

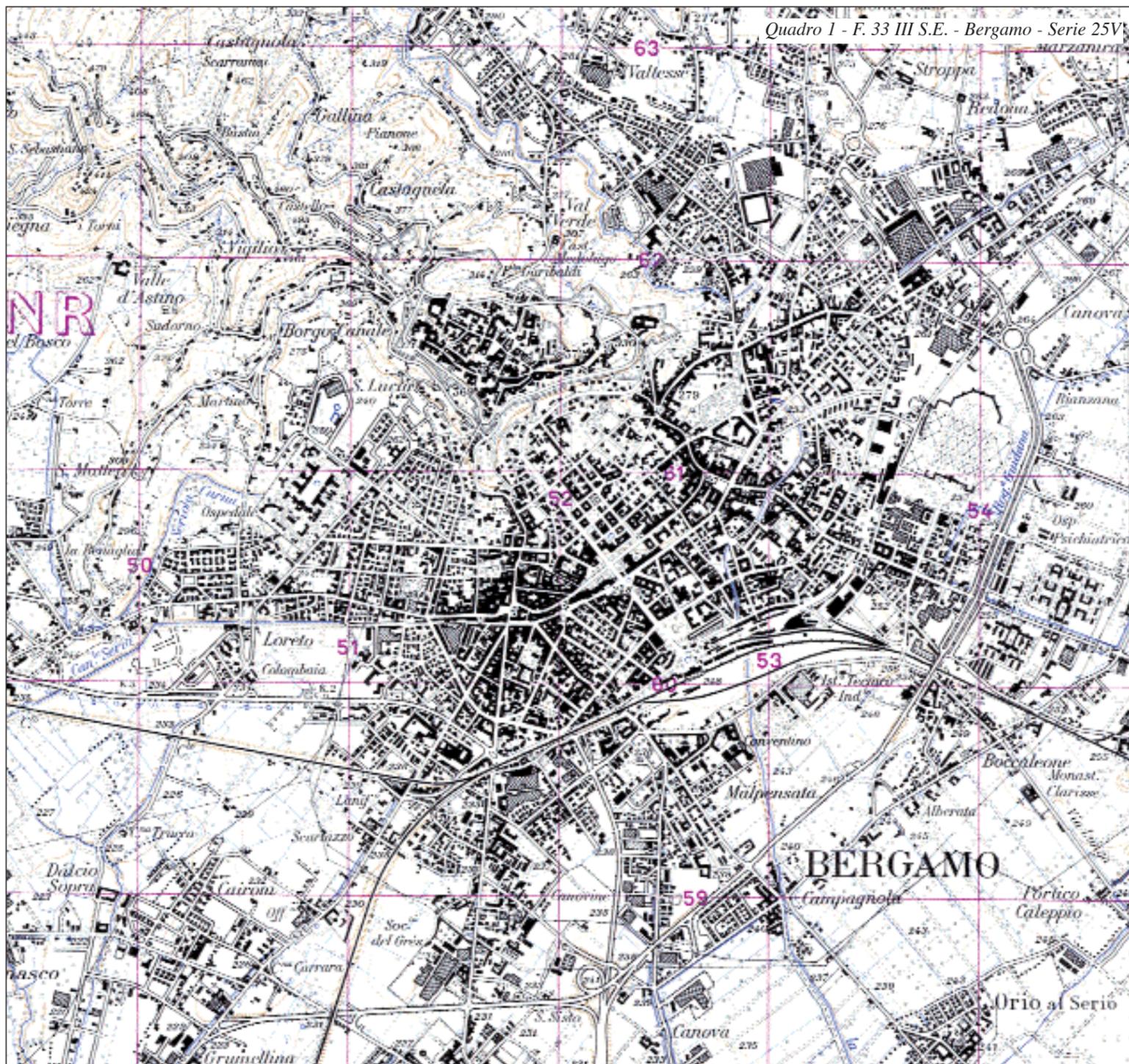
97. Centri abitati duplici e a coppia

ALBERTO MELELLI*

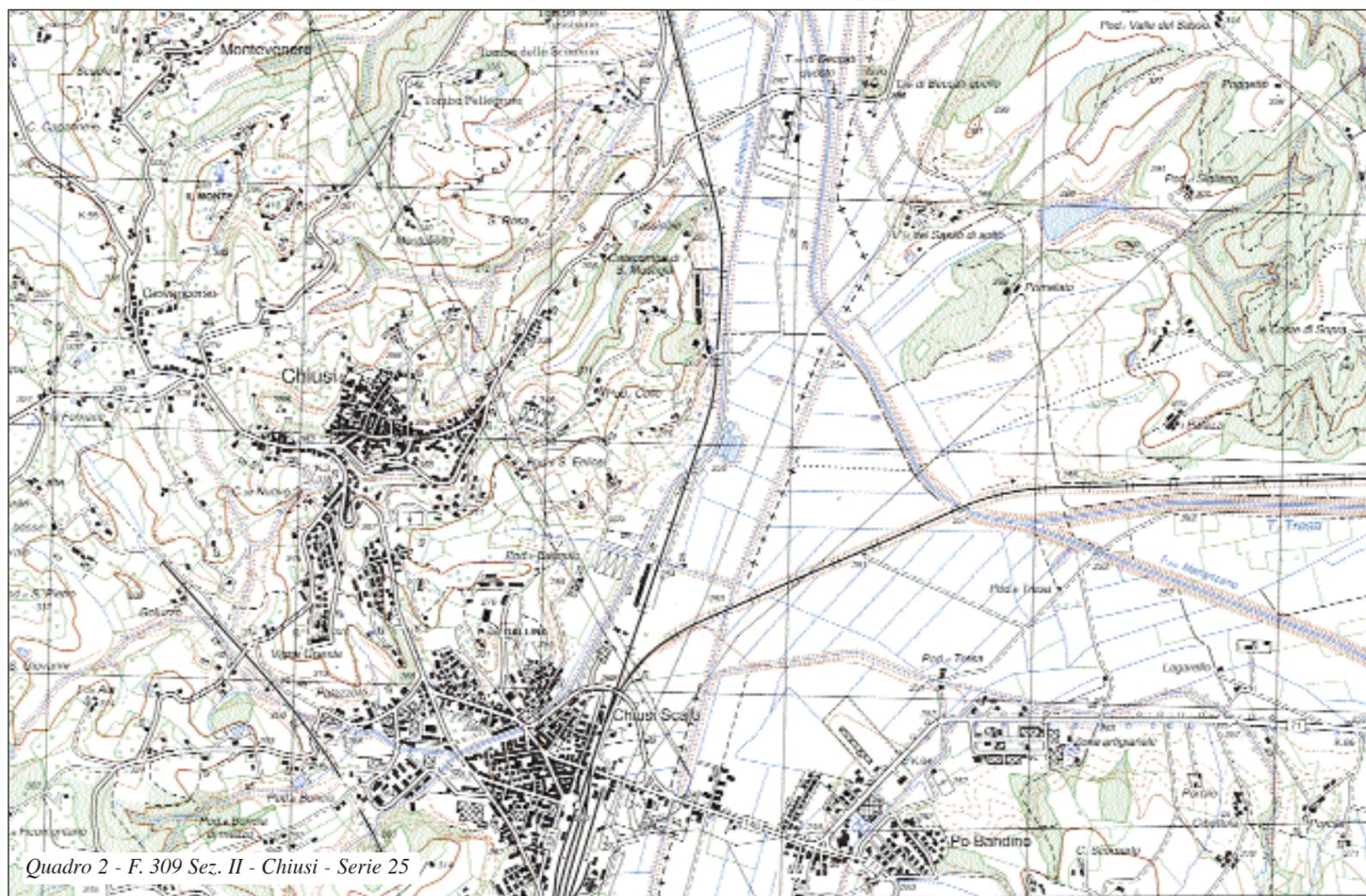
Università degli Studi di Perugia

Molteplici sono le forme che può assumere un insediamento umano nella sua crescita. Le trasformazioni dell'assetto urbanistico-territoriale susseguitesesi in Italia negli ultimi cento anni – alla fine dell'Ottocento gli insediamenti accentrati conservavano ancora, di norma, una forma abbastanza compatta – hanno generalmente contribuito a esasperare questa tendenza, così che lo sviluppo dei centri ha finito per assumere aspetti vari e complessi, come era possibile rilevare già nell'Atlante del 1922.

