatti caratterizzato da un incremento demografico straordinario, sia rispetto agli altri capoluoghi di provincia della Toscana (qui nel grafico di figura 2.02) che nei confronti degli altri comuni della sua stessa provincia (grafico di figura 2.03), con una popolazione residente cresciuta di oltre 17 volte. Questo ha determinato effetti molto rilevanti sulla struttura demografica della provincia: non sarà privo di interesse osservare, qui nel grafico di figura 2.04, l'andamento diacronico del rapporto fra i residenti nelle province toscane e quelli nel rispettivo capoluogo. Nella provincia di Grosseto, che al momento dell'unità nazionale era addirittura 20 volte più popolosa del suo capoluogo, tale parametro scende nel corso dei decenni all'attuale 2,66. Osservando infine la distribuzione delle consistenze demografiche dei comuni della provincia raggruppati per fasce, è inoltre interessante osservare (qui evidenziato nel grafico di figura 2.05) che i comuni dell'entroterra subiscono a partire dall'ultimo dopoguerra un marcato decremento, contestuale ad una continua crescita dei comuni litoranei, e, fra questi, naturalmente del capoluogo Grosseto, con il 1961 come l'anno di censimento Istat nel quale si verifica in provincia il "sorpasso" della costa sull'entroterra provinciale, da allora avviato ad un progressivo declino demografico. Ancora più sorprendente, nel medesimo grafico di figura 2.05, l'andamento nel tempo della consistenza della popolazione residente in provincia di Grosseto al netto del solo comune capoluogo, la cui linea (in giallo) mostra dall'immediato dopoguerra e fino ai nostri giorni una costante decrescita, così da evidenziare come una marcata polarizzazione dello sviluppo demografico fra Grosseto e l'intero resto del territorio abbia caratterizzato le dinamiche insediative in provincia nel corso degli ultimi settant'anni. Una chiara conferma di tale tendenza emerge dal grafico in figura 6, nel quale è rappresentato l'andamento nel tempo della densità demografica dall'Unità a oggi: in controtendenza rispetto a quella azzurra dei comuni litoranei, la curva in verde, riferita ai soli comuni dell'entroterra, mostra a partire dal dopoguerra un progressivo calo, fino ai valori attuali intorno ai 20 ab./km<sup>2</sup>.

fig. 2.06

Andamento della densità demografica nei comuni della provincia di Grosseto dal 1861 ad oggi, per fasce



In linea con tale dinamica diacronica di progressivo scivolamento della popolazione provinciale verso il litorale, e tornando alla situazione attuale che ne costituisce l'esito, si osserva come oltre al capoluogo provinciale siano presenti altri due poli urbani abbastanza densi e popolosi (oltre 20.000 residenti), in grado di fornire servizi al territorio circostante: Follonica e l'aggregato di Orbetello e Monte Argentario. Tutti e tre i poli insediativi sono costieri e concentrano oggi i 3/5 della popolazione provinciale.

Fra i rimanenti comuni, posti nell'entroterra, è possibile riconoscere alcuni (Massa Marittima, Gavorrano, Roccastrada e Civitella Paganico, Castiglione della Pescaia, Manciano e Pitigliano), la cui dimensione demografica, unitamente ad un certo grado di autonomia rispetto ai servizi pubblici e privati, lascia intendere la possibilità di salire di rango con l'assunzione di un ruolo di servizio come poli di un hinterland, a seguito di politiche di sviluppo che ne privilegino l'espansione quantitativa e qualitativa.

L'ultimo quinto di popolazione risiede nei restanti comuni, tutti con meno di 5.000 residenti; di questi, sei (intorno all'Amiata o all'estremo nord del territorio provinciale) hanno certamente una popolazione decisamente ridotta (meno di 1.400 residenti), di per sé insufficiente per la fornitura stabile di servizi ai residenti; tuttavia, sono per lo più ricettivi di flussi netti positivi (pur limitati) da altri comuni italiani, e sono inoltre caratterizzati da una concentrazione localizzativa e da connotati di reciproca prossimità tali da agevolare processi e meccanismi di sinergia e clustering utili ad incrementare l'attrattività di servizi. Di conseguenza, dal punto di vista dei saldi demografici spesso sono i comuni medio-piccoli a denotare le maggiori criticità.

Negli ultimi anni, comunque, il saldo naturale è negativo per tutti i comuni (salvo eccezioni annuali, per lo più dovute a cause contingenti), mentre il saldo migratorio tende a essere positivo per la grande maggioranza di essi, segno di una capacità attrattiva che oltrepassa i confini provinciali e regionali: i movimenti migratori di gran lunga prevalenti hanno luogo da e per altri comuni italiani.

Esistono due forme semi-ufficiali di aggregazione intercomunale: da un lato i Sistemi Locali del Lavoro (SLL), definiti per tutta Italia dopo ogni censimento dall'Istat mediante una metodologia internazionale ultraquarantennale, dall'altro i Sistemi Economici Locali (SEL) deliberati nel 1999 dal Consiglio Regionale della Toscana. Queste aggregazioni saranno impiegate più oltre. Per ora basti dire che le prestazioni demografiche (spesso conseguenza di analoghe prestazioni economiche) migliori sono quelle del SEL grossetano, seguito dal SEL Colline Metallifere, mentre insoddisfacenti appaiono quelle del SEL Albegna-Fiora e soprattutto del SEL Amiata.

## STUDI

Nel 2021 i residenti laureati (inclusi titoli terziari non universitari) sono in provincia di Grosseto 27.948 (+31,9% dal 2011) su 533.812 in Toscana (+33,2%) e 8.494.314 in Italia (+35,5%): il 5,3% del dato regionale e poco più dello 0,3% del dato nazionale. Grosseto è quindi meno dotata di persone con elevato titolo di studio relativamente a Toscana e Italia e il divario si è allargato nel tempo.

Sempre nel 2021 i residenti diplomati (titoli secondari superiori) sono 74.016 in provincia di Grosseto (+19,5% dal 2011) su 1.213.837 in Toscana (+17,4%) e 19.907.349 in Italia (+17,4%): il 6,1% del dato regionale e poco meno dello 0,4% del dato nazionale. Quanto alle persone con titoli di studio intermedi, quindi, Grosseto ha recuperato il ritardo rispetto ai territori di riferimento e si colloca sulla media.

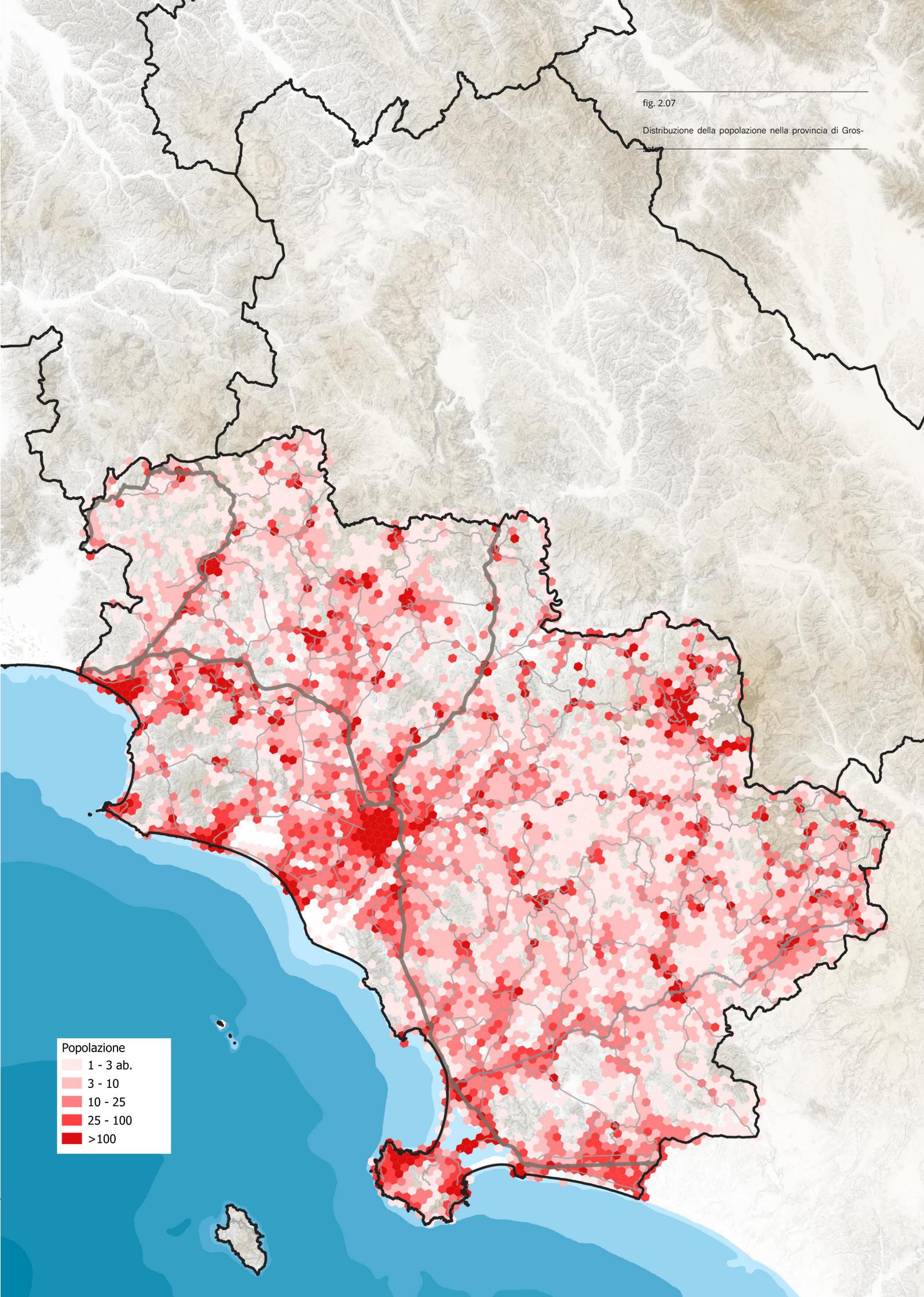
Se quindi la provincia di Grosseto appare sufficientemente dotata di competenze tecnico-operative, preoccupa che questo non sia confermato per le competenze proprie di quadri, professionisti e dirigenti, per le ricadute sulle prospettive di sviluppo produttivo e reddituale.

Entrando nel dettaglio sub-provinciale, nel 2021 sono ben dotati di titoli sia terziari (pari o superiori alla media provinciale) sia secondari superiori (superiori alla media nazionale) solo i residenti dei comuni di Grosseto, Follonica e Orbetello, mentre Castiglione della Pescaia e Castel del Piano lo sono per i soli terziari, e Santa Fiora, Isola del Giglio e Monte Argentario solo per i titoli secondari superiori. Particolarmente debole è la dotazione di Monterotondo Marittimo, Cinigiano, Roccalbegna e Sorano, ma anche di Gavorrano, Montieri, Roccastrada, Civitella Paganico, Scansano e Castell'Azzara. I restanti 10 comuni in posizione intermedia fra questi, una posizione comunque di relativa debolezza. Fra i comuni medi e grandi appaiono quindi particolarmente sotto-dotati, rispetto al ruolo che potrebbero ambire a svolgere, Roccastrada e Gavorrano, ma anche Massa Marittima e Manciano.

Pur non essendo valori trascurabili, si tratta di valori più bassi dei corrispondenti ranghi del sistema urbano toscano. Questo può essere un ostacolo allo sviluppo di attività che richiedono elevate competenze professionali, o più in

fig. 2.07

Distribuzione della popolazione nella provincia di Gros-



generale allo sviluppo del valore aggiunto generato dalle attività esistenti, e quindi ai redditi.

### CONDIZIONE PROFESSIONALE

Le forze di lavoro in provincia di Grosseto sono 94.772 nel 2021 e 95.972 nel 2011 (-1,3%) mentre in Toscana sono 1.705.103 nel 2021 e 1.679.478 nel 2011 (+1,5%) e in Italia 26.029.113 nel 2021 e 25.985.295 nel 2011 (+0,2%): il peso di Grosseto è il 5,6% del dato regionale e meno dello 0,4% del dato nazionale. La quota di popolazione (maggiore di 15 anni di età) che è attiva, infatti è solo il 49% a Grosseto contro il 53% in Toscana e il 51% in Italia: il divario è quasi del tutto da attribuire al minor numero di occupati (tasso di occupazione: 45%, 49% e 46% rispettivamente), a fronte di quote ben più elevate di titolari di altri redditi (pensioni o capitale): il 26% a Grosseto contro il 25% in Toscana e il 23% in Italia. Preoccupa il calo anche assoluto della forza lavoro nel decennio: rispetto alla Toscana, Grosseto presenta anche più elevata disoccupazione e maggior quota di casalinghe.

Questi ultimi dati mostrano che il tasso di attività e il tasso di occupazione non sono relativamente bassi solo per ragioni demografiche e generazionali, ma anche per una strutturale minor capacità del sistema economico locale di offrire opportunità di lavoro, quantificabile in 8.000 unità circa (2.000 uomini disoccupati e 6.000 donne casalinghe, per dare un'idea approssimativa).

Entrando nel dettaglio sub-provinciale, nel 2021 solo Scarlino ha tassi di attività e di occupazione dei residenti superiori alle medie nazionale e regionale, dovuti alla presenza del polo industriale del Casone, ma godono di buoni tassi anche Arcidosso, e di tassi discreti anche Castel del Piano e Grosseto. Tutti gli altri 24 comuni, invece, con tassi inferiori a 50% (attività) e 46% (occupazione) hanno sicuramente un ampio potenziale lavorativo inespresso, in particolare Castell'Azzara, Montieri, Monte Argentario, Sorano e Seggiano (tassi inferiori a 44% e 41%). Questo potenziale giace fra i disoccupati a Monte Argentario, Montieri, Follonica e Scansano (tutti sopra il 9,2%, media nazionale), fra le casalinghe a Monte Argentario (di nuovo), Montieri (di nuovo), Monterotondo M., Gavorrano, Isola del Giglio e Roccastrada (tutti sopra il 12%). Infine, la quota di percettori di redditi da pensione o da capitale è particolarmente elevata (superiore al 32%) a Castell'Azzara, Semproniano, Sorano, Roccalbegna e Seggiano, comuni dove la crescita della forza lavoro sarà probabilmente possibile solo grazie all'immigrazione di persone in età lavorativa.

### OCCUPAZIONE E POSIZIONE NELLA PROFESSIONE

Gli occupati in provincia di Grosseto sono 97.600 (stabili) su 1.617.700 in Toscana, entrambi in aumento negli anni (nettamente fra 2021 e 2022): il 6% del dato regionale, in linea con la popolazione. Tuttavia, corrispondono a 86.800 unità di lavoro equivalenti a tempo pieno su 1.534.100 in Toscana. Il gap,

indice di incompleta valorizzazione delle risorse umane, è quindi 11% contro 5%: vi è ampio margine di miglioramento assoluto e relativo. Inoltre, nei SLL grossetani gli occupati alle dipendenze tendono a essere meno qualificati e più spesso a termine rispetto al resto della Toscana, il che si traduce (lo si vedrà oltre) in minore produttività e quindi minori redditi, ma forse anche in minore incentivo a investire su questi aspetti, da parte sia dei lavoratori sia delle imprese.

I disoccupati in provincia di Grosseto oscillano tra 9.100 e 6.000, con tendenza al calo (tasso al 5,8% nel 2022), mentre sono calati notevolmente in Toscana (da 164.000 nel 2016 a 103.700 nel 2022, tasso al 6,0%).

La parte rimanente della popolazione, non attiva sul mercato del lavoro, è in calo, più marcato in Maremma (-10%) rispetto alla Toscana (-5%): il tasso di attività e il tasso di occupazione sono in linea con i corrispondenti regionali.

La posizione nella professione dichiarata dagli occupati (maggiori di 15 anni di età) nel censimento della popolazione è aggregata dall'Istat in 5 posizioni: Imprenditori, liberi professionisti e dirigenti; Lavoratori in proprio; Coadiuvanti, soci delle cooperative e para-subordinati; Direttivi, quadri, insegnanti e impiegati, Operai. Purtroppo, Istat rileva le numerosità totali (lo stock) solo ai censimenti, e non pubblica i dati a livello comunale ma solo provinciale; peraltro, l'ultimo censimento pubblicato a livello provinciale è il 2011: mancano dati più recenti.

Imprenditori, liberi professionisti e dirigenti erano 8.452 a Grosseto (provincia) su 155.694 in Toscana e 2.050.616 in Italia: il peso di Grosseto era il 5,4% del dato regionale e lo 0,4% del dato nazionale, inferiore a quello degli occupati, mentre la incidenza sugli occupati era 9,5% a Grosseto a fronte di 10,1% in Toscana e 8,9% in Italia, quindi intermedia: non sembra quindi corretto presumere una grave carenza di capacità imprenditoriali, anche se vi era spazio per incrementi.

Lavoratori in proprio erano 13.965 a Grosseto, 200.495 in Toscana e 2.629.799 in Italia: il peso di Grosseto era il 7,0% del dato regionale e oltre lo 0,5% del dato nazionale, quindi ben superiore al dato complessivo, e infatti la incidenza sugli occupati era 15,7% a Grosseto a fronte di 13,0% in Toscana e 11,4% in Italia, quindi ben superiore: era dunque qui che si poteva trovare il potenziale per il passaggio all'imprenditoria di aziende di maggiori dimensioni e quindi a una maggior creazione di posti di lavoro, anche se questo probabilmente avrebbe richiesto anche la capacità di entrare in differenti attività produttive.

Purtroppo, non sono stati reperiti i dati distinti delle due categorie di dipendenti di fabbrica (Operai) e d'ufficio (Direttivi, quadri, insegnanti e impiegati) ma solo il dato aggregato: erano 60.651 a Grosseto (provincia) su 1.088.598 in Toscana e 16.983.340 in Italia: il peso di Grosseto era il 5,6% del dato regionale e meno dello 0,4% del dato nazionale, appena inferiore a

quello complessivo, mentre la incidenza sulla forza lavoro era 68% a Grosseto a fronte di 71% in Toscana e 74% in Italia: vi era quindi spazio per attivare popolazione inattiva inserendola come dipendente.

## **PROFESSIONI**

L'Istat individua 9 grandi gruppi professionali: Legislatori, imprenditori e alta dirigenza; Professioni intellettuali, scientifiche e di elevata specializzazione; Professioni tecniche; Professioni esecutive nel lavoro d'ufficio; Professioni qualificate nelle attività commerciali e nei servizi; Artigiani, operai specializzati e agricoltori; Conduttori di impianti, operai di macchinari fissi e mobili e conducenti di veicoli; Professioni non qualificate; Forze armate. Istat articola ulteriormente questi 9 grandi gruppi in gruppi, classi e categorie.

Le professioni afferenti al medesimo raggruppamento Istat sono quelle che per poter essere esercitate richiedono le stesse competenze, viste nella duplice dimensione del livello e del campo. Purtroppo, Istat rileva le numerosità totali (lo stock) solo ai censimenti, e non pubblica i dati a livello comunale ma solo provinciale; peraltro, l'ultimo censimento pubblicato a livello provinciale, e solo per grandi gruppi, è il 2011, con dati di ormai difficile reperibilità. In ogni caso, la struttura professionale era già peggiorata tra 2001 e 2011: le professioni con medio-alto livello di competenza e specializzazione rappresentavano solo il 27,4% (-8%) e quelle agricole e artigiane il 21,7% (-1%), mentre erano aumentate le professioni a basso livello di competenza fino al 16,9% (+2%) e le altre di minor consistenza numerica fino al 34% (+7%). Non sappiamo come tali tendenze si siano evolute al 2021.

Tuttavia i fabbisogni occupazionali annuali delle imprese (i flussi attesi) sono raccolti dalle Camere di Commercio (Excelsior) secondo questa classificazione. In seguito alla pandemia, le imprese grossetane, anche quelle di minori dimensioni, sembrano molto disponibili ad assunzioni (68%), e non solo per sostituzioni, in misura anche maggiore a quella regionale e nazionale (60%), segno di aspettative positive riguardo al futuro. Lamentano però un'accresciuta difficoltà di reperimento (32%) rispetto a prima della pandemia, anche se meno che altrove (40%), specie di manodopera qualificata (operai specializzati, ingegneri, professionisti tecnico-scientifici), che peraltro è meno richiesta che nel resto della Toscana. Anche per queste difficoltà la formazione interna è relativamente diffusa (48%). A parità di titoli e qualificazioni, la difficoltà è assai maggiore quando si richiede esperienza, forse per l'attrattiva esercitata su queste figure dalle maggiori remunerazioni offerte in altri territori.

## **PENDOLARISMO E MERCATI DEL LAVORO LOCALI**

L'Istat rileva in occasione del Censimento decennale della popolazione gli spostamenti quotidiani tra luogo di dimora abituale e luogo di lavoro o studio

e la loro durata. Gli spostamenti prevalenti sono quelli per motivi di lavoro e quelli all'interno del comune di dimora abituale.

Limitandoci agli spostamenti pendolari inter-comunali per motivi di lavoro, in provincia di Grosseto sono 21.507 nel 2019 e 19.051 nel 2011 (+12,9%) mentre in Toscana sono 650.909 nel 2019 e 572.338 nel 2011 (+13,7%). Si tratta di incrementi notevoli, anche se minori in provincia rispetto alla regione, specie se si considera che il numero di occupati è rimasto stabile. Se ne deduce, a tutte le scale geografiche, una crescente propensione dei lavoratori a cercare opportunità di lavoro anche a distanze maggiori, purché senza rinunciare alla stabilità residenziale.

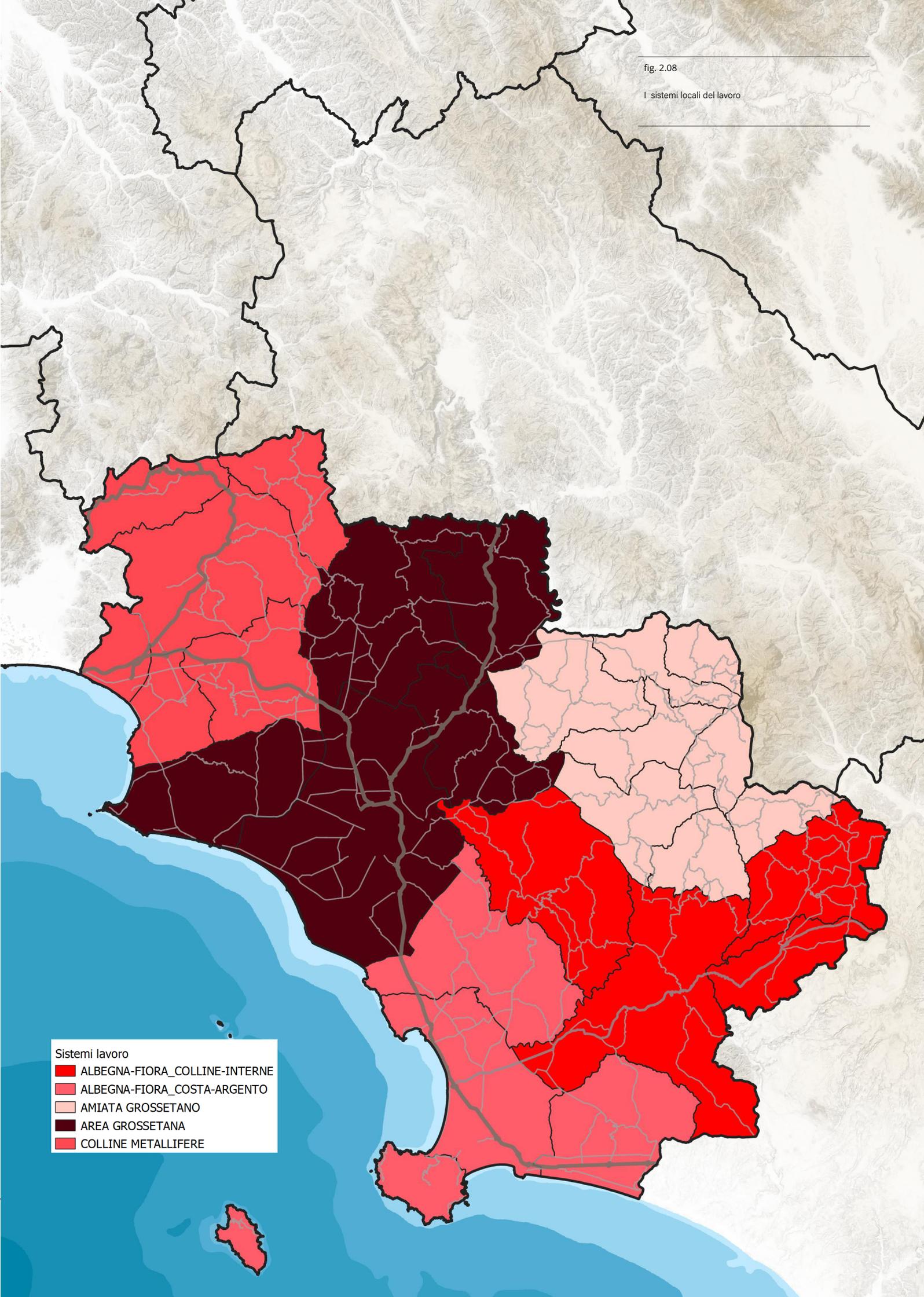
La quota provinciale sui pendolari regionali (3,3%) è però assai inferiore alla quota di popolazione regionale e in effetti, rispetto al totale degli occupati, la quota di occupati pendolari fuori dal comune di dimora è in provincia di Grosseto circa un quinto, la metà della corrispondente quota toscana, anche per via della maggiore vastità dei comuni (e quindi della maggior distanza media inter-comunale) ma, come vedremo, non solo per questa ragione. Certo è che una propensione alla mobilità così limitata non favorisce il perseguimento di attività più produttive e quindi più remunerative. D'altra parte può essere vista come uno scambio fra qualità della vita e reddito, a favore della prima.

L'Istat utilizza i flussi di pendolarismo per aggregare i comuni in Sistemi Locali del Lavoro tendenzialmente auto-contenuti e di dimensioni economicamente significative, secondo una metodologia internazionale. Sulla base del pendolarismo 2011 i 28 comuni grossetani costituiscono 7 SLL, centrati su Follonica, Grosseto, Orbetello, Monte Argentario, Manciano, Pitigliano e Castel del Piano (due comuni gravitano su Montalcino), mentre i 287 toscani si aggregano in 48 SLL e i 7.900 italiani formano 610 SLL. Mediamente i SLL toscani sono composti da meno comuni e contengono meno popolazione rispetto all'Italia, e ancor di più ciò è vero per la provincia di Grosseto.

I quattro SLL costieri sono più popolosi (ma comunque poco densi per gli standard toscani) mentre i tre SLL interni sono assai poco popolosi e pochissimo densi; in tutti la popolazione è più anziana della media toscana, nei primi per l'immigrazione "climatica" di pensionati (magari benestanti), nei secondi per l'emigrazione di giovani in età da lavoro, un fenomeno che tende ad auto-alimentarsi, in assenza di efficaci azioni pubbliche che lo contrastino. Si nota inoltre che la fascia sud-est è molto più frammentata, segno di deboli relazioni lavorative intercomunali, e più in generale risulta anzi che le relazioni tra SLL non sono molto intense né fra loro né con il resto della regione (salvo forse il SLL Piombino), a parte una certa forza attrattiva del SLL Grosseto, che da solo contiene quasi metà della popolazione provinciale; l'unico altro popoloso è il SLL Follonica, con un quinto della popolazione.

Anche la Regione Toscana nel 1999 ha identificato 42 Sistemi Economici Locali, che non corrispondono puntualmente ai SLL. A fronte di 42 SEL Toscani, quelli nella provincia di Grosseto sono solo 4: Colline Metallifere (coincidente con il SLL Follonica), Area grossetana (in gran parte coincidente con il SLL Grosseto), Amiata Grossetano (più esteso del SLL Castel del Piano) e Albegna-Fiora (che più o meno raggruppa i restanti SLL), a volte diviso in costa (SLL Orbetello e SLL Monte Argentario) e interno (più o meno SLL Manciano e SLL Pitigliano). Gli ultimi due SEL sono quelli a maggior rischio di declino demografico, e l'Amiata è nettamente il SEL meno popoloso, ma con la più alta quota di stranieri, forse attratti dal basso costo delle residenze.

Sembra quindi che la fascia meridionale e orientale della provincia sia quella più bisognosa di una strategia di sviluppo integrata (osservazione confermata anche sul versante economico, come si vedrà) la cui attuazione potrebbe tuttavia essere più difficoltosa.



Sistemi lavoro

- ALBEGNA-FIORA\_COLLINE-INTERNE
- ALBEGNA-FIORA\_COSTA-ARGENTO
- AMIATA GROSSETANO
- AREA GROSSETANA
- COLLINE METALLIFERE

---

## **l'arcipelago dentro l'isola**

### **LA STRUTTURA INSEDIATIVA**

---

*Lecture*

A scala provinciale, in linea con quanto in precedenza illustrato riguardo all'assetto demografico, la popolazione della provincia di Grosseto è distribuita in un sistema insediativo policentrico marcatamente gerarchizzato, nel quale possono riconoscersi quattro diversi livelli.

Il primo è costituito dal polo del capoluogo, una città abbastanza compatta, sviluppata a partire dal secondo dopoguerra attraverso una successione di piani urbanistici che, pur in assenza di una strategia insediativa di lungo termine e di un disegno organico, hanno permesso di mantenere un limite netto tra territorio urbanizzato e territorio rurale, ad eccezione di alcuni assi viari che hanno supportato sviluppi lineari saldati sulle prime frazioni periferiche: ci si riferisce in particolare alla via Senese verso Roselle, alla via Scansanese verso Istia d'Ombrone a est, all'insediamento di Braccagni a nord e alle due frazioni costiere di Marina e Principina a Mare - unite da un edificato sparso molto denso e abitato, ad ovest.

Grosseto ospita tutte le funzioni di scala territoriale e gran parte delle funzioni monopolistiche e pubbliche.

Precedentemente distribuite su tutte le aree periferiche della città, a partire dagli ultimi decenni del Novecento le zone artigianali e industriali sono andate concentrandosi sul margine urbano settentrionale, ed in particolare lungo la via Aurelia Nord e la via Senese.

Al sistema insediativo grossetano può essere associato anche Castiglione della Pescaia, seppur connotato da caratteri specifici e dinamiche distinte e riconoscibili, fondate su una spiccata vocazione turistica.

Nella campagna intorno al capoluogo i nuclei poderali localizzati a seguito della riforma fondiaria si sono progressivamente ampliati e frazionati, divenendo in molti casi piccoli insediamenti puntuali dotati di funzioni diversificate (residenziali, artigianali, ricettive).

Le dinamiche di questi contesti rurali periurbani sono divergenti: da una parte si assiste ad una ricomposizione fondiaria agricola supportata in al-

cuni casi dalla crescita dimensionale delle aziende, dalle relative economie di scala e dai processi di industrializzazione; dall'altra è possibile osservare la diffusa deruralizzazione del patrimonio edilizio e la sua separazione dalle originarie superfici agricole, con il rischio – seppur non prossimo - di consolidare un modello insediativo più simile a quello suburbano e periurbano della città diffusa che a quello della campagna abitata. Questo processo interessa in particolar modo la pianura tra Grosseto e il mare, sia in direzione di Marina di Grosseto sia in direzione di Alberese. Con minore intensità ma con stesse dinamiche il fenomeno è rilevabile nella valle del Bruna verso Ribolla e nella valle dell'Ombrone verso Istia.

Il secondo livello è quello delle 3 nodalità territoriali: Follonica, Orbetello-Argentario e le città amiatine (Arcidosso e Castel del Piano), con una popolazione compresa tra i 10.000 e i 20.000 abitanti. Nuclei che ospitano servizi di rango urbano locale e che rappresentano nodi di riferimento di territori molto vasti. Qui sono localizzate alcune sedi decentralizzate di Enti Pubblici. Anche questi nodi hanno prodotto sviluppi lineari sia residenziali che produttivi, saldandosi con l'edificato periurbano e con alcuni nuclei minori. Follonica verso Massa Marittima e, soprattutto, verso Scarlino Scalo e Bagno di Gavorrano, con importanti aree produttive artigianali e industriali; Orbetello verso Albinia e verso Capalbio, dove la campagna è fortemente interessata da seconde case non più legate alla conduzione del fondo agricolo; infine il sistema amiatino, centrato su Arcidosso e Castel del Piano ed esteso ad una serie di piccoli insediamenti satellite, fino a Santa Fiora, posti lungo la viabilità che perimetra il cono del Monte Amiata. In quest'ultimo contesto si rilevano piccole aree produttive che ospitano però aziende di rilevante interesse a livello provinciale.

Il terzo livello è costituito dai paesi della collina, quasi sempre aggregati tra loro funzionalmente e spazialmente in "catene" di insediamenti medi e piccoli.

Nella parte sud il più importante è Manciano (7.133 abitanti), in collegamento con i paesi del tufo Pitigliano e Sorano. Questo sistema include molti piccoli insediamenti storici, alcuni dei quali trainati dalla risorsa turistica termale (Saturnia e Montemerano) e molti altri, pur interessati dai medesimi flussi di attività turistica, caratterizzati dalla presenza stagionale di famiglie originarie del paese e trasferite stabilmente altrove (Poggio Murella, San Martino sul Fiora, Sovana). Questo sistema è strettamente relazionato, sia funzionalmente sia sotto il profilo identitario, a quello dell'alto Lazio che gravita attorno al lago di Bolsena.

Più a nord, una seconda catena di paesi – più articolata e variegata della prima - è quella che ruota attorno a Scansano (4.262 abitanti), con una conformazione a pettine nel quale l'asse principale è costituito dalla Strada Statale

323 (spina portante della dorsale n.2) che collega Scansano a Magliano e a Roccalbegna. Numerosi i centri di minore dimensione, fra cui Montorgiali, Pomonte, Pereta e Murci, e, più a nord, Baccinello, Cana e Vallerona.

Scansano, pur presentando una dinamica demografica debole, in continua flessione dall'ultimo dopoguerra, riveste oggi un ruolo primario legato alla DOC del Morellino, ospitando sia la sede del Consorzio di tutela sia la sede della Cooperativa di produttori. Il paese conserva ancora alcune strutture pubbliche, come il teatro e la biblioteca, retaggio di un passato nel quale il ruolo di Scansano come centro di servizi pubblici - anticamente all'epoca dell'estataura, quando nella stagione estiva assumeva funzioni amministrative succedanee a Grosseto, e successivamente come meta abituale di flussi migratori stagionali - era molto superiore ad oggi.

Magliano ha invece assunto un ruolo più marcatamente turistico - ancora legato alla produzione vitivinicola - come centro di riferimento di una campagna densamente abitata, nella quale si assiste a fenomeni di gentrificazione territoriale, ovvero alla rifunzionalizzazione di complessi rurali e centri aziendali in prestigiose residenze estive. Debole o quasi nulla la capacità attrattiva dei nuclei minori, sia in termini turistici sia come luoghi dell'abitare o per la localizzazione di attività produttive.

Una terza catena di centri minori è quella che ruota attorno a Roccastrada e che comprende le sue frazioni di Roccatederighi, Sassofortino fino a Ribolla, che si estende dalla parte terminale della pianura del fiume Bruna fino alla valle del Farma e al bacino dell'Ombrone.

Un tempo territorio molto popolato, Roccastrada era uno dei centri maggiori della provincia ad inizio '900, punto di riferimento, insieme a Massa Marittima, del vasto sistema minerario delle colline metallifere. Il sistema nel suo complesso, e Roccastrada in particolare, presenta oggi dinamiche di contrazione demografica, mitigate solo da una modesta crescita delle frazioni di valle (Ribolla). Pur mantenendo un ruolo di centro di servizio per la campagna circostante, manifesta scarsa attrattività sia turistica che insediativa, collocandosi al di fuori delle principali reti di comunicazione ed esternamente al raggio di influenza dei centri urbani maggiori (Follonica e Grosseto).

Roccatederighi, e ancor più Montemassi, presentano un più dinamico potenziale turistico sia per la conformazione dei loro centri storici sia per la posizione nel contesto paesaggistico. Potenziale oggi per larga parte inesperto ma integrabile in reti di visita più ampie.

Da un punto di vista identitario e funzionale il sistema insediativo roccastradino costituisce un elemento di connessione a cavallo tra il sistema grossetano e quello follonichese.

Un ultimo modello insediativo è quello della campagna abitata, ovvero di quell'ampia costellazione di nuclei poderali e di edificato sparso che caratte-

rezza la vasta campagna grossetana ed in particolar modo quella delle colline della zona meridionale a sud di Grosseto (si veda in figura 2.06).

Un sistema composto da due famiglie di patrimoni oggi difficilmente riconoscibili: le fattorie e i poderi della struttura del latifondo e della mezzadria, realizzati progressivamente nell'arco di almeno tre secoli fino alla seconda metà del Novecento, e il patrimonio edilizio rurale della riforma agraria che è andato a sovrapporsi al primo con una maglia fondiaria e insediativa molto più fina, che ha in molti casi incorporato il patrimonio rurale storico.

La riforma agraria ha in particolare infrastrutturato questa campagna abitata, sia in termini viari che di servizi (scuole, chiese, centri di relazione, trasformazione e scambio) oggi perlopiù dismessi. A partire dagli anni '70 i nuclei della riforma e della mezzadria sono cresciuti al loro interno con immobili produttivi e con ampliamenti residenziali realizzati in forza dei Piani Aziendali.

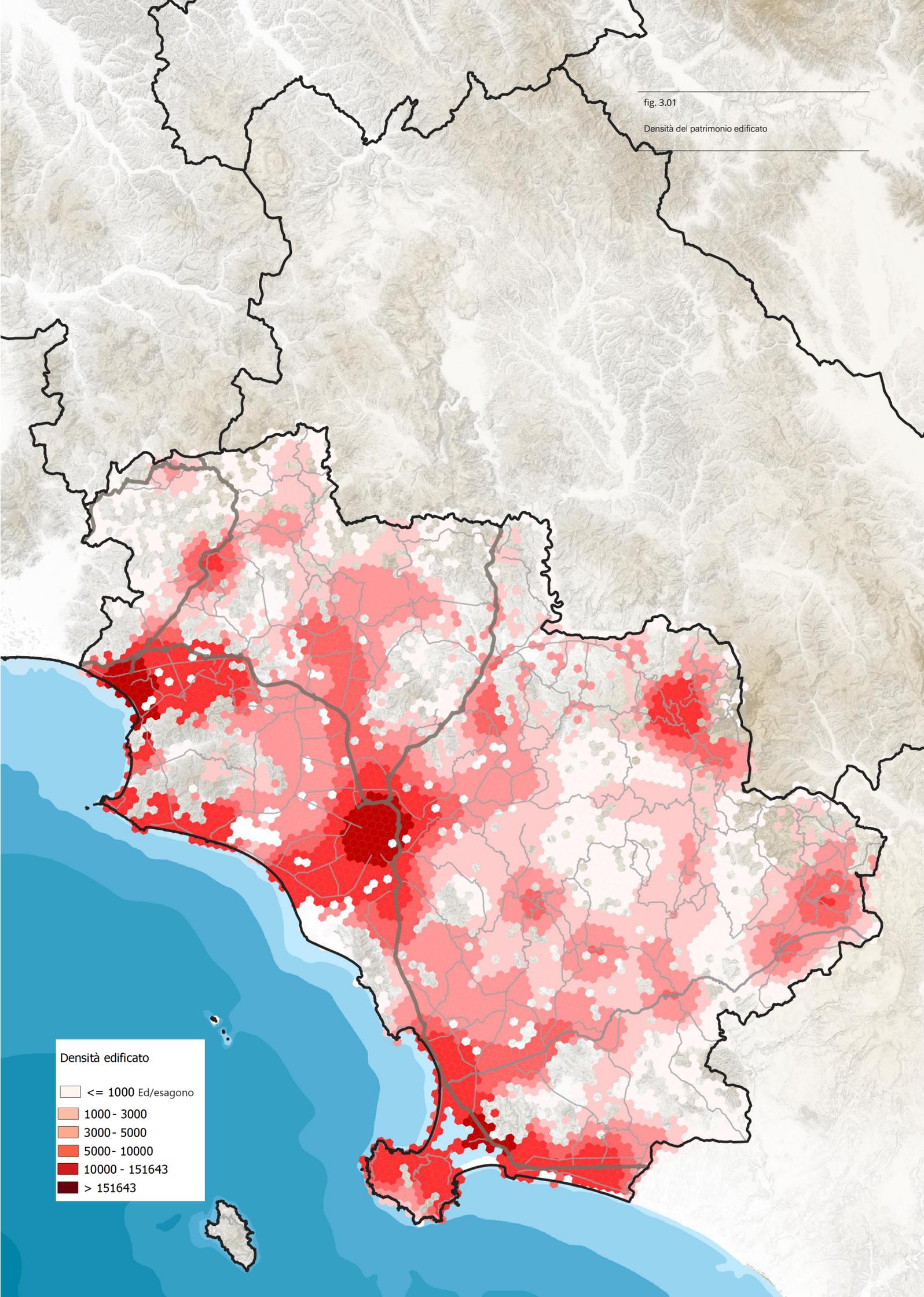
Le dinamiche che si intravedono sembrano andare in due direzioni diverse per quanto riguarda il patrimonio fondiario e quello edilizio: da una parte si assiste ad un accorpamento fondiario esito di una specializzazione produttiva e di una crescita della dimensione aziendale; in particolar modo laddove emergono filiere di eccellenza (come nel caso della viticoltura), questo comporta una perdita di funzione del pulviscolare patrimonio edilizio della riforma che tende a separarsi dagli originari fondi agricoli e trovare una funzione prettamente residenziale non legata alla conduzione agricola.

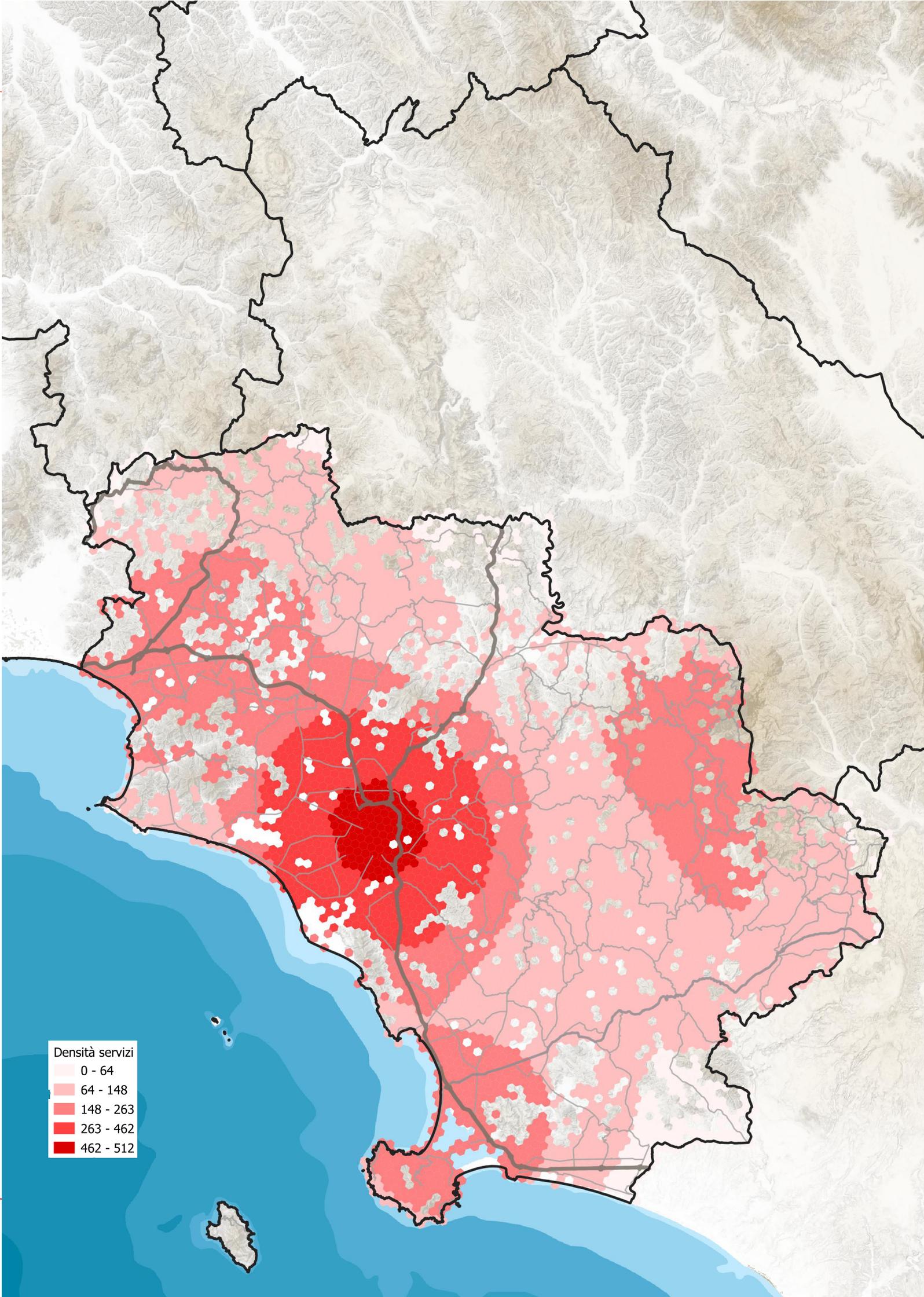
In alcuni contesti questo fenomeno ha dato vita a mercati di alto valore di ambito anche internazionale. Seppur spesso stigmatizzata, questa forma di gentrificazione rurale ha mantenuto attivo e in esercizio un patrimonio edilizio ed insediativo difficilmente recuperabile in termini produttivi ed ha in alcuni casi puntuali (come ad esempio nella campagna di Capalbio) creato tessuti sociali e culturali che hanno innervato l'intero territorio.

