

# 100 anni di Argentario. Un viaggio sul trenino dello sviluppo (che arriva al turismo) - intervista a Gualtiero Della Monaca

Una lunga chiacchierata con **Gualtiero Della Monaca** sulla sua ultima fatica, dopo averla letta con molta attenzione in biblioteca: "[La Ferrovia Orbetello - Porto Santo Stefano. Storia e immagini del trenino Baccharini](#)".

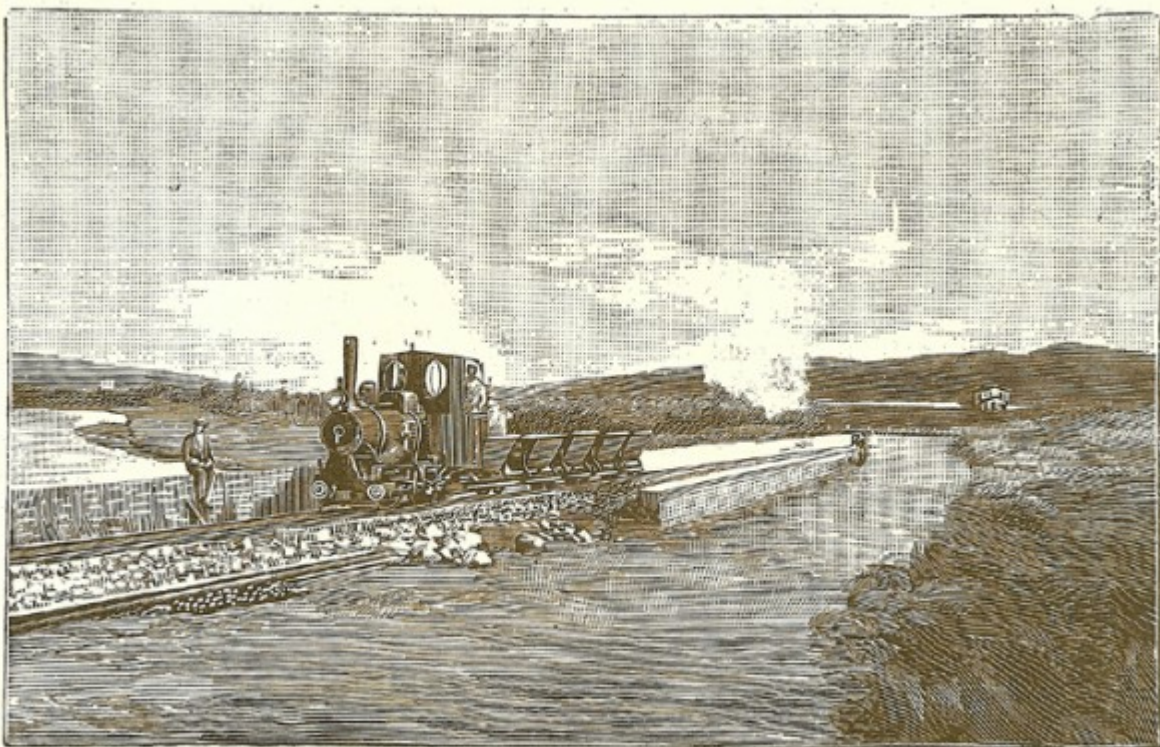
Il trenino viene qui inteso come la metafora di uno sviluppo mancato per come qualcuno se lo era prefigurato. Oppure come la testimonianza di una tappa, di un tragitto, di un'esperienza che è servita a maturare la consapevolezza sui limiti e le opportunità di un territorio come quello di **Monte Argentario**. E per raccontare la gente che lo abita tutti i giorni e lo rende vivo e vitale.

**Gualtiero** ha allestito da poco un sito internet personale molto bello ([qui](#)) e lì è possibile incontrare per intero la sua ormai vasta produzione di storico locale. E rimanere aggiornati sulle molte iniziative alle quali partecipa.

"[La Ferrovia Orbetello - Porto Santo Stefano](#)" è stato insignito del premio Letterario "[Grosseto Scrive](#)" pochi giorni fa per la categoria *saggi* (complimenti!), segno di una matura autorevolezza riconosciuta e consolidata in decenni di pratica appassionata.

Colgo infine l'occasione per manifestare la mia gratitudine al professor **Della Monaca** per la sua disponibilità e per la gentilezza con la quale sempre accoglie le sollecitazioni di un ficcanaso come me.

—



**Arrivi del minerale allo Scalo di Santa Liberata.**



**La ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano. Storia e immagini del trenino Baccarini è il tuo titolo più recente. Secondo il tuo parere (forte dell'elaborazione che ti ha condotto a scrivere numerosi libri di storia e cultura locale) l'impulso determinante per uno sviluppo economico-sociale del nostro territorio si è avuta con l'apertura delle miniere di ferro manganesifero di Terrarossa nel 1874? Si è trattato di un progresso rispetto a un passato fatto di pesca e agricoltura di sussistenza (o poco più)?**



