

MARCELLA ARCA PETRUCCI

UN ESEMPIO DI DUPLICE GEMMAZIONE: FOSSATO DI VICO

Caratteristica ben nota del paesaggio appenninico — in prevalenza collinare e montuoso, pur con ampi e fertili fondivalle alluvionali — è l'ubicazione preferenziale delle vecchie sedi umane sulla sommità dei colli o lungo le falde alte dei rilievi; in posizioni, quindi, apparentemente poco razionali ma motivate da ragioni di sicurezza e di salubrità, oppure da necessità agrarie o da condizioni geomorfologiche. A tale proposito H. Desplanques notava che in tempi di prevalente frazionamento politico e feudalità la popolazione preferiva i siti sommitali perché più facilmente difendibili, senza peraltro negare l'influenza esercitata dall'insalubrità delle basse terre e da uno sfruttamento di tipo pastorale che per lungo tempo aveva predominato su qualsiasi forma di agricoltura intensiva (1). Precedentemente A. von Philippson aveva sottolineato la molteplicità dei fattori di diffusione dei centri di altura in Etruria e in Umbria; egli, peraltro, sembrava attribuire maggior importanza ai fatti socio-economici, etnici, forse religiosi (2). D. Gribaudo, invece, nell'esaminare la distribuzione delle colture in rapporto all'accentramento nelle Langhe e nel Monferrato, riteneva preminente il fattore agrario (3).

(1) H. DESPLANQUES, *Campagnes ombriennes*, Parigi, Colin, 1969 (traduz. ital., di A. Melelli, Perugia, 1975).

(2) A. von PHILIPPSON, *Umbrien und Etrurien*, in «Geogr. Zeitschr.», Wiesbaden, 1933, pp. 449-465.

(3) D. GRIBAUDI, *Sulle origini dei centri rurali di sommità*, in «Riv. Geogr. Ital.», Firenze, 1951, pp. 19-33.

A proposito dell'insediamento sommitale, v. anche: C. PARAIN, *La Méditerranée. Les hommes et leur travaux*, Parigi, Gallimard, 1936 (cfr. p. 51); Alb. MORI, *Sull'origine dei centri rurali di sommità*, in «Riv. Geogr. Ital.», Firenze, 1951, p. 261; E. SERENI, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari, Laterza, I ediz., 1961 (cfr. pp. 56-57); M. A. BOCCHINI VARANI, *Insediamento sommitale appenninico ed insediamento vallivo alpino. Le origini*, in «Riv. Geogr. Ital.», Firenze, 1975, pp. 175-200.

Certo è che quando le condizioni sociali e politiche cambiarono e furono risanate le aree malsane o vennero introdotti sistemi agricoli più evoluti, i centri presero a spostarsi di preferenza verso le aree pianeggianti e i fondivalle. In tempi relativamente recenti, a spiegare siffatto cambiamento della forma di insediamento ha contribuito l'attrazione esercitata dalle vie di comunicazione; in particolare là dove il traffico sia stradale che ferroviario, rendendo necessaria la presenza stabile di un certo numero di persone (addetti alle stazioni di posta, albergatori, capistazione ecc.), ha favorito il coagularsi di nuovi nuclei. Ma se l'arteria stradale e la stazione ferroviaria hanno costituito i fattori primari ed indiscutibilmente decisivi nella localizzazione e nella formazione di quei centri «gemmati», non si sono quasi mai rivelate unici coefficienti del loro sviluppo. In realtà, ai primi sporadici edifici sorti presso quegli elementi annucleanti si sono aggiunti in progresso di tempo altre abitazioni, impianti industriali, attrezzature turistiche, ecc., parimenti attratti dal vantaggio derivante dall'immediata vicinanza delle vie di comunicazione.

Sono venuti così a crearsi nuovi fatti urbani aventi un'efficacia di agglomerazione spesso maggiore di quella prodotta dalla funzione originaria della gemmazione. Gli esempi di tale attrazione, che possiamo definire «a catena», sono frequenti; anzi, sono rari i casi in cui non si è verificata. E gli studi di geografia dedicati alle gemmazioni non hanno mancato di rilevarlo.