Più in generale, quello della campagna abitata risulta un modello insediativo di grande interesse e potenzialità che necessita di attenzione e di una rigorosa regolamentazione in sede di pianificazione per evitare la possibile transizione verso un modello di città dispersa o diffusa, e contestualmente di strategie per il mantenimento o la creazione dei servizi essenziali indispensabili per i suoi abitanti (si veda in figura 3.01).

fig. 3.01

Densità del patrimonio edificato





---

## L'arcipelago dentro l'isola

# IL SISTEMA DEI TRASPORTI

---

*Letture*

Al fine di cogliere specificità e connotati caratterizzanti l'assetto territoriale della provincia di Grosseto, utili alla costruzione di scenari alternativi e all'indicazione di linee di intervento, la sua dotazione infrastrutturale deve essere opportunamente interpretata a due diverse scale di lettura, fra loro strettamente correlate in modo complementare: da una parte l'articolazione della rete infrastrutturale provinciale colta come elemento integrato a complemento della trama infrastrutturale regionale, e, contestualmente, l'organizzazione della dotazione delle infrastrutture a servizio del sistema insediativo provinciale. Se una simile prospettiva è immediata per quanto riguarda la viabilità ferroviaria, in ragione del ruolo largamente preminente che la rete assume in funzione di connessioni a scala interprovinciale e interregionale e della assai debole estensione della trama infrastrutturale su larghissima parte del territorio della provincia, considerazioni più articolate saranno dedicate alla viabilità stradale, sulla quale si riflettono aspetti legati alla struttura insediativa del territorio provinciale e alla sua genesi diacronica.

### LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE - UN TERRITORIO DI TRANSITO

La rete ferroviaria toscana si sviluppa su 1479 km di linee, classificate da R.F.I., ai sensi dell'art. 13 del DLgs.188/03 in una rete fondamentale di 776 km, una rete complementare di 656 km e in 47 km del nodo ferroviario di Firenze. Di queste, la dotazione ferroviaria in provincia di Grosseto è esclusivamente composta da un esteso ramo della linea della direttrice tirrenica La Spezia-Sarzana-Massa-Pisa-Livorno-Grosseto-Montalto di Castro-Roma, per 102 km, elemento della rete ferroviaria fondamentale, e da un tratto di circa 33 km della Siena-Monte Antico-Montepescali, classificata invece come parte della rete complementare. Un confronto di tale dotazione con l'estensione e l'articolazione della rete ferroviaria regionale consente alcune immediate osservazioni.

Anzitutto la semplice considerazione in termini qualitativi della distribuzio-

---

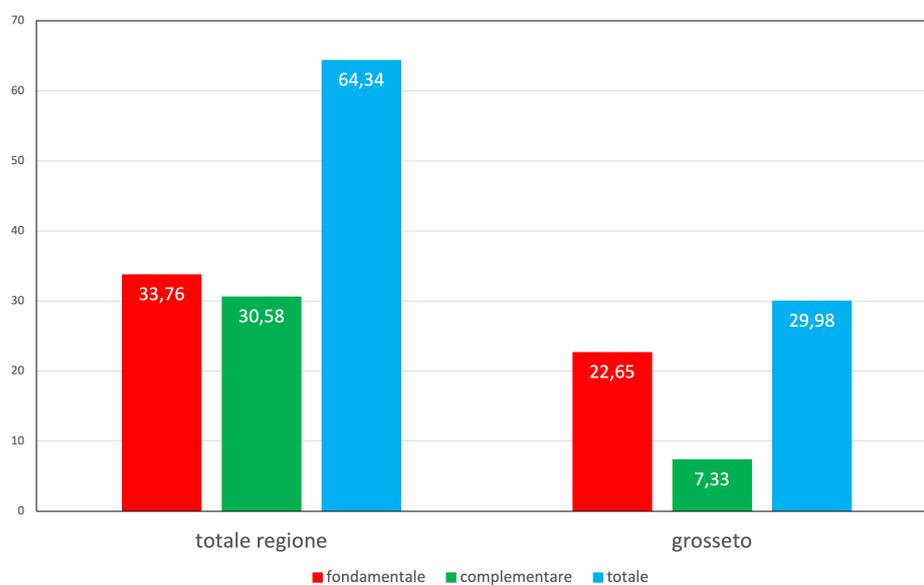
4.1

ne geografica della rete ferroviaria (qui in figura 4.01, fonte RFI) evidenzia il territorio della provincia di Grosseto come un'area a densità infrastrutturale decisamente modesta, se raffrontato al resto della regione.

Il confronto fra i valori della densità, espressi in metri di sviluppo della linea ferroviaria per chilometro quadrato di superficie di territorio, corredano tale evidenza con il conforto di misure numeriche, in relazione al contesto regionale e alle diverse province toscane e rispettivamente riepilogate in fig. 4.02 e fig. 4.03 con riferimento alla rete fondamentale e a quella complementare.

fig. 4.02

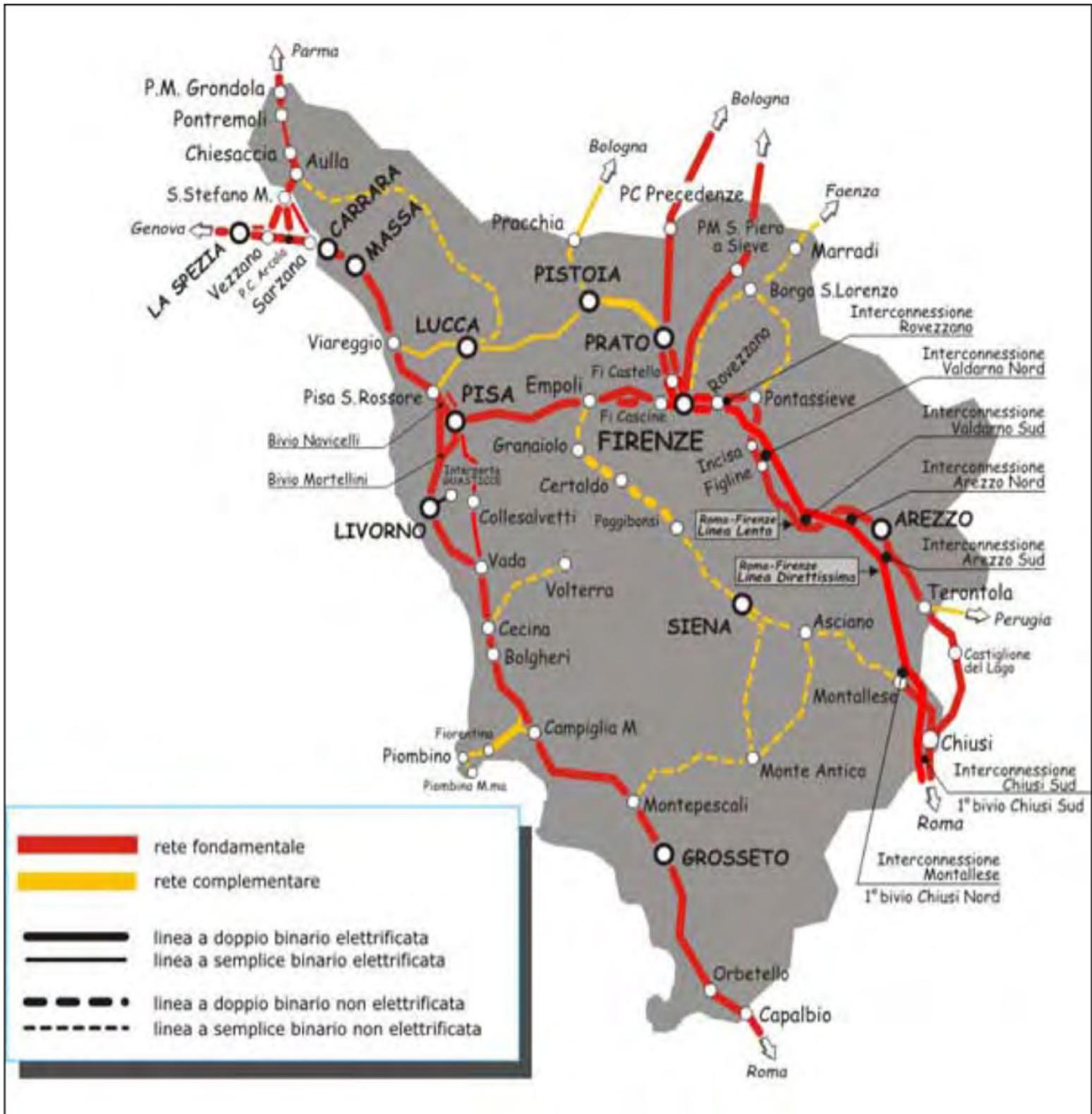
Densità territoriale della rete ferroviaria in Toscana e nella provincia di Grosseto, in metri di sviluppo per km<sup>2</sup> di superficie



Emerge infatti un quadro del territorio della provincia di Grosseto caratterizzato da valori di dotazione dell'infrastruttura ferroviaria in termini di densità territoriale sensibilmente più bassi di quelli corrispondenti all'intera regione, pari a meno della metà (circa 30 metri rispetto a 65 metri per chilometro quadrato, poco superiore al dato nazionale, 55 metri), e in particolare valori decisamente modesti (poco più di 7 metri per chilometro quadrato) per i rami della rete complementare (a fronte degli oltre 30 metri su scala regionale, di poco inferiore al dato nazionale di 35 metri). Evidenze nella medesima direzione emergono con maggior dettaglio dall'osservazione della dotazione nelle singole province toscane, qui in fig. 4.3, in base alla quale la provincia di Grosseto è caratterizzata dai valori più bassi rispetto a tutte le altre province, in particolare proprio in conseguenza dei valori assai contenuti dello sviluppo della propria rete complementare. Qualora si prenda poi in considerazione la situazione che si è verificata nel corso del 2023, quando la rete complementare in provincia di Grosseto, che consiste esclusivamente nel tratto provinciale della linea Montepescali-Siena, è rimasta chiusa per danni da maltempo, e i valori delle densità di dotazione ferroviaria vengano rideterminati escludendo dal computo tale linea, otteniamo i risultati ancora più macroscopici sui grafici qui riportati in fig. 4.04 e fig. 4.05. È opportuno

fig. 4.01

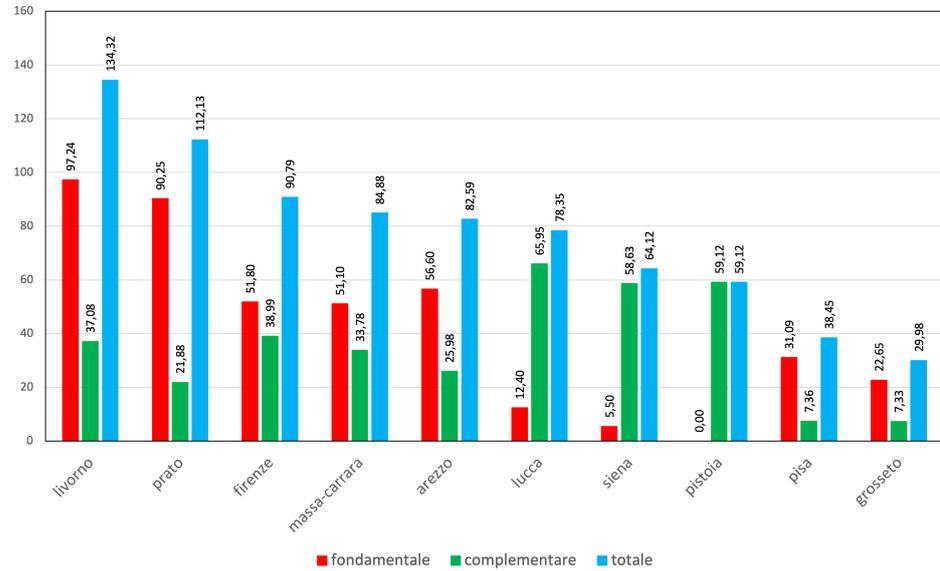
Articolazione della rete ferroviaria regionale in Toscana  
(fonte Rete Ferroviaria Italiana)



sottolineare che il servizio su tale linea (linea non elettrificata e ad un solo binario) più volte è stata interessata da lunghi periodi di interruzione, principalmente dovuti alle conseguenze di eventi idrogeologici, e che a più riprese le cronache hanno ventilato ipotesi, fin qui per la verità sempre smentite, di una sua possibile prossima dismissione.

fig. 4.03

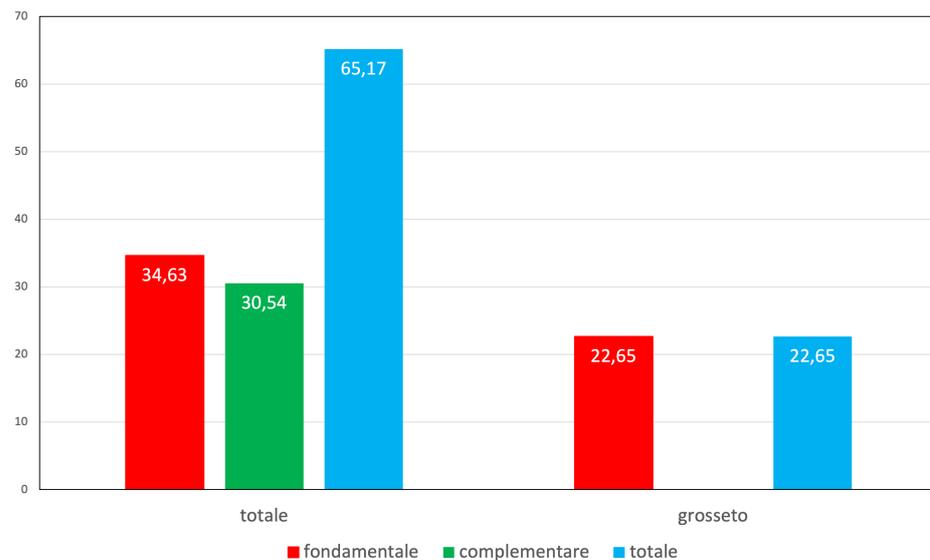
Densità territoriale della rete ferroviaria nelle singole province toscane, in metri di sviluppo per km<sup>2</sup> di superficie



In tali rappresentazioni quella grossetana appare con evidenza ancora più macroscopica la provincia con la dotazione ferroviaria più bassa della Toscana, attestata da valori pari a meno della metà rispetto alla media regionale e a poco più di un quinto della provincia più infrastrutturata. È infine da ricordare che le ultime realizzazioni risalgono agli anni '20 e che nel dopoguerra in provincia sono stati dismessi circa 40 km di linea ferroviaria, in corrispondenza delle preesistenti tratte Massa Marittima-Follonica e Orbetello-Porto Santo Stefano.

fig. 4.04

Densità territoriale della rete ferroviaria in Toscana e nella provincia di Grosseto, in metri di sviluppo per km<sup>2</sup> di superficie



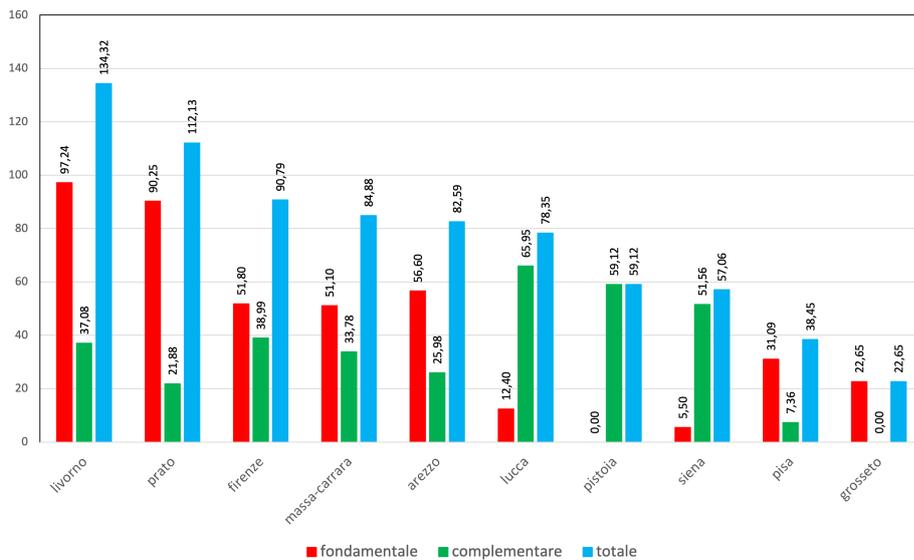


fig. 4.05

Densità territoriale della rete ferroviaria attiva nelle singole province toscane nel 2023

Ma non è solamente il dato numerico, pur eloquente, ad attestare la specificità del territorio provinciale rispetto al contesto toscano nei riguardi della dotazione ferroviaria. Ulteriori considerazioni emergono dall'osservare che la carente (o addirittura assente, nel corso dell'ultimo anno) dotazione emerge in particolare in riferimento alla rete complementare, quella che per definizione dovrebbe costituire la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali e di connessioni tra le direttrici principali. Ciò comporta che il territorio provinciale di Grosseto è sede di elementi componenti direttrici internazionali e assi di collegamento fra le principali città italiane, con riferimento specifico ed esclusivo alla linea Roma-Genova, ma è di fatto del tutto sprovvisto di interconnessioni con le altre direttrici e gli altri bacini, oltretutto con il contesto locale. Che è come dire che rispetto al sistema ferroviario regionale e nazionale la provincia di Grosseto rappresenta un rilevante elemento di collegamento e transito fra diversi sottosistemi (bridge nella terminologia dei grafi), ma un assai debole hub (o nodo di riferimento ed interconnessione) rispetto ai bacini regionali e al contesto locale.

A ciò si aggiunga l'ulteriore, e ovvia, considerazione sulla specifica localizzazione della linea della rete fondamentale, che corre lungo la sponda litoranea della Toscana meridionale, lasciando il resto del territorio provinciale, e quindi l'intero suo vasto entroterra, del tutto escluso dall'offerta di trasporto ferroviario.

Prevedibilmente congruenti con questo scenario di sotto-infrastrutturazione sono i dati relativi al numero e alla densità territoriale degli scali ferroviari, i quali allo stato attuale (si veda in fig. 4.06) evidenziano anche in questo caso i valori largamente più bassi della regione, con una superficie territoriale di oltre 500 km<sup>2</sup> per ogni stazione, a fronte del valore medio nel resto della regione di 109 km<sup>2</sup> e delle punte addirittura sotto agli 80 km<sup>2</sup> della

città metropolitana di Firenze e delle province di Lucca, Prato e Livorno. Né, ancora una volta, è da sottacere il fatto che tutti gli scali ferroviari che sono rimasti di fatto attivi nel corso del 2023 si trovano ovviamente sulla rete fondamentale, allineati lungo la fascia litoranea, e che non sono presenti accessi alla linea nell'intero vasto entroterra del territorio provinciale (fig. 4.07).

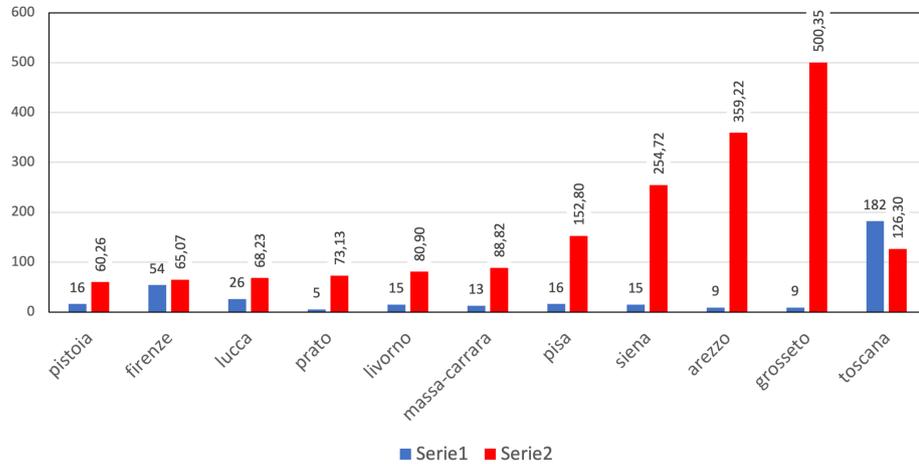


fig. 4.06

Densità territoriale delle stazioni ferroviarie nelle singole province e in Toscana alla data attuale, in km<sup>2</sup> di superficie per scalo

La rete ferroviaria nella sua organizzazione e nella localizzazione delle sue linee mostra una fisiologica rigidità che la rende assai stabile nel tempo, a partire dai massicci investimenti privati e pubblici ottocenteschi: la sua attuale fisionomia sul territorio della provincia di Grosseto di fatto corrisponde alla consistenza derivante dal completamento della linea tirrenica, avvenuto nel 1910, e della Siena-Grosseto nel 1927, non avendo poi subito decenni successivi e fino ad oggi significative modifiche, se non, come già accennato, la chiusura e la dismissione di due linee secondarie negli anni dell'immediato dopoguerra.

## 4.2

### LE INFRASTRUTTURE VIARIE – UN'ISOLA, MA ANCHE UN ARCIPELAGO. O UN INSIEME DI ARCIPELAGHI...

Ancor prima di analizzare in dettaglio l'articolazione della rete delle infrastrutture viarie, alcune immediate considerazioni emergono dal rilevamento della modesta densità con cui questa appare disposta sul territorio provinciale, a suscitare la percezione di una condizione di lontananza e isolamento rispetto al contesto regionale. Valgono a materializzare una simile condizione i valori della distanza da Firenze, capoluogo di regione, dei capoluoghi dei 270 comuni toscani (con la sola ovvia esclusione dei comuni isolani), misurata nel più breve tempo di percorrenza in minuti per gli spostamenti lungo le strade in condizioni di assenza di traffico. Nel grafico qui in fig. 4.08 i comuni della provincia di Grosseto risultano in larghissima parte quelli più lontani dal capoluogo regionale, con un valore medio del tempo di percorrenza per i più brevi spostamenti verso Firenze pari ad oltre 133 minuti, da raffrontare ai 79 minuti dei capoluoghi comunali posti nelle altre province. E pare appe-

na il caso di sottolineare che, come è già stato illustrato in precedenza, una simile condizione di lontananza e insularità del territorio provinciale rispetto al contesto della regione ed al suo capoluogo sia scarsamente alleviata dall'infrastruttura ferroviaria, che in direzione di Firenze offre una connessione tutt'altro che agevole (intorno ai 160 minuti per i collegamenti diretti più veloci da Grosseto).

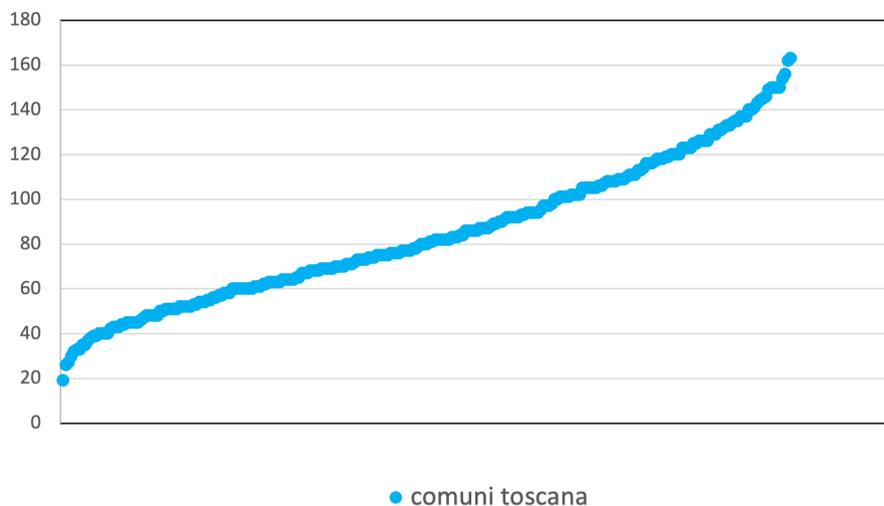
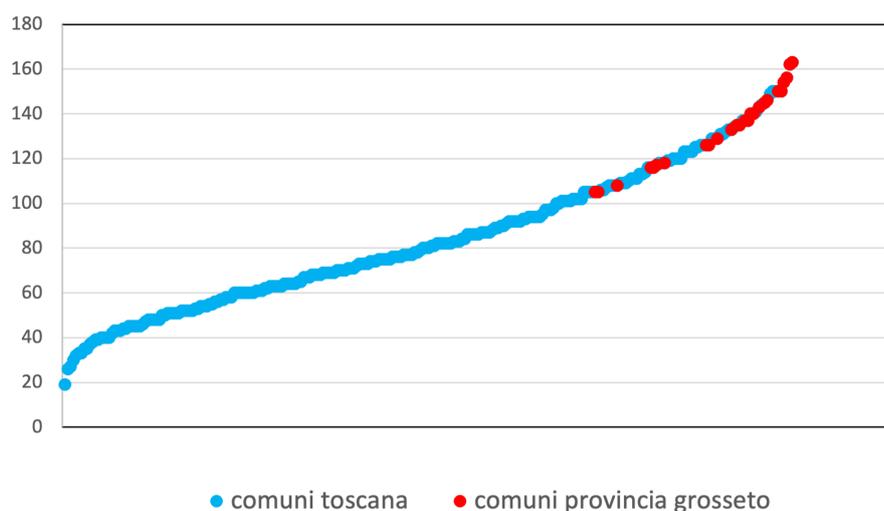


fig. 4.08

Tempi medi di percorrenza (in minuti) per gli spostamenti su strada in assenza di traffico dai comuni toscani a Firenze



Una ulteriore ed analoga condizione oggettiva di lontananza ed insularità si replica alla scala comunale, qualora l'osservazione sia declinata sui più brevi tempi di percorrenza su strada all'interno della provincia, ovvero considerando gli spostamenti di minimo percorso che hanno origine e destinazione nei capoluoghi dei singoli comuni della provincia di Grosseto, con la sola esclusione dell'Isola del Giglio. Il quadro che emerge, qui rappresentato nel grafico in fig. 4.09, è infatti caratterizzato da un valore medio di 62 minuti come misura media della durata degli spostamenti viari (in assenza di traffico) fra un comune e l'altro all'interno della provincia, in un intervallo compreso fra il valore minimo di 47 minuti di Grosseto ed il massimo dei

80 di Monterotondo Marittimo. Si tratta di oltre un'ora di distanza su strada fra singoli comuni, un valore decisamente elevato, sensibilmente più alto rispetto a quelli riscontrati all'interno delle altre province toscane (intorno a 33 minuti a Livorno e a Massa Carrara, 30 a Pistoia, 38 a Pisa, 51 a Siena), e che contribuisce a restituire un quadro complessivo di dispersione, lontananza e isolamento delle singole realtà comunali della provincia, i cui contorni effettivi ancora una volta appaiono ancora più macroscopici qualora si prenda in considerazione la contestuale scarsità o assenza dei collegamenti ferroviari intra-provinciali.

In definitiva, il quadro che emerge da questa prima esplorazione di massima è quello di un territorio "distante", quasi un'isola rispetto al contesto regionale, ma che, osservato al suo interno, nei suoi intrinseci connotati spaziali, rivela una marcata frammentazione in presenze insediative a loro volta "distanti" l'una dall'altra, isole per così dire di un vasto e variegato arcipelago.

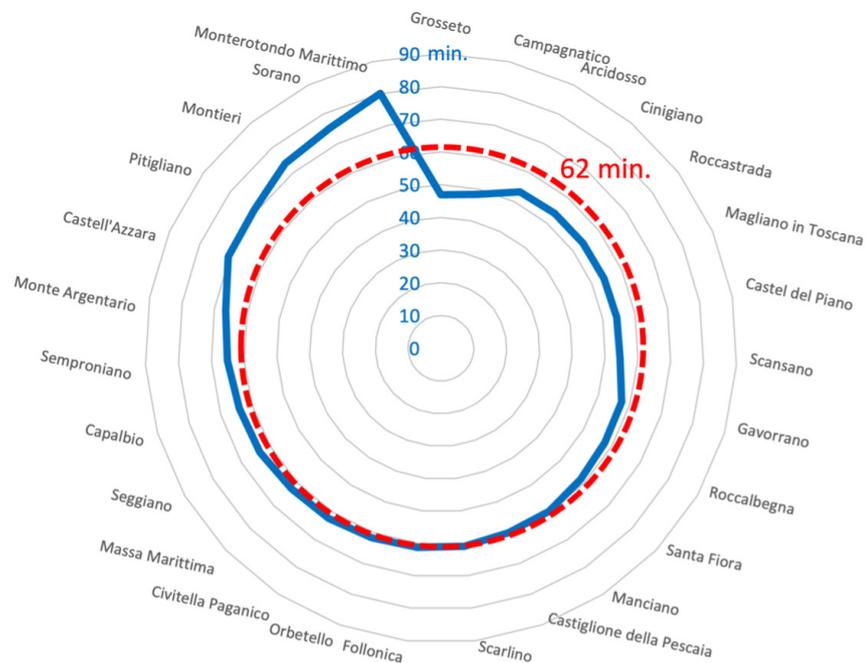


fig. 4.09

Tempi medi di percorrenza (in minuti) per gli spostamenti su strada fra i singoli comuni della provincia di Grosseto. In rosso il valore del tempo medio sui comuni dell'intera provincia

Dopo queste prime osservazioni generali, la considerazione della maglia della viabilità stradale nella sua articolazione sul territorio provinciale mostra che questa, a fronte della fisiologica inerzia temporale della rete ferroviaria, evidenzia al contrario significative dinamiche diacroniche, con interventi di nuove realizzazioni o di modifica del tracciato di strade esistenti anche in epoca recente o attualmente in corso. Allo stato attuale la rete è composta da 2 strade statali – la SS 1 via Aurelia, che, come parte della strada europea E80 Lisbona-Ankara, corre lungo la linea di costa dalla provincia di Livorno al confine con il Lazio con un andamento approssimativamente parallelo alla ferrovia tirrenica, e la SS 223 di Paganico, che, come porzione della strada europea E78, detta anche Due Mari Grosseto-Fano, collega i centri abitati

di Grosseto e Siena costituendo il principale corridoio stradale della parte centrale della Toscana -, entrambe classificate come strade extraurbane principali (o strade di tipo B), oltre alla SS 398 Via Val di Cornia che lambisce il territorio provinciale solo marginalmente e per un breve tratto, in prossimità del suo confine settentrionale. Oltre a queste, 7 tracciati viari, precedentemente strade statali e poi declassificate e gestite dalla provincia o dalla regione - la ex SS 73 Senese Aretina, la ex SS 74 Maremmana, la ex SS 323 di Monte Amiata, la ex SS 322 delle Collacchie, la ex SS 440 di Porto Santo Stefano, la ex SS 441 Massetana e il breve tratto provinciale della SS 439 Sarzanese Valdera - di fatto costituiscono, con la SP 64 del Cipressino, diramazioni che interconnettono il territorio provinciale, e in particolare la sua ampia porzione di entroterra collinare e di montagna, con l'Aurelia. All'interno del perimetro provinciale, il sistema della rete principale e secondaria (di interesse regionale) è pertanto articolato in una struttura ad albero, della quale la via Aurelia costituisce il tronco portante e le ex statali i rami, secondo una chiara gerarchia locale a sua volta integrata da un esteso reticolo di strade provinciali (rete secondaria di interesse provinciale) e da una più minuta trama di strade comunali.

Caratterizza questa struttura il fatto che il cosiddetto corridoio tirrenico e il tratto terminale tirrenico della Due Mari sono, allo stesso tempo, i principali elementi di connessione con l'esterno della Provincia e le due principali infrastrutture di trasporto tuttora incompiute del territorio.

Verso nord il corridoio tirrenico collega il territorio provinciale con il sistema insediativo della costa toscana, con la FI-PI-LI e con l'A12 (Genova-San Pietro in Palazzi) così da connetterlo con l'A11 (Firenze-Mare) e con la trama viaria del sistema ligure; in direzione sud lo stesso corridoio è connesso tramite la SS 1 Aurelia alla rete autostradale in corrispondenza della barriera di Tarquinia della A12.

Tale infrastruttura, intesa come autostrada A12 Genova-Roma, risulta pertanto interrotta tra la barriera di San Pietro in Palazzi e quella di Tarquinia, per una lunghezza di 257 km. In tale tratto intermedio, il corridoio infrastrutturale tirrenico è materializzato dalla SS 1 Aurelia, che è comunque una strada statale a 4 corsie ad eccezione del tratto tra Ansedonia e Pescia Fiorentina che per 11 km presenta una sezione a due corsie. A sud di Grosseto sono attualmente presenti 11 intersezioni a raso sia di connessione con la viabilità locale sia di accesso a proprietà private.

Il tratto terminale della strada europea E78, detta anche Due Mari Grosseto-Fano, ovvero il tratto Grosseto-Siena, costituisce l'altro elemento di connessione del territorio provinciale verso Siena e da qui in direzione di Firenze e Arezzo. Attualmente sono in fase di completamento i lavori dell'ultimo lotto tra Bagnaia e Montepescini (12 km) e a nord di Civitella (3 km), una volta terminati i quali l'intera viabilità si presenterà a 4 corsie con svincoli di

fig. 4.10

Rete viaria principale e secondaria sul territorio della  
provincia di  
Grosseto



uscita ed entrata.

La dispersione dei centri abitati, unitamente alla strutturazione ad albero della rete stradale e alla presenza della sola linea ferroviaria lungo la fascia litoranea, suggeriscono un punto di vista che rende possibile una diversa chiave interpretativa dell'articolazione del sistema insediativo provinciale, da osservare suddiviso in diversi sub-sistemi, spazialmente distinti per connotati di comunanza storica, omogeneità paesaggistica e aspetti di prossimità e accessibilità funzionale. Si diranno dorsali, di fatto disposte trasversalmente alla fascia infrastrutturale litoranea che le interconnette, così da ricomprendere in una visione unitaria comuni costieri e comuni dell'entroterra, nel modo che segue, schematicamente rappresentato nella planimetria qui riportata in fig. 4.11.

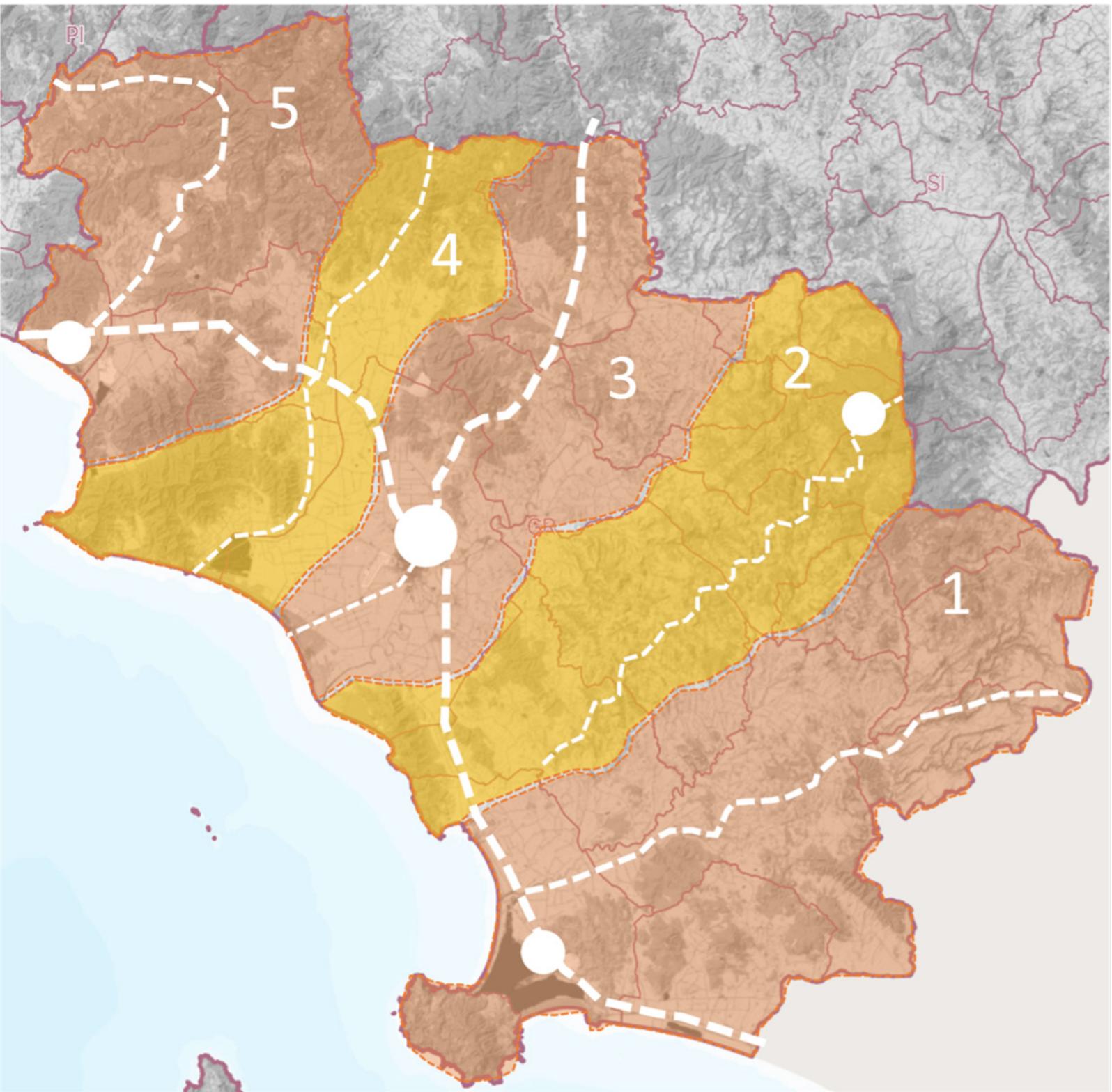
Vale la pena evidenziare che in questa ripartizione territoriale ciascuna dorsale risulta innervata longitudinalmente da una delle strade statali (o ex statali) della rete viaria principale e secondaria menzionata in precedenza, salvo alcuni brevi tratti integrativi, corrispondenti ad attuali strade provinciali.

- **Dorsale 1.** ex SS 74 Maremmana, ora strada regionale 74 Maremmana (SR 74)
- **Dorsale 2.** ex strada statale 323 di Monte Amiata (SS 323), ora strada provinciale 160 Amiatina (SP 160), integrata dalla strada provinciale Osa (SP 81)
- **Dorsale 3.** strada statale 223 di Paganico (SS 223) ed ex strada statale 322 delle Collacchie (SS 322), ora strada provinciale 158 delle Collacchie (SP 158)
- **Dorsale 4.** La ex strada statale 73 Senese Aretina (SS 73), ora strada provinciale 157 Roccastrada (SP 157), integrata dalla strada provinciale Padule (SP 3) e dalla strada provinciale Macchiascondona (SP 43)
- **Dorsale 5.** ex strada statale 441 Massetana (SS 441), ora strada provinciale 441 Massetana (SP 441) e strada statale 439 Sarzanese Valdera (SS 439)

Una simile suddivisione fornisce una chiave di lettura utile a restituire l'effettivo funzionamento a sistema di cluster di comuni, grazie all'intensità delle reciproche interazioni garantito alla scala locale dalle infrastrutture esistenti e dalla assai più contenuta impedenza spaziale fra i singoli centri abitati, ciò che è evidenziato nella fig. 4.06 ove sono riportati i tempi medi di percorrenza (in minuti) per gli spostamenti su strada all'interno di ciascuno dei sub-sistemi di dorsale, da raffrontare con quanto rappresentato in fig. 4.03 per la scala provinciale.

fig. 4.11

Articolazione planimetrica in dorsali del sistema insediativo provinciale. Rappresentazione schematica



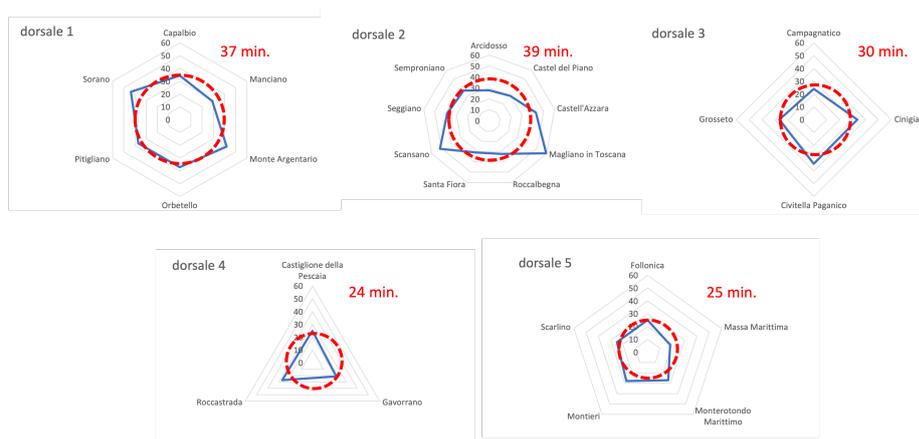


fig. 4.12

Tempi medi di percorrenza (in minuti) per gli spostamenti su strada fra i comuni di ciascuna singola dorsale

È opportuno anche evidenziare come, fra i percorsi di spina che innervano il territorio delle singole dorsali, solamente quelli delle dorsali 3, 4 e 5 risultino saldamente integrati nella maglia portante della rete infrastrutturale regionale; a fronte, la dorsale 1 (dall'Argentario alle colline dei tufi) e la dorsale 2 amiatina trarrebbero beneficio da una loro agevole interconnessione con la trama dei percorsi viari della Toscana sud-orientale, così da collegare la fascia costiera della SS1 Aurelia con l'asse viario della SS2 Cassia, tramite viario verso Siena, Firenze e l'autostrada A1.