Gli sforzi dei geografi nel mettere ordine in una realtà estremamente eterogenea si leggono anche nel ricco *corpus* terminologico coniato al riguardo (centri «multipli», «geminati», «sdoppiati», ecc.), peraltro non sempre adoperato in modo univoco, a scapito così della chiarezza. In estrema sintesi, i centri abitati «duplici» potrebbero dirsi appartenenti al genere di quelli «multipli», i quali constano di parti distinte – la pianta, per esempio, rivela che essi hanno avuto più fasi di sviluppo – ma quasi sempre portano un solo nome. «Multipli» sono, per esempio, i centri, molto diffusi in Italia, il cui nucleo più antico, sorto in posizione elevata per ragioni difen-



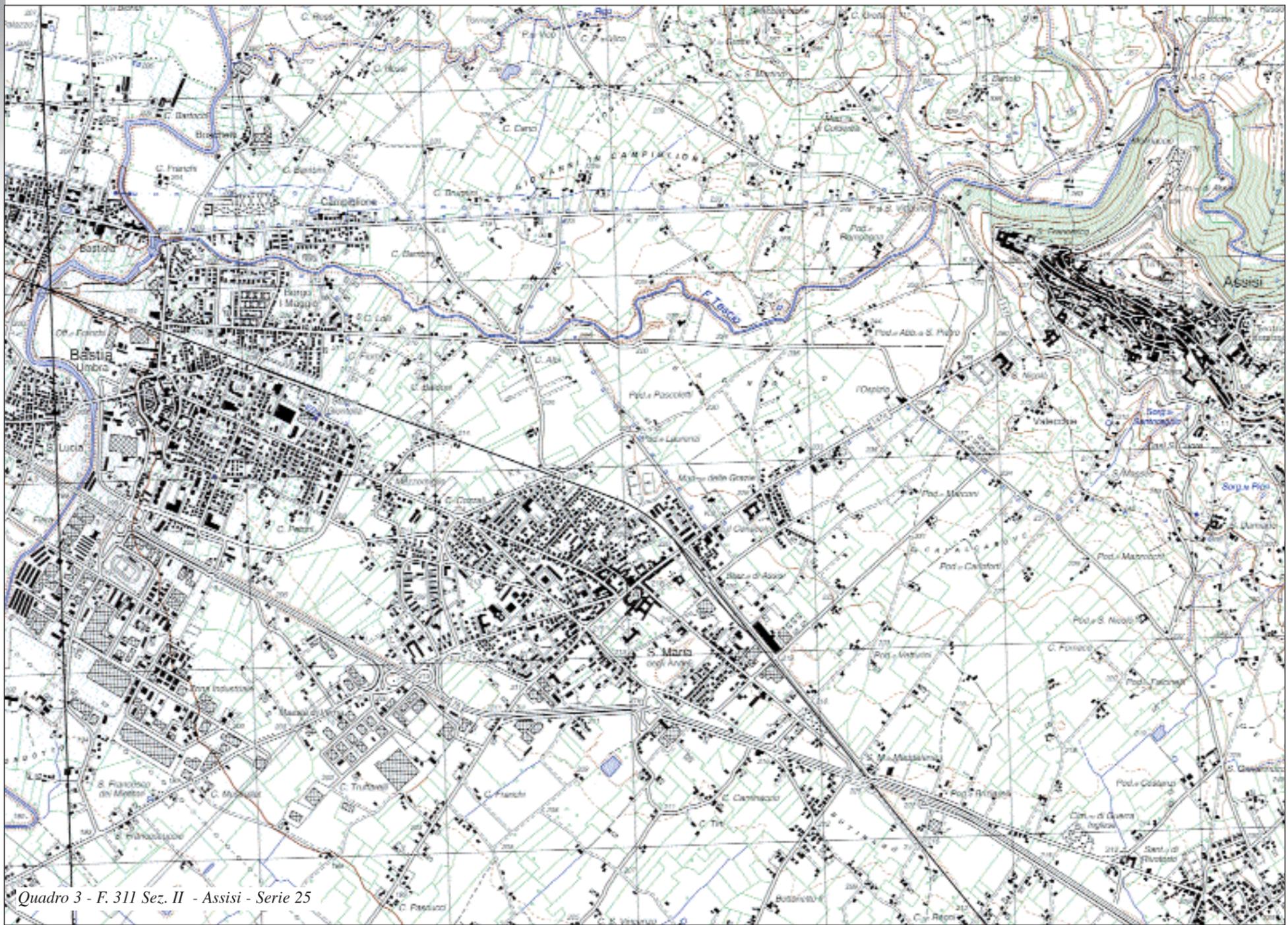
Quadro 1 - F. 33 III S.E. - Bergamo - Serie 25V