Già a partire dalla prima metà dell'**ottocento** e, naturalmente, a seguire nella seconda metà, nel nostro territorio è iniziata a confluire una quantità considerevole di persone da tutta Italia: **Liguria, Campania, Calabria, Elba...** Insieme alla maggioranza che non aveva nulla, sono immigrati qui anche certi facoltosi imprenditori in possesso di qualche risorsa economica da poter impiegare. Si veniva qui perché questo era un territorio ancora vergine, per così dire, e tutto da sfruttare sotto tutti gli aspetti. In particolare si possono menzionare alcuni personaggi che poi sarebbero diventati importanti per lo sviluppo locale: **Filippacci, Ugazzi, Carchidio...** si veniva qui perché si scorgeva l'opportunità di investire, di comprare, di sviluppare. In pochissimi anni costoro sono diventati proprietari di una buona fetta di territorio: i nomi menzionati valgono per il territorio dell'**Argentario** ma, naturalmente, per il territorio di **Orbetello** il discorso è il medesimo dal momento che ci sono stati soggetti che poi sarebbero diventati affittuari della laguna, affittuari della tonnara, proprietari della **Bandita** delle **Piane**, proprietari di barche pescherecce. **Filippacci** e **Ugazzi** provenivano da **Sestri Levante**, mentre **Carchidio** proveniva da **Napoli** essendosi prima trasferito a **Talamone** (siamo nella seconda metà del **XVIII secolo**) quindi, in un secondo momento, a **Porto Santo Stefano** (lo stesso aveva fatto **Filippacci**). Furono cinque, sei o sette nomi a diventare proprietari di tutto l'**Argentario**, sia per quel che concerne il territorio che per le attività economiche. Per dire: **Filippacci**, prima di essere nominato primo *maire* di **Porto Santo Stefano** era stato *maire* di **Orbetello**.

Nella categoria menzionata rientrano anche i **Baschieri-Salvadori** o i **Lambardi** che venivano - questi ultimi - dall'**isola d'Elba** e che si trasferirono da queste parti e comprarono terreni per allestire alcune attività imprenditoriali. **Barabino**, che molto investì su **Talamone** ma anche intorno nella zona del tombolo di **Giannella**. **Ugazzi** che divenne proprietario del **Casale di Terrarossa**, che non era solo un casale ma comprendeva anche molta terra da coltivare: nel **XVIII secolo** i monaci che vi si erano stabiliti non riuscivano più a farlo direttamente e iniziarono a dare in gestione gli appezzamenti di terra finché, agli inizi dell'**800**, non subentrò **Ugazzi**.

Questo territorio, dal punto di vista della proprietà terriera, ma anche dell'implementazione di attività economiche varie, ha preso impulso da soggetti esterni al territorio. Per esempio la miniera che fu scoperta, come racconto nel libro, dal santostefanese **Pietro Bausani**, il quale per questo motivo ottenne di usufruire di un vitalizio dai fratelli **Rae**, inglesi di stanza a **Livorno**, coloro che nella miniera misero i capitali su un appezzamento di proprietà di **Ugazzi**. E del resto i fratelli **Rae** erano i medesimi imprenditori che detenevano e indirizzavano il mercato delle sardine a **Porto Santo Stefano**, comprandole direttamente dai pescatori.

Fino a quel momento pesca e agricoltura erano state le sole voci economiche della zona, con una netta predominanza della prima sulla seconda: mentre l'agricoltura era più che altro legata alla sussistenza locale senza alcuna pretesa di esportazione, il pesce era la prima voce economica. A **Porto Santo Stefano** c'era la tonnara, a **Orbetello** c'erano le **Peschiere** della laguna e queste determinavano una produzione economica importante.

Nella seconda metà dell'**ottocento**, specie a partire dal **1880** in poi, fra progetti di trenino locale e la miniera che comincia ad avviarsi sul serio, le cose cominciano a cambiare. Ma è proprio il mondo che si sta trasformando pian piano: qui inizia ad affluire gente da fuori ma non, come era accaduto fino a quel momento, per stabilirvisi ed entrare a far parte in maniera stabile del tessuto economico e sociale del territorio. Arrivano persone in visita di piacere: arrivano i primi turisti. Si tratta di scrittori, pittori, direttori di giornali da **Roma**, da **Firenze**, etc. Cominciano a circolare nuove idee e si sentono pronunciare parole nuove.

Ci sono tentativi sull'**Argentario**, precedenti e paralleli alle **Miniere**, di sfruttamento di produzioni industriali come la fabbrica che utilizza l'asfodelo porroso che cresce sulle colline orbetellane per la produzione dell'alcol (e siamo intorno al **1860** circa) c'è l'antimonio alla fabbrica della **Soda**, la fabbrica di sardine in scatola all'uso di **Nantes** del commendator **Pollette** e alcune altre. Ma, mentre ad **Orbetello** certi tentativi riescono a prendere piede e a svilupparsi pienamente (vedi la **Sitoco**, la **Montecatini**, la **Colle e Concimi**...) i tentativi sull'**Argentario** sono risultati, alla fin fine, piuttosto effimeri.

Il lavoro delle miniere era legato alle oscillazioni del mercato internazionale del ferro manganesifero, un comparto molto difficile. Erano molti e molto lunghi i periodi nei quali la miniera rimaneva chiusa e tutti i lavoratori restavano senza occupazione. I fratelli **Rae** se e quando la spesa era superiore all'impresa chiudevano lo stabilimento senza tanti complimenti. Stesso discorso valeva per la produzione di sardine in scatola del commendator **Pollette** e naturalmente in quegli anni non esistevano ancora i cosiddetti ammortizzatori sociali dunque i lavoratori percepivano un reddito solo nei periodi di lavoro.

Un momento, tutto sommato, di grande difficoltà economica quello a cavallo fra **otto** e **novecento** per la maggior parte della popolazione. Anche la pesca sul mare era in crisi: il pesce era sempre più scarso a causa della pesca a strascico praticata dalle paranzelle (per cui si cercò di limitarla proibendola per alcuni mesi all'anno) e occorreva spingersi fino alla **Corsica** o in **Barberia** per pescarne una quantità congrua. L'agricoltura non si spingeva oltre il regime della sussistenza e, inoltre, anche in quel settore si erano riscontrati grossi problemi come la fillossera della vite e la crisi nazionale in termini di competitività su determinati mercati. Insomma: mancava il lavoro.