## UN'ANALISI DI RETE DELLA PROVINCIA

Una simile organizzazione gerarchica di ambito locale, qui riprodotta nelle sue linee essenziali in figura 4.10, e il fatto questa gerarchia si riferisca a sua volta a una porzione della rete delle infrastrutture viarie regionali, suggeriscono di studiarne le caratteristiche con un'analisi di rete, volta a determinare i parametri idonei a restituire le proprietà posizionali ed il ruolo che a ciascuno dei suoi singoli elementi competono in ragione della loro collocazione nel sistema, alla scala locale (provinciale) e globale (regionale). È infatti tramontata ormai da anni l'idea che lo spazio sia il contenitore inerte di risorse o il supporto passivo di funzioni e attività: il territorio è piuttosto l'operatore attivo delle dinamiche sociali ed economiche, e in concreto la matrice della localizzazione delle attività e pertanto dei fenomeni e degli aspetti che derivano dalle loro interazioni. Su queste basi a partire dagli anni '90 sono stati introdotti da Bill Hillier, con la denominazione di Space Syntax, una teoria e un approccio metodologico e operativo che, riconoscendo alla maglia dei percorsi stradali una decisiva influenza sulla geografia territoriale e sullo svolgimento dei fenomeni di interazione spaziale (spostamenti, attrattività, centralità), mette a disposizione un corredo di tecniche di analisi spaziale utili allo studio dei sistemi insediativi alle diverse scale. Per l'analisi della griglia viaria regionale e per il successivo studio del sistema viario provinciale è stato deciso di utilizzare la tecnica che va sotto il nome

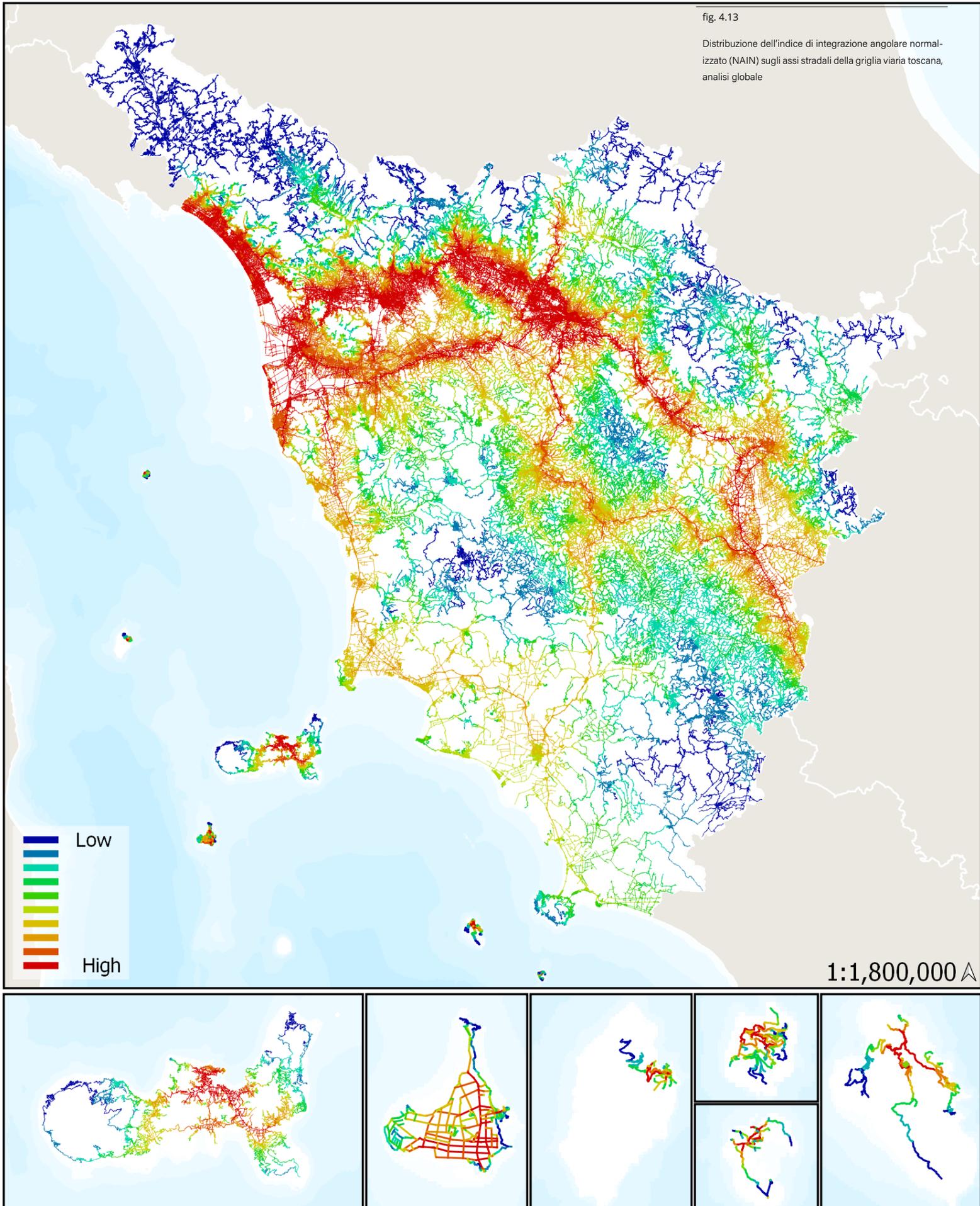
di Angular Segment Analysis (ASA), declinata sul sistema degli assi viari (road centre lines). L'adozione di tale strumento consente di risolvere analiticamente il grafo dei tracciati riconoscendo rilevanza all'ampiezza dell'angolo secondo cui si intersecano i segmenti viari, mentre l'utilizzazione degli assi delle strade è stata dettata dalla possibilità di importare automaticamente i dati del sistema dal database georeferenziato disponibile nella cartografia regionale, di operare il calcolo in ambiente GIS e di restituirne gli esiti in tavole di elaborati grafici in formato vettoriale, interrogabili e adattabili a fornire l'opportuno dettaglio alle diverse scale di rappresentazione. L'elaborazione del modello rappresentativo della griglia spaziale è stata condotta con diversi valori del raggio, così da studiarne il comportamento sulla sua intera estensione del sistema regionale e all'interno dei suoi singoli sottosistemi, con particolare riferimento a quello corrispondente al territorio provinciale di Grosseto. Gli esiti di una consolidata attività di ricerca e sperimentazione hanno suggerito di adottare come parametri numerici, indicatori delle proprietà spaziali degli elementi della rete viaria, l'indice di integrazione (integration value) e l'indice di scelta (choice value), nella loro rispettiva veste normalizzata Normalized Angular Integration (NAIN) e Normalized Angular Choice (NACH). Il primo (NAIN) costituisce un affidabile indicatore del livello di centralità di un elemento spaziale (o viario), intesa come attrattività per la localizzazione di attività in ragione della sua facilità di accesso da parte delle altre localizzazioni all'interno del sistema, globale o locale che sia. L'altro (NACH), che corrisponde alla frequenza con la quale un elemento viario si trova sui più brevi percorsi di interconnessione fra tutte le altre coppie di elementi, restituisce la sua potenzialità come punto di transito dei flussi di spostamento all'interno del sistema, così da evidenziare le localizzazioni ottimali per le attività che beneficiano della presenza di traffico di attraversamento. L'analisi configurazionale della griglia per la determinazione del valore di questi parametri può essere eseguita estendendo il calcolo fino a includere tutti gli elementi del sistema, vale a dire l'intero territorio toscano (analisi globale) o anche contenendo il perimetro del computo all'interno di un raggio, metrico o topologico, locale, di misura predefinita (analisi locale).

In concreto, l'analisi della configurazione della griglia viaria toscana ha comportato la costruzione e la presa in carico, operazione in effetti decisamente complessa sotto il profilo computazionale, di un sistema composto da oltre 1.200.000 elementi spaziali, la cui elaborazione ha fornito, oltre a vari altri indicatori, la distribuzione dell'indice di integrazione globale (o di raggio  $n$ ) qui rappresentata nella figura 4.13.

Tale rappresentazione, che evidenzia con una scala cromatica il livello di integrazione degli elementi della griglia, dai toni freddi del violetto per quelli più segregati ai colori caldi fino al rosso degli elementi più integrati, restitui-

fig. 4.13

Distribuzione dell'indice di integrazione angolare normalizzato (NAIN) sugli assi stradali della griglia viaria toscana, analisi globale



sce nel suo complesso un quadro caratterizzato dalla preminente centralità territoriale della fascia che da Firenze si estende lungo la valle dell'Arno fino alla conurbazione versiliese, e in direzione sud-est lungo la Valdichiana; a fronte, l'area grossetana emerge con nettezza come la porzione della griglia viaria regionale di gran lunga più isolata, contraddistinta, anzitutto, da un vistoso scadimento della densità della maglia infrastrutturale, e – sotto il profilo configurazionale – caratterizzata dai più bassi valori dell'indice di integrazione globale (nessuno degli elementi spaziali raggiunge in provincia, neppure nel suo capoluogo, valori corrispondenti al colore rosso) e quindi potenzialmente dotata di proprietà di più debole accessibilità rispetto al resto del sistema regionale.

Qualora un'analoga elaborazione venga condotta contenendo il raggio di calcolo entro il perimetro della rispettiva provincia, i risultati (qui in figura 4.14) evidenziano invece la distribuzione dei livelli di integrazione in ogni singolo sistema provinciale, così da evidenziare al suo interno elementi viari integrati (in rosso) e segregati (in violetto). Quanto al riguardo emerge in corrispondenza della provincia di Grosseto una altrettanto netta polarizzazione fra gli elementi integrati, localizzati in modo pressoché esclusivo lungo la fascia litoranea, e gli elementi marcatamente segregati dell'entroterra, con una assai debole presenza di valori intermedi (in verde).

La tavola successiva, qui in figura 4.15, rappresenta infine la distribuzione dell'indice di integrazione angolare risultante dalla elaborazione condotta assumendo come soglia di calcolo il perimetro del singolo comune. Elementi integrati e segregati si riconoscono pertanto in corrispondenza del territorio di ogni singolo comune, a segnalare le porzioni localmente più accessibili e quelle più isolate. Una ulteriore specificità emerge ancora una volta riguardo al territorio provinciale di Grosseto, nel quale i singoli sistemi di ambito comunale risaltano come fra loro nettamente isolati e distanziati da aree interstiziali a bassa densità infrastrutturale.

La lettura interpretativa degli esiti delle elaborazioni, nelle figure 4.13, 4.14 e 4.15, restituisce nel suo insieme il quadro di un territorio – quello della provincia di Grosseto – globalmente segregato e debolmente accessibile dal resto del sistema regionale, e, allo stesso tempo, caratterizzato da una marcata frammentazione alla scala provinciale, in ragione della marcata segregazione di una larga parte del sistema rispetto alle sue componenti più centrali e dalla parcellizzazione dei sistemi di rango comunale, fra loro a loro volta percettibilmente isolati.

In definitiva, se pertanto la rappresentazione in figura 4.13 conferma quella che viene comunemente percepita come una condizione di evidente insularità del sistema insediativo grossetano rispetto al continente toscano, al suo interno lo stesso sistema provinciale risulta segnato da una marcata polariz-

fig. 4.14

Distribuzione dell'indice di integrazione angolare normalizzato (NAIN) sugli assi stradali della griglia viaria toscana, analisi locale di ambito provinciale

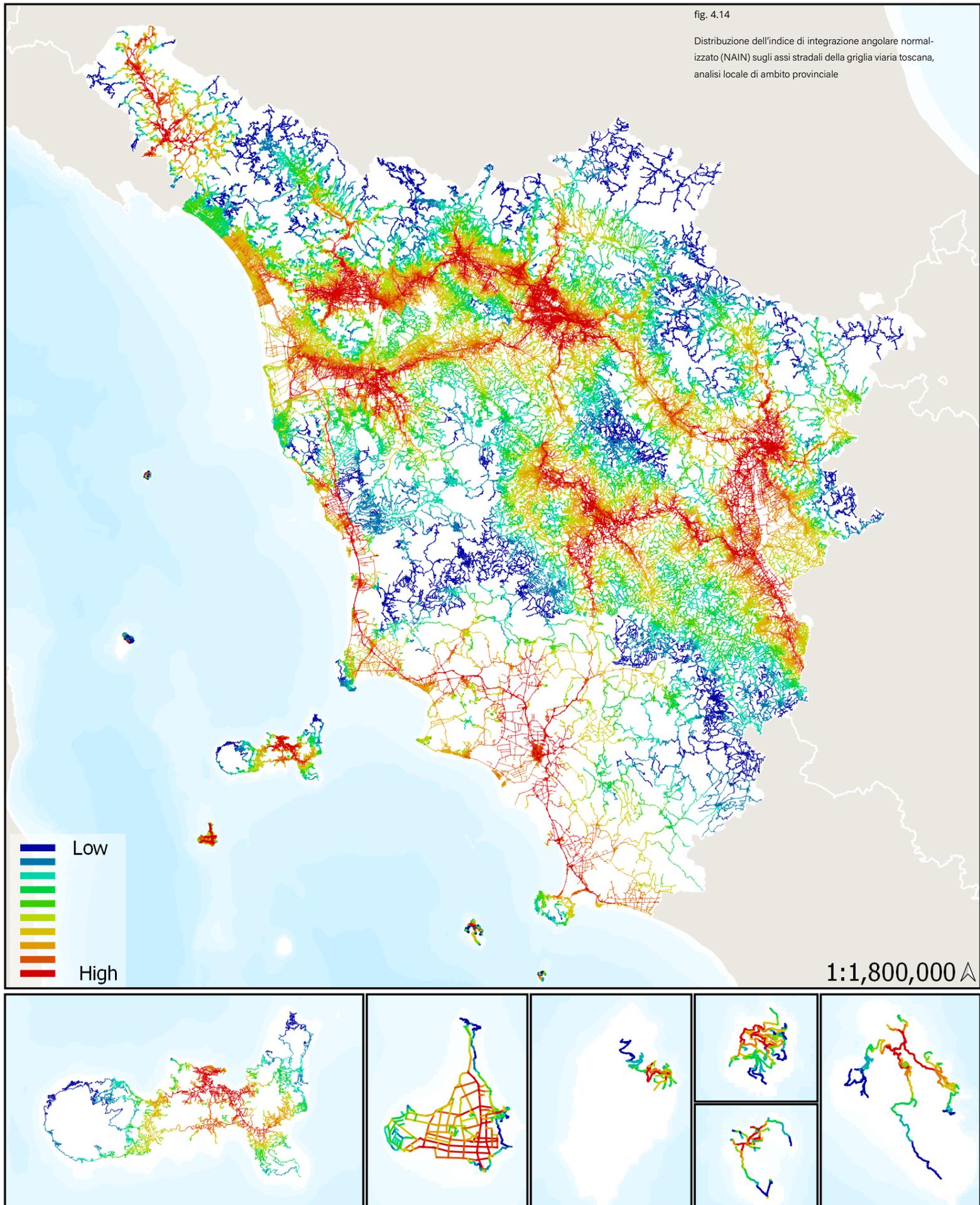
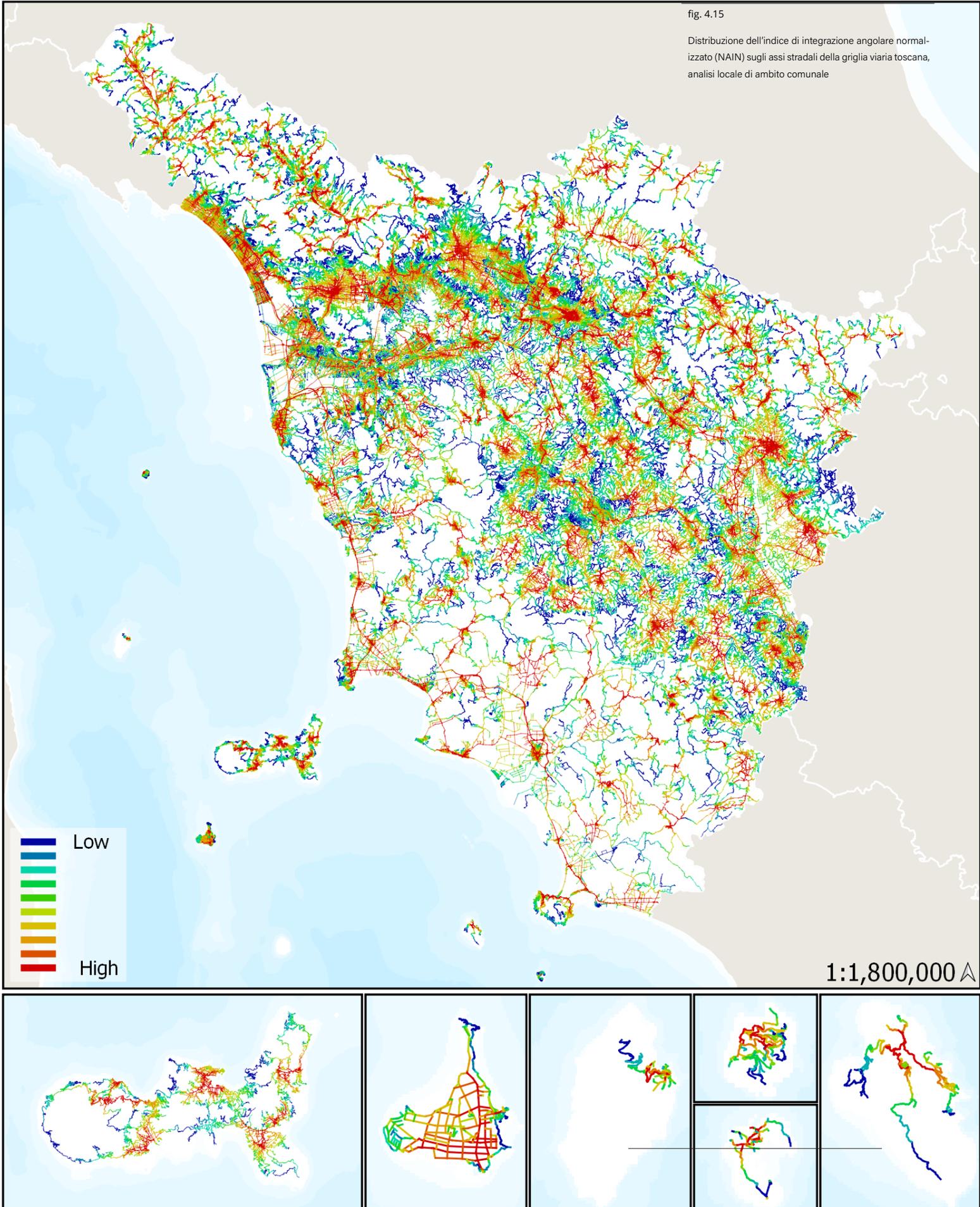


fig. 4.15

Distribuzione dell'indice di integrazione angolare normalizzato (NAIN) sugli assi stradali della griglia viaria toscana, analisi locale di ambito comunale



zazione costa-entroterra (fig. 4.14) e da condizioni di assai debole coesione interna, tali da renderlo nel suo insieme assimilabile piuttosto a un variegato arcipelago di sistemi locali di minime dimensione, fra loro debolmente interconnessi (fig. 4.15).

Considerazioni ed elementi interpretativi nella medesima direzione emergono dalla lettura della distribuzione dell'indice angolare di scelta, laddove la scarsità delle interconnessioni fra sistemi locali di ambito provinciale è attestato dal fatto che alle diverse scale di computo (fig. 4.16, fig. 4.17 e fig. 4.18) gli elementi viari sui quali si concentrano i più elevati flussi di movimento rimangono sostanzialmente gli stessi, a denotare la debolezza della gerarchia infrastrutturale e il conseguente debole funzionamento della rete viaria come sistema spaziale. Tuttavia, a corredo del sostanziale difetto di un forte sistema infrastrutturale provinciale, emerge la presenza di diversi sotto-sistemi di ambito locale, caratterizzati dalla presenza di tracciati viari dall'elevato (comparativamente) valore dell'indice di scelta, intorno ai quali è possibile identificare alcuni cluster di comuni. La rappresentazione qui riportata in fig. 4.19 riepiloga infine la distribuzione del valore dei due indici (NAIN e NACH) sugli elementi della griglia viaria della sola provincia di Grosseto, così da riprodurre la geografia delle diverse proprietà posizionali – sia in riferimento alla potenziale accessibilità che alla disponibilità e localizzazione dei percorsi più brevi - garantite dal sistema viario al suo territorio.

Il medesimo approccio, fondato sulle ipotesi concettuali della Space Syntax, ha anche reso possibile una ulteriore elaborazione, tesa a individuare le aree del territorio regionale destinate ad attività ed insediamenti produttivi caratterizzate da condizioni locali di vulnerabilità ed esposizione agli effetti di perturbazioni e turbolenze macroeconomiche o di ambito locale in ragione della loro collocazione rispetto alla maglia delle infrastrutture viarie.

La distribuzione di tale indice di esposizione (Territorial Exposure Index - TEI) evidenzia ancora una volta, qui riportati nello schema planimetrico di figura 4.20, gli squilibri e le disparità che caratterizzano il territorio regionale, e in particolare al proprio interno la provincia di Grosseto.

Come è stato specificato in precedenza, l'analisi della configurazione della griglia è esclusivamente fondata sui dati geografici relativi alla localizzazione degli elementi spaziali della rete, senza alcun riferimento alle caratteristiche demografiche, economiche e sociali del territorio su cui questa si stende e del quale la griglia viaria costituisce la struttura di supporto rispondendo alla domanda di interazione e mobilità che essa esprime.

fig. 4.16

Distribuzione dell'indice di scelta angolare normalizzato (NACH) sugli assi stradali della griglia viaria toscana, analisi globale

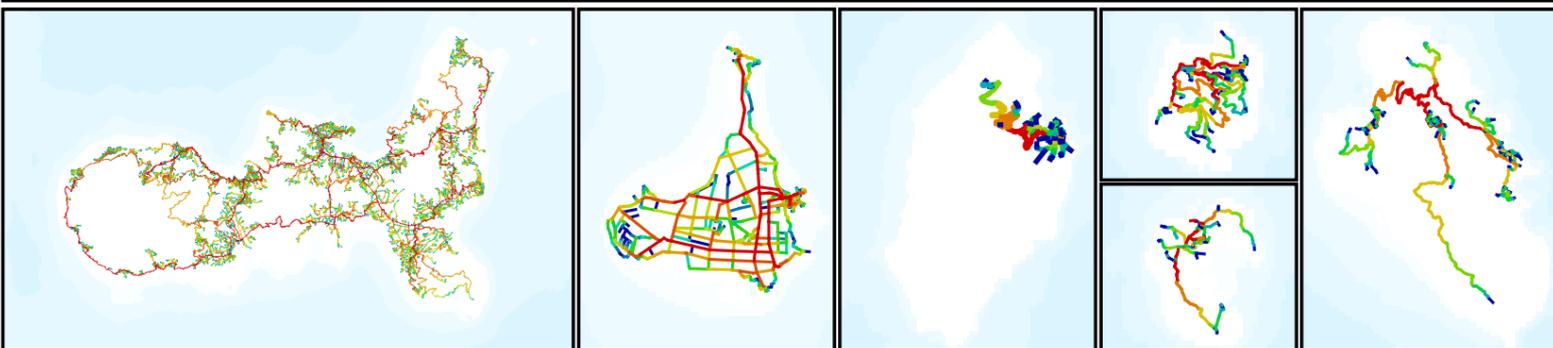
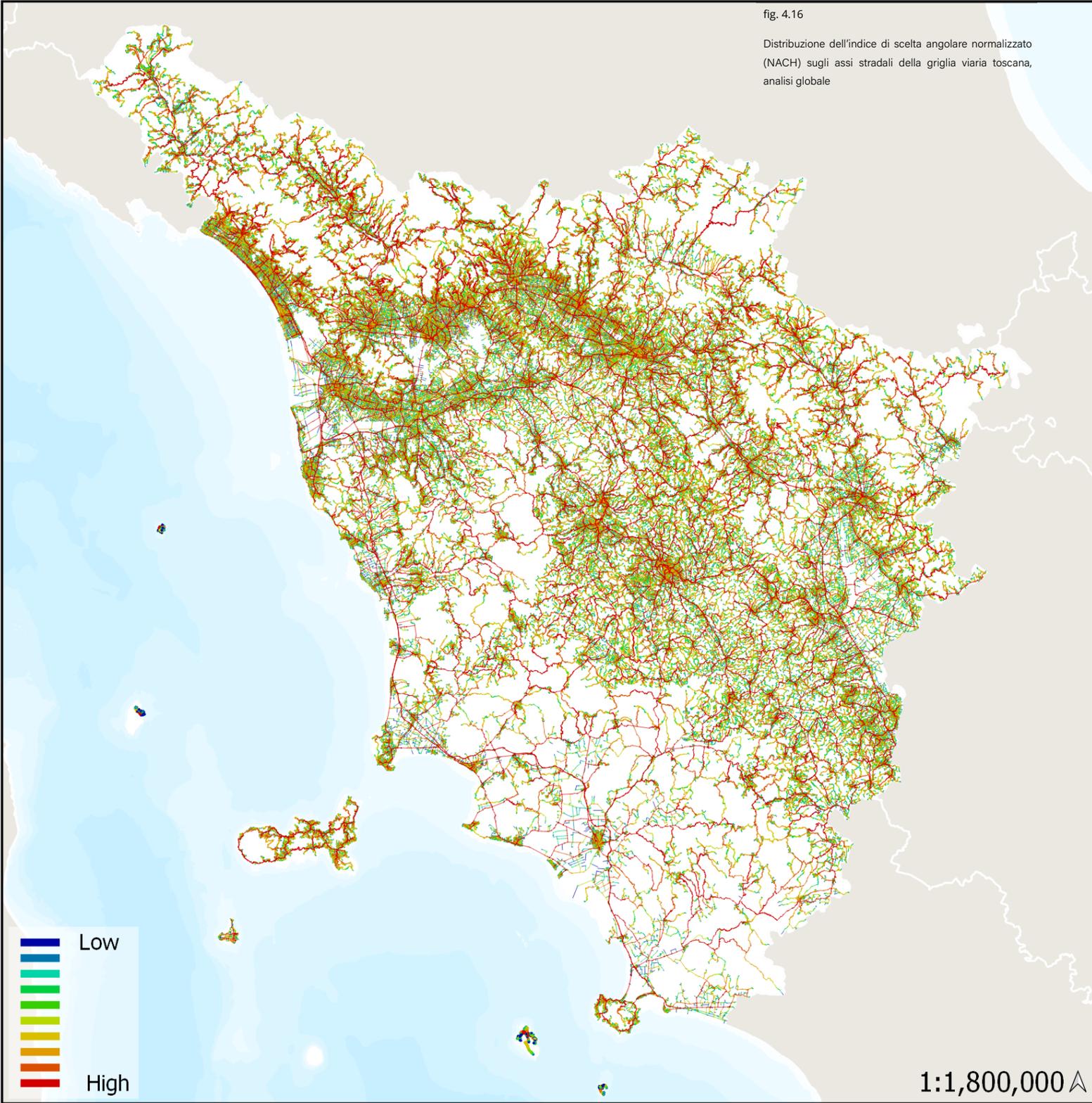


fig. 4.17

Distribuzione dell'indice di scelta angolare normalizzato (NACH) sugli assi stradali della griglia viaria toscana, analisi locale di ambito provinciale

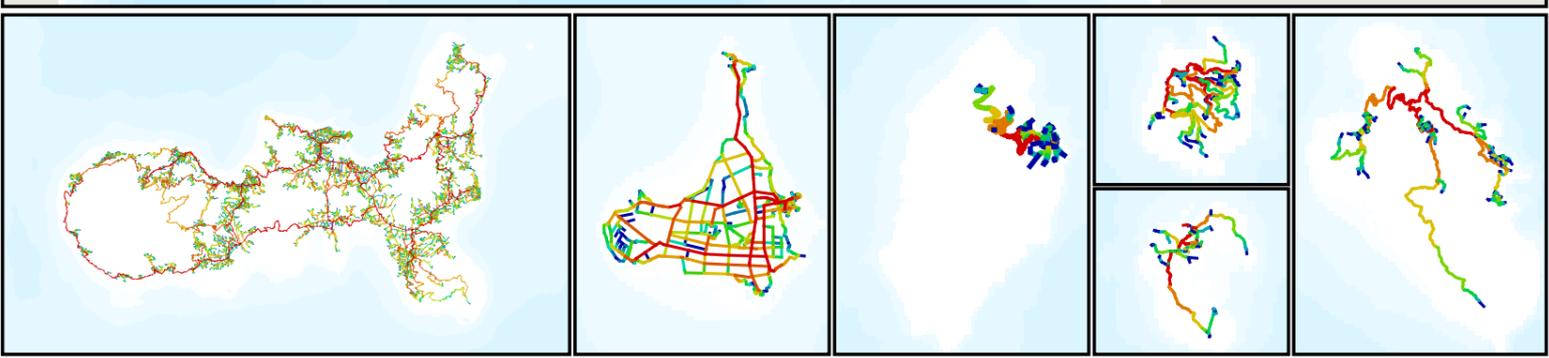
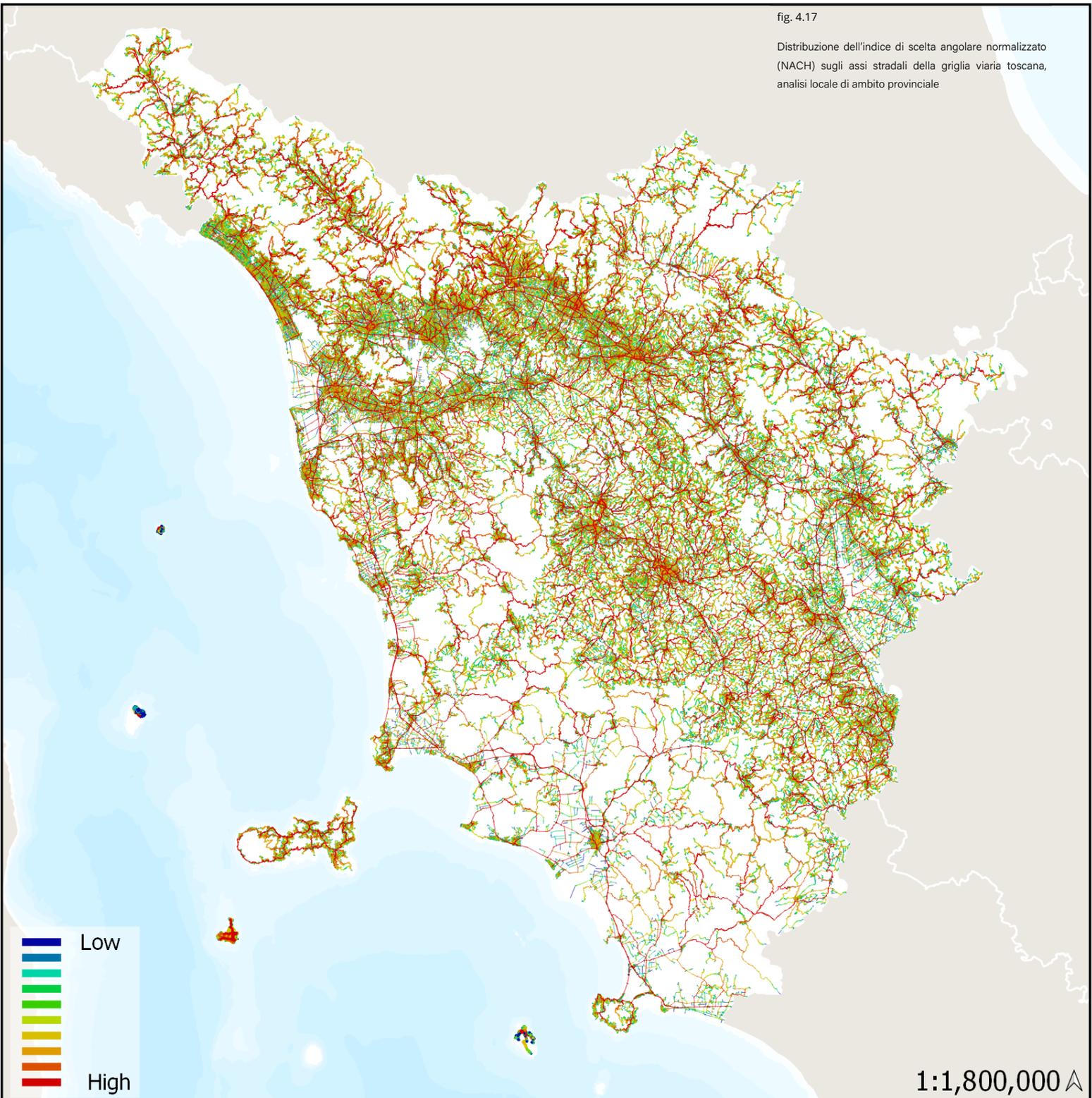


fig. 4.18

Distribuzione dell'indice di scelta angolare normalizzato (NACH) sugli assi stradali della griglia viaria toscana, analisi locale di ambito comunale

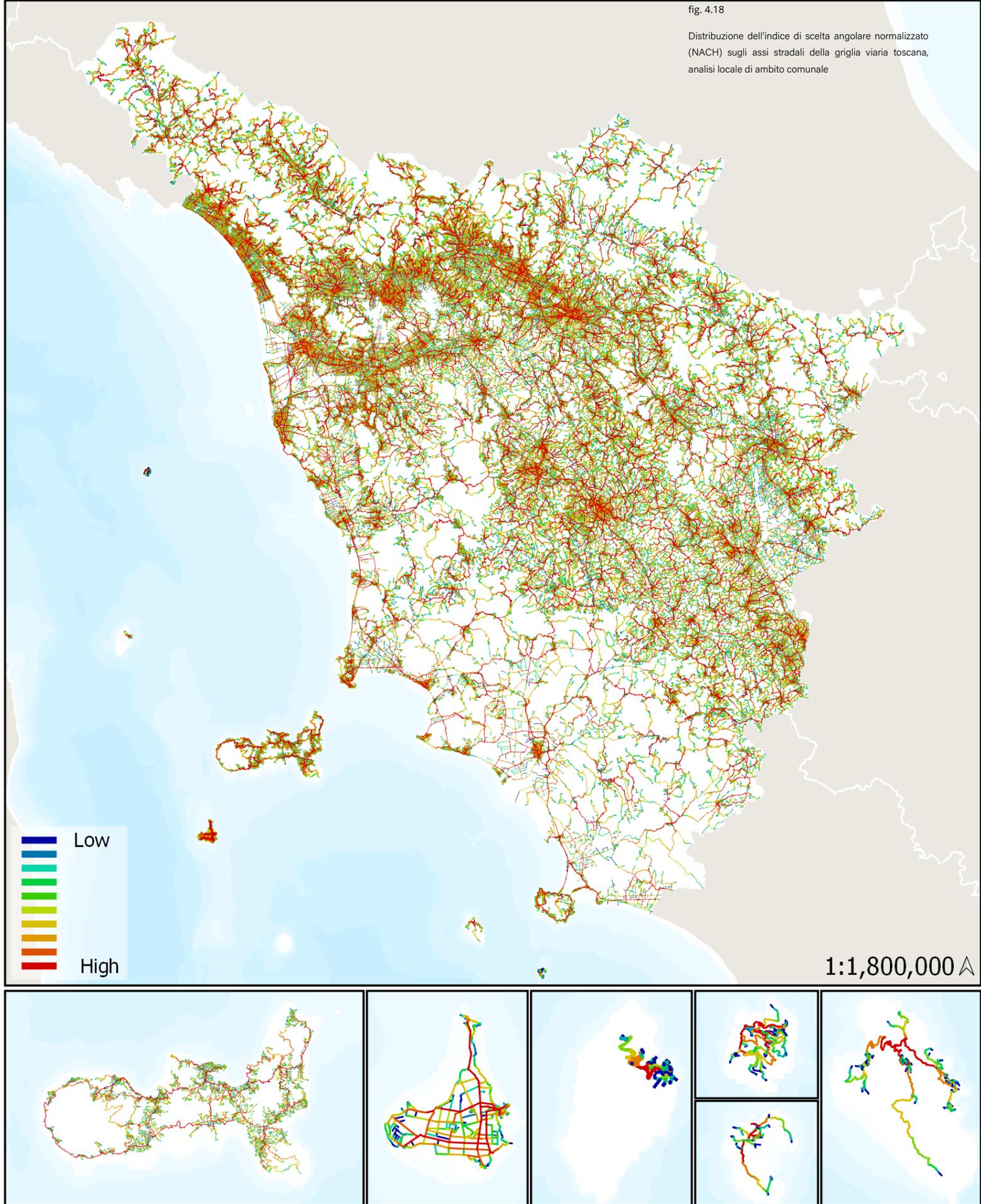
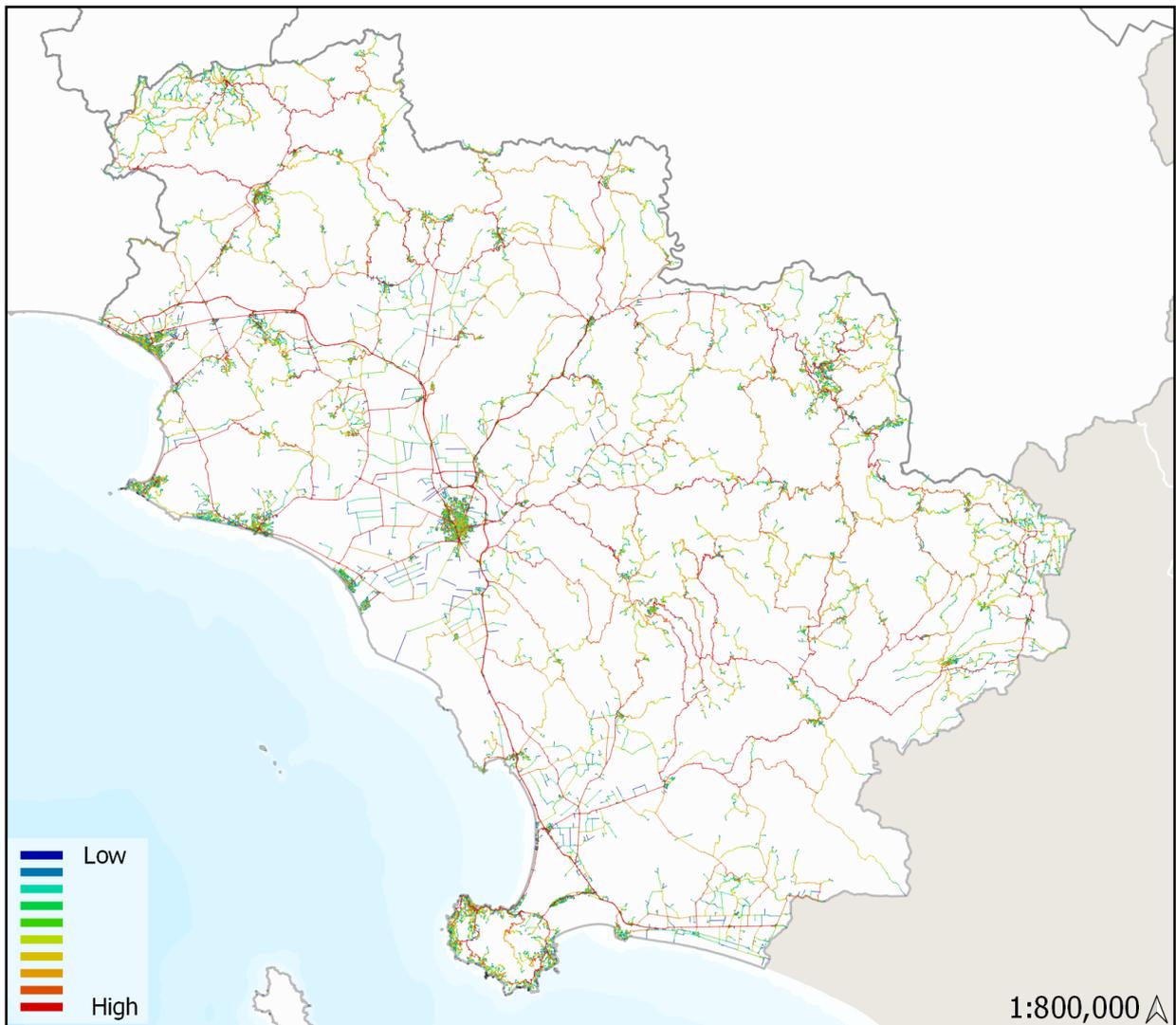
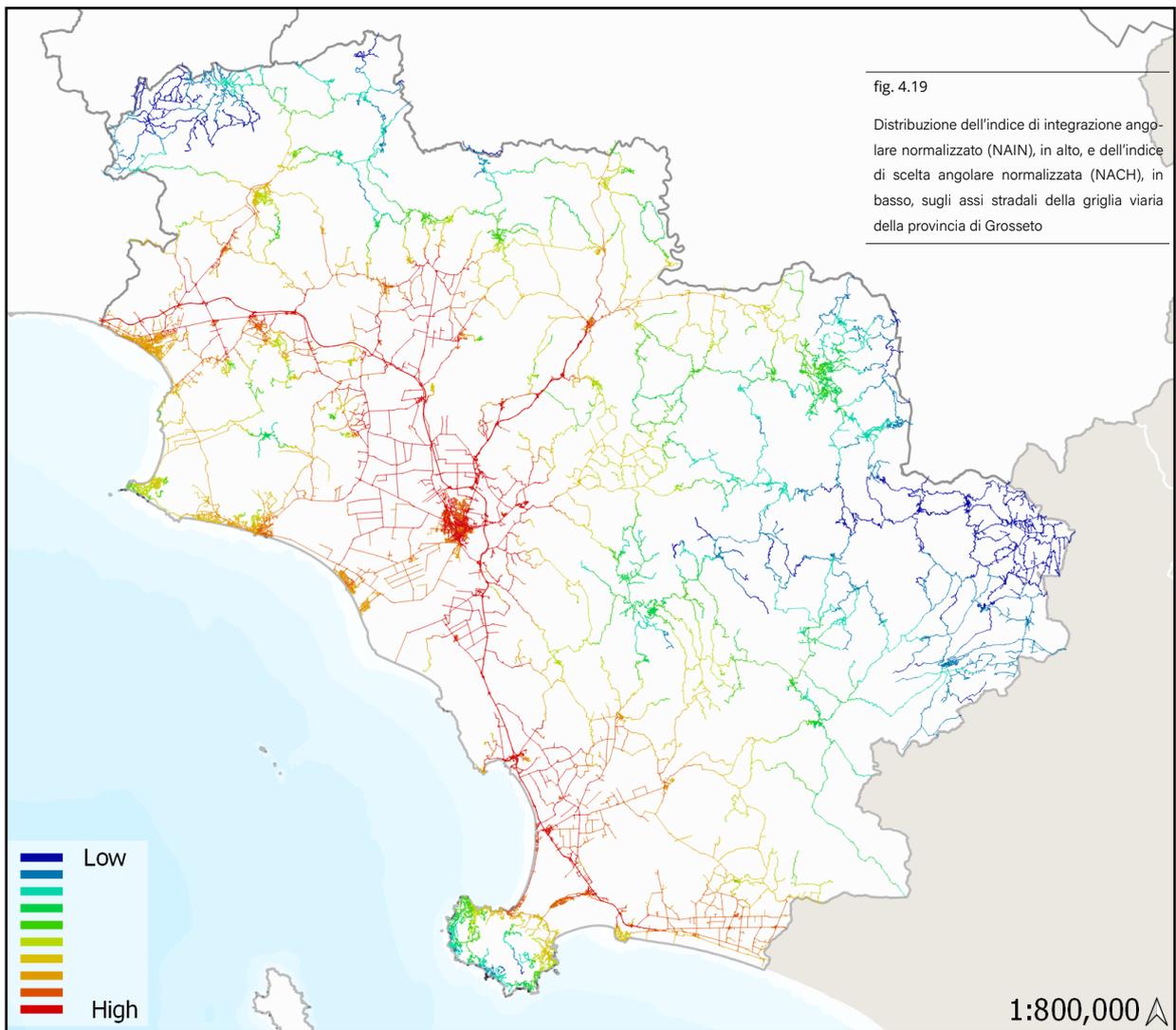


fig. 4.19

Distribuzione dell'indice di integrazione angolare normalizzato (NAIN), in alto, e dell'indice di scelta angolare normalizzata (NACH), in basso, sugli assi stradali della griglia viaria della provincia di Grosseto



### IL POTENZIALE ECONOMICO SPAZIALE

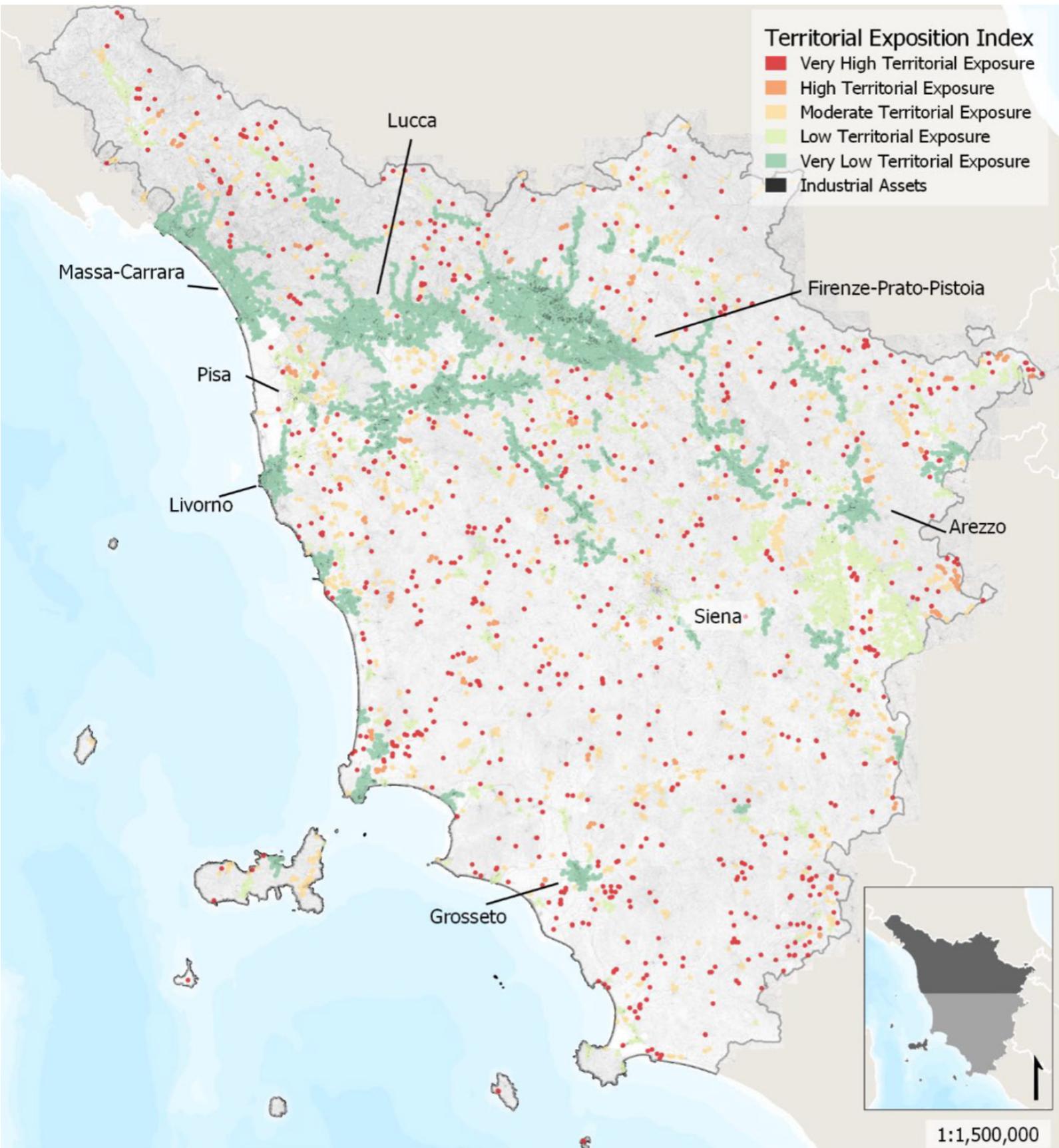
Al fine di considerare e integrare in un unico parametro i connotati spaziali della rete viaria con alcuni elementi caratterizzanti la distribuzione della popolazione e delle attività insediate, è utile prendere in esame il valore del potenziale economico-spaziale (o accessibilità generalizzata), un parametro utile a restituire i livelli di accessibilità degli elementi di un sistema territoriale sul quale, alla scala regionale e alla scala delle singole province, sono insediati residenti e occupati in attività economiche. Con intenti speditivi, è stata assunto come variabile di impedenza spaziale il tempo medio di spostamento fra i centroidi dei singoli comuni, dipendente dallo sviluppo lineare e dalle specifiche caratteristiche della viabilità che li interconnette; come indicatore di ambito demografico, è stata invece considerata la consistenza della popolazione residente nei singoli comuni, dato di facile reperibilità grazie ai censimenti periodici della popolazione, anche con riferimento a diverse, anche remote, soglie temporali. Su queste basi, il calcolo di tale parametro ha consentito di determinare la distribuzione del potenziale economico-spaziale sui comuni toscani alla data del 2021, qui riportata in figura 4.21, e quindi la distribuzione del medesimo parametro sui soli comuni della provincia di Grosseto (con l'esclusione dell'Isola del Giglio), qui rappresentata in figura 4.22.