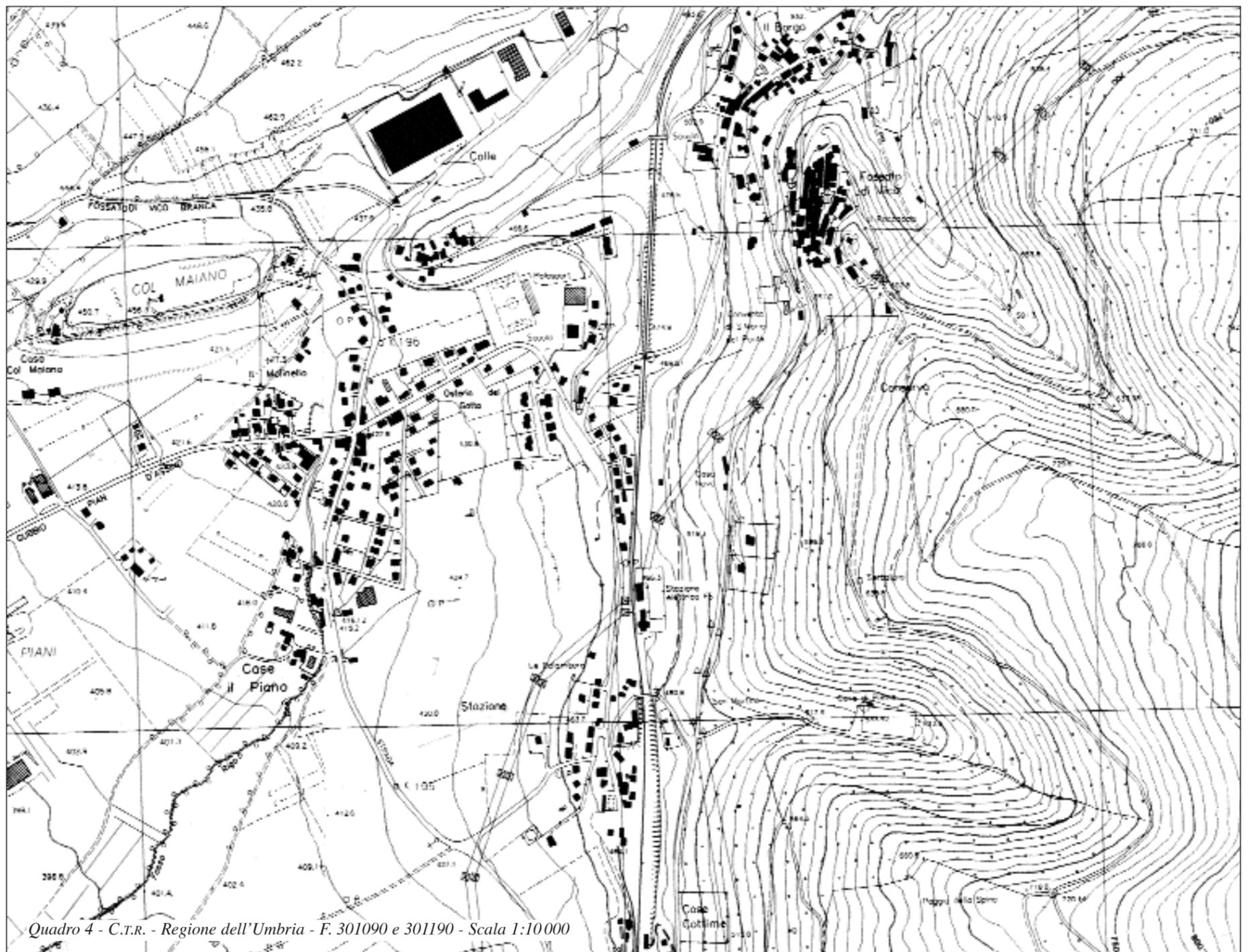
Quadro 2 - F. 309 Sez. II - Chiusi - Serie 25

sive, si è poi sdoppiato in una «città bassa», cresciuta in tempi successivi (è il caso di Bergamo: **quadro 1**); e «multiple» sono anche le città i cui sobborghi («propaggini») finiscono per inglobare due o più centri limitrofi (ad esempio Milano), anche se in tali casi è preferibile parlare di agglomerazioni.

Casi di «geminazione» o «duplicazione» si hanno quando a una certa distanza dalla città, in seguito all'instaurarsi di funzioni capaci di attrarre flussi di persone, si sviluppa un altro abitato (o addirittura più di uno). Il centro sdoppiato porta, in molti casi,



Quadro 3 - F. 311 Sez. II - Assisi - Serie 25



Quadro 4 - C.T.R. - Regione dell'Umbria - F. 301090 e 301190 - Scala 1:10000



Quadro 5 - F. 502 Sez. II - Castellabate - Serie 25

Città» e la propria «geminazione».