Ma, nel bene e nel male, i fratelli **Rae** con le loro miniere riuscirono a tener botta tanto che iniziarono a capire che occorreva un metodo per poter trasportare il prodotto del lavoro fatto da **Terrarossa** fino alla costa, in particolare alla zona di **Santa Liberata**. Le **Miniere**, del resto, durarono fino alla metà del novecento, sviluppandosi parallelamente alla risorsa turistica.





Orbetello - Miniere Manganesifere dell'Argentario

Miniere di Terrarossa (1930)



**Già in quegli anni comunque, e stante il cambiamento antropologico in atto nella società italiana presa nel suo insieme, si percepiva che il turismo (espresso ancora in maniera pionieristica dai primissimi villeggianti) se sostenuto da adeguati collegamenti comodi e veloci, strutture e messa a valore di ben precisi ambiti, avrebbe potuto significare una via alternativa e florida da imboccare con fiducia. Siamo sempre intorno al 1870...**



Il cambiamento è culturale, antropologico. Vengono qui a trascorrere le loro vacanze persone da **Firenze**, da **Siena**, da **Grosseto**, da **Roma**, da **Milano** e perfino dall'estero, dall'**America**. Si fa spesso l'errore di sottovalutare questo periodo pionieristico di turismo all'**Argentario** a cavallo fra **otto** e **novecento**. Al contrario si è trattato di un momento di grande apertura, molto florido anche sotto il profilo culturale. In particolare per **Porto Santo Stefano**, mentre **Porto Ercole** rimase a lungo nella sua condizione di piccolo villaggio di pescatori: i primi *bagnetti* che vi si apriranno, come i primi che si apriranno lungo la **Giannella** o sulla laguna sorgono sulla falsa riga di quelli santostefanesi. Questo perché il valore aggiunto di **Porto Santo Stefano** era l'aria pura: la stessa posizione delle strutture allo **Sconcione** era strategica dal momento che si trattava di correnti settentrionali di passaggio, maestrale, tramontana... Cosa che non poteva dirsi, per esempio, per la **Giannella** zona sulla quale il mare andava a terminare la sua corsa nella spiaggia, mare grosso e onde alte pericolose per i bagnanti (a quel tempo saper nuotare non era cosa da tutti). C'era tutta una polemica sul tema della sicurezza del mare: lo **Sconcione**, in quel senso, era perfetto perché il mare non investe frontalmente la costa. D'altro canto, **Porto Ercole** stentava a prendere la strada del turismo, soprattutto a causa del fastidioso vento caldo di scirocco, considerato dannoso per la salute dei villeggianti.

Ma ecco che ci si rende conto che con l'accoglienza dei villeggianti si palesano tutta una serie di ulteriori, quanto legittime, richieste da soddisfare visto che non ci si accontentava solo dell'aria, del mare e della bellezza del luogo: letti confortevoli, tavole imbandite, luoghi all'aperto e al riparo dal sole. Il valore positivo dell'abbronzatura era ancora di là da venire: la pelle doveva mantenersi bianca e coperta visto che la pelle scurita dal sole era prerogativa della povera gente, dei lavoratori, di chi per mestiere era costretto a lavorare all'aria aperta: contadini, manovali, pescatori, marinai, etc. La cosa importante era il bagno di mare, *le bagnature*, che facevano bene alla salute.

Ciò che i villeggianti pretendevano di trovare era un albergo, la pulizia delle strade e dei gabinetti, le fognie. O, ad esempio, il fatto che il sangue dei tonni macellati in piazza non insudiciasse più la strada del passeggio che era prospiciente all'edificio della tonnara. Che poi era dietro alla piazza principale, dove oggi c'è una banca. Ma i villeggianti pretendevano anche una sala ricreativa dove poter passare qualche ora la sera, dove poter ballare un po', ascoltare un po' di musica, assistere a qualche rappresentazione teatrale (o un po' più tardi cinematografica). E, non ultima, si fece sentire l'esigenza di comode ed efficienti vie di comunicazione con l'entroterra. Da **Orbetello** con il mezzo legno o con il calesse si impiegava un'ora e mezza su strade polverose o fangose o piene di buche. L'imperativo di migliorare i collegamenti nasce da lì, visto che il paesano, giocoforza, si accontentava. Più che altro perché non era in possesso degli strumenti intellettuali per potersi considerare in quanto soggettività e, poniamo, rivolgersi ad un quotidiano locale per sollecitare una discussione pubblica, come erano soliti fare i villeggianti di turno e le persone con una certa istruzione.

Vale la pena di ricordare che la lotta per l'ottenimento della ferrovia fu portata avanti per la maggior parte tramite i giornali dell'epoca: l'**Ombrone**, l'**Etruria Nuova**... da personaggi come **Arturo Cantieri** (il medico condotto che si firmava **Nemo**, corrispondente da **PSS**) e altri. Il tema del miglioramento della viabilità pian piano si trasferisce al livello amministrativo, sia a **Porto Santo Stefano** che a **Orbetello** e si comincia a parlarne seriamente.