Questa analisi consente pertanto una lettura comparativa dei livelli di accessibilità generalizzata, ovvero conseguente, in modo contestuale, alla articolazione della maglia viaria e alla effettiva consistenza demografica insediata sul territorio dei comuni. Alla scala regionale, gli esiti (qui in figura 4.21) evidenziano ancora una volta la marginalità del territorio provinciale di Grosseto (e dell'intera porzione meridionale della regione, per il vero) rispetto al contesto toscano, con il comune del capoluogo come unico elemento del sistema caratterizzato da significativi valori e larga parte degli altri comuni della provincia posti sui livelli più modesti della regione. Osservata alla scala del sistema territoriale della provincia di Grosseto, la gerarchia dei valori del potenziale economico-spaziale (qui in figura 4.22) vede invece percettibilmente contrapposti i comuni litoranei (Grosseto, Follonica e Orbetello su tutti), caratterizzati da valori comparativamente alti, e i territori dei comuni dell'entroterra, e in particolare quelli dell'area amiatina e delle colline metalifere, con valori esigui anche in una prospettiva provinciale.

L'aver utilizzato per il calcolo del potenziale economico-spaziale, in via speditiva, il generico (ma facile a reperirsi alle diverse date) dato della consistenza demografica rende anche possibile e interessante osservare le dinamiche diacroniche nella distribuzione dell'accessibilità generalizzata, prendendo in considerazione due soglie temporali che paiono altamente significative: il 1861, anno dell'unità nazionale e quindi punto di partenza delle vaste trasformazioni territoriali che hanno interessato in età moderna anni il territorio toscano (qui in figura 4.23), e il 1951, ovvero la data del primo censimento

fig. 4.20

Distribuzione dell'indice di esposizione territoriale (TEI) delle aree a destinazione per attività produttive in Toscana



dopo l'ultimo conflitto, una data particolarmente significativa perché, oltre a rappresentare il momento di avvio del processo di espansione economica del dopoguerra, per la provincia di Grosseto è anche legata al compimento degli interventi di bonifica che hanno reso possibile la piena utilizzazione a fini agricoli, produttivi e residenziali dei territori della pianura e del litorale (si veda la fig. 4.24).

Il raffronto fra le rappresentazioni in fig. 4.22, fig. 4.23 e fig. 4.24 mettono in plastica evidenza la dinamica di shifting seguita dal potenziale economico-spaziale a partire dalla prima età unitaria, quando i suoi valori più elevati premiavano alcuni comuni dell'entroterra (su tutti Massa Marittima e i comuni collinari e di montagna, verso l'area amiatina), fino ai giorni nostri, così da mostrare gli esiti di un progressivo o scivolamento verso la pianura litoranea che ha conosciuto nel primo dopoguerra un momento di svolta e una successiva brusca e decisiva accelerazione.

È opportuno al riguardo segnalare che il processo di smottamento del potenziale verso la fascia costiera, pur chiaro, sarebbe stato attestato da una ancor ben più netta evidenza qualora, assai più opportunamente, si fosse preso in considerazione - anziché il semplice dato della consistenza demografica - quello del numero degli occupati nei singoli comuni, in considerazione della marcata differenza nei valori del tasso di occupazione e dell'età media fra i comuni litoranei e quelli dell'entroterra; quanto non è stato reso possibile dal corredo di dati oggettivi e attendibili effettivamente disponibili per le date più lontane nel tempo.

#### IN DEFINITIVA

Un quadro riepilogativo delle analisi condotte sul sistema delle infrastrutture di trasporto della provincia di Grosseto, osservato in particolare con riferimento al contesto della regione Toscana, è in definitiva articolato nei punti essenziali che seguono.

- **Un territorio di transito.** Un territorio dalla debole dotazione ferroviaria, in ragione di assai modesti valori della densità territoriale delle linee (decisamente più bassi rispetto a tutte le altre province toscane), ma ancor di più del fatto che tale dotazione di fatto coincide con la rete fondamentale costituita dalla direttrice tirrenica, collegamento di rilevanza regionale e nazionale. Se da una parte la presenza di questa linea, funzionale al raccordo della rete ferroviaria regionale con quella nazionale e all'efficace completamento del sistema complessivo, è stata storicamente un elemento determinante per lo sviluppo economico e demografico della fascia litoranea; dall'altra parte la contestuale assenza di reti complementari in diramazione da essa lascia infatti il resto del territorio provinciale, e quindi l'intero suo vasto entroterra, del tutto escluso dall'offerta di trasporto ferroviario, sia per gli spostamenti in direzione degli altri comuni della provincia che verso il suo esterno.

fig. 4.21

Distribuzione del potenziale economico-spaziale sui comuni della Toscana

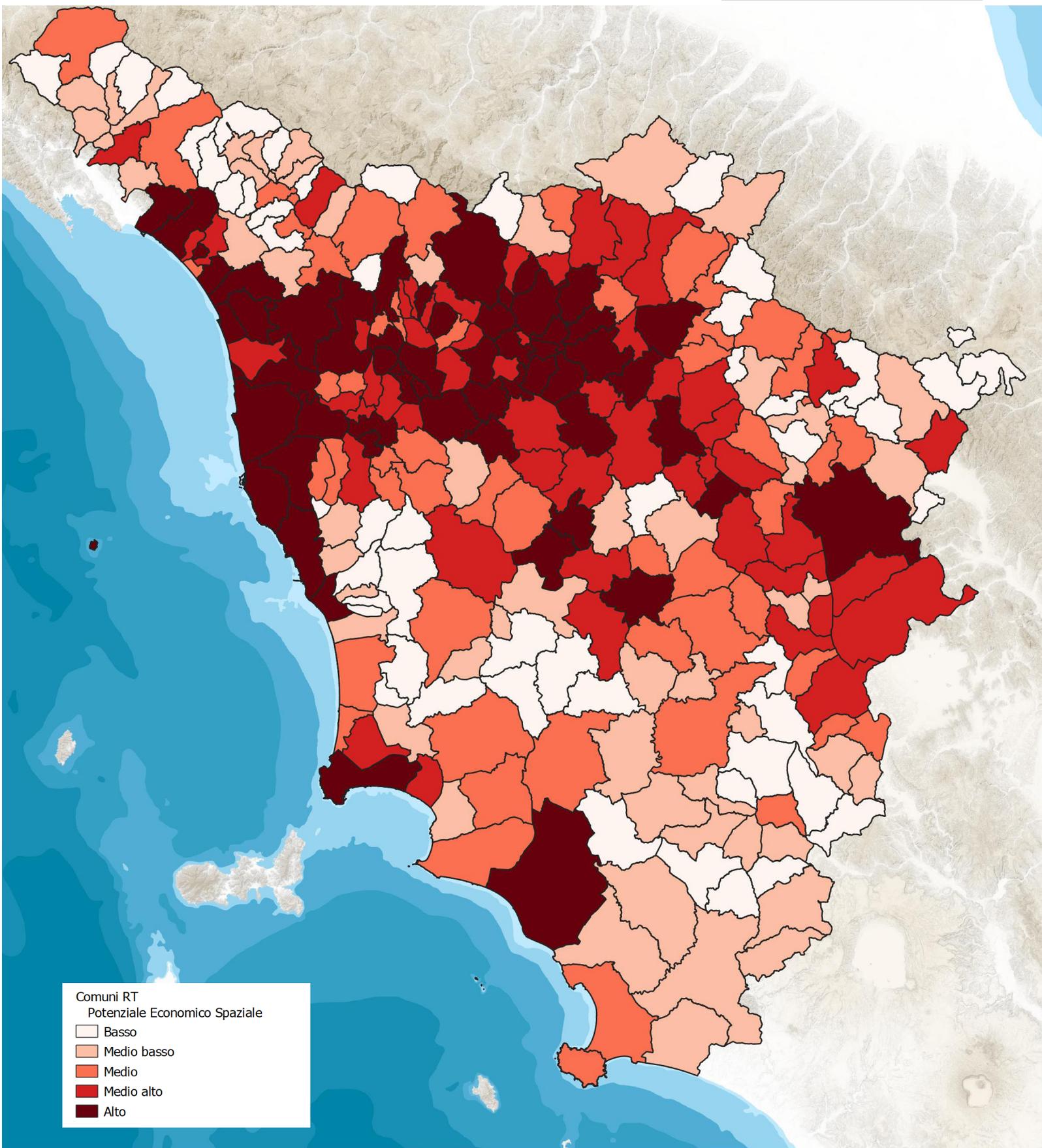
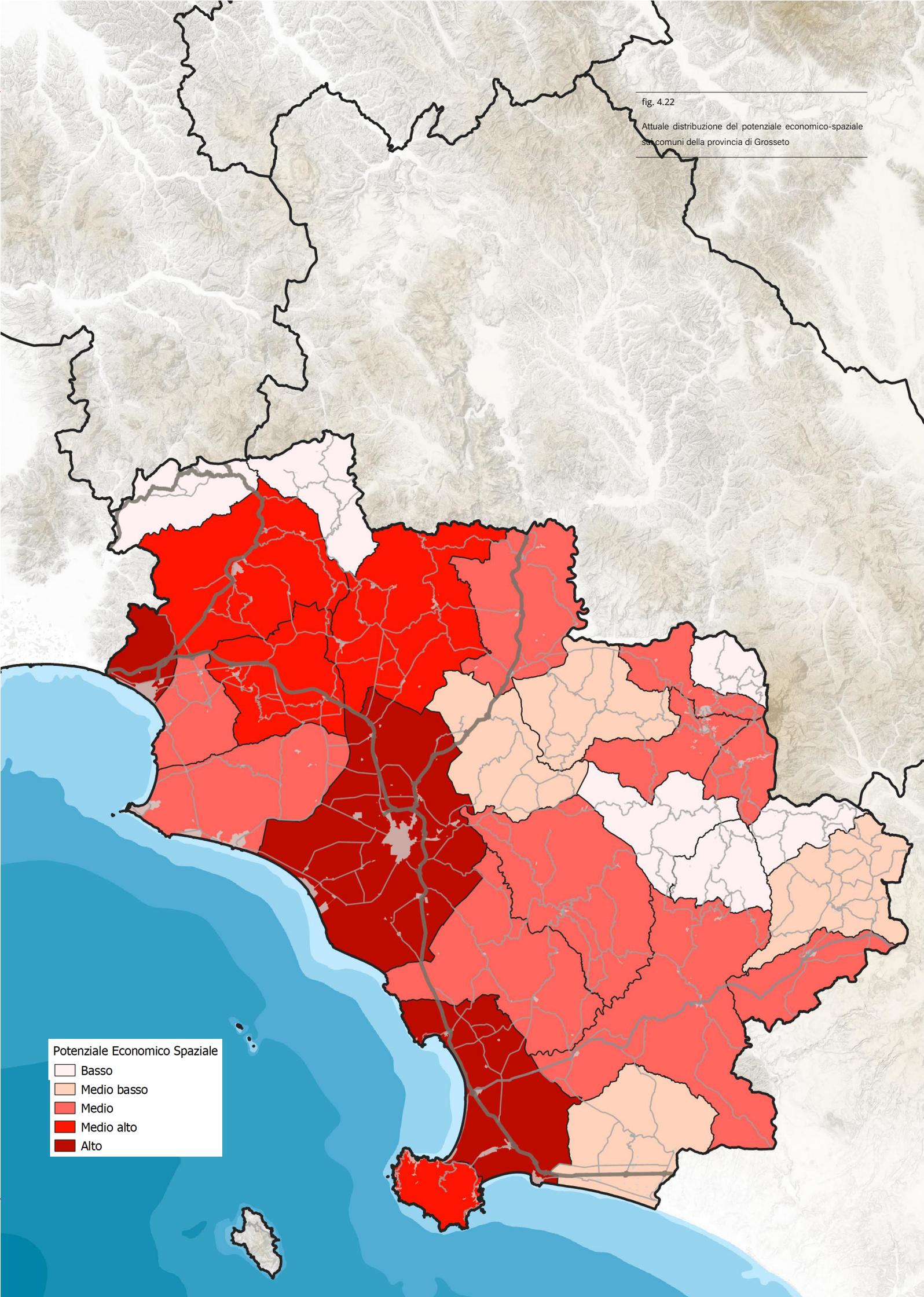


fig. 4.22

Attuale distribuzione del potenziale economico-spaziale sui comuni della provincia di Grosseto



Potenziale Economico Spaziale

- Basso
- Medio basso
- Medio
- Medio alto
- Alto

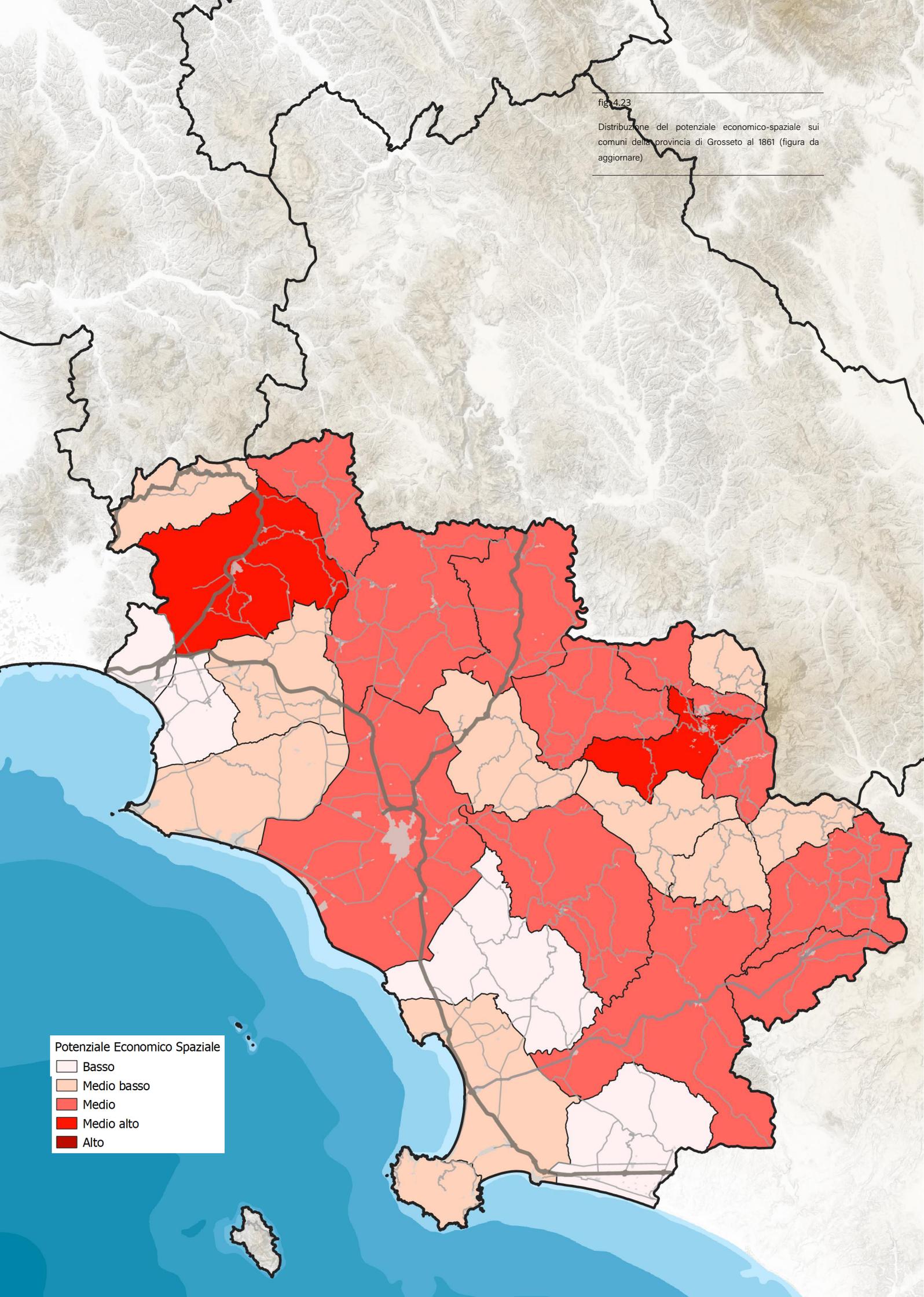
- **Un territorio “lontano”**, ovvero una sorta di isola rispetto al continente toscano. Un territorio marginale e debolmente connesso al resto della regione, segnato da elevati valori della distanza rispetto agli altri capoluoghi provinciali e in particolare dal capoluogo regionale Firenze, che dai comuni della provincia di Grosseto si raggiunge su strada con tempi di percorrenza in media ampiamente superiori alle 2 ore in assenza di traffico, valori che sono tanto più elevati di quelli rilevabili nelle altre province da rappresentare nel contesto regionale una macroscopica eccezione.
- **Un territorio di insediamenti fra loro “lontani”**, ovvero un arcipelago. Un territorio a sua volta caratterizzato al proprio interno dalla dispersione di centri abitati fra loro distanti e debolmente connessi l'uno all'altro. All'interno della provincia di Grosseto ci si sposta su strada da un capoluogo di comune all'altro con tempi di percorrenza mediamente superiori ad un'ora in assenza di traffico, valori ancora una volta largamente superiori a quelli rilevabili all'interno di tutte le altre province toscane.
- **Un sistema insediativo debole**. Gli elevati valori dell'impedenza spaziale fra i capoluoghi comunali conseguenti alla carenza della rete ferroviaria e alla bassa densità della rete stradale rendono modesta l'intensità delle interazioni spaziali fra centri abitati e attività localizzate sul territorio e quindi debole il loro funzionamento come elementi di un sistema insediativo. Il potenziale economico-spaziale è reso assai modesto dalla limitata consistenza demografica dei centri e dall'elevata frizione spaziale fra di essi, e ancora più modesto in particolare nell'ampia porzione di entroterra collinare e di montagna del territorio provinciale, con un percettibile squilibrio rispetto ai comuni della fascia litoranea, assai più popolosi e più densamente infrastrutturati.
- **Un albero infrastrutturale**. La debolezza del funzionamento di sistema è in certa misura anche imputabile all'articolazione ad albero della struttura di rete della maglia infrastrutturale viaria, un albero del quale la via Aurelia – elemento di connessione interprovinciale e interregionale - costituisce il tronco portante e le ex statali che da questa si dipartono trasversalmente i rami, a loro volta integrati da una più minuta trama di strade comunali di densità tanto contenuta da non concorrere che in minima misura alla geografia provinciale dei flussi di spostamento.
- **Un sistema di sistemi**, ovvero un arcipelago di arcipelaghi. La dispersione a bassa densità dei centri abitati all'interno di un vasto territorio provinciale e l'organizzazione ad albero della rete delle infrastrutture viarie che li collega suggeriscono la possibilità di distinguere il loro insieme – debolmente connesso internamente, e quindi sistema insediativo debole - come in effetti articolato in un insieme di sub-sistemi di buona connessione interna, fra loro interrelati tramite la linea di collegamento rappresentata dal tronco dell'albero, la fascia infrastrutturale litoranea.

fig. 4.23

Distribuzione del potenziale economico-spaziale sui comuni della provincia di Grosseto al 1861 (figura da aggiornare)

Potenziale Economico Spaziale

-  Basso
-  Medio basso
-  Medio
-  Medio alto
-  Alto



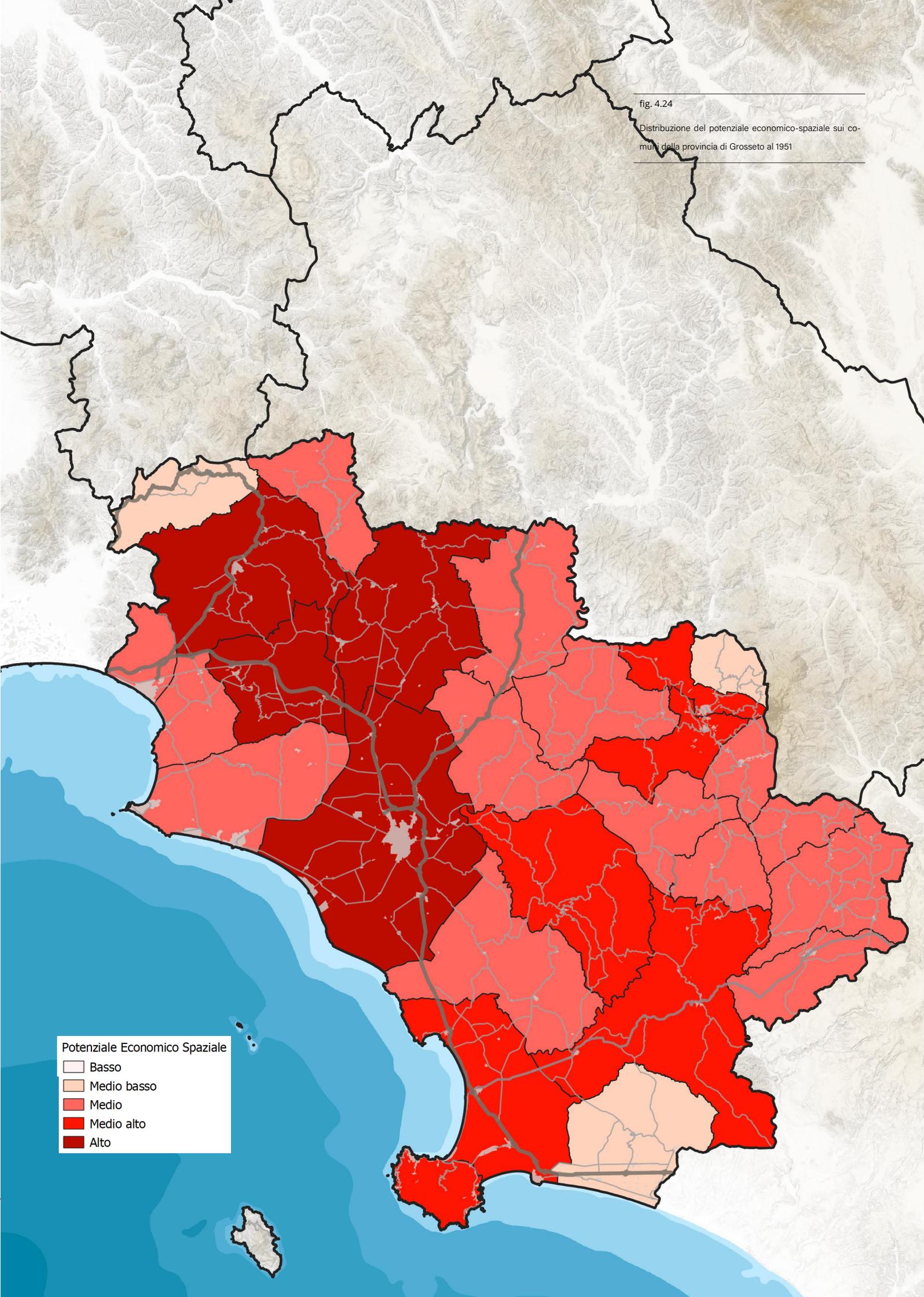
Indubbiamente ciascuno dei punti qui enumerati riguardo alla dotazione provinciale delle infrastrutture di trasporto rappresenta e porta in evidenza elementi di criticità, ai quali sono a loro volta da ricondurre temi, aspetti e fenomeni problematici che investono la provincia, dall'invecchiamento della popolazione alla distribuzione del reddito pro-capite, dallo spopolamento delle aree interne alla squilibrata distribuzione sul territorio degli indicatori sociali ed economici.

Sarebbe tuttavia illusorio - nonché venato da connotati di ingenuo semplicismo - affrontare tali temi e problemi ipotizzando ingenti interventi sull'assetto infrastrutturale nell'ottica di un suo massiccio potenziamento o di una sua radicale trasformazione: ciò che non appare oggi realistico né ragionevole per motivi di natura diversa. Anzitutto l'onerosità economica di simili interventi, difficilmente sostenibile nell'attuale situazione congiunturale, unitamente ai costi in termini ambientali, di fatto difficilmente compatibili con l'ormai consolidata e condivisa sensibilità alle esigenze di conservazione, tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistiche. Va inoltre tenuto presente che ormai da vari decenni nel nostro paese la previsione di infrastrutture di trasporto consegue all'accertamento dell'esistenza di un'effettiva domanda di spostamento, dalla quale la loro realizzazione sia espressamente motivata ed alla quale sia specificatamente finalizzata a rispondere. Nel caso della provincia di Grosseto la consistenza demografica della popolazione insediata sul territorio e l'esigenza di interazione spaziale fra le attività economiche localizzate non sembrano al riguardo esprimere una domanda di spostamento di entità tale da attivare le economie di densità necessarie per giustificare investimenti realmente ingenti in campo infrastrutturale da parte dell'ente amministrativo; se non gli opportuni interventi di adeguamento o riclassificazione di alcuni tratti stradali, il miglioramento della loro percorribilità, oltretutto, naturalmente, le doverose e indifferibili opere per l'adeguamento e la messa in sicurezza dei tracciati viari.

Il rilevamento delle criticità del sistema delle infrastrutture di trasporto non è pertanto espressamente mirato a individuare suoi aspetti di carenza o suoi limiti da sanare, quanto piuttosto a mettere a fuoco i termini del contesto territoriale oggi risultante da strategie, scelte e interventi del passato, spesso remoto, difficilmente reversibili, sulla cui base riconoscere specificità, potenzialità e vocazioni territoriali inesprese, così da prefigurare scenari alternativi, proporre chiavi di lettura innovative e l'adozione di linee di intervento realisticamente perseguibili.

fig. 4.24

Distribuzione del potenziale economico-spaziale sui comuni della provincia di Grosseto al 1951

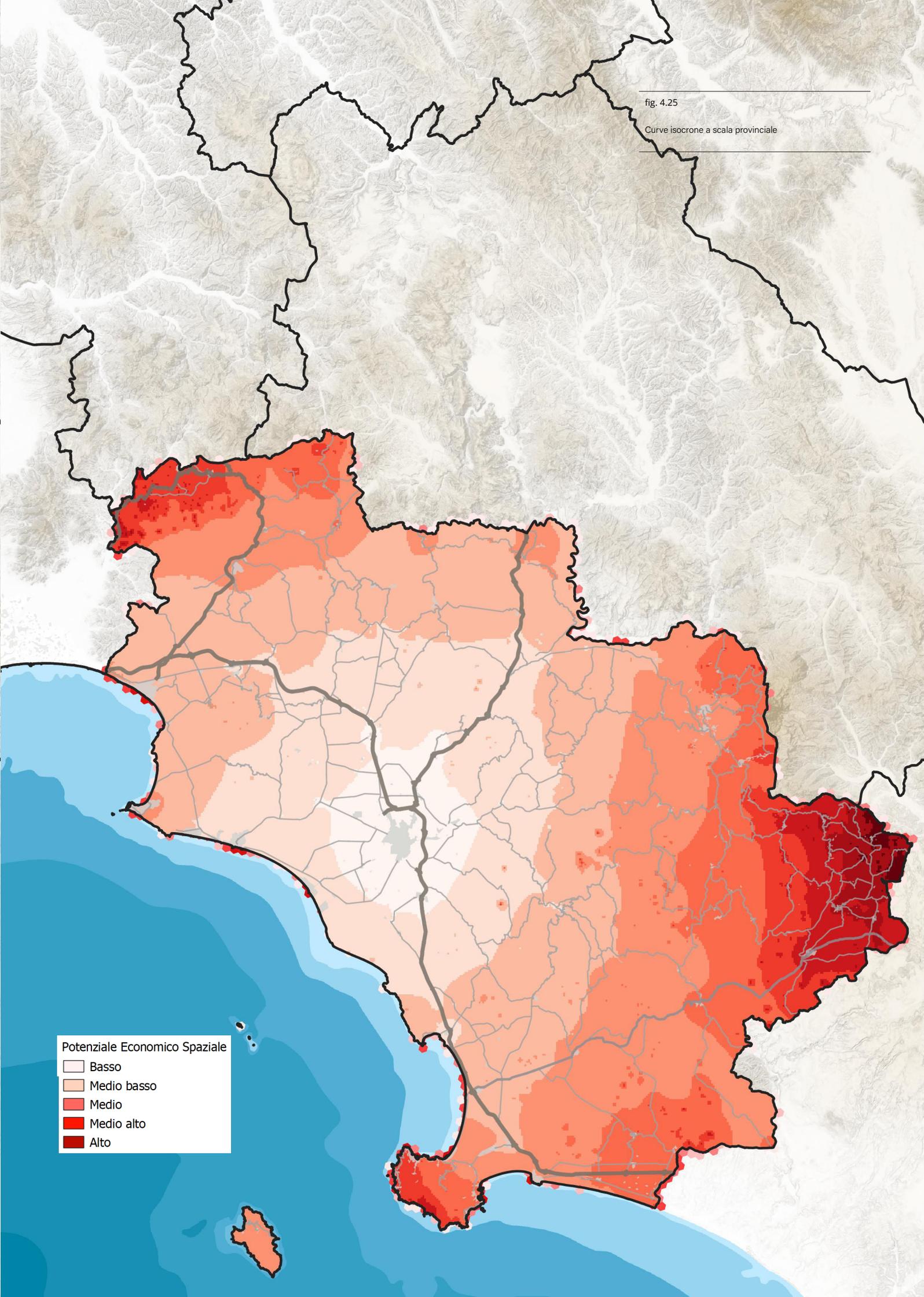


Potenziale Economico Spaziale

- Basso
- Medio basso
- Medio
- Medio alto
- Alto

fig. 4.25

Curve isocrone a scala provinciale



Potenziale Economico Spaziale

- Basso
- Medio basso
- Medio
- Medio alto
- Alto

---

## L'arcipelago dentro l'isola

# IL SISTEMA PRODUTTIVO

---

*Lecture*

---

### 5.1

#### L'IMMAGINE COMPLESSIVA

Considerati gli shock, stress e le sfide a cui è stato sottoposto il sistema produttivo europeo in questi anni, la stabilità del numero di imprese è indicatore di solidità del tessuto produttivo: negli ultimi dodici anni le imprese in provincia di Grosseto sono stabili tra le 17.000 e le 18.000, e stabili intorno a 320.000 in Toscana. Ciononostante, una relativa debolezza imprenditoriale locale è evidenziata dal fatto che il peso della provincia di Grosseto sulla regione Toscana è per le imprese pari al 5,5%, ossia inferiore al peso per la popolazione.

Entrando nel dettaglio sub-provinciale con una differente banca dati (Infocamere), si nota che l'attività economica è ripartita in modo ineguale sul territorio, in misura anche più marcata della popolazione, dando luogo a una struttura territoriale polarizzata, da cui non pochi comuni sono quasi assenti. Infatti, di 25.881 sedi d'impresa attive in provincia di Grosseto nel III trimestre del 2023, ne contano più di 1.000 solo sette comuni: Grosseto (8.341), Follonica (2.274), Orbetello (1.635), Manciano (1.314), Castiglione della Pescaia (1.151), Monte Argentario (1.051) e Roccastrada (1.036); ne offrono tra 830 e 730 altri cinque comuni: Gavorrano (822), Capalbio (806), Massa Marittima (790), Scansano (759) e Magliano in Toscana (734); tra i restanti sedici comuni, tutti con meno di 530 sedi attive ciascuno, se ne contano complessivamente 5.168, assai meno che nel comune capoluogo da solo.

Si nota che cinque dei comuni con più massa imprenditoriale sono anche poli di gravitazione pendolare di altrettanti sistemi locali del lavoro (SLL); pertanto, solo due comuni (Pitigliano e Castel del Piano) sono polo di SLL con meno di 530 sedi attive. Viceversa, due comuni (Castiglione della Pescaia e Roccastrada), pur gravitando molti loro residenti su Grosseto, sono in grado di offrire un elevato numero di luoghi di lavoro.

Alla ricerca delle aziende di maggiori dimensioni, le prime 100 per fatturato

nel 2022 fatturano più di 5,95 milioni € ciascuna (la principale 321,1 milioni €) e possono quindi essere considerate di medie e grandi dimensioni; tuttavia, solo otto di queste fatturano più di 40 milioni € e si possono con certezza definire grandi imprese. Tutte queste imprese, e in particolare quelle di medie dimensioni, hanno dimensioni adeguate per assumere, in presenza di adeguate condizioni sia interne sia di contesto, un ruolo guida nella costituzione e funzionamento di sistemi produttivi locali specializzati (per settore e/o filiera).

Tuttavia, la vastità del territorio provinciale impone di osservare la loro localizzazione. Entrando nel dettaglio sub-provinciale, Grosseto vanta ben 51 sedi, Follonica 11, Castiglione della Pescaia 6, Scarlino e Monte Argentario 5, Arcidosso 4, Manciano e Castel del Piano 3, Scansano e Orbetello 2, altri otto comuni una sola, mentre dieci comuni nessuna. Di conseguenza, da un lato la presenza di imprese che possono fungere da poli di sviluppo è abbastanza diffusa nel territorio, oltre che fra i settori, ma dall'altro la metà di esse opera nel capoluogo e i tre quinti delle restanti si situano nei comuni costieri, sicché restano penalizzati molti comuni dell'entroterra.

Il numero totale di persone occupate in provincia di Grosseto varia a seconda delle fonti consultate, ossia delle definizioni corrispondenti. Secondo il Censimento della popolazione, nel 2021 in provincia di Grosseto risiedono 86.690 occupati.

Altre fonti (Asia) individuano le unità locali delle imprese extra-agricole e i relativi addetti: nel 2021 sono rispettivamente 19.340 e 54.996 in provincia di Grosseto e 353.808 e 1.211.330 in Toscana. La dimensione media per luogo di lavoro, comunque bassa, è inferiore in provincia di Grosseto, ma soprattutto, mentre il peso delle unità locali è analogo alla misura delle imprese (5,5%), quello degli addetti è molto inferiore (4,5%) e ancor di più rispetto al peso della popolazione. Naturalmente lo squilibrio si riduce se si considerano anche gli addetti alle istituzioni pubbliche e private (per i quali le banche dati Istat non forniscono dati recenti) e gli addetti alle imprese agricole, che sono relativamente più numerosi in provincia di Grosseto ma per i quali abbiamo solo il dato regionale nel 2020 (140.668) da cui possiamo solo ipotizzare un numero di addetti in imprese agricole grossetane nell'ordine di grandezza di 15.000.

Entrando nel dettaglio sub-provinciale, la stessa fonte dà anche i comuni con il maggior numero di addetti nelle unità locali delle imprese. Solo sei comuni, tutti costieri, hanno più di 1.700 addetti in totale, e fra questi domina Grosseto con 23.127; seguono Follonica (6.384), Orbetello (3.916), Monte Argentario (2.948), Castiglione della Pescaia (2.793) e Scarlino (1.796). Seguono quattro comuni interni con più di 1.200 addetti: Manciano (1.492), Massa Marittima (1.382), Castel del Piano (1.347) e Roccastrada (1.297). Anche in questo caso, i primi quattro comuni sono polo di gravitazione pendolare di altrettanti SLL. Altri due (Castiglione d.P. e Scarlino) offrono un elevato numero di posti di

lavoro pur senza essere polo di SLL e altri due (Manciano e Castel del Piano) sono poli di SLL e offrono un buon numero di posti di lavoro (l'unico polo con offerta debole è Pitigliano). I restanti diciotto comuni, tutti con meno di 1.100 addetti ciascuno, assommano solo 8.514 addetti, una quota del totale provinciale (15,5%) inferiore a quella delle imprese, a indicare una minore dimensione media delle stesse in questi comuni rispetto a quelli maggiori, ossia una minor capacità delle stesse di creare posti di lavoro.

### L'ARTICOLAZIONE SETTORIALE

I dati sulla produzione e sul valore aggiunto sono presenti solo per enormi aggregati settoriali, che nel 2022 mostrano la dominanza dei servizi commerciali, privati e pubblici, con quote simili a Grosseto (77,5%), in Toscana (76,6%) e in Italia (72,2%). Molto più differenziati i pesi dell'industria in senso ampio (rispettivamente 9,8%, 21,6% e 20,5%) e dell'agricoltura (rispettivamente 7,1%, 2,3% e 2,2%). La quota residua si riferisce alle Costruzioni. A questo grossolano livello di disaggregazione, quindi, la provincia di Grosseto privilegia, in termini relativi, la vocazione agricola su quella industriale, pur nel quadro di una generale prevalenza dei servizi.

Tornando alle imprese, dal 2012 al 2022 nel quadro di una stabilità complessiva si assiste a consistenti dinamiche strutturali, che restituiscono strutture produttive ben differenti rispetto al recente passato. Infatti, in provincia di Grosseto tra i principali comparti la manifattura cala da 1.200 a 1.100 imprese, il commercio da 4.800 a 4.000, i servizi privati (escluso il commercio) crescono da 7.500 a 8.000 ma solo dopo il 2020, per cui nel 2022 i pesi sul totale sono 6%, 23% e 46%. In Toscana la manifattura cala da 39.800 a 36.200, il commercio da 80.200 a 69.800 e i servizi privati crescono da 132.000 a 142.600, per cui i pesi sono 11%, 21% e 44%. Le dinamiche di terziarizzazione sono quindi analoghe in regione e provincia, ma nel tempo si conferma la molto minor presenza delle imprese manifatturiere in Maremma.

Sulla base delle sedi di impresa registrate nel III trimestre 2023 (di fonte Infocamere, non comparabile con la precedente), in provincia di Grosseto, su un totale di 28.883 se ne contano ben 9.101 agricole-silvicole-ittiche (quasi un terzo!), 5.027 commerciali (ingrosso e dettaglio), 3.476 edili, 2.651 turistiche, 1.433 manifatturiere, 1.292 immobiliari, mentre quattordici sezioni Istat di minor peso, quasi tutte riferite ai servizi, assommano tutte insieme le residue 5.903 (un quinto).

Per forza di cose il sorprendente peso dell'agricoltura fra le sedi di impresa in provincia di Grosseto (31,5%) schiaccia il rilievo degli altri settori; ad esempio, per citare altre due sezioni Istat che producono per una clientela più ampia di quella locale, la manifattura pesa solo per il 5,1% del totale e alloggio e ristorazione pesano per il 7,2%; si noti però che queste due sezioni sono comunque precedute anche da commercio e costruzioni. Anche questo può essere visto come un segnale di una certa introversione della

provincia di Grosseto, o almeno delle sue attività imprenditoriali.

Un'ulteriore elemento di prudenza riguardo alle prospettive imprenditoriali è dato dall'osservazione delle imprese innovative (la definizione include 16 divisioni Istat su 88, sia manifatturiere sia terziarie): nel 2021, entrando nel dettaglio sub-provinciale, solo tre comuni costieri hanno una quota di imprese innovative sul totale ben superiore al 5%: Follonica (6,4), Monte Argentario (5,9), Grosseto (5,8). Al di fuori di questi comuni, dove una certa tradizione esiste, quindi, puntare sui settori innovativi sembra un lavoro di lunghissima lena, che non darà risultati tangibili in pochi anni.

Questa conclusione è rafforzata dal fatto che nel 2023 le imprese innovative startup (meno di 5 anni di vita, meno di 5 milioni € di fatturato, assenza di utili distribuiti, come da D.L. 179/2012) sono solo 13 in provincia di Grosseto (2 nel primario, 2 nel secondario e 9 nei servizi), 586 in Toscana, 13.500 in Italia, indicando un peso provinciale sul totale regionale inferiore a quello delle imprese in generale, e a maggior ragione a quello della popolazione. Si noti poi che nel 2020 in Toscana la spesa in ricerca e sviluppo tecnologico, anche se in rapporto al PIL è superiore alla media nazionale, è inferiore a quella delle altre tre regioni di dimensioni analoghe nel centro-nord, a causa di un minor contributo da parte delle imprese.