Significativo si presenta anche il caso di Santa Maria degli Angeli, «geminazione» di Assisi (**quadro 3**). L'edificazione dell'omonima Basilica, eretta tra il 1569 e il 1679 a inglobare il conventino francescano sorto a ridosso della celebre Porziuncola, ma soprattutto la realizzazione dello scalo ferroviario (1866) lungo la linea Foligno-Terontola e, dagli inizi del '900, la conseguente crescita industriale determinarono i primi episodi di espansione di questo centro, luogo di sosta obbligato per i pellegrini diretti ad Assisi, successivamente e in breve tempo arricchitosi di strutture alberghiere e di attività commerciali connesse al movimento turistico-religioso. Negli ultimi decenni il notevole sviluppo demografico (2350 abitanti nel 1951, 7157 nel 2003) e topografico ha finito per saldarlo non con la città-madre, ma con Bastia, centro industriale e commerciale fra i più vivaci dell'Umbria (2198 abitanti nel 1951, ben 19296 nel 2003). Dallo sprone del Monte Subasio su cui essa si leva, Assisi continua a guardare Santa Maria degli Angeli senza mischiarvisi, tutelata da una scelta di pianificazione urbanistica attuata a metà degli anni '70, rivelatasi altresì determinante per le nuove localizzazioni nell'area ferroviaria: di conseguenza, la popolazione residente ad Assisi è rimasta pressoché stabile

Quadro 6 - F. 584 - Badolato - Serie 50



il nome di quello madre, preceduto o seguito da voci come scalo, borgo, marina, lido, porto ecc. Con il tempo, e in caso di distanze relativamente modeste, la località d'origine può saldarsi alla propria o alle proprie «geminazioni».

Le «geminazioni» che si sviluppano a partire dalla realizzazione di uno scalo ferroviario – gli sdoppiamenti hanno infatti origine, nella maggioranza dei casi, da un unico fattore di richiamo, cui nel tempo potranno sommarsi numerosi altri – sono assai diffuse in tutta l'Italia e ne annoverano vari esempi l'Umbria (Perugia-Fontivegge, Assisi-Santa Maria degli Angeli, Narni-Narni Scalo, Orvieto-Orvieto Scalo, ecc.) e la Toscana. In quest'ultima regione esemplare è lo sviluppo di Chiusi (**quadro 2**), già a metà Ottocento fondamentale punto di raccordo per il nascente sistema di collegamenti ferroviari dell'Italia Centrale. Con l'apertura del tratto Chiusi-Turrita (1862) s'inaugurò anche la stazione, eretta ai piedi del centro storico. Subito lo scalo catalizzò lo sviluppo industriale, dapprima modesto con strutture legate all'attività agricola (stabilimenti enologici, mulini, fabbriche salsamentarie, ecc.), poi sempre più diversificato e tumultuoso (1), soprattutto a partire dalla metà degli anni '70, quando fu attivata la linea «direttissima» Roma-Firenze. La modesta distanza tra Chiusi e l'area della stazione spiega la permanenza delle più importanti funzioni nel centro storico, tuttora sede del Municipio e dei principali istituti di credito e scolastici; tuttavia, sul piano demografico esso ha conosciuto un progressivo spopolamento (nel 1936 vi risiedeva quasi un terzo della popolazione del Comune, nel 2003 poco più del 10%). Com'era prevedibile, lo sviluppo topografico degli ultimi anni ha determinato la pressoché completa saldatura tra «Chiusi



Quadro 7 - F. 590 Sez. II - Locri - Serie 25



Quadro 8 - F. 531 Sez. II - Lanusei; F. 531 Sez. III - Ussassai - Serie 25

nell'ultimo cinquantennio, con poco più di 5 000 abitanti.

Sussistono casi in cui la proliferazione è risultata con effetto duplice o addirittura triplice: in Abruzzo, da Tortoreto si sono geminate due marine, una ferroviaria (Tortoreto Stazione), l'altra balneare (Tortoreto Lido); la prima, raggiunta l'autonomia amministrativa, nel 1956 si è costituita comune con il nome di Alba Adriatica affermandosi in breve come una delle località balneari di più forte richiamo della costa abruzzese (a metà degli anni '70 nel tratto di litorale aprutino si contavano una decina di marine, tra le quali Martinsicuro, Giulianova, Roseto, Pineto e Silvi Marina).