Va detto anche che, fino a quel momento, tutti i tentativi di ipotizzare un avvenire di spessore in ambito militare o commerciale per il porto di **Santo Stefano** (anche in relazione all'eventuale implementazione di una ferrovia efficiente) fallivano miseramente a causa della concorrenza spietata dei porti limitrofi: **Livorno** e soprattutto **Civitavecchia**. A tutti i livelli, chi aveva scommesso fino a quel momento su questo porto e sulla sua espansione aveva perso: il porto veniva ogni volta declassato. L'interesse del paesano nei confronti della ferrovia, inoltre, era di respiro brevissimo e consisteva esclusivamente nell'opportunità di poter lavorare alla sua costruzione.

Ma la nascita dell'idea del turismo in quanto opportunità economica ha una data di inizio e si deve in particolare a **Carlo Scarabelli** intorno al **1874**. La sua stanza all'albergo **Palazzo Rosso**, nel corso, era prospiciente al mare. Ancora il lungomare non era stato costruito e la finestra della sua camera dava sugli scogli, direttamente. Fu lì che iniziò a scrivere i sei famosi articoli dal titolo *Da Roma a Santo Stefano*, pubblicati a puntate sul periodico grossetano **L'Ombrone**, e ad amare questo posto. Fu lui a spingere, a promuovere: organizzò nel **1878** una conferenza nella sala consiliare del comune di **Monte Argentario** avente per tema l'avvenire di **Porto Santo Stefano** e l'idea cardine consisteva nell'attirare **Roma**. I romani avrebbero dovuto scoprire l'**Argentario**, come lui stesso che non era romano ma viveva e lavorava nella città eterna.

Per i **Sanstefanesi** fu una sorta di *scoperta*: «...voi che siete alla fame, che a stento andate avanti con la pesca, con l'agricoltura, con il lavoro saltuario e malsano delle Miniere, etc. avete a disposizione una risorsa inesauribile nella bellezza del vostro territorio: organizzatevi per sfruttare questa risorsa!». Ecco che chi prima faceva il pescatore si trasforma in barcaiolo per condurre i bagnanti nella visita delle insenature costiere. **Scarabelli** pubblica un libro nel quale vengono menzionate anche le case in affitto, quindi già con un piglio molto concreto.



Bagnetti allo Sconcione



**La vicenda della ferrovia ha radici antiche, dunque, ma fin da subito appare evidente come la sottotraccia di questa impresa sia la vocazione d'uso del porto di Santo Stefano. I due argomenti vanno sempre insieme a volte menzionando i vantaggi del turismo e a volte dell'industria e del commercio. Secondo te un collegamento ferroviario precedente di almeno una quarantina d'anni a quello effettivamente verificatosi avrebbe potuto determinare lo sviluppo di questa parte di territorio in direzioni diverse da quelle che conosciamo? O avrebbe aggiunto solo qualche episodio di vita in più da raccontare?**



E' vero: il tema dell'importanza del porto in quanto tale continuava ad essere proposta a molti livelli, anche governativi; basti pensare al deputato **Antonio De Witt** e al suo discorso in Parlamento sul valore strategico-militare di **Santo Stefano**. Nel medesimo periodo, cioè, gli esperti militari dell'epoca consideravano il porto come il punto di accesso di un eventuale esercito invasore che avesse come obiettivo **Roma**, la capitale. Era la **Francia** il candidato più probabile ad un'azione di questo tipo. Non è un caso se proprio in questi anni si andarono a costruire due fortificazioni molto grandi a protezione del **golfo S. Stefano-Talamone**: una al **Pozzarello**, costruita fra il **1884** e il **1888**, l'altra sul colle di **Talamonaccio**, terminata nel **1892**.

I militari hanno spinto molto, insomma. Inoltre, dare importanza a **Porto Santo Stefano** significava dover pensare ad una situazione gemella sull'altro mare, l'**Adriatico** per mettersi nelle condizioni di spostare con facilità una grande quantità di truppe. Ecco diventare palese il motivo per il quale il primo impulso ad un collegamento diretto **Tirreno-Adriatico** proveniva da ambienti militari. L'idea



di una ferrovia al centro dell'**Italia** iniziava in questo modo a far scaturire le prime visioni di qualcuno per il futuro del territorio. Del resto il breve tratto **Foligno-Ancona** esisteva già e il resto del percorso in **Umbria**, nella **Maremma**... avrebbe potuto significare un impulso straordinario alla vitalità delle terre attraversate e dei loro paesi in depressione. Le fantasie contagiarono anche l'entroterra mancianesese, per dire.

E sorse qualche problema: **Civitavecchia** non era affatto d'accordo. Il porto di **Santo Stefano** era stato preso in considerazione più di una volta come possibile sostituzione di quello di **Civitavecchia** per quel che riguarda i traghetti provenienti dalla **Sardegna**. Perfino **Baschieri Salvadori** se ne era occupato, sottolineando più di una volta gli episodi nei quali, a causa di condizioni atmosferiche avverse, specie rispetto al vento, il porto di **Civitavecchia** era risultato molto carente.



Carlo Scarabelli

Dunque una ferrovia precedente avrebbe cambiato qualcosa? Il primo progetto era del **1884** e riguardava i tratti fra **Talamone** e **Orbetello**, **Orbetello** e **Porto Santo Stefano**, **Orbetello** e **Porto Ercole**. Quindi avrebbe compreso tutto quanto il territorio significando un impulso notevole, oltretutto interno a un lungo periodo di pace. Il turismo estivo ne avrebbe tratto un beneficio enorme vedendo accontentate le innumerevoli richieste di miglioramento delle comunicazioni. Invece una serie di circostanze (in particolare di natura burocratica e statale) ha determinato un ritardo di circa trent'anni. **Baschieri Salvadori** (insieme a **Scarabelli**) ha combattuto con la spada sguainata per sollecitare il **Ministero dei Lavori Pubblici**, il **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, il **Ministero del Tesoro**... nonostante ambedue avessero potuto contare anche su qualche aggancio nei posti chiave i tempi si allungarono faticamente.