Dal punto di vista del settore di attività le 100 imprese maggiori della provincia operano in 34 delle 88 divisioni Istat (Ateco 2-cifre) e in 54 dei 272 gruppi Istat (Ateco 3-cifre): questo dimezza le attività in cui si può avere una specializzazione locale competitiva, dato che le specializzazioni di solito si riferiscono ai gruppi. Inoltre, anche solo a livello di divisione, 14 operano nel commercio all'ingrosso e intermediazione commerciale, 12 nel commercio al dettaglio, 10 nei servizi di alloggio (turistico). Meno frequentati sono l'agricoltura (6), la pesca (3), l'alimentare (4), la chimica (3), i prodotti in metallo (3), la riparazione, manutenzione e installazione (3), la costruzione di edifici (5), l'ingegneria civile (3), l'ingrosso, dettaglio e riparazione autoveicoli (5), i trasporti terrestri (3). Infine, le 26 imprese rimanenti operano in 21 differenti divisioni (8 delle quali manifatturiere), ciascuna con solo una o due imprese. Già da questo quadro settoriale si deduce che solo una parte delle imprese medie e grandi opera in attività rivolte a mercati extra-provinciali, in cui secondo la teoria il territorio locale si può specializzare.

In conseguenza della mancanza di dati di produzione e valore aggiunto più dettagliati, per individuare con maggior precisione le specializzazioni si osservano i dati sugli addetti (con dettaglio settoriale non sempre omogeneo da una fonte all'altra).

La rappresentazione più completa è fornita dal Censimento, un tempo decennale, ma dopo il 2011 "permanente", delle attività economiche. In attesa che siano pubblicati i dati del 2021 della provincia di Grosseto, è opportuno partire dalla situazione nel 2011. Gli addetti nelle unità locali attive

erano per l'agricoltura 9.378 su 63.485 in Toscana; per la manifattura 7.849 su 278.363; per l'altra industria, non manifatturiera 2.767 su 39.026; per le costruzioni 7.623 su 118.133; per il commercio 11.226 su 189.761; per gli alberghi e pubblici esercizi 10.120 su 132.287; per i servizi privati 61.129 su 1.043.699; per gli altri servizi 39.785 su 721.651.

Pertanto nel 2011 in base agli indici di specializzazione (ossia di potenziale di esportazione) relativamente alla Toscana, la provincia di Grosseto era fortemente specializzata in agricoltura (2,55), specializzata in alberghi e pp.ee. (1,32) e in altra industria, non manifatturiera (1,22), neutra in costruzioni (1,11), commercio (1,02), servizi privati (1,01) e altri servizi (0,95), fortemente de-specializzata in manifattura (0,49).

Nei dati annuali dal 2012 al 2019 (non comparabili ai precedenti) a Grosseto si registra una sostanziale stabilità degli addetti, che copre un travaso da agricoltura a commercio e turismo, con agricoltura da 13.445 a 8.035 (-40%); industria manifatturiera e non da 12.396 a 13.900; costruzioni da 6.624 a 6.190; commercio alberghi e pubblici esercizi da 23.750 a 28.947 (+22%); servizi non commerciali da 43.222 a 44.603; per cui nel 2019 i pesi sul totale sono 43,9% servizi, 28,5% commercio e turismo, 13,7% industrie.

In Toscana invece si registra una lieve crescita generalizzata degli addetti (tranne il calo delle costruzioni), con agricoltura da 47.617 a 49.748; industria manifatturiera e non da 402.295 a 420.037; costruzioni da 118.068 a 96.423 (-18%); commercio alberghi e pubblici esercizi da 341.027 a 347.471; servizi non commerciali da 747.888 a 778.859; per cui nel 2019 i pesi sul totale sono 46,0% servizi, 24,8% industrie, 20,5% commercio e turismo.

Il travaso da agricoltura a commercio e turismo ha quindi mantenuto le specializzazioni sia, indebolita, in agricoltura sia, rafforzata, in turismo, confermando una provincia di Grosseto in linea con la media regionale nei servizi e sotto-dotata di manifattura, la quale ultima contribuisce anche a spiegare la non entusiasmante dinamica complessiva.

In base al peso degli addetti totale, tra i SLL toscani, a raffronto con quelli italiani, hanno meno peso quelli urbani e terziari (44% contro 55%) e quelli turistici e/o agricoli (14% contro 17%) e molto più peso quelli manifatturieri (42% contro 28%). Tuttavia, dei quattro SLL costieri e dei tre SLL interni della provincia di Grosseto nessuno è manifatturiero, e solo il SLL Grosseto è urbano.

Entrando nel dettaglio sub-provinciale, come indicatore grezzo di specializzazione evidenziamo in ciascun comune solo la sezione Istat con il maggior numero di addetti alle imprese nel 2021 (con articolazione settoriale non coincidente con le precedenti: per sezioni Istat spesso aggregate e soprattutto esclusa l'agricoltura). Ebbene, trasporti e turismo aggregati prevalgono in 13 comuni (Capalbio, Castiglione d. P., Civitella P., Gavorrano, I. Giglio, Magliano, Manciano, Massa M., Montieri, M. Argentario, Orbetello, Pitiglia-

no, Seggiano), la manifattura in 5 (Castel del Piano, Cinigiano, Roccalbegna, Roccastrada, Scarlino), il commercio in 4 (Follonica, Grosseto, S. Fiora, Sorano), le costruzioni in 4 (Campagnatico, Castell'Azzara, Monterotondo M., Scansano) e i servizi alle famiglie aggregati in 2 (Arcidosso, Semproniano). Nessuna delle altre quattro sezioni o aggregazioni di sezioni extra-agricole (una produttiva, tre terziarie) prevale in almeno un comune.

Questo indicatore serve a individuare possibili poli di sviluppo specializzato orientati a mercati non locali là dove la maggior presenza relativa può suggerire una più sensibile cultura produttiva e quindi sensibilità sia privata sia pubblica nel territorio. I comuni dove prevalgono settori a orientamento locale possono concentrarsi su queste attività purché servano anche i comuni circostanti, oppure possono puntare su settori a orientamento non locale in cui abbiano comunque un significativo numero di addetti (si veda il seguito).

Questa analisi ha un complemento nella individuazione dei comuni con il maggior numero di addetti nelle imprese, per le cinque sezioni Istat di maggiore dimensione in provincia. Evidenziamo a parte il comune di Grosseto, che sempre conta di gran lunga il maggior numero di addetti (4.495 commercio, 3.116 trasporti e turismo, 3.137 professioni e servizi alle imprese, 2.316 costruzioni, 1.555 manifattura). Segue, sempre con chiaro vantaggio sugli altri comuni, Follonica (1.203, 1.136, 1.094, 605 e 635, rispettivamente). Nel commercio seguono Orbetello (715), M. Argentario (588), Castiglione d. P. (507), S. Fiora (409), Castel d. P. (300), Roccastrada (233), Massa M. (227) e Manciano (226), con i restanti diciotto comuni a meno di 200 addetti ciascuno. Nei trasporti e turismo seguono Castiglione d. P. (1.020), Orbetello (984), M. Argentario (831), Manciano (513), Capalbio (296), Massa M. (273), I. Giglio (250), Gavorrano (224), Pitigliano (219) e Scarlino (209), con i restanti sedici comuni sempre inferiori a 160 addetti. Nelle professioni e supporto alle imprese seguono Orbetello (416), Castiglione d. P. (255), M. Argentario (241), S. Fiora (210), Roccastrada (197), Scarlino (172), Massa M. (166), Manciano (131) e Gavorrano (129), con i restanti diciassette comuni sempre inferiori a 90 addetti. Nelle costruzioni seguono M. Argentario (348), Orbetello (330), Scarlino (279), Castel d. P. (191), Castiglione d. P. (186), Roccastrada (168), Gavorrano (160), Manciano (146), Massa M. (141), Scansano (125), con i restanti sedici comuni sempre inferiori a 100 addetti. Nella manifattura seguono Scarlino (543), Castel d. P. (365), M. Argentario (352), Orbetello (244), Roccastrada (244), Manciano (181), Cinigiano (149) e Massa M. (148), con i restanti diciotto comuni sempre inferiori a 120 addetti.

Questo indicatore serve a individuare possibili poli di sviluppo specializzato orientati a mercati non locali là dove la maggior presenza assoluta può suggerire una maggior presenza di risorse e relazioni all'interno del settore. In particolare, si può trarre spunto dalla diversità dei comuni presenti nelle varie liste ovvero dalle loro differenti posizioni nelle liste.

Un'analisi più fine (con riferimento alle 88 divisioni Istat o a maggior ragione dei 272 gruppi Istat), pur raccomandabile a fini di politiche di sviluppo, non può essere effettuata sulla base di dati statistici e deve far ricorso a testimoni privilegiati e stakeholders locali.

La maggior prosperità dei comuni costieri e la concentrazione in essi dei flussi turistici prevalenti rendono di interesse il comparto dell'economia del mare, un aggregato di attività economiche per il resto eterogenee, che comprende in ordine di importanza alloggio e ristorazione (di gran lunga), sport e ricreazione, cantieristica, ittica, movimentazione. Le imprese di cantieristica e di movimentazione hanno un peso occupazionale relativamente maggiore e una maggior capacità di attivare l'indotto. Nel confronto nazionale e regionale, Grosseto è relativamente specializzata sia nel complesso nell'economia del mare sia, in particolare, non solo in alloggio e ricreazione, attività tipicamente turistiche (che però generano minor valore aggiunto), ma anche nell'ittica. Il comparto suscita interesse anche per la capacità di generare un indotto di dimensioni analoghe agli impatti diretti, e di farlo anche in comuni dell'interno.

Dal portale statistico della regione Toscana (le statistiche dinamiche delle imprese) si può infine generare un'analisi dei gruppi (cluster analysis) a livello regionale, ossia un'ulteriore modalità di aggregazione dei comuni, a differenza di SLL e SEL non più vincolata alla contiguità, ma solo alle affinità economiche strutturali (così come selezionate dalla Regione).

Oltre la metà dei comuni grossetani (sedici), tutti dell'entroterra, caratterizza il gruppo con una bassa dinamica imprenditoriale, tuttavia con un saldo netto positivo, e senza specializzazioni all'infuori di quella agricola.

Sei comuni, costieri o amiatini (Massa Marittima, Castiglione della Pescaia, Orbetello, Arcidosso, Santa Fiora, Castell'Azzara), rientrano nel gruppo che presenta una dinamica molto negativa, per scarsa natalità imprese, e specializzazione agricola e turistica.

Altri tre comuni, costieri (Follonica, Monte Argentario, Isola del Giglio), fanno parte del gruppo dotato di forte vocazione turistica e fabbricazione di mezzi di trasporto, presumibilmente navali.

Infine, tre comuni rientrano in altrettanti gruppi differenti: Scarlino nel gruppo agricolo e industriale (chimico), Castel del Piano nel gruppo a bassa natalità, industriale (metalmecanico) e agricolo, Grosseto nel gruppo delle città (elevata mortalità imprese e specializzazioni turistica e Ict).

Degno di nota che, a conferma dei dati complessivi provinciali, nessun comune grossetano faccia parte dei due gruppi toscani più spiccatamente manifatturieri (uno dinamico, l'altro in difficoltà), concentrati nella valle dell'Arno ma presenti anche nell'Amiata senese. Anche nei cinque comuni con

significativa attività industriale, si tratta di specializzazioni in compresenza con altre non manifatturiere, secondo un modello differente da quello dei distretti industriali.

## AGRICOLTURA

Nel XXI secolo a livello nazionale e regionale si assiste a un netto calo del numero di aziende agricole (-29,9% e -28,3% rispettivamente, tra 2000 e 2020), specie per mancato ricambio generazionale, e a un calo minore delle superfici agricole, con conseguente forte incremento della dimensione media aziendale. Cresce anche l'affitto, con opportunità di ricomposizione produttiva (maggiore produttività) anche senza ricomposizione proprietaria. L'abbandono dell'agricoltura è generalizzato nelle zone montane, mentre nella collina litoranea si cede superficie ad usi turistici e in pianura si nota soprattutto l'accorpamento delle aziende. Tuttavia, a sud della linea Pisa – Arezzo la proprietà è meno parcellizzata (superficie media delle aziende di 15 ha) e i valori fondiari risentono meno della competizione degli usi urbani, creando condizioni più favorevoli ad un'agricoltura competitiva.

In effetti, nel 2023 la provincia di Grosseto mostra tendenze promettenti: in primo luogo una ripresa quantitativa delle sedi d'impresa dal 2019, opposta ad altri territori, che suggerisce competitività; in secondo luogo una tendenza duratura alla societizzazione (già nel 2009 lo studio del Sant'Anna contava 179 aziende professionali), segno di orientamento al mercato; infine una estensione della superficie agricola utilizzata a biologico, segno di attenzione alle preferenze dei consumatori, sia pure ancora a macchia d'olio e con ampi margini di espansione, tra il 28% e il 40% in sette comuni (Monterotondo M., Cinigiano, Arcidosso, S. Fiora, Roccalbegna, Manciano, Capalbio), ma d'altra parte addirittura sotto il 10% a Montieri e M. Argentario.

Tuttavia, il sorprendente peso dell'agricoltura (31,5%) nel computo delle sedi di impresa della provincia di Grosseto nel 2023 è indice non solo di competitività e di specializzazione del settore (che comprende anche silvicoltura e pesca), ma anche di perdurante parcellizzazione dei siti produttivi, fatto che può ostacolare lo sviluppo della produttività e quindi dei redditi, nel tempo. Inoltre, come conseguenza associata allo stesso dato strutturale, l'innovazione necessaria alla competitività rischia di essere frenata dall'elevato invecchiamento della popolazione impiegata nelle proprie aziende agricole, dovuto a un ricambio generazionale ancora insufficiente. Ulteriore conseguenza di ciò è una progressiva riduzione della superficie agricola utilizzata (e una riduzione dei capi allevati).

Quasi la metà del totale delle sedi agricole si concentra nei sistemi economici locali Amiata e Albegna-Fiora, i più periferici, mentre il turismo (comunque ovunque con pesi tra 8 e 12%) ha presenze superiori alla media nei sistemi economici locali Colline Metallifere e Albegna-Fiora.

La struttura produttiva agricola della provincia di Grosseto è storicamente

molto diversificata e dotata di svariati prodotti, derivanti dalle colture della vite e dell'ulivo e dall'allevamento ovino, riconosciuti come tipici dal mercato, ma anche di grandi superfici prevalentemente dedicate a colture "povere" (cereali e foraggi) o ad attività non più praticate come un tempo, anche perché bisognose di innovazioni tecnologiche e produttive (silvicoltura), caratteri di fragilità e debolezza, a cui possiamo ascrivere anche il relativo sottosviluppo delle filiere della trasformazione, pur in presenza di alcune realtà produttive o commerciali di tutto rilievo.

Delle tre fasce di territorio (piana costiera, bassa collina e media collina) è la seconda quella più vocata alle produzioni tipiche della vite e dell'olivo, mentre la terza è più dedicata alla zootecnia e produzioni tipiche conseguenti (latticini); la prima invece tende a favorire le colture "industriali" (inclusa l'acquacoltura ittica) e l'orticoltura, che pur non dando origine a tipicità sono anch'esse attività esportatrici e redditizie.

La marcata vocazione agricola del territorio continua ad essere centrale nella recente discussione sullo sviluppo del territorio. Lo sviluppo agricolo e la sua narrazione si fondano su caratteri legati alla tradizione e su una diffusa concezione dell'agricoltura come pratica sostenibile e compatibile con i valori ambientali e paesaggistici del territorio. Su spinta delle associazioni di categoria agricole e dei Comuni costieri, è stato di recente costituito il bio-distretto della Maremma e, ancor prima, il distretto rurale.

D'altra parte, la costituzione dei distretti agricoli e l'ingresso di soggetti industriali esterni sembra avviare una transizione verso l'industrializzazione agricola e verso "l'agricoltura di precisione" con spinta automazione delle lavorazioni; un processo supportato anche dal relativamente basso prezzo dei terreni agricoli.

Soprattutto le piane costiere un tempo paludose e le colline interne centrali offrono buone condizioni per l'agricoltura. Qui la strategia è finalizzata al mantenimento nel tempo dei vantaggi comparati acquisiti, e quindi deve concentrarsi sui prodotti tipici dall'immagine riconosciuta e sul riconoscimento di tipicità ortofrutticole e ittiche (anche sub-provinciali), elevandone la qualità ambientale (biologico, emissioni zero, risparmio idrico) e sviluppando almeno la prima trasformazione, e per queste vie il valore aggiunto e la redditività. Precondizioni per ottenere questi risultati appaiono la formazione e l'aggiornamento professionale, anche tramite il ricambio generazionale, in passato poco curato, così da favorire il coinvolgimento delle imprese in progetti di ricerca applicata all'innovazione, come già auspicato dallo studio del Sant'Anna del 2009.

Assai minore è stata l'attenzione per altre attività produttive rientranti nel cosiddetto primario e dotate di un interessante potenziale di sviluppo nei prossimi decenni, quali la forestazione produttiva, l'estrazione di minerali strategici, lo sfruttamento di fonti rinnovabili di energia. Sia le Colline Metallifere sia l'Amiata, entrambe dall'orografia accidentata che ostacola la com-

petitività delle coltivazioni agricole, godono di vaste aree boscate e di una tradizione estrattiva. Oltre al rilancio di queste attività un tempo tradizionali nelle aree interne, soprattutto ai margini orientale e, in parte, settentrionale della provincia, si può pensare alla produzione energetica, sia geotermica sia da bio-masse. Si tratta di aree bisognose di un rilancio dello sviluppo, né la maggior parte di queste attività non entra in conflitto con l'attrattività turistica. Qui la strategia deve essere individuare le risorse naturali presenti e mobilitare le risorse umane locali per la loro valorizzazione economica, con un forte ruolo per la formazione di nuove professionalità.

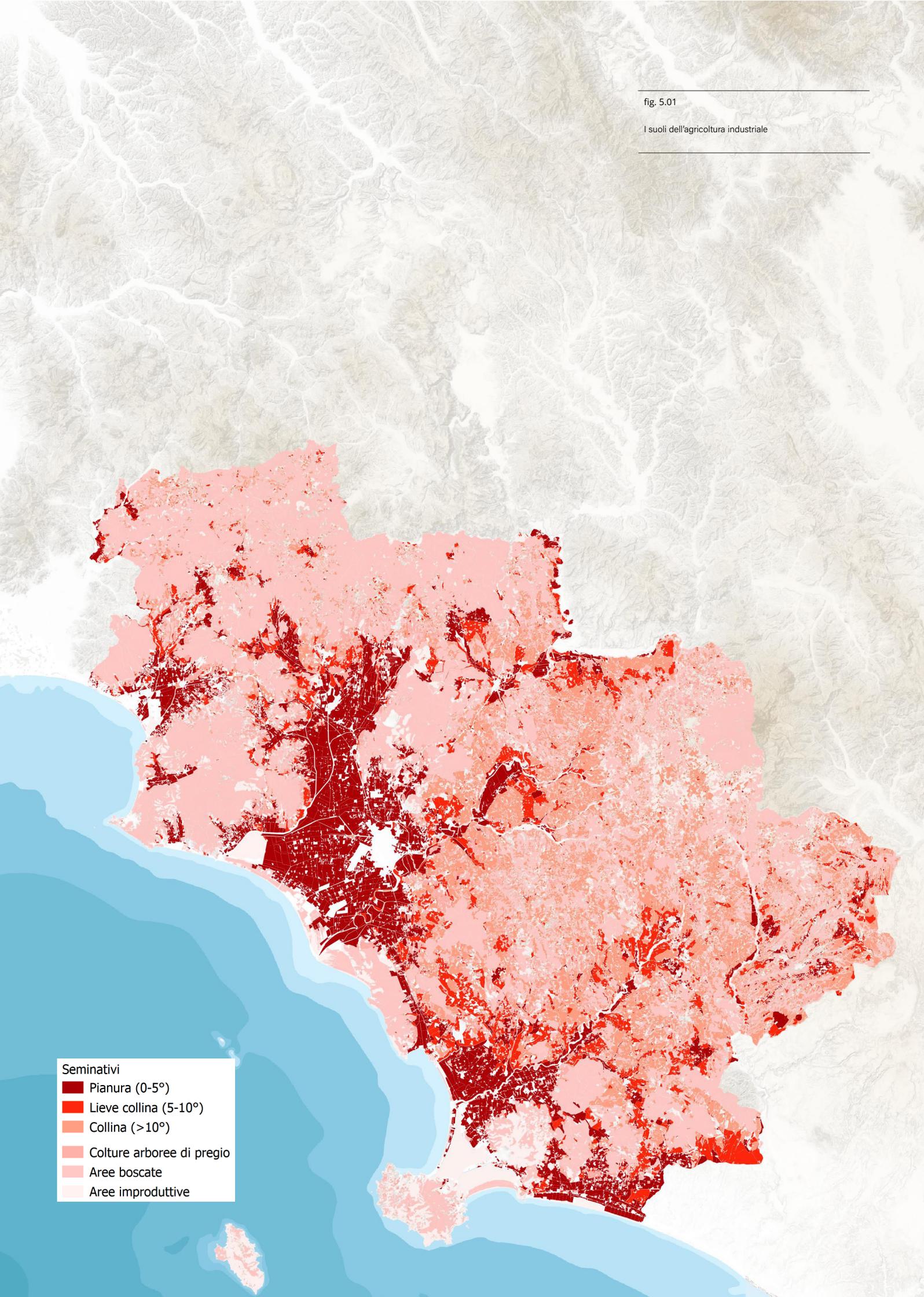
Nel complesso, però, le strategie di sviluppo proposte nel dibattito politico sono molto settoriali e risentono delle paternità dei soggetti proponenti, quasi sempre associazioni di categoria, mentre hanno meno rilievo il punto di vista della popolazione residente sul territorio e uno sguardo di sintesi.

Tuttavia, esistono minacce legate proprio al successo aziendale di uno sviluppo agricolo così progettato, in particolare: i) limitatezza e inespandibilità delle superfici coltivabili con colture ad elevata redditività (terreni irrigui di pianura); ii) ulteriore polarizzazione dello sviluppo nelle aree costiere prossime ai centri urbani maggiori; iii) utilizzo intensivo delle risorse ambientali (in particolare acqua) e pericolo di diffusione su vasta scala di inquinanti legati a fertilizzanti e pesticidi; iv) necessità di ricomposizione fondiaria delle proprietà, con perdita della maglia poderale della riforma agraria, del mosaico paesaggistico ed ecologico e del sistema idrografico ciò che appare poco compatibile con le esigenze di preservazione del capitale naturale e paesaggistico indispensabile per il settore turistico; v) sviluppo polarizzato su grandi soggetti capaci di investimento e acquisizione fondiaria, e la conseguente scarsa possibilità di ingresso di nuovi soggetti imprenditoriali giovani; vi) scarse ricadute occupazionali (nel caso di agricoltura di precisione) e scarsa qualificazione dell'impiego nei sistemi di coltivazione più tradizionali (contratti agricoli stagionali).

Del resto l'apporto dato dall'agricoltura al sistema economico grossetano è già e da tempo molto al di sopra della media regionale e nazionale, testimoniando da una parte una forte e consolidata vocazione produttiva che può svilupparsi in autonomia anche senza il supporto di politiche pubbliche settoriali, dall'altra una ridotta espandibilità del settore rispetto alle performance complessive del sistema economico.

fig. 5.01

I suoli dell'agricoltura industriale



Seminativi

- Pianura (0-5°)
- Lieve collina (5-10°)
- Collina (>10°)
- Coltive arboree di pregio
- Aree boscate
- Aree improduttive

## TURISMO

Lo sviluppo del turismo negli ultimi tre decenni ha avuto un ruolo importante nel facilitare la transizione dal manifatturiero, anche in una regione come la Toscana, già fortemente turistica e beneficiante di una multi specializzazione e dalla integrazione fra i diversi prodotti turistici, grazie alle distanze relativamente ridotte. Tuttavia, lo sviluppo del turismo porta rischi sia di stagnazione della produttività (e quindi dei redditi, anche per il minor numero di giornate lavorative annue: 173 contro una media di 224) sia di congestione locale in alta stagione (e quindi di limiti alla crescita occupazionale).

Il turismo in Provincia di Grosseto è fortemente polarizzato sulla costa. Il tessuto ricettivo è povero di strutture alberghiere con una forte predominanza delle strutture di campeggio (sulla costa) e un diffuso tessuto di imprese agrituristiche sia sulla costa che sull'entroterra, che tuttavia riesce a captare solo un'esigua quota di turisti a causa delle ridotte dimensioni delle strutture.

Negli anni fra il 2011 e il 2022 in provincia di Grosseto gli alberghi oscillano fra 280 e 320, mentre in Toscana fra 2.700 e 2.860: una quota provinciale quasi doppia rispetto a quella della popolazione, ma poco più della metà di quella della superficie; vi è quindi spazio per una espansione alberghiera in comuni a oggi sotto-dotati, oltre che per un innalzamento qualitativo di almeno parte dell'esistente.

Nello stesso periodo i posti letto alberghieri sono in crescita da 19.800 a 20.800 in provincia di Grosseto, mentre in Toscana sono in calo da 194.900 a 186.500 (tutto dal 2018), sicché la dimensione media, indice di efficienza e profittabilità, ha raggiunto quella regionale (entrambe poco inferiori a 70).

Quanto alla ricettività extra-alberghiera, nel 2022 in provincia di Grosseto gli esercizi sono molto più numerosi degli alberghi (1.900 circa) e così pure i posti letto (circa 80.000). Le dimensioni medie sono molto variabili a seconda del tipo di ricettività, a volte inferiori e a volte superiori a quelle alberghiere. In particolare, da una parte i 1.190 agriturismi offrono 16.100 posti letto (13-14 per esercizio), dall'altra i 42 campeggi offrono ben 47.600 posti letto (1.130 per esercizio), oltre il doppio degli alberghi.

Entrando nel dettaglio sub-provinciale, nel quale si può distinguere solo fra alberghiero ed extra-alberghiero, una dotazione elevata di camere (più di 1.000) e posti-letto (più di 2.500) alberghieri è presente solo a Grosseto, Castiglione della Pescaia e Orbetello, mentre all'estremo opposto mancano del tutto gli alberghi a Monterotondo Marittimo e Castell'Azzara.

Invece, si riscontra una dotazione elevata di camere e letti in ricettività extra-alberghiera, oltre che nei tre comuni succitati, anche a Follonica, Scarlino e Manciano (unico comune non costiero). Una buona vivacità imprenditoriale extra-alberghiera si osserva anche Capalbio, Scansano, Magliano, Roccastrada e Massa Marittima. Si tratta peraltro di comuni non costieri, ma non lontani dal mare: anche nella ricettività extra-alberghiera, quindi, vi è spazio

per lo sviluppo delle tipologie a maggiore valore aggiunto, specie nell'entroterra più lontano dal mare.

Non rilevato è il fenomeno delle seconde case. Tuttavia, come prima approssimazione si può considerare il dato delle abitazioni non occupate, che, includendo i casi di abbandono, costituisce una sovrastima del fenomeno di interesse. Nel 2021 le abitazioni non occupate sono 71.064 su un totale di 173.443 (41%), mentre in Toscana sono 506.892 su 2.133.905 (24%) e in nessun'altra provincia tranne Massa Carrara eccedono il 30%. In particolare la quota è massima nei comuni turistici di Isola del Giglio (71%) e Castiglione della Pescaia (68%) ma seguiti da presso dai comuni marginali di Montieri (63%), Roccalbegna (63%) e Semproniano (64%), mentre la quota di gran lunga minima si riscontra a Grosseto (20%), eccedendo il 34% in tutti gli altri comuni. Il patrimonio inutilizzato o sotto-utilizzato è tale da consentire lo sviluppo di ricettività extra-alberghiera dove questo non sia già avvenuto.

Gli esercizi di ristorazione, presi nel loro complesso, in provincia di Grosseto mostrano una dinamica più vivace di quella alberghiera e più simile ad alcune tipologie extra-alberghiere: sono infatti in crescita da 1.580 nel 2012 a 1.640 nel 2018 e 2019 (+3,8%), seguiti da una caduta nel 2020 al livello originario e una ripresa parziale nel 2021. Si noti che negli stessi anni in Toscana crebbero da 17.500 a 19.000 (+8,6%), per poi cadere a 18.400 e infine stabilizzarsi a questo livello: se dunque in passato la Toscana ha sperimentato una dinamica più sostenuta, le attività della provincia hanno mostrato maggiore solidità e resilienza.

Per quanto la soluzione delle necessità di alloggio e vitto sia imprescindibile per il turista, nonché fonte precipua di occupazione e di redditi per il territorio, non sono queste le motivazioni della scelta di una destinazione turistica, ossia le risorse che fungono da attrazione per il turista, a seconda dell'esperienza (o prodotto) turistica che preferisce. Nel caso della provincia di Grosseto, una prima attrazione è la costa, per il turismo balneare e le forme minori di turismo marino (sub/snorkel, navigazione, ittiturismo), attrazione presente quindi in otto comuni. Una seconda attrazione è la montagna, presente in primo luogo con l'Amiata (Santa Fiora, Arcidosso, Castel del Piano e Seggiano), ma anche in misura minore il Civitella (Castell'Azzara) e l'Aquilaia (Stribugliano di Arcidosso). Una terza attrazione, soprattutto per gli stranieri, è la versione locale della campagna toscana, non solo collinare ma anche di pianura bonificata, presente in quasi tutti i comuni. La quarta attrazione interessa il turismo d'arte e culturale: al di là dei tanti siti minori presenti in provincia come in tutta Italia, meritano un viaggio secondo le guide del Touring Club Italiano (e sono quindi contrassegnati con stelle) solo tre comuni (Massa Marittima, Pitigliano e Sovana / Sorano) su 25 in tutta la Toscana, una quota doppia rispetto a quella della popolazione, ma solo tre quinti di quella della superficie. Infine, una quinta attrazione riguarda il turismo ambientale, che qui trova due dozzine di riserve e parchi, sia na-

turali sia antropici, primi fra tutti il parco nazionale dell'Arcipelago Toscano (Isola del Giglio) e il parco regionale della Maremma (Grosseto, Magliano e Talamone di Orbetello), oltre a tre dozzine di siti della rete Natura 2000, solo in parte sovrapposti alle riserve riconosciute. Il turismo in Provincia di Grosseto è fortemente polarizzato sulla costa, con oltre il 90% dei flussi orientati sul turismo balneare. Solo il 6% sono rivolti al turismo d'arte e al turismo termale. Il rimanente 3% verso la montagna, collina e campagna (turismo dell'entroterra).

I comuni sopra al milione di presenze turistiche sono Castiglione della Pescaia, Grosseto e Orbetello, tutti Comuni con forte vocazione balneare; seguono molto distanziati i comuni di Follonica, Scarlino, Manciano, Massa Marittima, Monte Argentario e Capalbio, con presenze comprese tra le 100.000 e 500.000.

Anche in questo secondo gruppo prevalgono i comuni costieri e dunque un turismo prettamente balneare, ad eccezione di Manciano che è trainato dal termalismo che ruota intorno a Saturnia e Massa Marittima, meta legata al turismo storico-artistico e ad alcuni importanti eventi organizzati (ad esempio la stagione Lirica in Piazza).

In un terzo gruppo si collocano i comuni di Isola del Giglio, Magliano in Toscana e Gavorrano, con presenze comprese tra 50.000 e 100.000. In ultima posizione il gruppo più numeroso composto da tutti gli altri comuni dell'entroterra con presenze che oscillano dalle 5.000 alle 50.000.

La forte polarizzazione sul turismo balneare non può che accentuare i divari tra costa ed entroterra (tra costa e crosta, per giocare con le parole), sia in termini economici sia in termini demografici, con le presenze turistiche che si sovrappongono in modo intermittente a contesti già densamente popolati come quello di Follonica e Grosseto. In alcuni casi la forte vocazione balneare penalizza la promozione dei contesti dell'entroterra, nonostante questi presentino in effetti connotati ed elementi di bellezza ed appeal del tutto confrontabili con quelli di alcuni contesti collinari fortemente promossi e assai più frequentati (Val d'Orcia, Chianti, ecc). Così come appare sottoutilizzata la potenziale attrattività turistica dei comuni amiatini, caratterizzati in effetti da non comuni elementi di singolare pregio ambientale e paesaggistico. La vocazione balneare è alla base della marcata stagionalità dei flussi, di fatto compressi nei 4 mesi estivi. Questa caratteristica ha rilevanti implicazioni sulla struttura del lavoro e sulla sua qualificazione. Nelle località più interessate dal turismo estivo, la forte oscillazione nella domanda di servizi produce forti disfunzioni nella loro erogazione e nell'utilizzo di impianti e infrastrutture (strade, depuratori, raccolta dei rifiuti).

Lo sviluppo negli ultimi anni del cicloturismo e i prossimi investimenti sulla ciclovie tirrenica possono rappresentare un'importante vettore di sviluppo anche per alcune aree più interne.

In conclusione, la provincia di Grosseto sembra aver puntato soprattutto

su una clientela a più bassa capacità di spesa, offrendo una ricettività a più basso valore aggiunto e quindi foriera di una minore redditività, anche per la maggiore distanza dagli altri prodotti turistici regionali. Una strategia di sviluppo, oltre a puntare su un innalzamento qualitativo del prodotto turistico balneare (e quindi della sua redditività), può sviluppare altri prodotti turistici (e valorizzare quelli già esistenti) che stabilizzino l'occupazione nelle basse stagioni e ne creino di nuova nei territori interni.

### **I SERVIZI E IL PUBBLICO IMPIEGO**

Le attività a diretto controllo pubblico hanno una consolidata e significativa presenza nel capoluogo, nel cui sviluppo storico hanno svolto un ruolo più significativo che in altri capoluoghi toscani e italiani, soprattutto con riferimento agli insediamenti della difesa, delle ferrovie e in parte dell'istruzione superiore (di competenza nazionale), ma anche della sanità (di competenza regionale).

Tali attività non hanno solo ricadute sul territorio provinciale ma anche spesso un ruolo alla scala nazionale e viceversa possono stimolare attività private locali dedite alle forniture.

L'infrastrutturazione della Provincia di Grosseto, ed in particolare del capoluogo, si deve in larga parte alla necessità – in epoca immediatamente post unitaria - di dotare il vasto territorio di servizi ed uffici pubblici. La loro localizzazione ha modificato radicalmente la gerarchia territoriale precedente, trasformando alcuni insediamenti della costa e dell'entroterra in poli amministrativi, arrivando a comporre con poche modificazioni la struttura insediativa attuale.

Successivamente si sono insediate a Grosseto – anche a causa delle condizioni di marginalità economica e politica – importanti attrezzature militari di rango nazionale, come il Centro Quadrupedi dell'Esercito, la base del 4° Stormo Aeronautica e, successivamente, la base del Reggimento Savoia Cavalleria. Queste attrezzature hanno fortemente inciso sulle dinamiche demografiche del territorio e sulla struttura occupazionale, andando ad aggiungersi ai poli sanitari (4 ospedali nell'intera Provincia) e alla rete delle amministrazioni dello Stato e degli Enti locali.

Complessivamente i servizi pubblici occupano in provincia di Grosseto circa 13.000 unità, pari al 13-14% della popolazione attiva e al 14-15% degli occupati, di cui oltre la metà impiegate nel capoluogo.

La presenza dei servizi pubblici in provincia può essere suddivisa in 4 gruppi funzionali: la sanità con circa 3150 addetti, le autonomie locali con circa 1750 addetti, le funzioni centrali con circa 4000 addetti e la scuola con circa 4100 addetti.

Le funzioni centrali sono in prevalenza localizzate a Grosseto: Tribunale, Questura, Prefettura, INAIL, INPS, Agenzia delle Entrate, Aeroporto Militare (4° Stormo Caccia) e base del Reggimento Savoia Cavalleria. Su Grosseto

gravitano anche gran parte degli occupati nel settore della sanità, con quasi 2000 dipendenti su un totale di 3150. Stesso peso sul capoluogo (si veda fig. 3.01) può essere attribuito al comparto scuola, essendo la gran parte degli istituti di formazione secondaria di secondo grado (licei ed istituti superiori) localizzata in città. Risultano distribuiti sul territorio, e per questo di rilevante interesse strategico, gli occupati negli enti locali e negli uffici postali, oltre che nell'istruzione dell'infanzia e della pre-adolescenza.

Da questo quadro, qui schematicamente riepilogato, ancora una volta emerge una forte polarizzazione del settore sul capoluogo, sia nella situazione attuale che in una prospettiva di sviluppo. In generale il capoluogo ha più di metà degli addetti della provincia solo in queste sezioni e in quelle private delle attività professionali e dei servizi alle imprese.

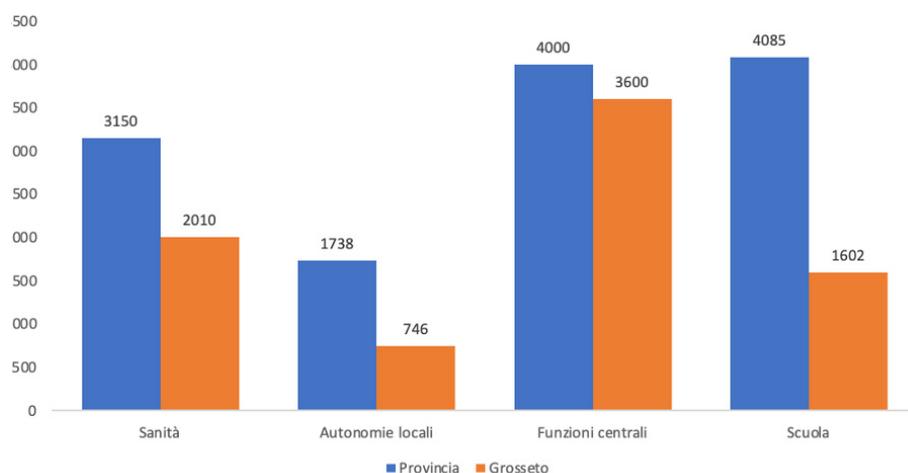


fig. 5.02

Distribuzione degli occupati nel settore pubblico (Dati CGIL 2022)

Le funzioni pubbliche, ed in particolar modo quelle centrali, hanno costituito e ancora oggi costituiscono un importante fattore di attrattività localizzativa, attirando popolazione (e redditi) da altri contesti regionali e nazionali. Offrono un lavoro stabile, con buone retribuzioni, impiegando personale con formazione medio-alta. La vicinanza a Roma e la relativa facilità di collegamento costituiscono un importante vantaggio localizzativo, sia nella definizione dei bacini di lavoro (anche pendolare) sia nella possibilità di relazione con le sedi centrali delle diverse amministrazioni dello Stato.

Le caratteristiche geografiche, la dimensione urbana e un mercato immobiliare accessibile per le fasce di reddito medie, costituiscono d'altra parte elementi determinanti nelle scelte individuali relative alla localizzazione residenziale del personale pubblico.

Tuttavia, le decisioni strutturali e strategiche al riguardo non sono sotto il controllo della società locale, che può difendere gli insediamenti e i posti di lavoro solo nel negoziato con le istituzioni nazionali con sede a Roma, consapevole delle evoluzioni tecnologiche di questi settori, che richiedono innovazioni nei contenuti delle attività e quindi nelle competenze dei lavoratori (p.es. dall'aviazione militare basata su aerei a quella basata su droni).

### LA MANIFATTURA

Una delle caratteristiche peculiari del modello economico-produttivo della provincia di Grosseto è quello del trovarsi transitato da un'economia rurale ad una economia post industriale basata sul settore terziario, senza aver conosciuto lo sviluppo industriale e manifatturiero che ha caratterizzato il resto della Toscana e molte altre parti in Italia.

Le motivazioni sono molteplici e possono ricondursi a oggettive ragioni storiche e geografiche, ed in particolare al ritardo con cui la Maremma è pervenuta a condizioni di abitabilità ed accessibilità, e ad un accettabile livello di infrastrutturazione; ma non sono fattori trascurabili le specifiche caratteristiche posizionali del territorio, la dimensione imprenditoriale agricola - che non ha saputo evolversi verso un'organizzazione più strutturata - e alla concorrenza esercitata da altri settori nell'impiego della forza lavoro: dapprima l'attività mineraria e poi il settore delle costruzioni. L'esito di questo processo evolutivo è un modello nel quale l'apporto al PIL della manifattura è molto ridotto rispetto al resto della regione e quello dell'agricoltura risulta conseguentemente comparativamente molto elevato.

L'attuale modello industriale e manifatturiero grossetano presenta tuttavia elementi di interesse e potenzialità di sviluppo. In generale è caratterizzato da una spiccata frammentarietà e da una scarsa propensione allo sfruttamento delle economie agglomerative e distrettuali. Negli anni recenti si è caratterizzato per un buon livello di innovazione e da una crescente internazionalizzazione, segnali ancora molto deboli che devono essere rintracciati puntualmente più che nei numeri delle statistiche disponibili.

La definizione di attività innovative include 16 divisioni ISTAT (su 88) sia manifatturiere sia terziarie. All'interno di ciascuna di queste sono comprese attività molto diversificate fra loro. Già poco manifatturiera, la provincia di Grosseto è poco dotata di queste imprese, sia in termini assoluti, sia relativamente alla Toscana. Non sono pubblicati dati comunali a questo dettaglio di disaggregazione settoriale, anche per ragioni di rispetto del segreto statistico, dato il basso numero di aziende coinvolte.

Per sviluppare con possibilità di successo le attività manifatturiere di qualità e innovative, oggi piuttosto rare, occorrono diverse condizioni, prima fra tutte una dinamica imprenditoriale, che in tempi ragionevoli produca un tessuto di imprese connesse in filiera o simili ma concentrate sul territorio. L'esperienza mostra che questo accade più agevolmente quando il territorio è dotato di risorse (p.es. materie prime) specifiche ed è presente una tradizione produttiva (molto) locale rivalizzabile e rigenerabile in direzioni nuove. Da questo punto di vista, le tradizioni manifatturiere presenti sul territorio della provincia di Grosseto sembrano essere la metallurgia a Follonica, la chimica a Scarlino (per le quali si veda però oltre), la cantieristica navale a Follonica e Argentario-Giglio, la meccanica specializzata nella piana

grossetana, la mineraria e la metalmeccanica sull'Amiata, la geotermia sulle Colline Metallifere (Monterotondo M.), l'agro-alimentare tipico a Cinigiano (vino), Scansano (vino), Manciano (formaggio pecorino) e Seggiano (olio d'oliva), ma anche non (ancora) tipico in molti altri luoghi.

Tuttavia, è possibile che la filiera localizzata sorga grazie a una figura imprenditoriale "eccezionale", a condizione che riesca a integrarsi nel tessuto socio-economico locale, stimolandolo. Imprese potenzialmente in grado di ricoprire un ruolo guida in provincia di Grosseto operano però quasi tutte nei comuni costieri: abbigliamento e articoli sportivi (Ricci), gas-compressione (Noxerion), gruppi elettrogeni e impianti elettrici (OAG Industries), imbarcazioni da diporto (Eurovinil), plastica per sicurezza (VM Safety) a Grosseto, meccanica generale (Crosa) e trattamento e rivestimento metalli (MarZinc) a Scarlino, apparecchi per reti elettriche (Elettromar) a Follonica, meccanica generale (Tosti) a Castel del Piano.

Solo in presenza di queste pre-condizioni strutturali può essere efficace un ruolo pubblico, da attivare principalmente negli ambiti delle localizzazioni urbanistiche, delle infrastrutture di trasporto delle merci, degli istituti di formazione e aggiornamento professionale della manodopera e, indirettamente, dei servizi alle famiglie.

A scala provinciale sono individuabili 3 cluster produttivi: il primo è il polo industriale del Casone di Scarlino, unico polo industriale della provincia di Grosseto, specializzato nel settore della chimica. Ospita le prime due imprese per fatturato, Venator Italy srl (321.159.209 euro) e Nuova Solmine spa (139.247.449 euro), oltre alla Scarlino Energia di recente acquisita da IREN per la realizzazione di un polo integrato per il trattamento degli scarti del legno, dei fanghi e delle plastiche. Nonostante le difficoltà di tipo ambientale, le aziende qui insediate hanno dimostrato doti di buona resilienza e una capacità di mantenere mercati internazionali.

Sempre nella zona nord della provincia è possibile riconoscere un interessante cluster di imprese che si occupano di automazione elettronica. Ci si riferisce in particolare alla Elettromar spa (fatturato di 31.640.096 euro), la Opus automazione spa (5.691.621 euro), la Kyma srl, la Crosa Service (11.896.768 euro), tutte con sede nella zona di Follonica ma con relazioni che si estendono fino a Grosseto (Kelli srl) e Albinia (SICIET srl). Un settore ad alta innovazione, con importanti prospettive di sviluppo e con un'offerta di lavoro per formazioni altamente specializzate.