Anche Fossato di Vico (**quadro 4**), in provincia di Perugia, costituisce un buon esempio di doppia «geminazione». In tempi relativamente recenti, in funzione del transito si sono sviluppati Fossato di Vico Stazione, lungo la ferrovia Ancona-Roma, e Osteria del Gatto, sorta ai lati della SS n. 3 (Flaminia) là dove questa forma un nodo di primaria importanza con le strade per Fabriano e per Gubbio (2). Nel 1871, poco a valle di Fossato «alta» fu realizzata la stazione con i relativi uffici ferroviari; nel 1885 venne poi aperto nei pressi un secondo scalo, capolinea della ferrovia «Appennino Centrale», costruita al servizio dell'Alta Umbria e a collegamento con la ferrovia Ancona-Roma. L'importanza così acquisita spiega la considerevole crescita demografica e topografica fin dai primi del '900; ma a partire dagli anni '50 si è manifestato un decremento di popolazione conseguente anche alla cessata attività della ferrovia «Appennino Centrale», smantellata al termine del secondo conflitto mondiale. Contemporaneamente si registrava lo sviluppo di Osteria del Gatto che, rapidamente assunta la fisionomia di centro industriale e commerciale, ha finito per assorbire la maggior parte del peso demografico ed economico della comunità di Fossato (al 2001 l'antico centro contava 499 abitanti, Fossato Scalo 285, Osteria del Gatto 608). Negli ultimi anni la tendenza sembra confermarsi anche per la rafforzata importanza dei vantaggi derivanti dall'ubicazione lungo la via Flaminia: delle cento aziende attualmente insediate nell'adiacente area industriale, circa la metà sono sorte dal 1995.

Le «geminazioni» costituite dalle marine, frequentissime lungo le coste italiane ma anche in varie altre regioni del Mediterraneo, sono «filiazioni» – per adoperare un termine del Marinelli – di centri sorti di norma in posizione elevata nell'entroterra, la cui popolazione è in seguito scesa a mare, in tempi, con modalità e motivazioni da caso a caso differenti: nelle Marche, ad esempio Porto San Giorgio, Porto Recanati, Porto d'Ascoli e Pedaso sorsero nel Medioevo a difesa dei rispettivi centri interni contro le incursioni piratesche; le marine pugliesi sono successive alla bonifica delle cimose litoranee, paludose e malariche fino agli anni '50 del secolo XX; gran parte delle marine calabre devono il loro sviluppo alla riforma fondiaria, ecc.

Più recente è lo sviluppo delle marine della costiera cilentana, in conseguenza del turismo di massa (Santa Maria di Castellabate e San Marco di Castellabate — **quadro 5** — Marina di Ascea, Acciaroli, ecc.), causa di una profonda trasformazione del tradizionale sistema insediativo in più tratti del litorale tra il golfo di Salerno e quello di Policastro. Da punta Tresino a Punta Licosa gli originari minuscoli insediamenti costieri sono stati soffocati dall'e-



spansione della nuova edilizia residenziale, costituita prevalentemente da villini mono e bifamiliari, ma spesso anche da condomini, sorti in forma più che altro «spontanea» (tra il 1961 e il 1981 nel solo comune di Castellabate si era registrato un incremento di abitazioni non occupate pari al 1458 %). Né pare aver rappresentato un freno alla proliferazione edilizia la scarsa ampiezza, in taluni punti, della fascia costiera, giacché i centri di San Nicola dei Lembi e di San Nicola a Mare, entrambi «geminazioni» di Rosaine, vedono inerparsi i propri agglomerati di condomini lungo i pendii.

La «turistizzazione» ha coinvolto anche ampi tratti della costa salentina, sia ionica sia adriatica, il cui sviluppo si è innescato con la bonifica delle aree paludose, con i successivi interventi di riforma fondiaria e con l'ammodernamento della rete viaria; una cinquantina di anni or sono, invece, nelle tre province salentine gli insediamenti umani, di qualsiasi tipo, si concentravano ancora lungo l'asse centrale della penisola ed erano quasi del tutto assenti sui litorali. Da allora sono cresciute per «geminazione» numerosissime altre marine: sulla costa adriatica Marina di Castro, Marina di Andrano, Marina Serra, ecc.; su quella ionica Badolato Marina, S. Caterina Ionio Marina, Guardavalle Marina (tutte e tre nel **quadro 6**), Capo S. Vito, Lido Gandoli, Monte d'Arena, ecc. (sviluppatasi anche con fenomeni di abusivismo edilizio, esse appaiono come centri «fantasma» per nove mesi l'anno, per poi trasformarsi in località frequentatissime e caotiche nella stagione estiva).