Tra questi la priorità temporale spetta ad una ricerca di S. Crinò, che rileva per la Sicilia la varietà del fenomeno in rapporto al clima, alla morfologia, alla geologia, alla storia, all'economia ed alle comunicazioni, notando anche la presenza accanto a centri gemmati semplici di gemmazioni plurime e di gemmazioni derivate da altre gemmazioni (4). In seguito l'interesse degli studiosi è stato attirato prevalentemente dalle gemmazioni marine, assai frequenti sulle nostre coste, le cui origini sono riconducibili principalmente a motivi economici e di circolazione e il cui sviluppo è dovuto al sovrapporsi di una pluralità di nuove funzioni (5). Secondo, M. Ortolani, il ritorno della popolazione dal monte al mare, causa del sorgere di nuovi borghi, alcuni geminazioni di «castelli», è dovuta ad esigenze commerciali o di economia peschereccia, mentre «solo più tardi intervennero anche attività d'altro genere che ne travisarono talvolta il carattere originario» (6). Al riguardo sono esplicitativi alcuni studi sulle

(4) S. CRINÒ, *I centri doppi della Sicilia*, in «L'Universo», Firenze, 1922, pp. 165-178, 221-239, 311-317 e 369-394.

(5) Sulle marine italiane si veda l'articolo di O. BALDACCI, *Ricerche sui tipi di insediamento costiero in Italia*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1956, pp. 514-546.

(6) M. ORTOLANI, *Il litorale piceno*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1937, pp. 633-660 (cfr. pp. 59 e 55); v. anche, dello stesso autore, *Il litorale abruzzese*, in «Riv. Geogr. Ital.», Firenze, 1960, pp. 13-30.

marine calabre, per le quali G. Kish considera fattore originario la necessità dei contadini di accedere ai campi costieri, mentre L. Gambi, D. Albani e P. De Grazia ritengono determinante l'azione svolta dalle ferrovie litoranee; lo sviluppo successivo delle marine è concordemente attribuito a esigenze turistiche e commerciali (7). Propensa a sostenere la molteplicità di fattori concomitanti nei fatti di sdoppiamento è anche M. L. Gentileschi, la quale sottolinea l'importanza, nella nascita e nello sviluppo della gemmazione marittima calabrese di Cirò, dell'attività marinara accanto « alla coltura della vite e alle attività industriali connesse alle opere di bonifica, alla viabilità e alla malaria » (8).

In breve, emergono chiarissimamente dalla copiosa letteratura anteriore sui centri sdoppiati le diffuse constatazioni della concorrenza di più cause nei fatti di sdoppiamento; d'altronde, sono rarissime le gemmazioni « pure », quelle, cioè, per le quali il primitivo fattore di richiamo abbia continuato ad agire anche in seguito come movente esclusivo dell'ulteriore sviluppo del nuovo abitato. A. Melelli cita il caso di Giuncano Scalo, sulla linea ferroviaria Roma-Ancona, la cui nascita ed il cui sviluppo sono dovuti esclusivamente alla stazione, assunta a rilevante importanza per la carenza di collegamenti con Terni e Spoleto (9). Al contrario, non è raro il caso in cui un nucleo originario, più o meno lontano dalla costa, generalmente in posizione di altura, determini in progresso di tempo diversi nuclei sussidiari in ragione dei fattori che li hanno favoriti. L'argomento è stato trattato da B. Cori per le gemmazioni ferroviarie della linea Pisa-Roma, da C. Da Pozzo per quelle della Parma-La Spezia e da A. Melelli per quelle della Roma-Ancona (10). Fra l'altro, questi autori non hanno mancato di rilevare, accanto all'influenza esercitata dalla stazione ferroviaria sull'insediamento, anche la funzione di altri fattori, in particolare della strada, per cui « in certi casi strada e stazione hanno concorso nell'attrarre la popolazione in una sola zona, in altri casi [...] si sono verificate due o più gemmazioni » (11). Un esempio tipico è quello di Bibbona, che ha avuto

(7) G. KISH, *The « marine » of Calabria*, in « The Geogr. Rev. », New York, 1953, pp. 495-505 (cfr. p. 497); L. GAMBI, *Dinamica degli insediamenti umani in Calabria fra il 1861 e il 1951*, in « Nord e Sud », Napoli, 1960, n. 7 (68), pp. 61-69 (cfr. p. 61); D. ALBANI, *Variazioni di popolazione nella regione dell'Aspromonte in base all'altimetria*, in « Atti XI Congr. Geogr. Ital., Napoli, 1930 », II, pp. 209-212 (cfr. p. 209); P. DE GRAZIA, *Le marine calabro-lucane*, in « Atti IX Congr. Geogr. Ital., Genova, 1924 », II, pp. 131-137 (cfr. p. 132).