Con caratteristiche analoghe a quello di Follonica si sta formando a Grosseto un terzo cluster di imprese ad elevato livello tecnologico operanti nel settore della meccanica, la Noxerion srl, la Tecnoseal foundry e la Elmu srl. Interessante in questo caso, a differenza di quello follonichese, il ruolo svolto dalla prossimità delle sedi aziendali, tutte insediate nell'area produttiva di via Genova. Nello stesso sito industriale è operante anche la Eurovinil, storico mar-

chio attivo nel settore nautico, e di prossimo insediamento il gruppo RRD spa, importante realtà internazionale nel settore dell'abbigliamento sportivo e delle attrezzature per il surf (fatturato da 35.409.546 euro).

Un settore rilevante nell'industria grossetana è quello agroalimentare che presenta realtà molto diversificate in termini dimensionali e organizzativi e una molto maggiore dispersione territoriale dovuta alla localizzazione delle specifiche produzioni agricole e zootecniche, ciò che comporta in questo settore la debolezza le relazioni distrettuali. La realtà più importante per fatturato è la Certified Origins Italia srl di Braccagni (138.380.080 euro), attiva nella produzione di olio e conserve.

Importante il ruolo giocato dal settore caseario con 5 caseifici di rango industriale (Manciano, Follonica, Roccalbegna e Sorano) che sommano un fatturato di oltre 40 milioni di euro. Questi ultimi tengono attiva una filiera integrata che vede le sue radici nei territori più interni, questo la rende un'attività rilevante nel mantenimento dei livelli occupazionali nei comuni dell'entroterra, oltre che nella produzione di prodotti d'eccellenza. Affine a questo tipo di produzione è quella del Consorzio Produttori Latte Maremma, con un fatturato di poco inferiore ai 30 milioni di euro.

Una spinta industrializzazione sta emergendo nel settore dell'olivicoltura a seguito della diffusione di oliveti intensivi e semi-intensivi nelle zone di pianura. Rilevante in termini produttivi è la Sfera società agricola, con un fatturato di circa 12 milioni di euro dato dalla produzione orticola all'interno di una serra di 13 ettari nel comune di Gavorrano.

Nel contesto amiatino esistono importanti realtà produttive che non hanno tuttavia mai costituito reti distrettuali, ovvero il gruppo Corsini (pane e dolci), con un fatturato complessivo di circa 17 milioni di euro, e il gruppo Tosti (meccanica), con un fatturato di 30 milioni di euro.

Al frammentario quadro della manifattura industriale e agroindustriale si sovrappone un fitto tessuto di imprese artigiane, numericamente in forte e stabile crescita (dati report camera di commercio) in controtendenza rispetto ai dati regionali e nazionali. L'elemento trainante è in questo caso quello delle costruzioni, con un'incidenza prossima al 40% sul totale delle imprese artigiane. La manifattura rappresenta solo il 17%, seguita dalle attività di servizio al 15%.

Come in molte altre realtà regionali e nazionali, una delle principali difficoltà rilevate dalle imprese è quella del reclutamento del personale, con particolare riferimento alla richiesta di figure tecniche e di operai con elevati livelli di specializzazione.

Laddove il sistema manifatturiero si sovrappone a quello turistico – come nel caso di Follonica – queste criticità sono accentuate dalle difficoltà nell'accesso al mercato immobiliare, caratterizzato da elevati prezzi di locazione residenziale (spinti dalla forte domanda di affitti brevi e stagionali) e da elevati

valori di compravendita.

Parlando di conflitto con altre attività produttive, ma anche con la popolazione residente e le sue esigenze di qualità della vita, esso è legato sia a effetti di spiazzamento su alcuni mercati locali (del lavoro, delle residenze, degli usi del suolo) sia a effetti di esternalità negative (congestione delle reti infrastrutturali, inquinamento, paesaggio). Alcune attività, in particolare l'industria pesante, ad alta intensità energetica (raffinazione, chimica, ceramica, vetro, cemento, metallurgia, carta, ...) o l'industria che necessita di unità produttive di grandi dimensioni (chimica, siderurgia, mezzi di trasporto, ...) sono più prone di altri a questa problematica che ha assunto crescente rilievo alla scala globale.

Queste attività hanno caratterizzato e caratterizzano molti territori in Italia, e anche alcuni in provincia di Grosseto (Follonica, Scarlino). Nel tempo si sono evidenziati gli effetti sul paesaggio (grande occupazione di suolo), sull'ambiente (inquinamento) e sulla salute che, una volta raggiunto un maggiore livello di benessere, possono portare, specie in occasione di crisi aziendali, a tentativi di sostituzione con altre fonti di reddito meno impattanti sulla qualità della vita dei residenti. D'altra parte, nei luoghi dove sono insediate è sconsigliabile abbandonare queste attività prima di aver sviluppato altre fonti di occupazione e di reddito, di preferenza in grado di far tesoro delle competenze accumulate dai lavoratori, tanto più in una provincia dove l'industria manifatturiera è già debole.

Problemi analoghi sorgono con altre attività, non manifatturiere ma comunque attive immediatamente a valle della produzione industriale di merci, quali, segnatamente, la logistica, il magazzinaggio e il commercio all'ingrosso.

Queste attività sono in forte espansione in tutto il mondo, sia per le tendenze alla globalizzazione produttiva e dei consumi, che proseguiranno, anche se sempre in modo non lineare, sia per lo sviluppo degli acquisti mediati da operatori e portali online, che richiedono poi una distribuzione puntuale fondata su reti di magazzini. Le esigenze di spazio fisico di questi impianti sono notevoli, con impatti evidenti sul paesaggio (ma meno inquinanti della grande industria pesante), e il loro numero è in crescita. Occorre valutare se decidere di trasformare il territorio grossetano in piattaforma di distribuzione per le province e regioni circostanti o se consentire solo l'insediamento di sedi strettamente necessarie alla distribuzione in provincia e alla esportazione dei prodotti locali.

In entrambi questi casi si tratta di attività che, per il loro impatto sull'ambiente grossetano, entrano in conflitto con altre traiettorie di sviluppo, ritenute più auspiciabili a lungo termine. La sfida consiste allora nel disegnare gli strumenti urbanistici in modo da non incoraggiarne la localizzazione, ma di governarla.

Da un punto di vista spaziale, il sistema manifatturiero grossetano si presenta articolato in quattro tipologie insediative: la prima è costituita dalla grande industria chimica, localizzata puntualmente al Casone nel territorio comunale di Scarlino. L'impianto produttivo non ha relazioni con il suo intorno se non attraverso le infrastrutture di collegamento viario. Il complesso insediativo non può certo definirsi città-fabbrica perché assolve il solo ruolo produttivo, utilizzando gli insediamenti limitrofi, ed in particolare Follonica, per l'erogazione dei servizi e della residenza. Svolge al suo interno tutte le fasi produttive, avendo come input materie prime o semilavorati provenienti dai luoghi di estrazione e produzione.

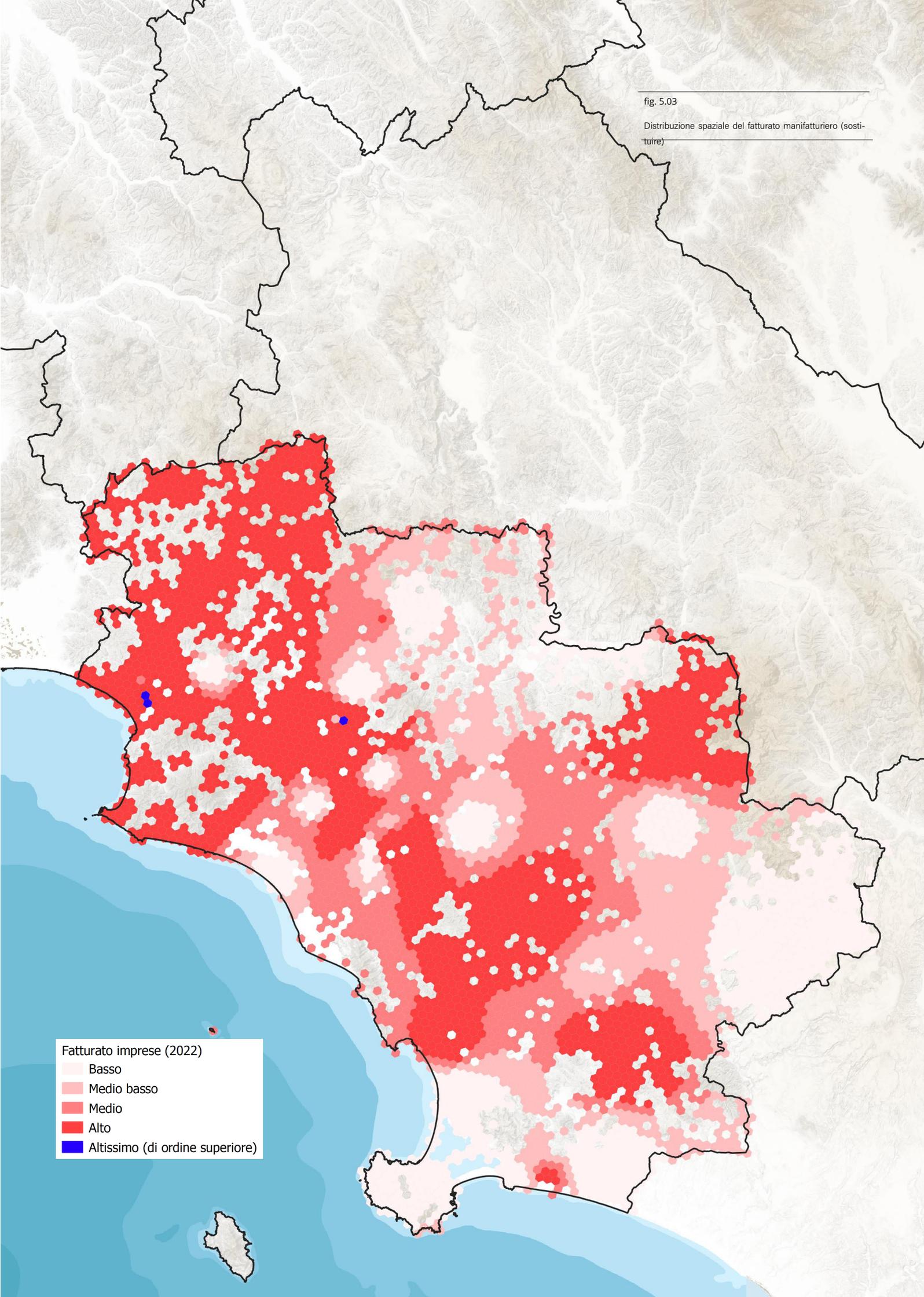
Analoga per funzionamento ma non per dimensione è una seconda tipologia, quella della media impresa specializzata, localizzata in prossimità dei centri abitati e priva di relazioni distrettuali con le aziende limitrofe. È una condizione piuttosto diffusa in provincia, che vede isolati ed episodici centri di produzione localizzati laddove i nuclei produttivi erano originariamente insediati e successivamente sono cresciuti e strutturati in termini dimensionali e funzionali; casi paradigmatici sono quelli della Corsini Bakery o della Tosti di Castel del Piano, ma anche delle industrie del settore agroalimentare (caseifici e salumifici).

Una terza tipologia localizzativa è quella delle aree produttive artigianali/industriali realizzate ai margini dei maggiori centri urbani o lungo i più importanti assi di comunicazione. Molto diversi dai modelli produttivo-spaziali di altri contesti italiani, sono aree localizzate puntualmente, che nel tempo hanno visto una forte complessificazione funzionale con l'ingresso di attività commerciali e di servizio.

In queste aree si sono sviluppate le dinamiche di microdistrettualità che sono state menzionate in precedenza. A titolo di esempio si cita il caso grossetano di via Genova, nel quale la prossimità ha giocato un ruolo fondamentale nella condivisione dei processi produttivi. Le aziende insediate sono quasi tutte provenienti da aree artigianali limitrofe, troppo saturate per rispondere a nuove esigenze di spazio e troppo cariche in termini di attività commerciali e in termini di flussi di traffico.

fig. 5.03

Distribuzione spaziale del fatturato manifatturiero (sostituire)



---

## L'arcipelago dentro l'isola

### LE PRESTAZIONI

---

*Lecture*

Siamo ora giunti alla valutazione sintetica degli esiti dell'impiego delle risorse strutturali della provincia di Grosseto, in termini economici e di qualità della vita dei residenti, ossia dei parametri di giudizio fondamentali delle attività private e pubbliche dal punto di vista sociale.

#### 6.1

---

##### **VALORE AGGIUNTO, REDDITI E BASE ECONOMICA**

Il valore aggiunto per occupato, ossia la sua produttività, nel 2022 è pari a 55.000 € in provincia di Grosseto, a 65.000 € in Toscana e a 60.000 € in Italia. Una produttività per addetto inferiore alla media nazionale è inusuale nel centro-nord, anche se in parte si può attribuire alla composizione settoriale della struttura produttiva, ossia alla sotto-specializzazione manifatturiera (comparto ad alta produttività) e alla sovra-specializzazione agricola e turistica (comparti a medio-bassa produttività). In letteratura le altre cause di una bassa produttività per addetto sono la qualificazione della forza lavoro (capitale umano), in effetti più bassa della media regionale a Grosseto, e lo stock di capitale fisso per addetto, in parte connesso alle specializzazioni produttive. Per ricostruire quest'ultimo si dovrebbe rinviare alla dinamica degli investimenti, dei quali purtroppo manca la serie storica provinciale, tanto più al netto dell'inflazione, per cui non è possibile argomentare al riguardo. Né si può, per la stessa ragione, argomentare sulla dinamica della produttività (Istat pubblica queste serie solo a livello nazionale e regionale). Resta il fatto che il sistema produttivo grossetano è meno in grado di altri di creare benessere.

Infatti, il valore aggiunto per abitante, ossia il reddito pro capite, nel 2022 è pari a 24.470 € (nel 2020 22.200 €), ben al di sotto dei corrispondenti valori in Toscana (-14%) e persino in Italia (-7%), anche se tali divari non sembrano peggiorare nel tempo. Secondo la Camera di Commercio, una peculiarità della provincia di Grosseto è l'anomalia di un livello di consumi pro capite

superiore ai redditi pro capite, tanto da pareggiare la media toscana (+1%) e superare quella italiana (+12%), anche in questo caso stabilmente. Il dato è anomalo nella sua contraddittorietà e non va preso a fondamento di considerazioni ottimistiche.

Entrando nel dettaglio sub-provinciale, fanno fede le dichiarazioni dei redditi, che indicano valori inferiori a quelli di contabilità nazionale di cui sopra (fenomeno noto), ma soprattutto anch'essi inferiori alle corrispondenti medie toscane. I comuni con i contribuenti mediamente più benestanti sono Capalbio, Castiglione della Pescaia, Monterotondo Marittimo, Grosseto, Monte Argentario, Orbetello, Follonica, Isola del Giglio (tutti, tranne uno, costieri). All'estremo opposto, i comuni con i contribuenti meno benestanti risultano essere Roccalbegna, Semproniano e Sorano, nell'entroterra di Albegna e Fiora. La differenza è notevole: in media, il contribuente del comune più povero dichiara meno dei due terzi del reddito dichiarato dal contribuente del comune più ricco. Questo dato evidenzia quindi una volta di più le grandi differenze interne al territorio della provincia, che si riflettono sul tenore di vita.

I redditi percepiti dalla locale popolazione residente sono spesi in prevalenza in beni di consumo prodotti sul territorio nazionale, ma anche, in misura significativa, all'estero. Le importazioni della provincia di Grosseto nel 2022 sono pari a 248 milioni €, che per oltre il 50% provengono dalla UE. Dal punto di vista settoriale, si ripartiscono fra prodotti alimentari (25%), prodotti elettrici ed elettronici (13%), prodotti tessili e di abbigliamento (11%), e via a seguire in divisioni Istat di minor peso (alcune domandate da imprese anziché famiglie) per il restante 51%.

È incoraggiante il livello delle esportazioni (produzione grossetana venduta all'estero), che nel 2022 tocca 414 milioni €, per oltre un terzo destinate agli USA, e per quasi un terzo alla UE. Dal punto di vista della composizione, come è da attendersi per ragioni teoriche, vi è una più marcata concentrazione settoriale, nei prodotti alimentari (44%), specie oli e grassi, e nei prodotti chimici (35%), mentre tutte le altre divisioni Istat assommano solo il 21% del totale delle esportazioni. Si conferma così la competitività delle imprese impegnate in alcune produzioni settoriali, e al tempo stesso si segnalano implicitamente i margini di miglioramento di altre, anche note.

Insomma, il saldo degli scambi internazionali di merci è in netto attivo, e questo è certamente positivo. Si osserva, in conformità alla teoria, una forte specializzazione della produzione locale per i mercati globali (esportazioni) su due comparti. Tuttavia, il peso occupazionale delle imprese esportatrici sul totale delle imprese è molto inferiore al corrispondente valore per la Toscana e in effetti la quota delle esportazioni sul valore aggiunto (8% circa) è molto inferiore a quelle regionale e nazionale, segno di una scarsa apertura internazionale. In conclusione, le imprese esportatrici dimostrano la propria competitività, ma è probabile che il potenziale di esportazione non sia ade-

guatamente valorizzato e che in qualche altro settore le imprese possano cercare e trovare sbocchi sui mercati globali, invece di accontentarsi del mercato nazionale.

Tuttavia, nel caso della Provincia di Grosseto, il prodotto di esportazione per eccellenza sono i servizi turistici, a cui ora ci volgiamo, rammentando sempre che non sono registrati i flussi turistici alloggiati nelle seconde case di proprietà.

La pandemia ha portato due cambiamenti strutturali: una accresciuta preferenza per il ricettivo all'aria aperta (di cui Grosseto è ben dotata) e una maggior propensione alle locazioni turistiche brevi stipulate online, mentre sotto pressione è la ricettività alberghiera, salvo quella di fascia più alta. Grazie ai suoi tratti strutturali, la Maremma è stata poco danneggiata dalla pandemia e dalla fuoruscita da essa, sia come presenze sia come spesa, e di conseguenza come occupazione e come redditi.

Gli arrivi dei turisti (registrati) in provincia di Grosseto sono in aumento da 1,0 a 1,2 milioni (+20%), per tre quarti italiani e un quarto stranieri, avendo recuperato già nel 2022 la crisi del 2020: Per confronto, in Toscana si registra un aumento da 11,9 a 14,3 milioni (+20%), ma non avendo ancora recuperato la crisi; il peso della provincia sul totale regionale è inferiore a quello di tutti gli indicatori di offerta visti in precedenza, anche se è superiore a quello della popolazione residente. Esiste quindi una disponibilità ancora non sfruttata, probabilmente fuori dai mesi di alta stagione: esiste cioè spazio per prodotti turistici destagionalizzanti rispetto al turismo balneare.

Le presenze dei turisti (registrati), misurate come pernottamenti, in provincia di Grosseto sono nel 2022 5,7 milioni, di cui il 70% italiani e solo un quarto alloggiati negli alberghi. La permanenza media (giornate di presenza per turista arrivato) è 4,72 contro 3,3 in Toscana, il secondo valore più alto fra le province, a indicare un turismo fortemente residenziale, orientato a soggiorni settimanali. In particolare, il dato è più alto per gli stranieri (5,44) rispetto agli italiani (4,48) e per l'alloggio fuori dagli alberghi (5,56) che negli alberghi (3,24).

Entrando nel dettaglio sub-provinciale, i tre comuni di gran lunga più turistici sono Castiglione della Pescaia, Grosseto e Orbetello, tutti con oltre 200.000 arrivi e oltre 1.000.000 presenze; fortemente turistici altri sei comuni (Follonica, Scarlino, Massa Marittima, Manciano, Capalbio e Monte Argentario), tutti con oltre 100.000 presenze; mediamente turistici altri tre comuni con oltre 50.000 presenze (Isola del Giglio, Magliano e Gavorrano), mentre i restanti sedici comuni godono tutti di meno di 50.000 presenze annue.

Si nota quindi in primo luogo la molto maggiore attrattività degli 8 comuni costieri (tutti fra i primi 12) e in secondo luogo la scarsa attrattività turistica dell'Amiata, del Fiora e del retroterra di Grosseto, luoghi dove occorre sia

sviluppare l'offerta sia attrarre la domanda. Inoltre, alcuni comuni (Monte Argentario, Isola del Giglio, Gavorrano) sembrano non realizzare appieno il proprio potenziale per insufficienza di strutture (vedasi sopra), mentre altri (Magliano, Scansano, Roccastrada) soffrono del problema opposto.

Le presenze medie sono troppo basse in cinque comuni: Pitigliano, Sorano, Semproniano, Manciano e Castel del Piano, mentre negli altri ventitre comuni sono pari o superiori a 3,3, che corrispondono alla media complessiva regionale e alla media in albergo provinciale. Anche in questi cinque casi si tratta di un segnale di insufficiente valorizzazione.

Un risultato inatteso e interessante è dato dalla prevalenza di presenze straniere in undici comuni, quasi tutti poco attrattivi nel complesso (le eccezioni sono Massa Marittima e forse Gavorrano). Sembra che gli stranieri abbiano colto prima degli italiani il potenziale turistico di questi luoghi, ben diverso dal prevalente prodotto turistico balneare maremmano. Non va però taciuto che altri sette comuni poco attrattivi non godono neppure di questo vantaggio.

La pressione turistica si misura su due indicatori: la densità turistica sul territorio (presenze per kmq) per gli aspetti ambientali, che è inferiore a quella media toscana e fra le più basse provinciali, e il tasso di turisticità sulla popolazione (presenze per abitante) per gli aspetti sociali, che è invece superiore a quello medio toscano e fra i più alti provinciali.

Entrando nel dettaglio sub-provinciale, nel 2021 i turisti per 1.000 residenti sono 579 a Castiglione della Pescaia, 218 a Orbetello, 174 a Isola del Giglio, 118 a Capalbio, 70 a Follonica, 69 a Manciano, mentre negli altri ventidue comuni sono sempre inferiori a 55. Di conseguenza, non si può lamentare un problema di overtourism, né per la provincia né per singoli comuni, salvo a Castiglione della Pescaia, con segnali di tensione a Orbetello e all'Isola del Giglio e forse a Capalbio. Negli altri comuni è sicuramente possibile accogliere un maggior numero di turisti, quanto meno fuori dalla stagione balneare.

## **ABITAZIONI**

Nel 2021 (censimento della popolazione e delle abitazioni) in provincia di Grosseto si contava una popolazione residente di 218.106 abitanti e 173.443 abitazioni, di cui 102.000 occupate (2,13 residenti per abitazione occupata) e 73.000 non occupate (il 41,0% del totale).

Entrando nel dettaglio sub-provinciale i comuni con maggiore e minore numero di residenti per abitazione occupata sono Monterotondo M. (2,28) e Isola del Giglio (1,71); altri 6 (Semproniano, Roccalbegna, Santa Fiora, Castell'Azzara, Seggiano e Castiglione d. P.) sono compresi tra 1,82 e 1,95, mentre i restanti venti sono tutti compresi fra 2,03 e 2,20.

Di conseguenza, non si può parlare di condizioni di sovraffollamento, salvo casi particolari, e se mai di sotto-utilizzo del patrimonio immobiliare nei piccoli comuni periferici con un'elevata quota di anziani.

La quota provinciale di abitazioni non occupate (41%) si confronta con una

quota regionale assai più bassa (23,8%) e quote nelle altre province tutte inferiori, comprese tra 15% e 30%, con le sole eccezioni di Prato (7,8%) e di Massa Carrara (35,4%). L'unico comune con una quota vicina alla media toscana è Grosseto (20,1%), mentre tutti gli altri mostrano valori molto elevati. All'estremo opposto stanno i comuni turistici di Isola del Giglio (71,2%) e Castiglione d. P. (68,2%). Ben diciassette comuni sono tutti compresi fra 34,3% e 51,2%, quote già molto elevate, e addirittura otto comuni (Monte Argentario, Castell'Azzara, Sorano, Seggiano, Santa Fiora, Montieri, Roccalbegna e Semproniano) sono compresi tra 54,7% e 64,2%. Si nota come ritornino spesso gli stessi nomi sui due indicatori.

Istat non ha reso disponibili altri dati sulle abitazioni (dimensioni, vetustà, ...) al censimento del 2021, soprattutto al dettaglio comunale, rendendo quindi impossibile una valutazione qualitativamente più affinata.

In ogni caso, esiste un ampio patrimonio immobiliare inutilizzato con regolarità, che in alcuni comuni è costituito di seconde case o locazioni brevi, ma in molti altri è effettivamente disponibile a una valorizzazione senza che si creino tensioni con i residenti attuali.

A tale proposito, una recente indagine di Irpet (WP 3 / marzo 2022) sul futuro delle aree urbane nota che durante la pandemia, a seguito delle restrizioni sulla mobilità, si è registrato un enorme incremento delle attività da remoto, sia dal lato della domanda sia dal lato dell'offerta. Nonostante questo fenomeno sia in corso di parziale riassorbimento, soprattutto da parte delle imprese, dal lato delle famiglie si è registrata una soluzione di continuità, con un persistente maggior favore per tali attività e una conseguente minor disponibilità alla mobilità (purché compensata dalla connettività) e un maggior apprezzamento della qualità dell'abitare (servizi e ambiente).

Questo in prospettiva conduce a una redistribuzione della domanda di localizzazione residenziale, che costituisce una sfida per la fornitura di servizi pubblici (e privati) alle famiglie sia nei comuni ora meno attrattivi (le aree più urbanizzate) sia in quelli più attrattivi (le aree semi-urbane), dove tale fornitura dovrà aumentare.

Inoltre, queste nuove preferenze localizzative delle famiglie generano conseguenze sulle loro disponibilità a offrirsi sui mercati del lavoro locali; nella misura in cui l'attività lavorativa nelle aziende non può svolgersi unicamente in remoto, ciò potrebbe spingere anche le imprese a valutare la qualità della vita residenziale dei dipendenti come un fattore di localizzazione aziendale sul territorio, riorientandola verso aree finora ritenute troppo periferiche.

Questo accade già ora perché, passando dalle preferenze alle effettive possibilità di scelta, anche se si tratta oggi di una quota molto minoritaria (5-10%) di lavoratori, essa è molto consistente nella fascia più qualificata (e scarsa) del mercato del lavoro, e può quindi avere una influenza significativa

sulle decisioni delle imprese.

Perché queste tendenze beneficino le aree rurali, anziché limitarsi agli hinterland delle metropoli (lungo l'asse Firenze – Pisa e in parte Pisa – Siena) e ai poli urbani non metropolitani (come Grosseto), occorre che alla qualità ambientale si aggiungano la qualità dei servizi e la digitalizzazione, oggi molto inferiori ai livelli presenti nei poli e nelle cinture.

## **SERVIZI ALLE FAMIGLIE**

Fra i servizi alle famiglie residenti richiesti in prossimità, quelli sanitari, regolati dalla Regione, assumono un rilievo particolare.

Nel 2022 le farmacie sono 78 (frutto di un lieve aumento tra 2013 e 2017) in provincia di Grosseto su 1.014 in Toscana (in calo negli ultimissimi anni), una quota superiore a quella della popolazione, per cui Grosseto ha 2.800 residenti per farmacia, molto inferiore alla media regionale (3.600).

Manca il dato grossetano dei medici di base, che sono 2.650 in Toscana (1.400 residenti per medico) nel 2022. Si può presumere una situazione analoga a quella delle farmacie, ma con una maggiore capillarità. In entrambi i casi, non vi è una eccessiva pressione su questi servizi, ovvero l'offerta appare più che adeguata.

Invece nel 2022 i posti letto in strutture sanitarie sono 460 (in lieve calo) in provincia di Grosseto su 10.500 in Toscana, una quota inferiore a quella della popolazione, per cui Grosseto ha 470 residenti per posto letto, assai superiore alla media regionale (350).

La densità di unità locali attive nei servizi sanitari per 1.000 residenti nel 2020 era superiore a 5 in soli tre comuni (Campagnatico, Cinigiano e Seggiano), grazie alla loro ridotta popolazione, ma inferiore a 2 in altri sei, anch'essi quasi tutti poco popolosi (Isola del Giglio, Roccalbegna, Santa Fiora, Civitella Paganico, Massa Marittima, mentre erano del tutto assenti a Montieri).

L'indicatore di rapidità dei soccorsi nel 2021 era inferiore a 15' solo in quattro comuni (Follonica, Pitigliano, Grosseto, Capalbio) e addirittura pari o superiore alla mezz'ora in altri cinque (Monterotondo M., Montieri, Castell'Azzara, Sorano e Magliano in T.).

Sembra di poter dedurre che è adeguata la rete dei servizi sanitari di uso quotidiano o settimanale, mentre lo è assai meno quella dei servizi sanitari di uso occasionale, ma critico.

Un altro servizio di prossimità alle famiglie residenti è quello dell'istruzione, di competenza statale. In un territorio così vasto e poco popolato c'è un conflitto fra l'obiettivo della capillarità del servizio (equità) e l'obiettivo della efficienza nell'uso delle risorse, per cui ci aspetteremmo un numero relativamente maggiore di plessi e di classi e un minore affollamento.

In provincia di Grosseto nello scorso decennio il numero di classi è tendenzialmente stabile a nidi e materne, in calo alle elementari e in crescita a me-

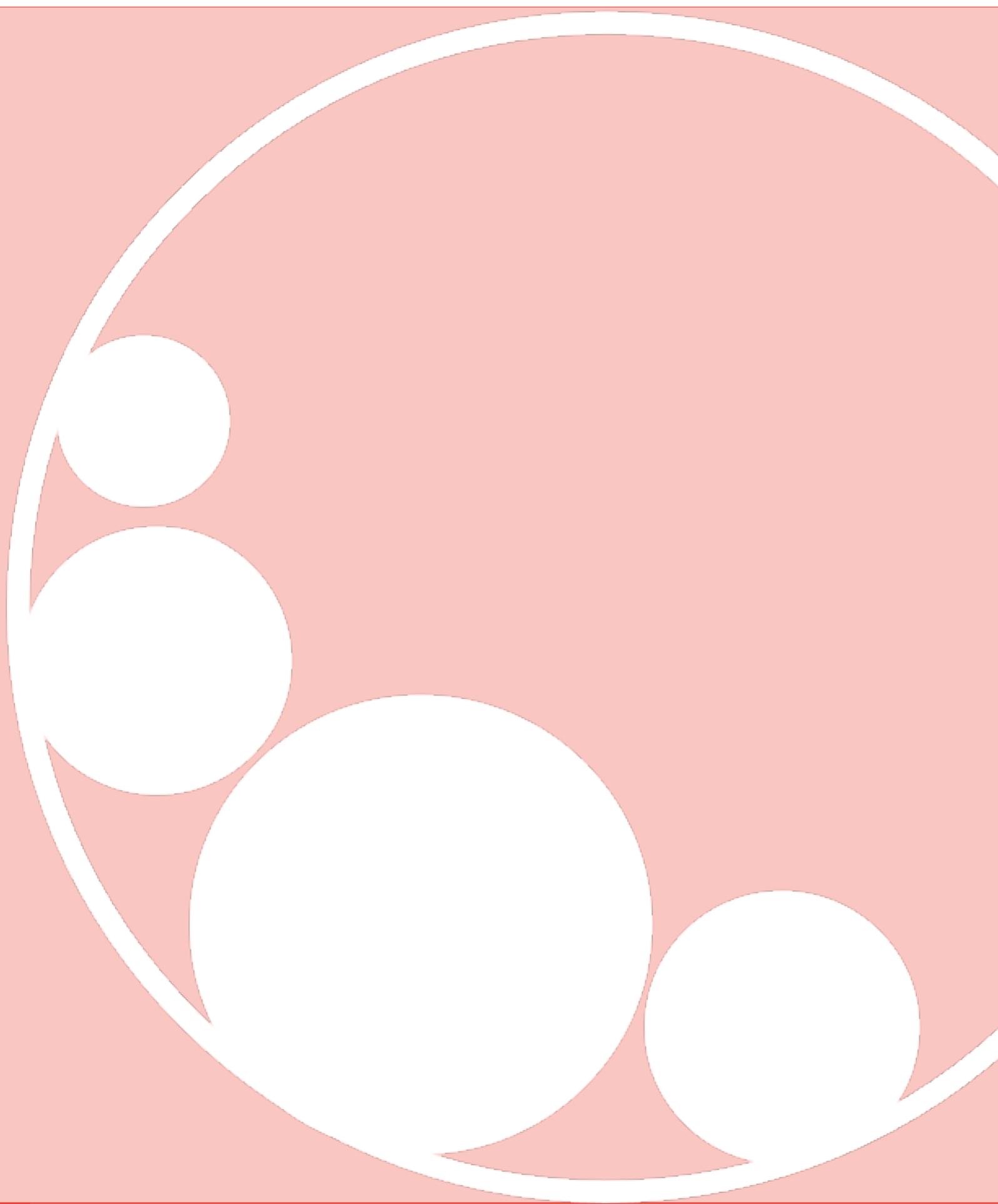
die e superiori. Mentre in regione aumentano nei due ordini più alti e decrescono nei tre più bassi; la quota provinciale sul totale regionale delle classi è molto simile alla quota della popolazione, di poco inferiore per le materne e di recente per le elementari e lievemente superiore per gli altri ordini.

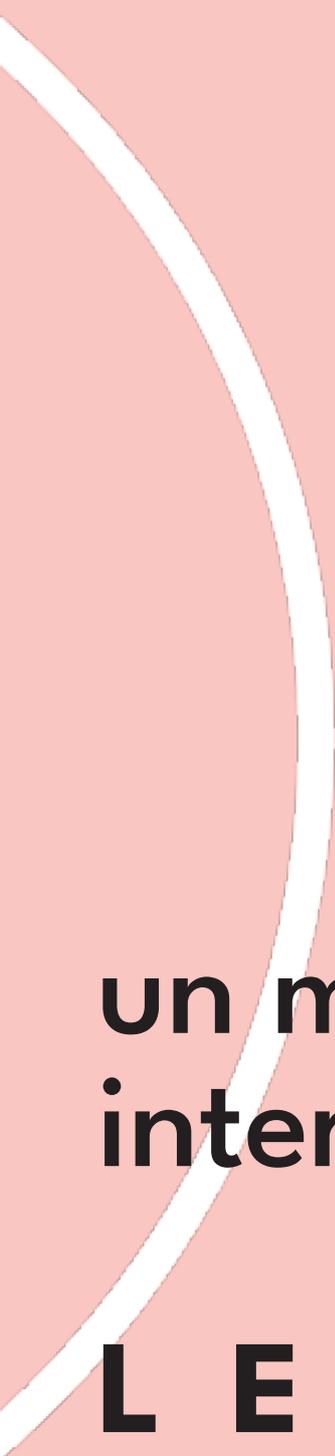
Solo alle elementari la quota di alunni sul totale regionale è in diminuzione. Dopo la metà degli anni Dieci le condizioni di affollamento degli alunni nelle classi sono quasi sempre inferiori alla media regionale, ma molto vicine ad essa, pur con oscillazioni negli anni e lievi differenze tra i vari ordini scolastici; in particolare, l'affollamento sta crescendo nei nidi e sta riducendosi nelle superiori.

Nel complesso, l'offerta pare quantitativamente adeguata e in grado di far fronte a non eccessivi aumenti della domanda, con qualche punto interrogativo sul numero dei nidi.

Un ultimo servizio essenziale alle famiglie residenti è il commercio al dettaglio. Nel 2021 le imprese di commercio al dettaglio sono 2.501 in provincia di Grosseto, in calo dalle 3.087 nel 2012 (-19% in 9 anni), a fronte di 35.840 in Toscana, in calo da 43.020 (-16,7%); le imprese provinciali sono quindi il 7% del totale regionale, quota superiore alla popolazione, e infatti si hanno 87 residenti per esercizio a Grosseto a fronte di 102 in Toscana. Per una migliore valutazione del servizio offerto si usa come indicatore la superficie, che in Toscana per la grande distribuzione organizzata (GDO) è pari a 1,1 milioni mq, in lenta crescita. Tuttavia, manca il corrispondente dato della provincia di Grosseto, per cui non possiamo valutare se il servizio risponde adeguatamente alla domanda della popolazione.







**un modello  
interpretativo :**

**L E D O R S A L I**

## LE DORSALI TERRITORIALI

*Un modello Interpretativo*

### 7.1

#### IL MODELLO DELLE CITTÀ

L'ampia analisi della vasta dimensione territoriale della provincia, discretizzata nelle sue parti costitutive, ha condotto all'identificazione di sotto-sistemi caratterizzati da connotati di omogeneità sia sotto il profilo morfologico-ambientale che sotto il profilo storico-identitario.

Le principali letture interpretative disponibili sono riconducibili a due diversi momenti nel processo di pianificazione territoriale.

Il primo è lo schema strutturale della Provincia di Grosseto<sup>2</sup> del 1990, redatto dal Dipartimento di Urbanistica della Regione Toscana, in seguito ripreso nella struttura del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato nel 1999.

Qui il territorio è diviso in 7 aree omonomiche, identificate con denominazioni ideogrammatiche di immediata suggestione: 1) La città della città, comprendente Grosseto e gli intorno che usufruiscono quotidianamente dei suoi servizi; 2) La città sul golfo del ferro, comprendente Follonica e il suo hinterland fino a Massa Marittima, Gavorrano e Scarlino; 3) La città di acqua e di pietra, comprendente il sistema del Monte Argentario e le sue connessioni a terra fino a Capalbio; 4) La città intorno alla vetta, che include la parte grossetana del sistema insediativo del Monte Amiata; 5) La città del tufo, che comprende Pitigliano e Sorano e più in generale la porzione grossetana del sistema insediativo – prevalentemente laziale – intorno al lago di Bolsena; 6) La città sotto i boschi, ovvero la parte nord-orientale della provincia che si estende da Monterotondo a Roccastrada; 7) Il territorio dei poderi, inteso come vasto sistema connettivo privo di elementi nodali coincidente perlopiù con la collina coltivata. A queste aree è aggiunta un'ottava anche se non spazialmente definita: la città delle vacanze, ovvero quel sistema insediativo intermittente localizzato sul litorale e sovrapposto stagionalmente agli altri sottosistemi costieri.

<sup>2</sup> Regione Toscana, Dipartimento di Urbanistica. Provincia di Grosseto. Schema Strutturale; coordinatore Stefano Chieffi. 1990.

La seconda lettura è quella contenuta nel Piano di Indirizzo territoriale della Regione Toscana con valenza di Piano Paesaggistico, approvato nel 2015.

Qui il territorio provinciale è suddiviso secondo una più rigida composizione amministrativa di scala comunale, necessaria al coordinamento con gli strumenti urbanistici.

La provincia di Grosseto è contenuta in quattro ambiti distinti: 1) La Maremma grossetana, che comprende l'intera pianura di Grosseto, la valle dell'Ombrone e i rilievi ad essa prossimi, includendo i comuni di Grosseto, Castiglione della Pescaia, Campagnatico, Civitella -Paganico, Cinigiano, Scansano e Magliano in Toscana; 2) L'Amiata e le sue propaggini collinari, comprendente i comuni di Roccalbegna, Arcidosso, Castel del Piano, Seggiano, Castell'Azzara, Santa Fiora e Semproniano; 3) La bassa Maremma e i ripiani tufacei, ovvero la parte più meridionale della provincia incluso l'Argentario, comprendente i comuni di Orbetello, Monte Argentario, Capalbio, Manciano, Pitigliano e Sorano; 4) Le colline metallifere e l'Elba, ovvero la parte più settentrionale della provincia, confinante con le province di Pisa e Livorno, che comprende i comuni di Follonica, Massa Marittima, Montieri, Roccastrada, Gavorrano e Scarlino.

### **UN NUOVO MODELLO INTERPRETATIVO: LE DORSALI TERRITORIALI**

L'interpretazione del territorio come insieme di "città" ha molto influenzato la pianificazione territoriale provinciale degli anni '90 e quella vigente, sia per l'indiscutibile immediatezza della sua forza evocativa che per l'aderenza ad alcuni elementi identitari riconosciuti e condivisi. Tuttavia l'idea di diverse "città" connesse da un territorio vasto e rarefatto, quello della campagna appoderata, ha accentuato l'idea di un arcipelago poco connesso e ancor più difficilmente internamente collegabile, nel quale coesistono territori che effettivamente possono ben definirsi "città" per la loro collocazione e per la presenza di servizi di rango urbano (Grosseto, Follonica, Orbetello e in più generale la costa) e vaste aree dove questa definizione ha una valenza puramente evocativa, senza però trovare riscontro nella realtà insediativa e funzionale.

Una lettura che ha inoltre accentuato l'idea della presenza di una costa e di una crosta, chiaramente identificabili e nettamente separate: di una dicotomia, in altri termini, fra città costiere, con dinamiche insediative ed economiche trainanti, e città dell'entroterra, con dinamiche ben diverse, vicine a quelle delle aree interne.

Questo schema ha inevitabilmente orientato anche il dibattito e le decisioni pubbliche verso due azioni distinte: da un lato dotare queste diverse isole di specificità proprie e di servizi, cercando di attrarre in ciascuna di esse flussi turistici e l'insediamento di residenti; dall'altro connetterle rafforzando la viabilità secondo un sistema a rete nel quale possono essere individuati territori "di destinazione" (nodi) e territori "di attraversamento" (reti).

Entrambe queste strategie hanno mostrato inevitabili fragilità essendo perlopiù dipendenti da decisioni e da risorse esterne e di scala superiore a quella provinciale e locale.

Allo scopo di superare alcuni limiti dei modelli interpretativi citati è qui proposto un diverso modello di lettura e interpretazione del territorio fondato sul riconoscimento all'interno del sistema insediativo provinciale di 5 macro dorsali territoriali di sintesi. Tale modello, che come si è visto risulta dalle analisi e dagli approfondimenti conoscitivi, è finalizzato a supportare la costruzione di una visione strategica e meta-progettuale utile a orientare strategie e decisioni pubbliche.

Preliminarmente alla sua illustrazione generale si ritengono opportune alcune considerazioni.

- Lo schema assume a suo fondamento il quadro conoscitivo esistente, in particolar modo il corpus analitico del PIT-PPR al quale si rimanda per gli approfondimenti settoriali e puntuali.
- Esso intende per quanto possibile mettere insieme le zonizzazioni di settore, operando inevitabilmente semplificazioni per ciascuna di esse ma fornendo un quadro di supporto più completo e aderente alla decisione pubblica di scala locale.
- Il modello intende integrare le letture precedenti, ammettendo sovrapposizioni sia in termini spaziali sia in termini concettuali.
- La sua formulazione è frutto delle letture esposte nel seguito di questo rapporto, delle quali la sua schematica esposizione preliminare può facilitare la lettura complessiva.

L'individuazione delle dorsali deriva dalla lettura congiunta delle componenti territoriali (paesaggistiche, geomorfologiche e ambientali), di quelle antropiche (infrastrutturali, insediative ed economiche) e di quelle storico identitarie.

Ciascuna dorsale si estende dall'entroterra verso la costa, includendo unità di paesaggio differenti ma accomunate da una medesima regola aggregativa. Le dorsali riprendono in gran parte la struttura del sistema insediativo di epoca medievale, andando dunque a perimetrare territori caratterizzati da forti relazioni identitarie e funzionali.

Per ciascuna dorsale è possibile individuare una spina strutturante internamente il suo territorio, prevalentemente costituita dal bacino dei corsi d'acqua per le dorsali di valle e da percorsi stradali per le dorsali a preminente composizione collinare e montana.

### **PRIMA DORSALE: DAI TUFU AL MONTE ARGENTARIO**

La testa della dorsale è costituita dai piani tufacei sui quali si trovano Sora-

no, Sovana e Pitigliano fino al fiume Fiora. La parte centrale è costituita da un mosaico agricolo collinare reticolato da torrenti e siepi divisionali, intervallato da ampie aree boscate che coprono le aree più acclivi e si propagano fino alla costa. La parte terminale della dorsale è la laguna di Orbetello e il Monte Argentario.

Un sottosistema di paesaggio di questa dorsale è rappresentato dalla valle dell'Albegna che presenta un mosaico più ampio e meno arborato, fino a comprendere, nella sua parte terminale, le aree della bonifica.