Tutto considerato la faccenda consisteva nel dover sborsare una somma rilevante e più di qualche onere spettava anche ai comuni locali. Quello di **Orbetello** e quello di **Porto Santo Stefano**, per dire, hanno agito su piani diversi. Il secondo la ferrovia la voleva sia per sostenere il porto sia per poter dare lavoro a chi non lo aveva. A **Orbetello** del porto dell'**Argentario** importava molto poco avendo a cuore più che altro il versante dell'entroterra e la possibilità, anche qui, di poter dare lavoro.

Tuttavia la cifra da impegnarsi a pagare annualmente era molto onerosa, dunque si sperava e si spingeva per una più sostanziosa partecipazione dello stato, cosa che poi si sarebbe verificata.



**Qualche anno dopo rispetto a quelli menzionati fin qui (la Montecatini nasce**

nel 1899) grazie alle intuizioni di un giovane ingegnere, Guido Donegani, e alle enormi risorse sotterranee di un territorio, si iniziano a porre le basi per colmare la lacuna italiana nel versante industriale chimico. Prima in Alta Maremma, poi in tutta Italia la Montecatini sarebbe diventata quel colosso che conosciamo. L'Italia mancava anche di un'industria siderurgica per cui, per tornare da queste parti, tutto il minerale estratto dalle miniere di Terrarossa terminava il suo percorso in Inghilterra, in Francia o negli Stati Uniti. Fu Ciriaco Baschieri Salvadori a sollecitare l'installazione di uno stabilimento siderurgico a Monte Argentario, ma senza effetto alcuno.



**Orbetello** e l'**Argentario** hanno due culture completamente diverse. L'orbetellano era, all'epoca, più pronto a cogliere l'opportunità data dai nuovi stabilimenti industriali. Il popolo santostefanese era impreparato a questo stato di cose, più legato alle vecchie e tradizionali consuetudini e voci commerciali: in un contesto come questo il turismo si inseriva senza troppi strappi dal momento che, per dire, per il barcaiolo (che prima era stato pescatore) si trattava in ogni caso di condurre una barca. L'impulso di **Baschieri** cadde nel vuoto, non essendo recepito da nessuno, anche a livello amministrativo.

Va aggiunto che ha giocato un ruolo fondamentale anche la conformazione fisica del promontorio: non abbiamo un entroterra pianeggiante in prossimità delle banchine, dietro al porto il territorio non si presta naturalmente all'allestimento di stabilimenti industriali. Le enormi potenzialità che offriva il porto sono rimaste, bene o male, sempre al palo (anche oggi) per la stessa causa.



**A proposito di Ciriaco Baschieri Salvadori: che tipo di uomo era? Di quale ambiente sociale era espressione?**



Ciriaco Baschieri Salvadori



**Baschieri Salvadori** è stato definito dai suoi familiari, con i quali ho avuto occasione di



relazionarmi per la stesura del libro, un liberale progressista moderato. Persona di buon senso, equilibrata, aveva a cuore le categorie inferiori. Era stato sindaco, assessore provinciale, terminando la sua attività politico-amministrativa in seguito al rifiuto da parte dell'amministrazione comunale di appoggiare un suo progetto da sviluppare a **Porto Ercole**. Non era uno del posto, era originario di **Massa Marittima** e viveva a **Roma**. Le sue nipoti, oggi, conservano un profondo amore per l'**Argentario** e per **Porto Santo Stefano**, ne sono appassionate e vengono spesso da queste parti, dove mantengono ancora delle proprietà e qualche interesse economico.

Il padre di **Ciriaco Baschieri Salvadori** era fiorentino ed era un ufficiale del **Granduca** che si distinse, ricevendo un encomio, per alcune azioni che nel libro descrivo in dettaglio. Il ceto sociale era dunque elevato e **Ciriaco** compì studi che lo condussero a diventare ingegnere e architetto. Portò a compimento numerosi progetti perfino gratuitamente su questo territorio.



**La ferrovia umbro-maremmana coinvolse numerosissimi comuni, anche molto combattivi che per spingere il progetto organizzarono tanti convegni a Siena, a Firenze... fino agli anni '20 del novecento. Ma, alla fine, non c'è stato nulla da fare. Il traino inizialmente era stato determinato da ambienti ed esigenze militari, ma poi questi pian piano riconsiderarono i propri disegni. Il porto di Santo Stefano aveva visto smantellare la tonnara, costruire due fortificazioni e la stazione delle torpediniere alla Pilarella. Poi tutto finì in una bolla di sapone.**



La prima ferrovia ad attraversare il nostro territorio fu, non a caso, la **Pisa-Roma** e fu costruita intorno fra il **1864** e il **1867**. Nel nord Italia la questione era differente anche perchè esisteva la **Società Nazionale Ferrovie e Tranvie** che lavorava per unire **Brescia, Milano, il lago d'Iseo...** c'era quasi una febbre della ferrovia ad unire i paesi o i porti.