Ad attestare che lo sviluppo delle «marine» è estremamente differenziato concorrono i numerosi esempi della costa ionica calabra e di quella messinese, sia ionica sia tirrenica. In effetti, lungo questi litorali lo sdoppiamento dei vecchi centri montani o collinari è iniziato in epoche varie ed è proseguito sino ai giorni nostri in modo diverso: là dove lo spostamento di popolazione rimonta al XIX secolo, i centri di altura hanno perduto del tutto o quasi le loro funzioni centrali a favore di quelli costieri; in altri settori di costa sono sorte altresì poche marine e i centri interni hanno mantenuto una posizione di predominio; in altri casi, infine, lo sviluppo ha interessato sia i centri montani sia le marine. Per quanto riguarda il tratto meridionale della costa ionica della Calabria, è da rilevare che la crescita delle marine, compresa tra la fine del secolo XIX e la metà di quello successivo, fece seguito alla realizzazione del primo tronco della ferrovia costiera ionica nonché alla sostituzione del latifondo con la piccola proprietà contadina e al conseguente sviluppo dell'agricoltura intensiva favorito dalla fertilità dei terreni: è il caso, per esempio, di Cirò Marina, Marina di Gioiosa, Locri (**quadro 7**) e Bova Marina, caratterizzate, al pari di tante altre marine d'Italia, dalla struttura a scacchiera tipica dei centri «nuovi» e dall'espansione nastriforme del tessuto edilizio.

Una situazione non dissimile è dato riscontrare lungo la costiera messinese, sia ionica sia tirrenica: dalla fine del XVIII secolo, pescatori, mezzadri e piccoli contadini sono emigrati verso la costa dando vita ai primi germi di quelle mari-

ne che in seguito non solo supereranno le dimensioni dei centri montani ma conquisteranno anche l'indipendenza amministrativa (S. Agata, Capo d'Orlando, Gioiosa Marea, Ali Terme, S. Teresa Riva, ecc.). Soltanto a partire dagli anni '70 per queste marine si registrerà un'ulteriore fase di crescita, collegata allo sviluppo del turismo e del fenomeno delle «secondo case». La sostituzione dello spazio originale – quello agricolo – ad opera di agenti estranei alla cultura locale (case dei pescatori inglobate fra i condomini, tonnare stravolte nell'architettura originale e trasformate in *residence*, ecc.) è forse più evidente lungo la costa tirrenica, dove la presenza di migliori collegamenti viari e di numerosi svincoli autostradali ha determinato il maggior sviluppo dei centri sdoppiati secondo un singolare fenomeno, come è stato osservato, di «urbanizzazione del litorale senza crescita di popolazione» (C. FORMICA).

All'origine di sdoppiamenti possono poi essere anche cause naturali come terremoti, frane, alluvioni. Riguardo alla Sicilia, già il Marinelli accennava alla frequenza dei casi di duplicazione conseguenti ad eventi sismici. Dopo il terremoto del 1968 nella valle del Belice gli abitati

meno danneggiati hanno visto sorgere a poca distanza quartieri periferici, mentre quelli completamente distrutti (Gibellina, Poggioreale, Salaparuta) si sono trasferiti in luoghi anche molto distanti dalle rovine (nella scelta del sito di Gibellina, ad esempio, hanno influito la vicinanza dello svincolo autostradale e della stazione ferroviaria, oltre alla disponibilità di ampi spazi pianeggianti).

In Sardegna, i centri di Gairo e di Osini (**quadro 8**) si sono duplicati a seguito del medesimo evento alluvionale. Nell'ottobre del 1951 eccezionali piogge originarono frane, a seguito delle quali il vecchio abitato di Gairo fu abbandonato; dal 1954 la popolazione si trasferì in una località poco più a monte e nacque così Gairo Sant'Elena; contemporaneamente si concepì un piano di costruzioni pure nella zona di Cardedu, verso la costa ma ben più lontana: anche qui, con il tempo, sono andati concentrandosi molti residenti, al punto che Cardedu ha ottenuto di costituirsi comune autonomo nel 1984 (nell'ottobre del 2001 il Comune di Gairo contava 1678 abitanti, quello di Cardedu 1465). È da aggiungere che, oltre a S. Elena e a Cardedu, Gairo annovera altri due sdoppiamenti: Taquisara, sviluppatosi intorno allo scalo ferroviario, e Marina di Gairo (inclusa dal 1984, per quanto detto, nel Comune di Cardedu). Nel caso di Osini, invece, si è avuto un solo sdoppiamento: il nuovo abitato, denominato semplicemente Osini Nuovo, è sorto a poca distanza dalle rovine del vecchio.