I centri principali sono Orbetello, Manciano e Pitigliano che costituiscono i poli di riferimento di una campagna bassamente abitata e "distante" dai centri di riferimento provinciali e regionali. Il sistema insediativo dei piani tufacei è funzionalmente aperto e integrato con quello alto-laziale che ruota attorno al lago di Bolsena.

La spina della dorsale è costituita dalla Strada Statale 74 che parte dall'intersezione con l'Aurelia in prossimità di Albinia e attraversa la dorsale fino al confine regionale.

<https://maps.app.goo.gl/1LNqunAZvmD6dx8K8>

La vocazione prevalente della dorsale è quella agricola, con puntuali emergenze storiche di notevole rilievo (Pitigliano, Sorano e Sovana). Rilevante l'influenza del polo termale di Saturnia che costituisce un importante driver economico e di immagine. Sulla costa sono prevalenti le attività legate al turismo balneare, confinate però su una stretta fascia litoranea e sul promontorio dell'Argentario.

## **SECONDA DORSALE: DAL MONTE AMIATA AI MONTI DELL'UCCELLINA**

La parte interna della dorsale è costituita dalle pendici grossetane del Monte Amiata, nel primo anello - Arcidosso, Castel del Piano, Seggiano e Santa Fiora - e nel più ampio anello pedemontano di Roccalbegna, Semproniano e Castell'Azzara.

La parte centrale corrisponde invece al complesso collinare posto tra le valli dell'Albegna e dell'Ombrone che va da Murci fino a Montiano passando per Scansano.

Sotto il profilo paesaggistico la dorsale si presenta come un territorio nel quale si alternano versanti coltivati e spessi cordoni boscati sui versanti più scoscesi e in prossimità del reticolo idrografico. Il sistema boscato compatto dell'Amiata e delle sue pendici si dirada divenendo reticolare nella parte centrale. La parte costiera coincide con il Parco della Maremma e con i Monti dell'Uccellina, separati dal resto da uno stretto lembo di pianura

Il principale sistema insediativo della dorsale è quello rappresentato dai centri abitati amiatini, seguito per importanza dal paese di Scansano.

La spina della dorsale è la Strada Provinciale 160 che attraversa tutto il sistema collinare da Magliano in Toscana fino alle pendici dell'Amiata, presen-

tando una forte vocazione a infrastruttura di spostamento e valorizzazione turistica come percorso-paesaggio. <https://maps.app.goo.gl/utebLjuvnkA-nu3WK8>

La generale vocazione della dorsale è ancora una volta agricola, con importanti coltivazioni di eccellenza: sull'Amiata la residua economia della castagna e l'olivicoltura delle basse pendici amiatine (in particolare Seggiano); nella parte centrale le estese colture a vigneto, soprattutto riferite alla D.O.C. Morellino di Scansano. Il contesto amiatino presenta importanti realtà produttive e manifatturiere, con una bassissima presenza in termini turistici. Al contrario la zona costiera è trainata dal Parco della Maremma che sostiene un tessuto agriturismo che si estende anche oltre i propri confini.

### **TERZA DORSALE: LA VALLE DELL'OMBRONE**

La parte interna della dorsale ricomprende un lembo delle colline metallifere e il limite delle colline verso la Val D'Orcia. La parte centrale è costituita dalle basse colline lungo la valle dell'Ombrone fino alla pianura della bonifica che si attesta sul tombolo costiero di Marina di Grosseto. Una soluzione di continuità è rappresentata dalla vasta area boscata del Monte Leoni tra Batignano e Roccastrada.

La campagna è articolata in un mosaico frutto della Riforma Agraria, con seminativi delimitati da siepi divisionali che, insieme al reticolo idrografico, compongono una importante maglia ecologica e paesaggistica. Nella pianura alluvionale il reticolo dei campi si amplia e si articola secondo la struttura idraulica della bonifica.

Grosseto e le sue frazioni sono il centro di riferimento del sistema insediativo; più a nord Paganico costituisce un nodo tra questo sistema dorsale e il sistema insediativo amiatino.

La spina della dorsale è rappresentata dalla Strada Statale 223 che collega Grosseto con Siena, <https://maps.app.goo.gl/tkoHvLPhsshz4maf7>.

Di rilevante importanza anche la Strada Provinciale 7 che collega la pianura grossetana con l'Amiata, <https://maps.app.goo.gl/RP2RzRkUyaPTR9Jn9>.

In questa dorsale si concentrano la maggior parte dei servizi di scala territoriale e provinciale e molte attività produttive, localizzate puntualmente sul capoluogo. Il resto del territorio ha una vocazione agricola (nella piana anche con una utilizzazione intensiva) con eccellenze produttive nelle aree collinari (zona D.O.C. del Montecucco). La porzione costiera ha un ruolo turistico naturalmente orientato sulla villeggiatura balneare con una domanda in buona parte locale.

### **QUARTA DORSALE: LA VALLE DEL BRUNA**

La parte interna è costituita dalla porzione orientale delle colline metallifere

ed in particolare dall'emergenza orografica del Sassoforte. Qui si rileva la presenza di ampie e fitte aree boscate che si diradano verso la pianura lasciando spazio ad oliveti e a terreni incolti rinaturalizzati negli ultimi 30 anni. La maglia fondiaria è minuta e molto complessa, con aree boscate ramificate sui crinali più scoscesi e sul reticolo idrografico.

La parte centrale è la continuità della pianura di bonifica della dorsale 3, con medesime regole di composizione e funzionamento prevalentemente dettate da ragioni idrauliche. La parte terminale del sistema di pianura è la Diaccia Botrona, ultimo frammento del Padule di Castiglione e ancor prima dell'antico Lago Prile. La parte sud-occidentale della dorsale è caratterizzata dalla presenza del promontorio boscato di Tirli e della sua propaggine verso gli abitati di Buriano e Vetulonia.

Il sistema insediativo è molto complesso e diversificato: quello dell'entroterra ruota attorno a Roccastrada, Roccatederighi e Sassofortino. Quello costiero è centrato su Castiglione della Pescaia e sulla rete di insediamenti turistici costieri (Roccamare e Punta Ala). Tirli, Vetulonia e Buriano compongono un modello di transizione tra i due sottosistemi, sia per morfologia che per funzione.

La spina della dorsale può essere individuata da diversi frammenti della rete viaria provinciale: SP 3, SP 43, SP 20, SP 31, SP 19, SP 8, SP 157 che attraversano contesti molto diversi e altamente paesaggistici della dorsale.

<https://maps.app.goo.gl/aKbsDpPGckrd1kvm7>

La vocazione della dorsale è eminentemente turistica nell'area costiera, con un elevato numero di presenze e di strutture tra Castiglione della Pescaia e Punta Ala. Una potenzialità turistica inespresa può essere attribuita ai sistemi insediativi e territoriali di collina, con particolare riferimento a quello di Tirli-Buriano-Vetulonia e a quello di Roccatederighi- Montemassi-Roccastrada. I contesti di pianura manifestano invece una forte vocazione agricola con marcate tendenze già in atto verso le colture intensive (in particolare gli oliveti).

## **QUINTA DORSALE: LA VALLE DEL PECORA**

La parte interna è la porzione centrale delle colline metallifere che abbraccia la stretta valle del fiume Pecora: una vasta area boscata con poche tracce di antropizzazione. Nella parte centrale il sistema collinare si apre verso Massa Marittima e Valpiana con un sistema di campi coltivati intervallati da ampie lingue boscate.

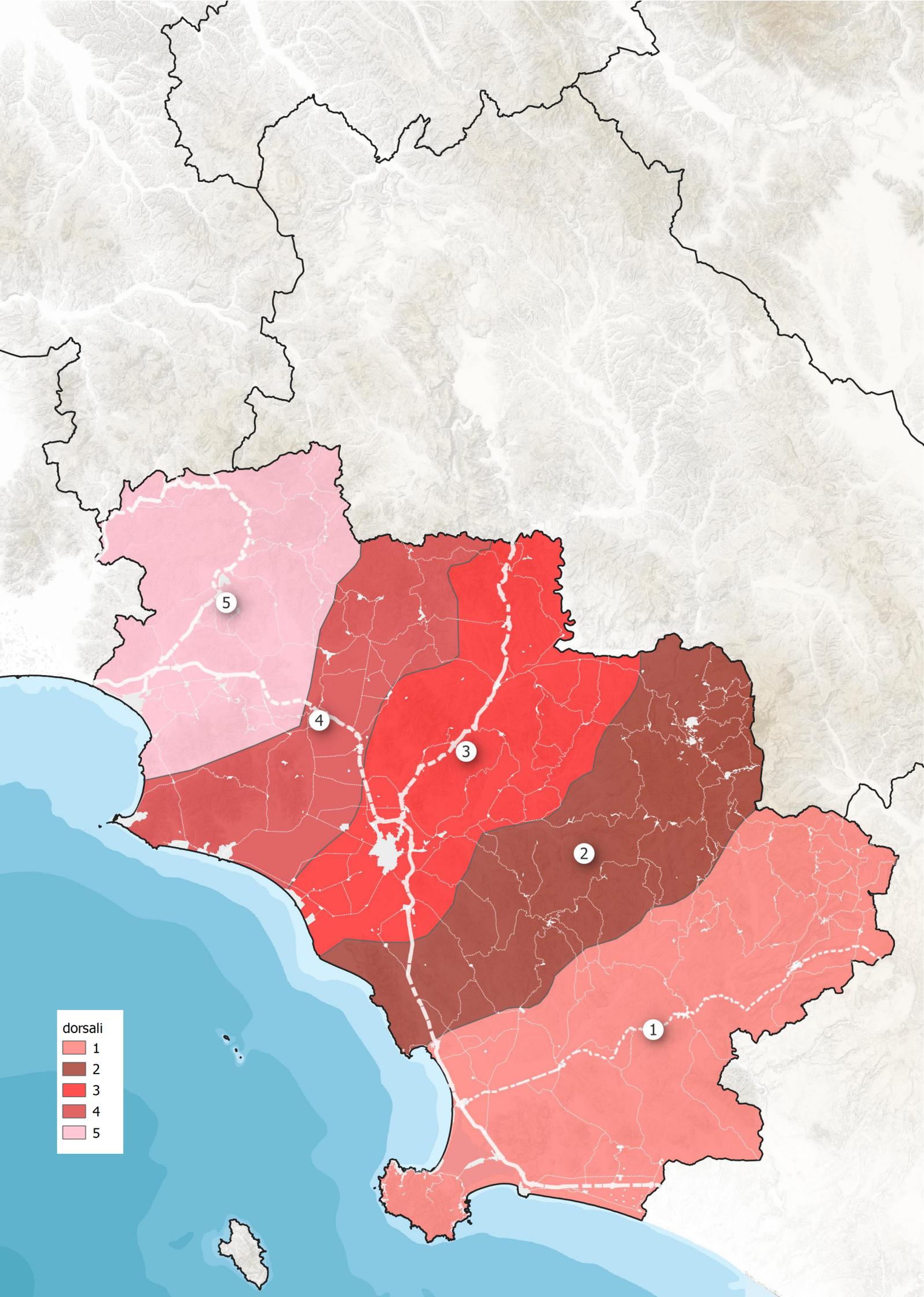
La pianura costiera mantiene il reticolo agricolo e idraulico della bonifica, pur compromesso dalla forte urbanizzazione sia di carattere insediativo (Follonica) che produttivo (Casone). Nella parte più meridionale della dorsale si trova una porzione del promontorio di Tirli, le cui propaggini più basse sono caratterizzate da oliveti di impianto storico, molti dei quali in stato di abban-

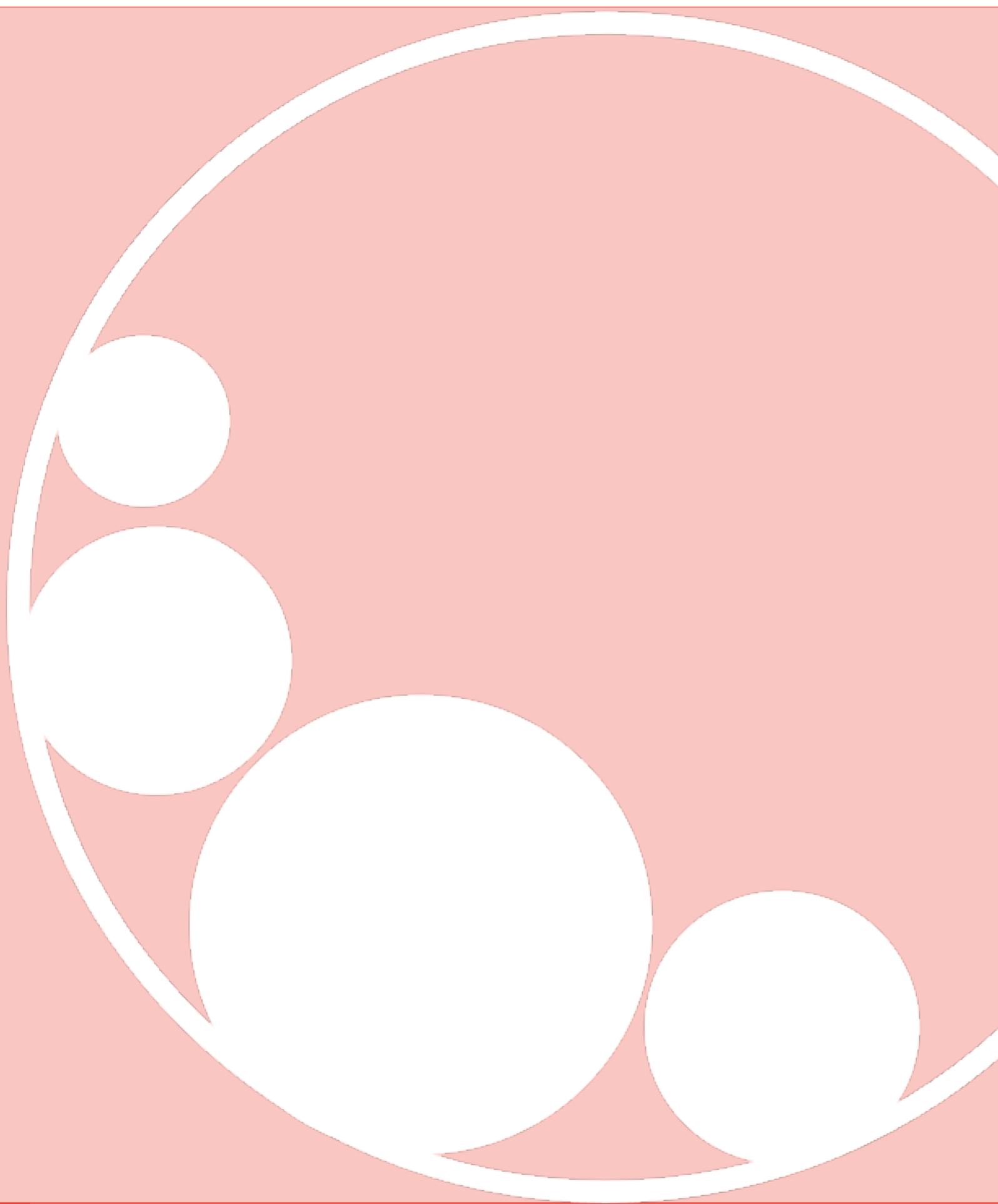
dono e rimboschimento.

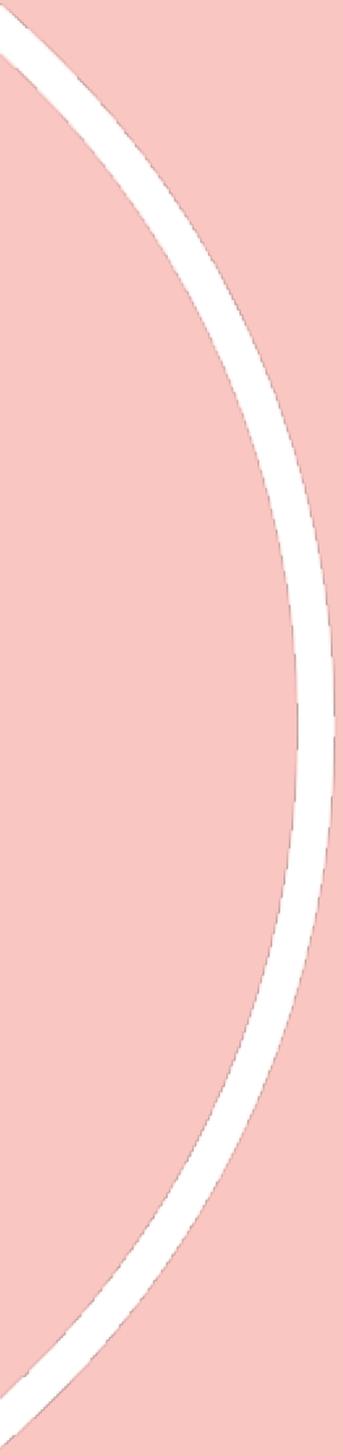
Il sistema insediativo della dorsale ruota attorno a Follonica pur presentando un carattere fortemente policentrico articolato intorno ad alcuni nodi storici (Massa Marittima, Scarlino, Gavorrano e Caldana) e ad insediamenti di più recente formazione (Portigioni, Scarlino Scalo, Bagno di Gavorrano), completato, più nell'entroterra, dagli abitati di Boccheggiano, Montieri e Monterotondo, pur con un ruolo più marginale. L'intero sistema è strettamente connesso con quello della val di Cornia e con quello della Val di Cecina.

La spina della dorsale è rappresentata dalla Strada Statale 439 e dalla sua diramazione verso la Strada Provinciale 441, <https://maps.app.goo.gl/GG4tC-N7FAtLigZc17>.

La vocazione della dorsale è di fatto mista: Follonica è un centro di servizio per la zona nord e un centro turistico nella stagione estiva; il vicino Casone di Scarlino costituisce il principale (e unico) polo industriale di rilievo della provincia; Massa Marittima è un polo di attrazione turistica. Più limitati rispetto ad altre dorsali la presenza, la caratterizzazione e il ruolo delle attività agricole.







**T E M I  
E  
T E S I**

---

## Temi e Tesi

# COLLEGAMENTI, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

---

---

### 8.1

#### **INFRASTRUTTURE: PERCHÉ, CON CHI E COME COLLEGARSI.**

Quello delle infrastrutture, o meglio della carenza di infrastrutture, è storicamente uno dei temi di più acceso dibattito nella provincia di Grosseto, ritenuto da anni e da più parti il tema cruciale per lo sviluppo del territorio. L'analisi condotta ha confermato la percezione della provincia grossetana come un territorio "lontano", non solo in termini di distanza fisica, ma anche e soprattutto rispetto ai tempi di percorrenza necessari per raggiungere le altre possibili destinazioni regionali.

Il quadro che emerge presenta un elevato grado di complessità, dovuto soprattutto alle differenti finalità e obiettivi che possono chiedersi all'infrastrutturazione.

E' evidente come queste complessità non possano affrontarsi in una logica duale (pro o contro), men che meno associando riduttivamente a tali due opzioni le alternative di sviluppo e conservazione del territorio; ma debbano essere affrontate coerentemente agli obiettivi e agli indirizzi delle politiche di sviluppo.

In altre parole, occorre definire lo scopo del collegamento, comprendendo come le diverse domande di mobilità richiedano caratteristiche prestazionali e organizzazioni tra loro molto diversificate.

Per fare questo può essere utile affrontare il tema dell'infrastrutturazione secondo tre distinti interrogativi: 1) per quale scopo dobbiamo collegarci; 2) con chi vogliamo collegarci; 3) come vogliamo farlo; delineando da ultimo la costruzione di scenari integrati e coerenti con le possibili traiettorie di sviluppo.

#### **LA SICUREZZA STRADALE: UN TEMA STRATEGICO PRELIMINARE E TRASVERSALE AD OGNI UTILIZZO E DESTINAZIONE.**

Quello della sicurezza stradale è il primo e più forte tema a supporto di inter-

---

### 8.2

venti di adeguamento, completamento e trasformazione della rete stradale di collegamento territoriale: una preconditione e una necessità trasversale a ogni domanda di mobilità e a ogni destinazione.

Dati recenti confermano infatti come il tratto toscano dell'Aurelia sia il tratto stradale con il più alto indice di incidentalità della Toscana (165 incidenti, 4 morti e 264 feriti nel 2021), e come il tratto Grosseto-Siena sia quello caratterizzato dal più alto tasso di mortalità (16,67% nel 2020).

Nel caso dell'Aurelia, l'alta incidentalità è legata alla presenza di intersezioni a raso con la viabilità locale e ai restringimenti di carreggiata, oltre alle caratteristiche geometriche della sezione stradale, addirittura in molti punti priva del guard rail spartitraffico.

Anche laddove le caratteristiche morfologiche dell'infrastruttura sono adeguate (ad esempio nel tratto tra Rosignano e Grosseto, di realizzazione relativamente recente) è rilevabile uno scarso stato manutentivo del fondo stradale e delle componenti accessorie, nonostante i sostenuti volumi di traffico giornaliero paragonabili a quello di molti tratti autostradali (in prossimità di Piombino 11.458 veicoli leggeri e 1186 veicoli pesanti in media al giorno nel 2022<sup>3</sup>).

Sul tratto Grosseto-Siena il tasso di incidentalità è in progressiva diminuzione, grazie al completamento del raddoppio e all'adeguamento delle intersezioni con la viabilità locale.

## IL COLLEGAMENTO COME VOLANO DELLO SVILUPPO PRODUTTIVO

Il tema della competitività e dello sviluppo del territorio provinciale sembrano legarsi solo in parte a quello dell'ammodernamento infrastrutturale extraurbano: come si è visto in precedenza, la geografia della rete infrastrutturale regionale appare in effetti coerente con la polarizzazione localizzativa e infrastrutturale sul Valdarno piuttosto che sul sistema della costa, a sua volta esito di un lungo processo storico e di un complessivo sviluppo regionale che solo riduttivamente può essere ricondotto all'assenza di una infrastruttura.

La debole connessione della provincia di Grosseto al sistema insediativo toscano e la sua scarsa integrazione nella rete stradale che lo supporta è oggi, e da anni, un aspetto strutturale, evidentemente non modificabile nel breve e medio periodo, e non può che essere assunto come condizione effettiva preordinata all'individuazione delle strategie di sviluppo: il ricondurre ogni aspetto di criticità e di arretratezza del sistema produttivo provinciale alla debolezza dei collegamenti infrastrutturali interprovinciali, oltre a rappresentare un'interpretazione semplicistica di un complesso processo di genesi insediativa, rischia altrimenti di costituire un alibi e un elemento di giustificazione alla incapacità di delineare realistici scenari alternativi e linee di azione effettivamente perseguibili.

Con riferimento alla condizione attuale, l'auspicato completamento dei due assi di collegamento interprovinciale non sembra in effetti destinato a stra-

---

<sup>3</sup> <https://www.stradeanas.it/it/le-strade/osservatorio-del-traffico/dati-traffico-medio-giornaliero-annuale>

---

volgere le condizioni di accessibilità del territorio.

Per quanto riguarda la questione storica del corridoio tirrenico, il suo eventuale completamento, sullo stesso tracciato del collegamento attualmente esistente, produrrebbe in effetti benefici limitati: verso sud un risparmio di tempo per raggiungere Roma (ovvero da Grosseto Sud a Torrimpietra) valutabile in poco meno di 6 minuti; mentre in direzione nord il collegamento oggi esistente verso Rosignano, già a 4 corsie, consente già tempi di percorrenza unitari confrontabili con quelli del tratto autostradale Rosignano-Massa.

Per quanto invece riguarda l'altrettanto annosa questione del collegamento con Siena, l'adeguamento infrastrutturale, una volta completato, accorcerà i tempi di percorrenza tra Grosseto e Siena di poco meno di un minuto rispetto alla condizione attuale (già in larga parte adeguata).

La modesta entità dei valori differenziali nei tempi di percorrenza non sembrano pertanto materializzare un significativo impedimento o un disincentivo al trasporto di merci, soprattutto per gli spostamenti di lunga percorrenza, per i quali eventuali incrementi di costo sono agevolmente diluiti sull'intera tratta.

Se pertanto sembrano sovrastimate le attese di volumi aggiuntivi di traffico indotti dal completamento del corridoio tirrenico, alcuni modelli evidenziano addirittura come l'introduzione del pedaggio autostradale potrebbe disincentivare l'utilizzazione stessa del tracciato, trasferendo parte dei flussi di traffico dalla dorsale tirrenica a quella interna dell'A1. Il motivo è da ricondursi ad un potenziale elevato pedaggio dovuto all'esiguità dei flussi di traffico chiamati a sostenere quote più elevate dell'investimento.

La conversione in autostrada produrrebbe inoltre, com'è noto, un'inevitabile forte diminuzione del numero dei nodi di intersezione con la rete secondaria delle strade statali e provinciali, incidendo significativamente sulle condizioni di segregazione di alcuni territori interni e dunque alimentando i già ampi squilibri tra litorale e retroterra che rappresentano uno dei temi nodali affrontati in questo rapporto. In altri termini, e riprendendo le metafore emerse dalla lettura del quadro conoscitivo, se un corridoio autostradale di connessione con le altre province solo limitatamente allevierebbe la condizione di insularità del territorio provinciale rispetto al suo esterno, lo stesso rischierebbe d'altra parte di alimentare la polarizzazione costa-entroterra e l'isolamento dei centri abitati dispersi, enfatizzando in definitiva la debolezza del sistema e la condizione "arcipelagica" della struttura insediativa sul territorio della provincia.

Alla luce di simili considerazioni, la soluzione che vede l'adeguamento dei tratti ancora a due corsie e l'eliminazione delle intersezioni a raso sembra confermarsi quella più rispondente alle esigenze del territorio, improcrastinabile soprattutto in tema di sicurezza, ma con un ruolo solo marginale ed esiti in definitiva limitati sul suo sviluppo produttivo ed economico.

Implicazioni maggiori sull'efficienza degli spostamenti legati alle attività produttive possono essere invece effettivamente riconosciute nei punti di connessione tra la rete urbana e quella extraurbana, soprattutto in riferimento al capoluogo e a Follonica, dove alcuni degli insediamenti produttivi più rilevanti sono localizzati in contesti funzionalmente promiscui e con connessioni viarie di sezione stradale sottodimensionata rispetto all'attuale domanda di traffico (PIP nord a Grosseto e area industriale est a Follonica). Il tema dell'adeguamento infrastrutturale si lega pertanto a quello della localizzazione degli insediamenti, giacché un elemento di attrattività può essere riconosciuto nella concreta disponibilità di aree ad esclusiva funzione produttiva, prive di funzioni commerciali e di servizio che interferiscano con i processi di produzione e con la flessibilità necessaria al loro adeguamento nel tempo; aree prossime ai nodi della rete extraurbana e correttamente dimensionate, nei lotti e negli edifici, in modo da attrarre medie imprese e sostenere forme di microdistrettualità.

Tali aree potrebbero essere individuate mediante piani per gli insediamenti produttivi pubblici, così da calmierare il prezzo dei lotti e consentire una gestione per dimensioni e tipologia delle attività produttive in ingresso, in modo da favorire l'insorgenza di economie di localizzazione e alimentare processi di clustering.

È il caso infine di segnalare che, nonostante il dibattito sul potenziamento infrastrutturale le abbia fin qui trascurate, si sono in precedenza osservate carenze nei collegamenti delle dorsali 1 e 2 alla rete viaria regionale: in una prospettiva di medio termine, il prolungamento della spina trasversale della SS 74 fino alla SS 2 Cassia mediante ampliamento, adeguamento e rettificazione di tratti stradali esistenti garantirebbe un'efficace interconnessione delle intere dorsali meridionali della provincia alla rete regionale, agevolando i collegamenti verso Siena, Firenze e l'autostrada A1, contribuendo al contempo ad alleviare le condizioni di storica marginalità del versante meridionale del monte Amiata e delle colline interne del tufo, territorio di alcuni fra i comuni più isolati della provincia, fra cui in particolare Sorano, Castell'Azzara e Roccalbegna.

#### **IL COLLEGAMENTO PER GLI SPOSTAMENTI PENDOLARI**

Il costo degli spostamenti è naturalmente funzione della frequenza oltre che della distanza. Il costo di trasporto di una merce che deve percorrere una lunga distanza con cadenza mensile sarà solo marginalmente influenzato da incrementi di tempo dovuti ad una non ottimale dotazione infrastrutturale. Al contrario, un pendolare che deve percorrere tutti i giorni tragitti anche di breve entità risentirà in notevole misura anche di minimi incrementi di tempo o di facilitazioni di percorso nei propri costi di spostamento. In definitiva, per questo motivo è prevedibile che i pochi minuti guadagnati da adeguamenti infrastrutturali puntuali, se non incidono direttamente sul settore produttivo, possano essere determinanti nella definizione dei bacini di pendolarismo e

quindi nell'ampiezza spaziale dei mercati del lavoro.

In quest'ottica l' adeguamento del tratto Grosseto-Tarquiniia può facilitare gli spostamenti verso sud e attrarre addetti da e verso Grosseto, anche se va osservato come i bacini demografici della parte meridionale della provincia siano, per struttura della popolazione, piuttosto modesti e simili e quelli dell'alto Lazio, e come su questa direttrice sia già attivo un buon collegamento ferroviario sia con treni regionali che con regionali veloci che risultano competitivi, in termini di tempo e di costo, con l'automobile.

Più rilevanti possono piuttosto essere i prevedibili effetti del completamento del collegamento viario tra Grosseto e Siena, utili a potenziare la connessione dei bacini amiatini a quello senese sulla valle del Merse. L'adeguamento già oggi completato ha infatti rafforzato il nodo di Paganico sia in termini di potenzialità logistica che in termini insediativi, rendendo possibili e più economiche forme di pendolarismo un tempo più rare. L'effetto del miglioramento viario può rimettere a sistema sia gli insediamenti intermedi (Batignano, Campagnatico, Montorsaiio Paganico e Civitella Marittima) che le presenze disperse sul patrimonio edilizio agricolo.

Un ruolo rilevante può essere riconosciuto nell'ampliamento dei bacini commerciali della grande e media distribuzione grossetana verso Siena, così come pure di quelli legati allo sport e al tempo libero.

Per quanto riguarda specifiche situazioni locali, alcuni interventi puntuali potrebbero ridurre l'impedenza spaziale (in termini di tempi di percorrenza) e conseguentemente l'attrattività localizzativa nella fascia isocrona 45/50 min. a cavallo tra la prima e la seconda dorsale, quella che si estende tra Marsiliana e Magliano. Ci si riferisce in particolare all'adeguamento della strada provinciale di San Donato che collega Magliano in Toscana a Fonteblanda. Nella stessa fascia isocrona risulta strategico l'adeguamento, già in alcuni punti avviato, della strada provinciale del Cipressino, asse principale di connessione dell'Amiata con Siena e Grosseto. Anche in questo caso è prevedibile che la riduzione dei tempi e l'incremento della sicurezza viaria possa ampliare e fondere bacini del mercato del lavoro significativi alla scala provinciale.

### **Il collegamento ferroviario con Siena**

Il collegamento ferroviario con Siena risulta di rilevante interesse strategico. Attualmente il servizio è garantito da 4 treni in direzione Siena - due corse la mattina (6.05 e 7.00) e due nel pomeriggio (13.45 e 16.18) - e 4 treni in direzione Grosseto - una corsa la mattina (8.02) e tre nel pomeriggio (13.32, 17.45 e 19.50). I tempi di percorrenza della tratta (100 km in totale) sono di 1h e 50 minuti, con un costo del biglietto che alla data attuale varia dai 5,40 ai 10,80 euro.

Le fermate intermedie sono a Montepescali, Sticciano, Roccastrada, Civitel-

la-Paganico, Monte Antico, Buonconvento, Monteroni d'Arbia e Ponte a Tressa.

I tempi di percorrenza non risultano in effetti concorrenziali con quelli impiegati su strada (circa un'ora), anche in considerazione dei frequenti ritardi e disservizi dovuti ad un sistema di sicurezza autometrico privo del sistema di controllo marcia treno (SCMT) in servizio sulle altre tratte. L'arretratezza del sistema di controllo produce frequenti ritardi e limita, anche in condizioni ordinarie di percorrenza, l'effettiva velocità di marcia.

I tempi di percorrenza potrebbero essere ridotti mediante l'implementazione di un servizio di collegamento Regionale Veloce, sopprimendo le fermate che garantiscono un minore afflusso di viaggiatori, ovvero Roccastrada, Monte Antico e Ponte a Tressa. In questo modo il tempo potrebbe contrarsi di circa 15 minuti, conservando comunque le connessioni con l'ambito roccastradino (Sticciano), con l'Amiata (stazione di Civitella-Paganico), con la Val d'Orcia (Buonconvento) e la Val d'Arbia (Monteroni d'Arbia).

Minimi interventi locali sull'infrastruttura consistenti nell'eliminazione delle alberature prossime alla linea potrebbero ulteriormente incrementare i livelli di sicurezza e prevenire le frequenti interruzioni della linea dovute alla presenza di ostacoli.

In definitiva, mantenendo inalterata l'infrastruttura esistente e intervenendo semplicemente sul numero delle fermate e sul sistema di controllo della marcia è possibile stimare un risparmio di tempo di circa 30 minuti, utile a rendere competitivo il trasporto ferroviario con quello automobilistico.

Va osservato infine che fino al 2004 il servizio tra Firenze e Orbetello (la cosiddetta Freccia dell'Argentario) captava un importante bacino di utenti, impiegando un convoglio di 5 automotrici (300 posti). Attualmente il servizio è svolto da un'unica automotrice per complessivi 65 posti.

### **IL COLLEGAMENTO PER LA FRUIZIONE TURISTICA**

L'intervento sulla rete infrastrutturale può essere un importante strumento di sviluppo turistico, sia rispetto alle domande già esistenti sia nell'individuazione di nuovi segmenti di mercato. In considerazione della natura stessa degli spostamenti turistici, influenzati in misura limitata dai tempi di percorrenza, appaiono significativi alcuni interventi sulla rete secondaria più che sui grandi corridoi da e verso l'esterno della Provincia.

Il modello interpretativo delle dorsali può efficacemente orientare alcune azioni strategiche mirate allo sviluppo di nuove forme turistiche contribuendo contestualmente al riequilibrio tra costa ed entroterra.

Ad eccezione della spina della terza dorsale (la SS 223 per Siena) tutte le spine infrastrutturali presentano infatti una forte valenza storico-paesaggistica, sia per i luoghi toccati sia, soprattutto, per le qualità estetico-percettive della strada stessa.

Viabilità che potrebbero essere definite strade-paesaggio e "brandizzate"

allo scopo di promuovere, insieme con la riconoscibilità dei connotati identitari del paesaggio, l'integrazione di destinazioni trasversali che comprendano entroterra e costa.

Tutte le spine delle dorsali hanno una estensione adeguata ad essere percorse in 2 giorni anche con biciclette elettriche e muscolari e attraversano aree già ampiamente dotate di strutture agrituristiche.

La prima mette in connessione i ripiani tufacei (Sorano, Pitigliano e Sovana), l'area termale di Saturnia, Manciano e l'Argentario. La seconda collega l'Amiata, i territori del Morellino di Scansano e il Parco della Maremma. La quarta collega Torniella, Roccatederighi e Montemassi con Vetulonia, la Diaccia Botrona e infine Castiglione della Pescaia. La quinta dorsale lega Monterotondo, Massa Marittima e Follonica. Contesti di pregio e diversificati, fortemente integrabili in un promozione unitaria "di dorsale" capace di riconnettere costa e interno.

Tutte le dorsali hanno una forte potenzialità ciclabile, accentuata dalla possibile connessione con la ciclopista tirrenica in corso di realizzazione. Interventi di adeguamento devono interessare i nodi di connessione tra le dorsali e i corridoi tirrenici – destinati a divenire nodi di servizio – e alcune puntuali criticità, come la già citata strada di San Donato o la Strada Provinciale 27 del Lupo sulla quarta dorsale.

Di rilevante interesse per lo sviluppo turistico può essere l'utilizzo della tratta ferroviaria Grosseto-Siena. Il tracciato attraversa infatti contesti dalle forti valenze storiche, naturalistiche e paesaggistiche e collega bacini turistici di rilevanza internazionale: Firenze, Siena, Grosseto (Maremma) e Roma. Anche in questo caso, la possibilità di brandizzare il servizio potrebbe promuovere il suo utilizzo da parte dei turisti, sostenendo la domanda di traffico ordinaria.

- Rapporto sulla sicurezza dei tratti stradali (Aurelia e Senese)
- Campagna stampa sulla sicurezza delle infrastrutture in Maremma

azioni  
**IMMEDIATE**

- Atlante degli interventi e degli adeguamenti stradali
- Adeguare le connessioni tra aree produttive e rete extraurbana
- Azioni istituzionali per l'ammodernamento del sistema di sicurezza e controllo della linea ferroviaria Grosseto-Siena.

azioni di  
**MANDATO**

- Attivare un servizio ferroviario "regionale veloce" tra Grosseto e Siena
- Proposta di treno brandizzato tra Firenze e Argentario
- Connettere le dorsali meridionali con Cassia e A1
- Attività di protezione e promozione dei servizi ferroviari esistenti, in particolare con Roma.

azioni di  
**STRATEGIA**

---

## Temi e Tesi

# UNA POLITICA PER L'ABITARE

---

Tra le diverse funzioni che concorrono a sostenere l'economia di un territorio quella residenziale gioca senz'altro un ruolo rilevante sia in termini economici che in termini sociali.

E' evidente come le scelte localizzative residenziali siano, almeno per la popolazione attiva, in gran parte esito di quelle produttive e lavorative ma è pur vero che fette importanti di popolazione sono in grado di scegliere dove abitare indipendentemente dall'attività svolta.

Tra queste la categoria numericamente più rilevante è quella dei pensionati: in Italia 17,8 milioni di persone, in Toscana 1,15 milioni e in provincia di Grosseto circa 95.000. Di questi quasi il 30% ha una capacità reddituale superiore ai 1500 euro/mese, paragonabile – in termini di capacità di spesa – a quella di un soggetto attivo.

Di minor peso economico ma di rilevante interesse strategico sono alcune categorie che oggi ormai possono lavorare da remoto o comunque che possono risiedere e lavorare in aree più distanti dai poli metropolitani e dai centri di innovazione. Non è questo il caso delle categorie con competenze specializzate di tipo innovativo o creativo, che tendono sempre più a concentrarsi nelle cosiddette Alpha Cities in cerca di economie cognitive di aggregazione; può essere invece il caso di lavoratori di livello intermedio, impegnati nell'elaborazione di dati o nello svolgimento di attività terziarie di supporto oppure di categorie artigiane che possono commercializzare i propri prodotti sui mercati digitali.

Alcune categorie possono scegliere la localizzazione residenziale in base a particolari condizioni di accessibilità e di dotazione di specifici servizi, è questo il caso delle persone con disabilità motoria o di quelle con patologie respiratorie.

Nella capacità di attrarre popolazione residente giocano diversi fattori di tipo ambientale, sociale ed economico, con pesi diversi rispetto alle differenti categorie.

La provincia di Grosseto presenta in generale buone caratteristiche di at-

trattività legate ad aspetti localizzativi ed ambientali quali:

- la vicinanza e buona accessibilità (per gli spostamenti non frequenti) ai poli metropolitani di Roma e Firenze;
- a vicinanza alla costa e ai servizi turistico-balneari;
- un'elevata qualità ambientale e paesaggistica;
- un'elevata qualità del patrimonio edilizio storico;
- buone caratteristiche climatiche.

Queste caratteristiche costituiscono il prerequisito di base – necessario ma certamente non sufficiente – per l'implementazione di politiche di attrazione di popolazione che devono essere modulate per le differenti condizioni localizzative esposte di seguito.

Azioni sull'attrattività residenziale e sul mercato della casa possono avere importanti effetti anche sul mercato del lavoro. Un mercato immobiliare accessibile costituisce infatti un elemento importante nella scelta della localizzazione lavorativa delle famiglie ed un fattore positivo di competizione rispetto a possibili competitor posti in altri territori.

Le aziende insediate nel territorio lamentano già attualmente una scarsa disponibilità di alloggi per lavoratori, soprattutto nelle zone costiere (ad esempio Follonica) dove la domanda di affitti estivi e affitti brevi spinge in alto i valori di locazione e di acquisto.

In alcuni contesti più interni e nelle frazioni più distanti dei poli urbani, i più bassi valori immobiliari costituiscono d'altra parte un elemento attrattore che amplia i bacini di pendolarismo. E' il cosiddetto principio del trade-off che spinge le persone in cerca di maggiori superfici abitative e di tipologie edilizie meno intensive a scegliere localizzazioni più distanti dal posto di lavoro, ovvero a scegliere l'incremento dei costi di trasporto a fronte di una più contenuta spesa per la casa. Il fenomeno interessa le frazioni più prossime ai centri abitati e si estende spazialmente in misura tanto maggiore quanto più sono elevati i valori immobiliari centrali. A livello territoriale una simile dinamica rappresenta uno dei potenziali motori di riabitazione di alcuni territori (soprattutto di quelli amiatini).

A scala sub-provinciale possono riconoscersi 4 diverse condizioni insediative.

Grosseto, Orbetello-Argentario e Follonica sono i maggiori centri della provincia che ospitano la maggior parte delle funzioni pubbliche, dei servizi e delle attività produttive. Follonica e l'Argentario integrano questo ruolo con una forte presenza stagionale legata al turismo balnare. In tutti e tre i casi la popolazione è pressochè stabile da quasi 20 anni, con una leggera flessione nel caso di Grosseto.

Per le loro caratteristiche hanno ottime capacità attrattive nei confronti delle fasce di popolazione non attiva e per le categorie più fragili, in particolare:

- sono poste lungo la direttrice tirrenica dell'Aurelia e hanno buoni collegamenti ferroviari verso Roma e verso Genova;
- sono prossime ai luoghi di vacanza e possono assolvere sia ad una funzione residenziale stabile che stagionale;
- il mercato immobiliare presenta elevati differenziali di valore rispetto ai poli metropolitani. Se si confrontano i valori medi di Grosseto e Roma le differenze di valore sfiorano in molti casi i 2.000 euro/mq. A parità di reddito disponibile è dunque possibile acquistare un immobile a Grosseto ottenendo un importante risparmio da destinare al welfare personale. Nonostante i valori immobiliari più contenuti, il mercato è comunque caratterizzato da un buon numero di transazioni che garantiscono le possibilità di disinvestimento e rilocalizzazione.
  - in tutti e tre i poli sono presenti servizi commerciali, servizi alla persona, servizi sanitari di buona qualità;
  - per la loro dimensione e conformazione hanno buone caratteristiche di accessibilità e bassi livelli di congestionamento.

Per le stesse ragioni i tre poli risultano competitivi nella localizzazione di strutture sanitarie e assistenziali per gli anziani (case di comunità, condomini solidali e residenze sanitarie assistenziali), che a loro volta con la loro presenza producono effetti sui livelli occupazionali e sul mantenimento della popolazione attiva sul territorio.

Alcune criticità legate all'abitare interessano Grosseto e soprattutto Follonica, dove sono localizzate molte delle aziende con maggior numero di dipendenti e di fatturato. La vocazione turistica provoca, come già osservato, un innalzamento dei valori immobiliari e dunque maggiori difficoltà nell'accesso alla casa da parte dei lavoratori.

In molti casi questo aspetto ha favorito un positivo fenomeno di decentramento abitativo verso le frazioni che deve però essere accompagnato da politiche infrastrutturali e di mantenimento dei servizi nei centri minori.

Nel caso della popolazione non lavorativa, molte delle condizioni di competitività sono già presenti sul territorio e le azioni potrebbero concentrarsi sugli aspetti di natura comunicativa e promozionale mirati su contesti metropolitani specifici (Roma, Milano, Firenze).

Le forme di edilizia convenzionata già presenti negli strumenti urbanistici comunali potrebbero ammettere specifiche casistiche per queste categorie demografiche (pensionati, persone con disabilità, smart worker), così da individuare settori di mercato strategici e calmierati rispetto al mercato immobiliare ordinario. Negli insediamenti costieri (Argentario, Talamone, Marina di Grosseto, Castiglione della Pescaia, Puntone) l'incremento di popolazione residente tutto l'anno supporterebbe gli esercizi commerciali e i servizi presenti.

Utile azioni possono essere orientate al mercato immobiliare della locazione

e della vendita per i lavoratori impiegati nelle aziende manifatturiere e nelle attività stagionali.