**Santo Stefano**, purtroppo, non l'ha spuntata rispetto alla concorrenza di **Livorno** o **Civitavecchia** ma non tanto per il porto in sé e per sé quanto per la mancanza, come abbiamo già detto, di un entroterra adeguato. Sviluppare il porto commercialmente avrebbe presupposto grandi aree, basti pensare agli **anni '20 del novecento** e a tutte quelle catoste di carbone nell'area del **Valle** che esaurivano tutto lo spazio disponibile. Non c'era la possibilità di erigere capannoni, magazzini, stabilimenti o altro, se non in maniera molto limitata.

La ferrovia poteva aggirare l'ostacolo, i materiali potevano essere trasportati altrove, nell'entroterra orbetellano; ma è pur vero che la linea era una sola e pativa la presenza di diciannove passaggi a livello. Il percorso della durata di **35 minuti** rispetto all'**ora e mezza** di calesse significava un passo avanti enorme ma solo in termini di trasporto umano e turistico, non certo industriale. Un porto più importante non ce l'avrebbe fatta con un trenino così.

E del resto si tratta di motivazioni che possono spiegare alcune cose anche dell'oggi: il **Campone** è l'unica vallata dove è stato possibile allestire i cantieri per i panfili, l'unica gola utilizzabile. La valle del **Pozzarello**, che in un recente passato è stata più volte presa in considerazione per costruire nella baia attigua un porto turistico e annessi, alla fine è diventata area abitativa.



Il porto del Valle con i depositi di carbone (1930)



**Quel periodo storico immediatamente precedente allo scoppio della Prima Guerra Mondiale appare permeato, anche dalle parti nostre, da una sorta di ansia sviluppatista, una febbre del progresso che influenza il pensiero di molti degli attori del potere amministrativo, economico, culturale etc... La parola che spesso ricorre anche nei quotidiani locali è "Risorgimento" e in molti si prodigano a progettare il futuro, a parlare di avvenire. Quanto si andava a finanziare era il frutto di un'elaborazione condivisa sulle cose. Certo non da tutti: la parola ce l'aveva (semplificando) un élite. Tuttavia il discorso pubblico ne veniva senza dubbio permeato e il trenino locale si era elevato ad un ruolo anche metaforico: il sollievo dalla tristezza e dalla miseria. Si può parlare di investimento emotivo nei confronti dell'avvento di questa macchina?**



E' vero che in quegli anni ci si permetteva di inquadrare le cose con una prospettiva di lungo corso e sulla ferrovia la promessa di benessere incombeva parecchio positivamente. Si scorgeva la trasformazione a tutti i livelli: popolare, intellettuale, imprenditoriale, una voglia di cambiamento che persistette, nonostante la prima guerra mondiale, fino all'avvento del fascismo. Fu lì, da quel punto in poi e proprio a causa di questo cambiamento politico che tutto si fermò.

Negli anni si erano accumulati davvero tantissimi progetti di ingegneria: canali per unire **Porto Ercole** con **Santo Stefano** passando dalla laguna, il taglio dei tomboli, la costruzione di un porto sulla laguna... era un territorio sottoposto all'entusiasmo di un gran numero di soggettività tutte convinte sostenitrici di grandi opzioni da mettere in pratica. Si parlava molto, si discuteva, si scriveva, si elaborava.

Furono quindi molti i motivi - e siamo intorno agli **anni '10** del novecento - di natura burocratica, di capacità, di piccolezza mentale, che non fecero andare a buon fine le molte idee prodotte. Ecco che

arriva la **Prima Guerra Mondiale** e qui la ferrovia mantiene e consolida la sua funzione dal momento che serviva allo sforzo bellico per trasportare i feriti che erano alloggiati dalla **Croce Rossa** in quello che era l'**Ospizio Marino di Porto S. Stefano** e che fu trasformato in ospedale.

Quindi fu la volta del **Fascismo** e tutta la produzione intellettuale si arresta bruscamente. Si inizia chiudendo i giornali (e già questo per noi storici è molto grave perché le fonti sono molto più scarse), il **Giornale della Maremma** è l'unica testata o quasi che sta in piedi in quanto dichiaratamente fascista. Ma l'**Ombrone** (liberale), l'**Etruria Nuova** (repubblicano), il **Risveglio** (socialista), vengono chiusi. Resiste per qualche anno **Rinnovamento**, di orientamento cattolico, al prezzo di qualche pestaggio e di qualche bevuta di olio di ricino.

A **Orbetello** il discorso era già diverso dal momento che, per così dire, ci si è adeguati di più ma se uno va ad analizzare le delibere comunali dell'**Argentario** nel corso del periodo fascista non trova nulla: c'è il silenzio. Qualche nota del podestà e stop. Al contrario nel periodo precedente l'inchiostro veniva utilizzato a fiumi e questo è il motivo per il quale è stato possibile conoscere bene gli anni che stanno a cavallo fra **otto** e **novecento**, fino agli **anni venti**, quando al contrario tutto inizia a tacere.

Rimane, tuttavia, la voglia di turismo. C'è un altro personaggio che a partire dal **1925**, più o meno, si innamora dell'**Argentario** ma andrà a esprimersi più compiutamente nel dopoguerra ed è **Giovanni Maria Viti**. Diciamo che costui era di destra, ma moderato; era amico tanto di **Guelfo Civinini** quanto di **Italo Balbo** e pian piano, da attento osservatore delle estati santostefanesi degli **anni '30**, partecipando come semplice turista romano in trasferta, dopo la guerra diventa il promotore principale di questo territorio. L'azienda autonoma, la perla dell'**Argentario**, la **Costa d'Argento**, il teatro, le sfilate del palio...