Il caso delle marine è considerato dal Marinelli, e pure da alcuni altri sulla sua scorta, un genere di sdoppiamento che può dare luogo a centri «a coppia». Nei casi di «geminazione» – quelli cioè in cui, almeno in una prima fase, v'è stata dipendenza fra la località-madre e la sua o le sue filiazioni – riteniamo tuttavia preferibile continuare a parlare di centri «duplici». Più propriamente, andranno considerati centri «a coppia» quelli sorti, in maniera indipendente, a poca distanza fra loro (talora solo poche centinaia di metri) e la cui genesi diventa spiegabile alla luce di uno sviluppo topografico relativamente recente. In altre parole, quei centri accoppiati che ai giorni nostri risultano essersi pressoché saldati – come i casi, già riferiti dallo stesso Marinelli, di Piadena-Vho o Casal di Principe-San Cipriano d'Aversa – in origine erano senz'altro piccoli nuclei sorti senza legame fra loro, a una distanza da principio in certo qual modo «normale» ma in seguito assottigliatasi con la crescita topografica. Nei casi più frequenti l'accoppiamento è associato alla presenza di corsi d'acqua, come si legge nello stesso Atlante del 1922. Più rari invece sono i centri che si fronteggiano ai due lati di un'arteria stradale: è il caso di Selci e Lama (**quadro 9**), sorti l'uno di fronte all'altro ai lati della strada statale 3 bis (Tiberina), nel tratto compreso fra Città di Castello e San Giustino (alta valle del Tevere); il notevole sviluppo topografico conosciuto in tempi recenti da entrambe le località ne ha determinato la saldatura tanto che, dal 1971, nelle rilevazioni censuarie essi vengono registrati sotto la comune denominazione di Selci-Lama.

* Con la collaborazione di Fabio Fatichenti

NOTE

- (1) In effetti, fino ai primi anni del secolo XX, la presenza dei residuali acquitrini della Chiana non aveva fatto assumere dimensioni rilevanti all'espansione degli insediamenti residenziali e produttivi.
- (2) Il primo nucleo di Osteria del Gatto andò formandosi nel secolo XVIII, quan-

do l'insediamento sparso conobbe in Umbria ancor più larga diffusione in seguito a riacquisite condizioni di sicurezza nelle campagne, al prosciugamento delle aree paludose, allo sviluppo della mezzadria e ai miglioramenti, seppur limitati, della rete viaria.

BIBLIOGRAFIA

- ARCA PETRUCCI M., *Le gemmazioni ferroviarie in Umbria*, Roma, Ed. La Goliardica, 1981.
- CALDO C., «L'insediamento nella valle del Belice (Sicilia) in relazione al terremoto del 1968», *Rivista Geografica Italiana*, 1973, pp. 294-312.
- CIACCIO C., «Il turismo fattore di trasformazione dello spazio costiero: il caso delle «marine» nella provincia di Messina», *Atti del XXIII Congresso Geografico Italiano*, vol. II, tomo III, Catania, 1983, pp. 167-172.
- CRINÒ S., «I centri doppi della Sicilia», *L'Universo*, anno II, Firenze, I.G.M., 1922, pp. 165-178, 221-239, 311-317, 369-394.

- KISH G., «The «Marine» of Calabria», *The Geographical Review*, 1953, pp. 495-505.
- MAUTONE M. (A CURA DI), «La costiera cilentana», in Associazione Italiana Insegnanti di Geografia Sezione Campania, *Campania. Scenari geografici di uno sviluppo discontinuo*, Napoli, 1990, pp. 227-261.
- MONHEIM R., «Aspetti dello sviluppo socio-economico nelle marine e nei paesi madre lungo la costa ionica della Calabria: crescita e crisi», *Atti del XXII Congresso Geografico Italiano*, vol. II, tomo II, Napoli, 1978, pp. 193-210.
- VIGANONI L., «Insediamento costiero nel Mezzogiorno: un prolungato spreco del territorio», *Memorie Geografiche*, n.s. 1, 1995, pp. 27-45.