Per i primi, oltre allo strumento dell'edilizia convenzionata già ampiamente utilizzato negli strumenti comunali, potrebbero essere sperimentate formule di company neighborhood (quartieri aziendali), con alloggi in locazione di proprietà delle aziende stesse. Questa formula, se prevista dagli strumenti di pianificazione, potrebbe essere ulteriormente agevolata dalle facilitazioni fiscali già previste (fringe benefit), incrementando così la competitività delle imprese sul mercato del lavoro.

Decisamente diversa la dinamica dei centri amiatini che, pur rivestendo un ruolo territoriale importante, presentano caratteri di minor attrattività verso l'esterno dovuti alla dimensione urbana, alla dotazione dei servizi, a condizioni localizzative e di accessibilità e a condizioni climatiche.

I nuclei principali, Arcidosso e Castel del Piano, manifestano assenza di crescita e segnali di contrazione in termini di attrattività turistica (dati IRPET 2022), che rendono modesti gli effetti degli affitti brevi sui valori di locazione.

Il mercato immobiliare presenta valori di vendita molto bassi (di poco superiori ai 700 euro/mq) inferiori addirittura al costo di costruzione medio degli edifici.

Questa caratteristica costituisce un elemento attrattivo per le fasce di lavoratori a basso reddito e stagionali che operano nel settore agricolo e vitivinicolo della Val d'Orcia e dei territori circostanti. Un effetto dimostrato anche dalla forte crescita della popolazione straniera sul totale, passata dal 3% del 2003 al 19% e al 17% nel 2022 rispettivamente per Castel del Piano e per Arcidosso.

Il flusso di popolazione straniera è riuscito a compensare quella che sarebbe stata la naturale dinamica demografica negativa, mantenendo così la domanda necessaria a sostenere i servizi e le attività commerciali.

Il ruolo dell'Amiata nel rispondere ad una domanda abitativa di tipo economico risulta strategico, sia a livello locale che a livello provinciale, nel mantenere sul territorio una popolazione attiva che alimenta il mercato del lavoro agricolo e manifatturiero.

I cambiamenti climatici e il ripetersi di estati torride, se ne ha nel tempo indebolito la fruibilità come stazione invernale, ha negli ultimi anni rafforzato il ruolo dell'Amiata come meta turistica estiva e come luogo di seconde case per la popolazione insediata nelle aree di costa e di pianura. Questo driver può rafforzare la debole capacità di attrazione turistica che il territorio manifesta, nonostante gli elevati livelli di qualità paesaggistica e ambientale.

Gli insediamenti minori presentano una duplice traiettoria: da una parte possono riconoscersi i "borghi", quei centri che per le loro caratteristiche posizionali, urbane e architettoniche riescono – o possono riuscire in futuro

– ad attrarre flussi di turismo e interesse verso l'investimento delle seconde case di vacanza. Quest'ultimo, non sempre incentivato, è in questi contesti una risorsa preziosa per evitare il progressivo decadimento del patrimonio immobiliare e il mantenimento dello spazio urbano.

Massa Marittima, Pitigliano, Santa Fiora, Magliano sono gli esempi più paradigmatici ma anche realtà più piccole come Saturnia, Montemerano, Pereta, Montemassi, Roccalbegna possono rientrare in questa categoria. Possono crearsi qui nuove comunità di "forestieri", seppur intermittenti nella loro presenza, che si autoalimentano e si riconoscono, che possono contribuire a delineare una narrazione positiva ed attrattiva. Il turismo contribuisce a mantenere i servizi necessari alla socialità (ristoranti, piccoli negozi di vicinato, botteghe) e ben si integra con le nuove forme di "seconda residenza". La strutturazione di un "turismo dorsale" che lega costa e entroterra può promuovere questo tipo di riabitazione.

Le località più prossime alle vie di comunicazione e quelle con una migliore dotazione di servizi (ad esempio Magliano e Campagnatico o Manciano) potrebbero attrarre fette di popolazione non attiva, seppur in modo meno significativo rispetto ai poli costieri.

Una ulteriore categoria è costituita dai paesi, ovvero quei nuclei che non possono essere inclusi – o possono esserlo difficilmente – nei percorsi turistici e nel circuito delle seconde case, per ragioni sia localizzative sia, soprattutto, per la qualità e riconoscibilità del loro patrimonio edilizio.

Le catene di paesi più vicine ai centri urbani maggiori hanno assunto nel tempo un ruolo di nuclei di "cintura" ospitando le persone in cerca di maggiori superfici abitabili a prezzi più bassi di quelli dei poli. E' il caso di Braccagni, Istia d'Ombrone, Roselle, Rispecchia, rispetto a Grosseto e di Scarlino Scalo e Bagno di Gavorrano rispetto a Follonica. Piccoli centri dotati di servizi minimi (asilo, scuola elementare, posta, bar, tabacchi, alimentari, chiesa) che funzionano come quartieri dormitorio fortemente legati al centro di riferimento nella dotazione dei servizi quotidiani.

In alcuni casi la ricerca di abitazioni a più basso costo interessa anche una cintura più ampia di paesi collocati sulle principali vie di comunicazione: Ribolla, Montemassi, Roccastrada, Paganico, Civitella Marittima, Batignano, Arcille, Campagnatico.

Il ruolo di queste localizzazioni appare strategico a livello territoriale. I paesi svolgono un'importante funzione di social housing diffuso, intercettando le più deboli domande immobiliari che non riescono ad accedere al mercato dei poli e della costa. Queste, a loro volta, sostengono quelle micro-economie urbane fatte di piccoli negozi di vicinato e servizi pubblici (uffici postali, ambulatori medici ecc), mantenendo dunque la vitalità e socialità di questi contesti.

L'accessibilità al mercato della casa, seppur in aree periferiche, costituisce

un importante elemento di competitività per le imprese rispetto al mercato del lavoro. D'altra parte però la localizzazione residenziale periferica induce flussi di pendolarismo che devono essere gestiti in termini di capacità della rete stradale e in termini di sicurezza.

Anche in questo caso, la realizzazione di quartieri aziendali potrebbe concentrare lavoratori di una stessa azienda in località prossime, rendendo più facili forme di car sharing o addirittura di trasporto collettivo aziendale.

- Campagna di promozione territoriale (finalizzata alla residenza) sulle aree metropolitane.

azioni

**IMMEDIATE**

- Promozione e formazione sulle formule di company neighborhood, in particolare su Follonica, Argentario e Grosseto.

azioni di

**MANDATO**

---

## Temi e tesi

### LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE

---

A partire dalla fine degli anni Ottanta, una serie di eventi o scelte politiche ha dato avvio al processo di globalizzazione economica e, per altri versi, culturale. In primo luogo, la liberalizzazione del trasporto aereo in USA, UE e gradualmente da e verso altri paesi e la riduzione dei costi del trasporto marittimo. In secondo luogo, la crescente apertura dei mercati nazionali agli scambi internazionali, grazie ad accordi globali di riduzione delle barriere tariffarie e non tariffarie e alla de-regolamentazione dei mercati nazionali. In terzo luogo la fine dell'economia pianificata in Cina e in Europa orientale, in questo secondo caso con la contemporanea caduta dei regimi totalitari. Questo processo si caratterizza per diverse dimensioni con impatto trasversale sui sistemi sociali e sui sistemi economici.

La globalizzazione ha prodotto mutamenti irreversibili, in sé o per i suoi positivi effetti, tra cui una più ampia libertà di scelta dei consumatori in ogni paese, anche se talvolta al costo di una certa standardizzazione, e una riduzione dei divari internazionali di benessere.

Il processo di globalizzazione impatta soprattutto sullo sviluppo, organizzazione e localizzazione delle attività produttive di trasformazione manifatturiera, fino ad allora concentrate nei paesi occidentali e pochissimi altri. Le strategie competitive e di sviluppo delle imprese si sono fatte mondiali, da nazionali o continentali che erano: si è diffusa su scala più ampia la scomposizione dei processi produttivi in fasi affidate a imprese differenti (outsourcing) localizzate in stati differenti (offshoring), anche secondo il ciclo di vita dei prodotti, e di converso i processi di acquisizione, fusione e accordi hanno travalicato decisamente la scala nazionale. Di conseguenza si sono realizzati la de-localizzazione di processi produttivi e di occupazione al di fuori delle regioni industrializzate e il ridisegno dei flussi di servizi turistici e di merci.

Tuttavia, negli ultimissimi anni il processo di globalizzazione si è arrestato, soprattutto sulla scorta di eventi politici che hanno messo in luce le resi-

stenze culturali, evidenti sia nella crescente ostilità ai flussi migratori (e in qualche caso persino turistici) sia nella reazione di svariati sistemi politici nazionali alla interpretazione occidentale dei diritti civili e politici e alla riduzione del ruolo dello Stato nella sfera economica.

Di conseguenza, nei paesi a economia più avanzata si parla oggi di reshoring e di politiche economiche strategiche che mantengano in questi paesi la produzione manifatturiera, soprattutto per le attività più legate alla sicurezza delle forniture e alla innovazione, o per quelle a più alto valore aggiunto, frutto di una maggiore produttività dei lavoratori.

Ciononostante, questo ri-orientamento sembra essere più una diversa modalità di globalizzazione che una reversione di quel processo. Permangono quindi le esigenze di orientamento delle imprese a mercati di sbocco sovra-nazionali.

Peraltro, permangono altre tendenze trasversali contemporanee alla globalizzazione, quali da un lato il riscaldamento globale e dall'altro la rivoluzione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT), le quali premono verso la cosiddetta "twin transition".

La rivoluzione informatica ha trasformato la tecnologia con cui si produce, distribuisce e consuma l'informazione, riducendone il costo e incrementandone la quantità, e permettendo così di introdurre non solo nuovi prodotti e servizi, fonti di maggiore soddisfazione per gli utilizzatori (siano consumatori o imprese), ma anche e soprattutto il rinnovamento dei processi produttivi degli altri beni e servizi, favorendo una logica economica a rete, in cui la cooperazione (sia tra imprese sia tra privato e pubblico) ha un peso non minore della competizione.

Il riscaldamento globale, sulla cui misurazione, sui cui effetti e sulle cui cause il consenso scientifico è ormai consolidato, presenta seri rischi per popolazioni e territori; pertanto cresce la pressione civile verso la transizione ecologica delle società ed economie, che si traduce ormai in politiche pubbliche incentivanti, anche se ferve il dibattito sull'equilibrio tra ritmi di cambiamento e costi di adattamento.

In questo quadro l'Italia e in particolare la Toscana sono soggette a pressioni competitive che giocano a sfavore del tradizionale insediamento di imprese manifatturiere, e in particolare dei settori di industria manifatturiera più tradizionali, tipici della cosiddetta Terza Italia.

Tuttavia, com'è emerso dal quadro di analisi, l'attuale struttura funzionale e spaziale della provincia di Grosseto ha risentito meno di queste tendenze proprio perché meno industrializzata in passato e relativamente più esposta al turismo, dove i benefici sono stati più evidenti.

D'altra parte, proprio ciò rende più ardua che in passato una strategia locale di industrializzazione manifatturiera, che si trova a scontare le persistenti

tendenze alla de-industrializzazione di questa parte del mondo, la competizione di territori già industrializzati e desiderosi di difendere gli insediamenti industriali esistenti, l'esigenza di riconvertire le attività produttive verso la piena adozione di tecnologie ambientali e digitali.

Tutto ciò richiede un'attenta selezione delle produzioni e delle imprese che si desidera attirare, accogliere e mantenere sul territorio, selezione che ha luogo non tanto con vaglio specifico e puntuale ma mediante politiche mirate di valorizzazione delle risorse naturali e umane locali.

Secondo la riflessione teorica e gli studi empirici, varie sono le fonti della crescita economica di un territorio.

**A. Capacità di innovazione**, ossia di connessioni con le conoscenze scientifiche, tecnologiche e organizzative (R&S), che si traducono in capitale fisso e umano, partendo a Grosseto (come in quasi tutta l'Italia) da una situazione di debolezza locale, anche in presenza di politiche pubbliche incentivanti, per cui occorre stimolare l'insediamento di imprese esterne in settori compatibili con il tessuto esistente e/o storico, ma già dotate di forti relazioni con i centri di ricerca applicata universitari e non.

**B. Capacità di integrazione**, fra imprese specializzate in settori affini e/o in fasi produttive successive in filiera, con cui siano praticabili relazioni commerciali stabili e reciprocamente vantaggiose, partendo a Grosseto da una storicamente limitata creazione di distretti industriali e puntando quindi a infittire la trama comunale (o di dorsale) delle imprese specializzate e/o esportatrici esistenti stimolando una nuova piccola e media imprenditoria locale nelle fasi a oggi non presidiate.

**C. Capacità di esportazione**, ossia di produzione rivolta alla domanda di mercati almeno continentali, che implica non solo connessioni trasportistiche e digitali, ma anche conoscenza di mercati e società differenti dalla propria e sviluppo di fasi di trasformazione a più alto valore aggiunto (p.es. alimentare), partendo a Grosseto da una certa distanza dai poli urbani che fanno da gateway da e per il globale, ma anche dall'esperienza accumulata dalle imprese esportatrici sia produttive (agricole e chimiche su tutto) sia, più spesso, commerciali, sostenendo ad esempio ulteriori attività di trasformazione alimentare di prodotti agricoli locali e favorendo produzioni per il tempo libero sinergiche con l'offerta locale di prodotti turistici.

**D. Capacità di accumulazione di capitale umano**, che si traduce a cascata in produttività, competitività, valore aggiunto e redditi, partendo a Grosseto da livelli di istruzione e tassi di imprenditorialità entrambi migliorabili (sia upgrade sia update) e da una insufficiente capacità di trattenere i quadri professionali più alti e viceversa di attrarne da altri territori, con ciò depo-

tenziando gli spillover di conoscenza, per cui servono innovazioni nella formazione secondaria e professionale (sia tecnica sia imprenditoriale), opportunità di impiego che valorizzino le donne e politiche per la residenzialità delle famiglie provenienti da fuori provincia.

**E. Capacità di sostenibilità nel tempo**, non solo economica, ma anche sociale e ambientale, in particolare partendo a Grosseto dalla riduzione dell'impatto futuro della chimica esistente e dal favore verso nuove potenziali attività che valorizzino le risorse offerte dal territorio senza generare danni collaterali alla popolazione (spiazzamento sui mercati del lavoro, della residenza, degli usi del suolo, delle reti infrastrutturali, ...), giocando sui poteri in materia di urbanistica di area vasta e comunale.

In conclusione, storicamente la genesi dei sistemi produttivi locali (distretti industriali) da specifiche risorse locali (p.es. materie prime) è spontanea ("mercato") più che intenzionale ("governo"). Fino a che punto l'intervento pubblico può riconoscerli, accompagnarli e promuoverli? Storicamente i comuni hanno collaborato con le imprese nel fornire servizi e infrastrutture e/o nel chiederne il finanziamento ad altri livelli di governo; lo stato e le regioni hanno riconosciuto e incentivato questi fenomeni decenni dopo la loro affermazione. Nel contesto grossetano, dunque, vi è un ruolo per la Provincia e i Comuni nell'accompagnare le imprese esistenti verso una logica più reticolare e cooperativa e nel proporre lo stesso modello a imprese esterne disponibili a insediarsi.

- Creare un catasto dei terreni a uso produttivo (attuale e potenziale) aggiornabile in tempo reale, soprattutto nei Comuni dell'entroterra (in collaborazione con i Comuni), come strumento semplificatore per attirare dall'esterno e accompagnare nell'insediamento attività produttive
- Partecipare unitariamente (marchio/logo) Provincia-Comuni alle grandi fiere immobiliari (Cannes)
- Audit delle imprese "distrettuali"
- Individuare i leader (imprese e persone) per l'attivazione di azioni comuni

azioni

**IMMEDIATE**

azioni di  
**MANDATO**

- Mappatura, analisi e monitoraggio dei distretti produttivi locali (agroalimentari, manifatturieri, turistici, terziari)
- Aggiornamento professionale continuo della manodopera, specie sulla “twin transition” digitale e ambientale e sulle esportazioni
- Facilitare il passaggio generazionale in agricoltura attraverso forme contrattuali innovative e con attenzione al genere femminile
- Sostenere eventuali iniziative dei produttori per l’ottenimento di DOP nell’ortofrutta e nell’ittica e per la diffusione di colture bio e a impatto zero
- Sostenere le imprese chimiche impegnate nella riduzione dell’impatto ambientale
- Sostenere la nascita di nuove imprese che sviluppino le filiere (trasformazione alimentare, prodotti per il tempo libero, ...) o valorizzino le risorse naturali dell’entroterra
- Attrarre nuove imprese attraverso la comunicazione ambientale (qualità della vita)
- Gestione politica unitaria del “catasto” mediante un’Agenzia per gli Investimenti Esterni partecipata da Provincia, Comuni, Camera di Commercio (Grosseto Sviluppo), replicando e adattando il modello di ComoNext (<https://www.comonext.it>);

- Formare figure tecnico-professionali legate ai distretti produttivi (meccanica, chimica, agro-alimentare, turismo, ...) attraverso l'attivazione di istituti e corsi di studio di scuola secondaria superiore e terziaria non universitaria, con attenzione al genere femminile
- Formazione adulti all'imprenditorialità (passaggio da dipendente a imprenditore, passaggio da lavoratore in proprio a imprenditore, passaggio da professionista a imprenditore), in chiave culturale, tecnica e amministrativa e con attenzione all'esportazione
- Promuovere l'occupazione femminile, specie nell'entroterra, anche a tempo parziale e/o in remoto
- Disegnare strumenti urbanistici di area vasta e comunali che disincentivino l'insediamento o l'espansione di attività produttive e distributive a pesante impronta ambientale e/o paesistica sul territorio: industrie ad alta intensità energetica (raffinazione, chimica, ceramica, vetro, cemento, metallurgia, carta, ...), industrie con unità produttive di grandi dimensioni (chimica, siderurgia, mezzi di trasporto, ...), industrie a valle della produzione di merci (logistica, magazzinaggio, commercio all'ingrosso)

azioni di  
**STRATEGIA**

---

## Temi e tesi

# LE FUNZIONI CENTRALI E IL PUBBLICO IMPIEGO

---

Com'è emerso dal quadro di analisi, l'attuale struttura funzionale e spaziale della provincia di Grosseto è stata fortemente influenzata dalla localizzazione dei servizi pubblici avvenuta a partire dagli anni successivi all'unità d'Italia. In particolare, il rafforzamento del capoluogo come centro istituzionale e luogo delle funzioni centrali dello Stato ha avviato e poi alimentato il progressivo scivolamento verso valle e verso la costa della popolazione e, conseguentemente, quello del potenziale economico spaziale. L'esito è un modello policentrico composto dai 4 centri più importanti: Grosseto, Follonica, Orbetello-Argentario e Amiata nel quale il capoluogo ha un peso assolutamente prevalente nell'accogliere le funzioni pubbliche.

Tra queste possono distinguersi due distinti gruppi: da un lato le "sedi periferiche" ovvero le sedi provinciali delle diverse amministrazioni dello Stato: prefettura, questura, tribunale, INPS, INAIL, agenzia delle entrate, poste italiane, sindacati e associazioni di categoria. A queste si può aggiungere il comparto dell'istruzione, composto delle scuole dei diversi gradi ed ordini. La localizzazione di queste sedi non dipende tanto da caratteristiche posizionali né da particolari condizioni socio-economiche quanto dall'organizzazione territoriale degli enti stessi.

Dall'altro lato ci sono alcune "sedi puntuali" ovvero funzioni pubbliche e strategiche puntualmente localizzate in provincia di Grosseto per ragioni specifiche e che non trovano omologhi nelle altre province: è il caso dell'aeroporto militare - sede del 4° Stormo caccia - della base del Reggimento Savoia Cavalleria, del Centro Militare Veterinario, dell'Ospedale Misericordia.

Entrambi questi gruppi di funzioni svolgono un ruolo rilevante nell'economia grossetana e nella sua composizione territoriale. In termini puramente quantitativi, impiegano un numero stimato di occupati pari a circa 13.000 unità (11% del totale provinciale), delle quali 6890 nel solo Comune di Grosseto (27% del totale comunale).

Le sedi periferiche distribuite a scala comunale e infra-comunale hanno un importante ruolo territoriale, in particolar modo quelle legate all'istruzione e alle attività di servizio come gli uffici postali. Esse trattengono e attirano occupati su questi territori e offrono servizi indispensabili per i cittadini insediati e occupati in altre attività. I servizi scolastici rappresentano inoltre uno dei fattori determinanti nelle scelte localizzative residenziali.

In generale le attività pubbliche possono considerarsi – alla scala urbana – monopolistiche, ovvero possono localizzarsi indifferentemente in ogni punto della città riuscendo ad attrarre comunque la propria utenza. Questa caratteristica risulta importante nel loro utilizzo come driver per l'attivazione di micro-economie urbane. Si pensi ad un plesso scolastico attorno al quale possono insediarsi piccole attività ed esercizi commerciali (librerie, copisterie, bar ecc.). Se questo è vero anche per gli insediamenti di maggiore dimensione, nei centri minori sono queste funzioni (uffici comunali, poste ecc.) a mantenere in modo pressoché esclusivo il tessuto commerciale e di servizio. La localizzazione delle funzioni pubbliche monopolistiche – anche di quelle minori – costituisce dunque uno degli strumenti più efficaci nell'implementazione di politiche di rigenerazione urbana e di politiche di prossimità (la cosiddetta città dei 15 minuti) e questo vale sia per le 4 polarità urbane della provincia che per le catene di centri minori.

Un diverso ruolo deve essere attribuito alle le sedi puntuali, ovvero quelle funzioni pubbliche di rango superiore che si trovano in provincia per una precisa volontà localizzativa.

La loro localizzazione è di fatto centrata sul solo comune capoluogo, nel quale si trovano l'aeroporto militare e la base del 4° Stormo Caccia Intercettori, la base del 3° Reggimento Savoia Cavalleria, il Centro Militare Veterinario, oltre all'Ospedale Misericordia che rappresenta il maggiore polo sanitario del territorio. Nel complesso queste funzioni centrali occupano un numero stimato di circa 3800 persone, costituendo una componente fondamentale nell'economia della città.

Per alcune caratteristiche peculiari del capoluogo è possibile parlare di una vera e propria potenziale vocazione rispetto a questo tipo di attività.

- Ancora una volta la vicinanza a Roma, e quindi ai comandi generali dei diversi corpi militari, rappresenta un fattore di forte competitività e di attrazione verso l'ampio bacino di addetti della capitale. Gli operatori delle strutture militari grossetane possono essere facilmente collegati ai loro superiori e ai nuclei familiari di origine.
- Le caratteristiche climatiche e orografiche risultano determinanti nel funzionamento e nello sviluppo di alcune attività, come appunto quelle aeroportuali e di logistica.
- Il mercato immobiliare e quello delle locazioni, relativamente accessibili, costituiscono un elemento di supporto al reddito rispetto a localizza-

zioni in aree metropolitane.

- La vicinanza ai luoghi di villeggiatura e a contesti di pregio paesaggistico, gioca un ruolo non secondario nella scelta di Grosseto come destinazione di servizio.
- Il contingente militare è fortemente radicato nel tessuto sociale e sono presenti numerose strutture legate al tempo libero e al welfare per questo tipo di occupati.

Il ruolo giocato da queste strutture nell'economia grossetana è tanto forte da costituire per certi aspetti una vulnerabilità, legata alla forte dipendenza del sistema economico locale. D'altra parte è però vero che la vocazione all'insediamento o al potenziamento di queste strutture può essere sviluppata e sfruttata come elemento di crescita, di ruolo e di competitività territoriale.

Queste funzioni, anch'esse monopolistiche, hanno una forte capacità di attrarre popolazione attiva, con livelli stipendiali medio-alti e contratti a tempo indeterminato. I militari in servizio trasferiscono in prossimità del luogo di lavoro il proprio nucleo familiare alimentando così la domanda immobiliare, quella di servizi e, più in generale, l'intero sistema economico. Svolgono, in ultimo, un ruolo determinante nella composizione demografica della popolazione, sia in termini assoluti sia in termini di popolazione attiva.

Stesse considerazioni possono essere estese ai poli ospedalieri e al settore della scuola e dell'istruzione.

Così come la manifattura, il pubblico impiego ha costituito e costituisce un'importante componente di un modello integrato tra queste attività "driver" e attività secondarie che possono essere legate al settore agricolo o a quello turistico.

L'integrazione di redditi da lavoro dipendente e redditi da attività agricole - e poi agrituristiche - ha da sempre caratterizzato il contesto grossetano, consentendo la sopravvivenza di un tessuto di piccole aziende agricole tradizionali che ha, a sua volta, rappresentato uno dei fattori di qualificazione dell'offerta turistica e della qualità ambientale.

Per le ragioni esposte, il settore del pubblico impiego - e in particolare quello delle grandi strutture puntuali - deve rappresentare l'oggetto di coordinate politiche di mantenimento e, laddove possibile, di incremento.

- Analisi, monitoraggio e mappatura delle attività pubbliche.

azioni

**IMMEDIATE**

- Lobbying per ottenere il mantenimento qualitativo e quantitativo delle presenze militari attuali (collaborazione con sindaci e parlamentari); idem per ferrovie, ospedale, e altre presenze pubbliche sovra-locali

azioni di

**MANDATO**

- Attrarre di nuove funzioni centrali / nazionali
- Analizzare le possibili forme di nuova distrettualità attorno alle funzioni centrali
- Lobbying per la trasformazione qualitativa delle unità locali (droni vs aerei e navi, laser o missili vs carri, cyberwarfare) anche per recupero quantitativo;
- Attrarre attività di manutenzione ferroviaria (da Roma e/o Pisa); di conseguenza, attrarre fornitori tecnici privati (o fornitura da imprese locali rinnovate)

azioni di

**STRATEGIA**

---

## Temi e tesi

### UN TURISMO TRASVERSALE

---

A fronte di un'ampia e davvero non comune varietà nell'offerta turistica di elevata attrattività - garantita in particolare dalle località di riviera e dall'esteso litorale tirrenico, dal Parco della Maremma, dai numerosi siti di interesse archeologico, soprattutto, ma non esclusivamente, legati agli insediamenti di origine etrusca e romana, da contesti di pregio ambientale e paesaggistico nei territori collinari, da località termali, dalle aree di montagna dell'Amiata e dal pregevole patrimonio storico e architettonico di una quantità di centri abitati di impianto medioevale -, il territorio della provincia di Grosseto replica con riferimento alle presenze dei visitatori gli stessi connotati di squilibrio e dicotomia costa-entroterra che sono stati illustrati riguardo alle caratteristiche demografiche ed insediative.

Ciò in ragione di un generale fenomeno di polarizzazione degli interessi e delle presenze sulla fascia litoranea per la larga prevalenza del turismo balneare, e la concomitante insufficiente valorizzazione delle risorse, del patrimonio e delle attrazioni delle aree interne. Quanto costituisce un ulteriore fattore di polarizzazione e squilibrio territoriale in riferimento a una varietà di aspetti di natura socio-economica, demografica ed insediativa, accentuato nei suoi effetti negativi dai fisiologici connotati di discontinuità e stagionalità del turismo balneare.

Anche in relazione al fenomeno del turismo, una generale visione del territorio e linee di azione orientate da una lettura del sistema insediativo per dorsali potranno pertanto rappresentare un veicolo determinante per la mitigazione di tali problemi di polarizzazione e dicotomia, favorendo all'interno di ciascun settore una più profonda e diffusa penetrazione dei flussi di visitatori e delle presenze dalla fascia litoranea verso l'entroterra, così da integrare il potenziamento delle infrastrutture con la valorizzazione delle risorse paesaggistiche e del patrimonio storico e archeologico, unitamente alla promozione della riconoscibilità delle produzioni agro-alimentari come aspetto identitario delle comunità locali.

Fra gli elementi utili alla materializzazione di questo processo si segnalano i percorsi ciclabili e le ciclovie di cui si è detto in precedenza, che danno luogo a forme di turismo lento ed esperienziale, assai promettenti per alimentare il rilancio turistico delle aree interne e attivare dinamiche di rigenerazione. Le potenzialità delle ciclovie per lo sviluppo turistico sono state infatti da tempo attestate e verificate su molte significative esperienze, grazie alla loro capacità di generare un vasto e articolato indotto che interessa molte attività economiche, legate ai servizi di ricettività ma anche all'ambito culturale, al settore agroalimentare e alla produzione enogastronomica, assicurando più in generale anche una rilevante ricaduta in termini di marketing territoriale.

Nel caso della provincia di Grosseto, la realizzazione di percorsi e ciclovie trasversali di penetrazione nell'entroterra garantirebbe, a fronte di limitati costi infrastrutturali (in termini economici e ambientali) di mettere a sistema su ciascuna delle diverse dorsali una varietà di poli di attrazione turistica di natura eterogenea, dalla costa e dalle località di riviera ai siti archeologici, dai borghi medioevali ai luoghi di interesse ambientale e paesaggistico, per utenze e modalità di fruizione meno sensibili a condizioni di stagionalità: un turismo trasversale rispetto ai luoghi e ai tempi, che si affida a forme di ricettività diffusa e appare utile a mitigare i macroscopici squilibri esistenti e a generare, con il potenziamento della riconoscibilità dei connotati identitari delle singole dorsali, esternalità a beneficio di un vasto insieme di attività e settori. Fra queste in particolare si segnalano le economie di marketing nella valorizzazione della produzione derivanti dalla costruzione di brand identity territoriali che il turismo dolce può concorrere ad alimentare, a supporto della promozione delle risorse naturali e culturali e delle produzioni agro-alimentari tipiche dei territori.

---

azioni di  
**MANDATO**

- Promuovere la realizzazione di vie e percorsi ciclabili su itinerari extraurbani lungo le spine di dorsale.
- Alimentare la costruzione di specifiche brand identity territoriali sulle singole dorsali, tramite l'organizzazione di eventi culturali e manifestazioni e la promozione di marchi di tipicità
- Costruzione di una rete delle aree protette e di circuiti naturalistici diffusi e destagionalizzati (Maremma la terra del birdwatching e del biowatching).

azioni di  
**STRATEGIA**

- Costruire all'interno delle dorsali forme stabili di collaborazione e integrazione tra operatori dell'entroterra (terme, produttori del vino e dell'olio) con gli operatori sulla costa.

---

## Temi e Tesi

# COME CI VEDONO E COME CI VEDIAMO

---

Interrogarsi sulla percezione che una comunità ha del proprio territorio e porla a confronto con l'immagine che ne è radicata al suo esterno, nell'immaginario collettivo, è tutt'altro che un esercizio di riflessione culturale sulla limitatezza dei cliché rispetto alla complessità dei temi, trattati in precedenza all'interno del presente report: la coscienza dell'immagine di sé, del proprio territorio, e la consapevolezza dell'immagine che di sé hanno gli altri, determinano infatti la premessa indispensabile per la proiezione di una visione collettiva da trarre negli strumenti di pianificazione, ma costituiscono anche, e ancor prima, il sub-conscio, lo "scontato" che inquadra la percezione delle opportunità e quindi le decisioni individuali di vita, di lavoro e di intrapresa degli abitanti. Da una parte, dall'interno di un territorio, la percezione di sé consolidata nell'immaginario collettivo riproduce - spesso per differenza, o in negativo - le attese, le aspirazioni delle comunità, alla quale la visione del pianificatore dovrà dar forma incorniciando azioni e strategie: e restituisce al contempo anche i confini immateriali, spesso mutevoli, con l'altro, le differenze rispetto all'immagine che si ha del territorio posto fuori dei suoi confini fisici.

Simmetricamente, la consapevolezza della percezione che si ha di un territorio al suo esterno è essenziale per disvelare, ancora una volta per differenza, i limiti e le incongruenze della prima e, depurandone i vizi e gli schematismi, arricchirla con sfumature inattese, favorite da un punto di vista diverso, anche se ovviamente a sua volta non esente da condizionamenti, semplificazioni e stereotipi: cosicché le due immagini, viste affiancate o contrapposte, cliché contro cliché, restituiscano per stereoscopia un quadro di realtà, opportunità e possibilità oggettivamente perseguibili, linee essenziali di un'identità territoriale riconoscibile entro e fuori dai confini della provincia.

Una simile riflessione sull'identità del territorio della provincia di Grosseto all'interno di questo report non è certamente condotta con lo specifico intento di indirizzare la creazione di un place brand, utile a favorirne la riconosci-

bilità e a veicolare gli intenti di una sua promozione sul mercato. Anche se, occorre precisare, questo aspetto ha oggi una sua non trascurabile rilevanza rispetto alle prospettive di sviluppo di un territorio: basti pensare agli effetti del cosiddetto location placement - ovvero alla strategia di promozione di una località mediante la collocazione di sue immagini e riferimenti in prodotti mediali d'intrattenimento - e all'impatto di recenti film e serie televisive sui flussi turistici, sui valori immobiliari e su estesi settori economici di località, in Italia e all'estero.

Il tentativo è piuttosto di decrittare, far emergere e proiettare nel futuro le matrici identitarie del territorio provinciale, indispensabili per orientare la costruzione di una visione ideale intorno alla quale i cittadini e le comunità possano riconoscersi e coltivare le proprie radici in una prospettiva condivisa di sviluppo.

La condizione di marcata marginalità, quasi di insularità del territorio provinciale rispetto al contesto regionale, fondata sulla lunga tradizione di una narrazione diffusa e storicamente consolidata della Maremma come luogo lontano e ostile, inabitabile e difficilmente raggiungibile, terra di confine e di confino, altra e diversa dalla Toscana delle antiche nobiltà cittadine come anche dalle sue campagne antropizzate a ulivo, vigna e cipressi, segna profondamente la percezione tuttora radicata della propria immagine nella sua popolazione. Una percezione che trova conferma e sostegno nell'effettiva attuale insularità infrastrutturale e nella oggettiva diversità nei connotati della struttura insediativa, conseguenze storiche di tale condizione, qui in precedenza illustrate nel quadro di lettura. Un territorio che nel tempo, in ragione di tale condizione e della oggettiva inabitabilità dei luoghi, ha storicamente mancato le occasioni di crescita e sviluppo della prima età industriale, fino all'ultimo conflitto mondiale, e successivamente, a causa della modesta consistenza demografica, della conseguente limitata domanda espressa dalle proprie comunità e della loro debolezza economica e politica non ha avuto che in parte la possibilità di risolvere le sue criticità e riscattare i suoi storici squilibri. E che, anzi, una volta reso accessibile e abitabile è diventato un territorio insulare "a disposizione" del continente regionale e macro-regionale, sia per le infrastrutture (come area di transito, lungo la fascia litoranea: il territorio dell'Aurelia, la strada che da La Spezia, Pisa e Livorno porta a Roma) che per la villeggiatura (da colonia penale a colonia marina, qualcuno ebbe a scrivere...): nell'immaginario, la spiaggia dei senesi, degli aretini e, verso sud, dei romani. Una utilizzazione, quella prevalentemente infrastrutturale e turistica degli ultimi decenni, area di attraversamento e di villeggiatura balneare, che ha accelerato ed enfatizzato le dinamiche di polarizzazione, sia rispetto al resto del territorio regionale che all'interno dei propri confini, per un accentuato sviluppo lungo la costa e lo squilibrio rispetto alle vaste aree interne, soggette ad abbandono e progressivo spopolamento.

A fianco di questa immagine di insularità sembra caratterizzare la percezione del territorio provinciale radicata nelle comunità che lo popolano l'idea di una certa soggiacenza, quando non addirittura subordinazione, ad attori, scelte ed interessi provenienti dall'esterno: un'idea che è forse alimentata da una sorta di complesso collettivo di inferiorità, o, meglio, da una irrisolta consapevolezza del profondo iato

fra la storia locale rispetto a quella del resto della Toscana, e al dover addirittura risalire fino alla civiltà etrusca per trovare i propri quarti di nobiltà ed un ruolo autonomo e centrale nelle vicende territoriali e nella definizione dei propri percorsi.

Per contro, quasi simmetricamente, l'immagine che del territorio grossetano negli ultimi decenni è andata materializzandosi al suo esterno è prevalentemente quella di un contesto in buona parte incontaminato, che oggettive condizioni di arretratezza e debole infrastrutturazione hanno salvaguardato dai fenomeni patologici altrove comunemente diffusi (consumo di suolo, sprawl suburbano, degrado ambientale, scadimento dei connotati paesaggistici) che hanno accompagnato la crescita industriale del Paese e la massiccia antropizzazione del territorio in una sua larga parte. Arricchisce i contorni di quest'immagine la nitida riconoscibilità di una brand identity territoriale ancorata a connotati di autenticità, che caratterizzano la percezione della Maremma grossetana sia nella sua componente paesaggistica, veicolata dalle figure della macchia, delle distese palustri, dei lunghi arenili battuti dal vento, che in quella umana della sua comunità, depositaria di solidi valori ereditati da una tradizione pre-moderna.

Come ci vedono? A ben vedere, l'immagine di un territorio ancora in condizioni incontaminate, ancora pressoché pre-industriali, è a sua volta uno stereotipo grossolano, segnato da alcune significative sfumature: in realtà non rintracciamo un'unica percezione dall'esterno, bensì almeno tre narrazioni o punti di vista, naturalmente a loro volta fortemente schematici e forieri di prassi penalizzanti per la provincia:

- da Firenze (e dal resto della Toscana): Grosseto come la Toscana più periferica, non solo geograficamente, ma anche economicamente e persino culturalmente, quasi una Toscana che non ce l'ha fatta, una Toscana non toscana, lontana dagli occhi e quindi lontana dal cuore (ad esempio dei decisori politici regionali).

- da Roma: Grosseto come il fuori casa vicino a casa, accessibile e attraente (è già la Toscana!), ma solo come meta per il tempo libero, un grande parco giochi, o una grande wellness spa, che va bene così com'è, senza bisogno di cambiamenti (e quindi senza dedicarvi risorse).

- da Milano (il Nord italiano ed europeo): Grosseto come il Molise dei meme: non esiste, la Toscana finisce a Piombino e a Montalcino; o, nella migliore delle ipotesi, una versione "entry-level" o "wild" dell'Italia centrale.

L'immagine interiore e quella rintracciabile all'esterno, tutte e due ovviamente ripiegate su cliché, viziati dal condizionamento di stereotipi e letture schematiche, parziali e riduttive, rischiano di alimentare posizioni contrapposte, non utili alla costruzione di una visione condivisa per il futuro.

Da una parte, dall'interno della provincia, la diffusa idea di marginalità e soggiacenza vena talvolta di accenti di revanchismo le legittime istanze di riscatto territoriale e l'aspirazione talvolta incondizionata a infrastrutture, servizi e dotazioni presenti altrove (l'autostrada, l'aeroporto, l'università) e altrove realizzati in tempi diversi e in diverse condizioni storiche, economiche e culturali, con un più tenue interesse al dibattito sulla loro effettiva necessità, sulla loro opportunità, sulla loro fattibilità e realistica proponibilità; e una minore attenzione alla necessità di custo-

dire le proprie specificità, a valorizzare le risorse e a realizzare le effettive potenzialità.

Dall'altra parte, al suo esterno, la contemplazione estatica di un territorio che sotto vari aspetti appare solo sfiorato dai patologici effetti dell'età industriale vena talvolta di nostalgico immobilismo le legittime istanze di salvaguardia e conservazione, con una limitata comprensione e considerazione delle attese di promozione, sviluppo e crescita delle comunità locali.

La sintesi di queste diverse percezioni, leggibile per stereoscopia dalle diverse immagini e dalla compresenza di consonanze e dissonanze, consente tuttavia di riconoscere i contorni di una visione oggettiva, convalidata dai fatti, elaborati, illustrati e discussi in questo documento: emerge la necessità di una più stretta integrazione con il contesto regionale, di contrastare la percezione di insularità e differenza del territorio provinciale rafforzando i legami – fisici e immateriali – con il resto della Toscana, rinsaldando nelle comunità i sentimenti di appartenenza. D'altra parte la provincia di Grosseto non è e non va così male come si percepisce, soprattutto sulla costa; ha caratteri propri e certamente potenzialità non valorizzate a sufficienza, specie nell'entroterra.

Punti di forza e di debolezza di Grosseto si possono sintetizzare così:

#### **FORZE**

- Un territorio con disponibilità di spazio sia geografico sia immobiliare
- Servizi alla popolazione e infrastrutture nel complesso adeguati per quantità
- Mercato del lavoro nel complesso adeguato per quantità
- Stabilità delle imprese nel tempo
- Presenza importante di settori esportatori (turismo, agricoltura, chimica)
- Tradizione di diversificazione delle fonti di reddito familiare, in cui un reddito stabile e "sicuro" consente di avventurarsi in una pluralità di attività più "rischiose" o meno remunerative, con funzione integrativa

#### **DEBOLEZZE**

- Distanza dai poli metropolitani e aeroportuali e poco intense relazioni inter-comunali a media distanza
  - Alcuni comuni troppo poco popolosi per poter finanziare e fornire servizi adeguati
  - Meno giovani e più anziani fuori dai poli urbani costieri (rischio di declino produttivo a medio termine)
  - Capacità imprenditoriale e di lavoro autonomo (pur in media) poco dinamica anche per età e qualificazione e poco in grado di sviluppare medie e grandi imprese
    - Bassa produttività per addetto e quindi basso reddito pro capite
    - Insufficiente orientamento delle imprese all'export di merci (salvo quanto sopra)

Il rischio per Grosseto è adagiarsi passivamente nella propria auto-percezione un poco vittimistica, o, in altra direzione, sforzarsi di corrispondere a questa o quella narrazione esterna. Al contrario, senza più complessi di inferiorità, occorre tracciare un proprio sentiero evolutivo e coltivare una propria identità particolare, forte ma distinta da quella di altre parti della Toscana o più in generale dell'Italia centrale.

Ogni territorio, nei suoi diversi aspetti, non è che l'esito di un lungo processo di stratificazione, il riflesso dell'onda lunga di dinamiche epocali, di grande scala, e il risultato di eventi contingenti, mille piccoli accadimenti locali. Nel caso della provincia di Grosseto questo processo di genesi insediativa, spesso travagliato, ha manifestato caratteri di spiccata particolarità che hanno preso la forma delle tante specificità del suo territorio, raccolte, evidenziate e discusse in questo report: la distanza dal resto della Toscana, la lontananza fra i suoi abitati, la rarefazione delle presenze insediate, la debolezza delle sue infrastrutture, i ritardi nello sviluppo produttivo, lo spopolamento; ma anche la conservazione dei caratteri di autenticità nei suoi borghi medioevali, l'assai ridotta presenza di consumo di suolo e dispersione dell'espansione suburbana, la permanenza dei connotati ambientali e paesaggistici sulle aree collinari, sui territori di montagna e lungo i litorali, il senso di appartenenza e il radicamento delle comunità a valori e tradizioni remote e ancora vive.

In un momento in cui l'accentuarsi di squilibri e disparità nelle condizioni di vita e nelle opportunità di crescita sembra incombere su una vasta parte dei territori del nostro Paese, l'impegno, per chi ha redatto questo report e per l'Amministrazione al quale è destinato, è raccogliere dati, presenze e segnali, e ricomporre i frammenti per la costruzione di una visione per il futuro che metta al centro le specificità e le vocazioni del territorio, la valorizzazione delle sue risorse e le loro potenzialità in una prospettiva di integrazione e sviluppo.

azioni  
**IMMEDIATE**

- Disegno e adozione di un marchio e logo unico (GrossetOscana? made in Grosseto? Grosseto people?) per materializzare l'identità attesa e consentire la riconoscibilità del brand territoriale, sintesi concettuale di identità e valori, costituendo un organismo di gestione di un impegno continuativo all'uso da parte di tutte le istituzioni pubbliche e imprese private nelle loro relazioni con soggetti esterni alla provincia.

azioni di  
**MANDATO**

- organizzazione di un grande evento unicum, finalizzato a cambiare le percezioni esterne, un Expo delle variegate risorse e opportunità offerte dal territorio (scegliere con cura il calendario per evitare sovrapposizioni con altri eventi maggiori o locali)
- prosecuzione degli sforzi per Grosseto Capitale della Cultura, da finalista a vincitrice
- costituzione di una Film Commission provinciale: location placement per lungometraggi e serie, attenzione ad ambientazioni contemporanee e non stereotipate, impegno continuato per la valorizzazione di Cassola e Bianciardi (opere e vita)