Ma c'è anche da considerare che il santostefanese con la guerra ha perso tutto, non ha più una casa e fu così che inizialmente le sollecitazioni di **Viti** non potevano che cadere nel vuoto. La sua casa all'**Argentario** fu risparmiata, per sua fortuna, dalle bombe e la sua mente era già proiettata oltre le miserie della guerra. Probabilmente scorgeva già il turismo come sarebbe poi stato negli anni **sessanta, settanta, ottanta...** La *Costa d'Argento* nasce nel **1945**, ad esempio.







**Circa il trenino, viene il giorno in cui il sogno si trasforma in realtà: grosso modo a ridosso della Prima Guerra Mondiale, la ferrovia viene inaugurata (1911). Trascorsi alcuni anni, il ritorno alla vita civile avviene sotto il segno di numerose e importanti tensioni sociali. I lavoratori reclamano diritti, anche quelli del promontorio scioperano e ottengono riassunzioni, aumenti, riqualificazioni. E' poi la volta del fascismo, che riporta tutto nei binari dello sfruttamento, della retribuzione iniqua, della precarietà. Ma intanto le cose cominciano a muoversi sul serio nella direzione giusta e giunge a maturazione fattuale quel senso elaborato decenni prima. Si incrementa in maniera verticale, sono gli anni '30 del novecento, la movimentazione del carbon fossile insieme al pesce, alla rena, al legname pregiato: nuove voci commerciali. Le cose stanno cambiando?**



Il cosiddetto **Biennio Rosso**, quel periodo di agitazioni dei lavoratori subito seguente alla **Grande Guerra**, mise in crisi anche la ferrovia. Per la **Società Nazionale Ferrovie e Tramvie** fu un periodo molto difficile specialmente a **Brescia**. Dalle nostre parti gli stipendi erano molto bassi ma comunque avevano consentito ai lavoratori di potersi permettere una casa e una vita dignitosa. Si trattava di cittadini che provenivano da situazioni di estrema indigenza dunque le proteste che allignarono da queste parti furono un po' all'acqua di rose o, perlomeno, molto limitate. Su al nord, al contrario, le lotte sono state molto molto dure negli anni dal '19 al '21 proprio nei confronti della **SNFT**. Il fascismo annulla tutto questo tutti i traguardi raggiunti dai lavoratori, tutte le conquiste in termini di diritti, di stipendi, di orario di lavoro. Se si vanno ad analizzare i contratti di lavoro del '32 o del '34 si nota chiaramente un affossamento generale.

A partire dalla seconda metà degli anni '20 e con gli anni '30, che sono caratterizzati dal consolidamento del fascismo e dalla crisi finanziaria che ha investito tutto l'occidente, il porto di **Santo Stefano** comincia a prendere un indirizzo ben preciso. A di là della pesca nella zona della **Pilarella** e il **Valle** in quanto porto di rifugio, si amplia il discorso della rena ma, in special modo, del carbon fossile. Il paese, per così dire, si tinge di nero e senza il supporto della ferrovia questa cosa non avrebbe mai potuto verificarsi. Tanto è vero che fu proprio nel **1926** che si costruì il raccordo che conduceva alla zona del **Valle** e che consentiva un carico e scarico notevolmente più agevole rispetto a prima, quando non c'era neanche una banchina ma solo la scogliera.

In quel periodo si contavano una quantità di montagnole di carbone che mano a mano venivano caricate sui vagoncini che venivano poi agganciati direttamente al treno. Ma il carbone era comunque una delle poche voci economiche e, al contempo, si assiste ad un ritorno alla risorsa della pesca con la **Flotta Motopeschereccia Italiana**. La rivista *La Pesca Italiana* degli inizi degli anni '40 ha moltissimi articoli con foto che parlano dei pescherecci di **Porto Santo Stefano**. Il pesce comincia ad essere esportato e infatti la stazione ferroviaria santostefanese sarà munita di un magazzino esclusivamente dedicato al pesce, oltre a quello delle merci.

In effetti il **Regime**, a partire dalla seconda metà degli anni '30, punta sempre più sulla pesca a scapito del turismo. In quegli anni, il teatrino dello stabilimento *Stella Maris* allo **Sconcione**, viene demolito per costruirvi la *Casa del Pescatore*. Grazie all'interessamento dei gerarchi fascisti locali, nasce finalmente la **Scuola Nautica (ENEM)** per la preparazione dei giovani al lavoro sul mare. Viene, addirittura, ripristinata una **Tonnara** a **Punta Madonnella**. Con la costruzione del



**Siluripedio** agli inizi degli anni '40, sparisce anche lo stabilimento balneare *SABA*. La **Seconda Guerra Mondiale** è ormai alle porte; la gloriosa epoca dei bagnetti a **Porto S. Stefano** è finita.

Il *Consorzio Pesca Argentario* utilizza anche il trasporto sui camion, il trasporto su gomma, cosa che in prospettiva determinerà la causa della mancata riattivazione della ferrovia. La pista, dopo i bombardamenti della guerra, era stata trasformata in strada dove potevano transitare anche gli autobus e le automobili che pian piano crescevano di numero.



Pescherecci ormeggiati al molo della Pilarella (1940)



**Fu un'altra guerra mondiale, la seconda, a resettare tutto, radendo letteralmente al suolo il lavoro e la progettualità degli ultimi quarant'anni. Chi viene dopo decide di non rimettere in piedi la ferrovia nel frattempo andata distrutta in quanto "assurdo economico". C'è una lettera (all'interno del tuo libro) dei primi anni '60 in questo senso particolarmente significativa: la scrive il nipote di Ciriaco Baschieri Salvadori, Giancarlo che è venuto a mancare pochi anni fa all'età di 94 anni. Anche lui come suo nonno amministratore di questo territorio. Ma, al contrario di suo nonno, deciso oppositore della strada ferrata tanto da perorare con ferma convinzione la causa del turismo come unica via sensata, secondo la naturale, evidente predisposizione propria di questa terra. La scrittura della lettera si giova di una sapienza retorica finissima grazie alla quale appare evidente che non solo il trenino non ha più senso perché ormai sorpassato dal trasporto su gomma (molto più efficiente ed economico) ma è addirittura simbolo di una visione del mondo - e del territorio - ormai obsoleta e illusa. L'industria è rumore, nafta, fumo. C'è il turismo, quasi un dato di natura: tanto basta. Così è stato? Dove ci ha condotto questa impostazione?**



Ci ha condotto, purtroppo, allo stato di cose attuale perché nonostante il **Viti**, nonostante **Ettore Zolesi** (e parlo già degli anni '60, gli anni del boom economico) non siamo riusciti a capitalizzare tutte le nostre potenzialità. L'avv. **Giancarlo** scrive questa lettera alla fine degli anni '50, il boom economico che sarebbe scoppiato di lì a poco sarebbe stata davvero la grande occasione da poter cogliere in pieno. Dell'industria non parlava più nessuno, appariva addirittura assurdo pensare all'**Argentario** e a **Porto Santo Stefano** in chiave industriale, fu un'opzione che venne a cadere completamente. Oltretutto, in quegli anni chiudono definitivamente le **Miniere di Terrarossa**.

Nell'immediato dopoguerra, di pari passo con la ricostruzione, torna in auge la voce turismo. Non più allo **Sconcione**, imbruttito dalle macerie del **Siluripedio**, ma verso la **Pilarella** e verso tutto il paese fino ad interessare in maniera importante l'intero **Argentario** e zone limitrofe.

Si pensava alla scuola alberghiera, al diporto e quindi al porto turistico, agli alberghi. Dunque tutto in una chiave completamente soggetta alla stagionalità, al mare, al balneare. Non c'è stato, quindi, quello sviluppo di più ampio respiro che, bene o male, era stato auspicato. Ma, secondo me, non c'è stato perché in definitiva il territorio non si presta.

La **Pilarella**, come ho appena detto, smette di essere la zona della pesca: prima (negli anni menzionati sopra) la divisione era netta, la **Pilarella** zona di pesca e il **Valle** zona di traffico commerciale, della rena, del carbone. Succede che la **Pilarella** cambia volto, al massimo rimane qualche friggiera. C'è il traghetto del **Giglio**, il postale, che viene stabilito lì. Il **Valle** cambia la sua vocazione e si indirizza più verso la pesca e sempre meno verso il commercio. Le piccole navi da diporto - yacht, panfili e motoscafi - diventano sempre più numerosi e vanno ad ormeggiare nei posti in banchina che prima di allora erano prerogativa delle barche da pesca, di motopescherecci, e di piroscafi e vapori per il traffico di piccolo cabotaggio.

Del resto la flotta peschereccia di **Porto Santo Stefano** di quaranta o più imbarcazioni oggi è ridotta a una decina di pescherecci dal momento che in molti hanno preferito usufruire degli incentivi allo smantellamento in ragione della salvaguardia dell'habitat marino che addirittura - ai tempi della lira - ammontavano a uno o due miliardi. Del resto di pesce ce n'è sempre meno.

Detto questo, è opportuno riconoscere il fatto che nel corso degli anni '70 si sono avute delle cattive politiche amministrative, non c'è dubbio. Ma, ad esempio, perché è fallita la scuola alberghiera? Perché fra gli iscritti non c'era neppure un santostefanese o un portercolese. Fu come dire che non ci si voleva ridurre al ruolo di camerieri, in buona sostanza. Ma se menzioniamo luoghi come **Chianciano**, **Montepulciano** o l'**isola d'Elba** vediamo che la scuola alberghiera è diventata un fiore all'occhiello, nel corso dei decenni.

Qui ha resistito solo il **Nautico**, in quanto legato strettamente alla vocazione marittima del popolo santostefanese (L'**ENEM**, il glorioso istituto professionale marinaresco, ha purtroppo chiuso i battenti qualche anno fa). A ben vedere, dunque, la vocazione turistica attualmente esercitata non si basa su una preparazione, su una formazione specifica. Altro esempio: **Ischia**, **Sorrento**, la **Costiera**... hanno una radicata cultura della ricettività molto professionale, con un elevato livello di formazione. All'**Argentario** il turismo non è più quello di una volta: oggi c'è il diporto che tira molto. Fin dagli anni '70 è stato questo tipo di turismo che ha dato il carattere all'offerta di servizi e strutture. Non è un caso se gli alberghi sono davvero pochissimi.

La lettera di **Giancarlo Baschieri Salvadori** che riporto per intero nel mio libro esplicita in forma scritta un pensiero che era nella testa di tutti coloro che, all'epoca, avevano voce in capitolo sugli

indirizzi socio-economici da intraprendere. Non tenendo, tuttavia, nella dovuta considerazione la mentalità della popolazione santostefanese; infatti la visione del grande polo turistico a livello nazionale (se non internazionale) non è diventata realtà, non ha attecchito. Oggi il pieno regime della ricettività si raggiunge per una quindicina di giorni ad agosto pur sopravvivendo ancora tentativi caparbi di allargare il limite della stagionalità legata alla balneazione.

—