(8) M. L. GENTILESCHI, *Formazione e sviluppo di Cirò Marina*, in « Studi Merid. », Roma, 1970, pp. 3-54; cfr. p. 20.

(9) A. MELELLI, *La ferrovia Ancona-Roma*, Perugia, Centro Reg. Umbro di Ricerche Econ. e Soc., 1973; cfr. p. 120.

(10) B. CORI, *La ferrovia Pisa-Roma. Studio geografico*, Pisa, 1962 (« Pubbl. Ist. di Geogr. dell'Univ. di Pisa », 9); C. DA POZZO, *La ferrovia Parma-La Spezia nel suo quadro economico ed antropico*, Pisa, 1971 (« Pubbl. Ist. di Geogr. dell'Univ. di Pisa », 18); A. MELELLI, op. cit.

(11) B. CORI, op. cit., p. 120. A proposito della funzione della strada accanto

quattro sdoppiamenti (12). Interessante è il caso di Vezzano Scalo che, gemmazione di Vezzano Ligure, ha contribuito poi alla formazione di un'altra gemmazione lungo la Via Aurelia (13). A. Melelli accenna alla singolarità di Fossato di Vico, centro umbro che ha conosciuto « un duplice fenomeno di gemmazione prima ferroviaria poi stradale » (14). Queste due gemmazioni di Fossato di Vico mi sembrano degne di un breve esame particolareggiato.

Il territorio di Fossato di Vico si sviluppa per due terzi sui rilievi dell'Appennino Umbro-marchigiano e per la restante parte nella stretta valle del torrente Rigo e in quella più ampia dello Sciola. Il paesaggio montano è vario e pittoresco, caratterizzato ora da forre profonde e da ripidi versanti, ora da forme tondeggianti e da larghi solchi vallivi o da conche modellate da processi di erosione carsica. Il tratto pianeggiante, invece, è ampio e luminoso e ospita un vivace mosaico di colture. Il capoluogo comunale si arrampica con il suo caseggiato medioevale sulle pendici della Cima di Mutali; le caratteristiche topografiche e volumetriche, improntate da una marcata compattezza, interrotta solo da segmenti di strade semianulari e da rampe inclinate molto ripide, sono riconducibili ai criteri imposti dalle tecniche difensive allora in uso. Fuori del perimetro murario, ma con soluzione di continuità, si sviluppa il Borgo di Fossato di Vico, allungato ai lati della statale della Val d'Esino e caratterizzato dalla tipica distribuzione delle case di pendio. L'attuale configurazione del Borgo ricorda l'insediamento originario sorto in funzione itineraria. E. Bormann, infatti, ritiene verosimile la coincidenza del Borgo con la *statio* romana sulla Flaminia, *Helvillum*, che, distrutta in epoca barbarica, fu ricostruita sulle colline contigue con il nome di Fossato di Vico (15).

Insieme con la popolazione che reflui a ridosso dei versanti montuosi, le strade cercarono nuovi percorsi, più impervi, ma sicuri: *ab Helvillo* si dipartiva un *diverticulum* della Flaminia che raggiungeva *per montem* Ancona; erede di questo tracciato fu la medioevale « strada del Postiglione » (così chiamata in quanto percorsa dalle vetture del servizio postale), oggi scomparsa, che attraverso il valico appenninico di Chiaramonte, controllato

a quella della ferrovia nello sdoppiamento di centri si vedano anche i seguenti studi di Alb. MORI: *Ricerche sui centri abitati della valle del Metauro*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1946, pp. 144-175; *Agglomerati rurali tipici della Maremma grossetana*, in « C. R. Congr. Intern. de Géogr., Amsterdam, 1938 », II, pp. 115-128; *Una marina emiliana: Cattolica*, in « Studi Urbinati », Urbino, 1941-42, pp. 93-112.

(12) B. CORI, op. cit., p. 121.

(13) C. DA POZZO, op. cit., p. 176.

(14) A. MELELLI, op. cit., p. 120.

(15) *Corpus inscriptionum latinarum*, XI, Berlino, Reimer, 1901 (cfr. p. 853); G. SIGISMONDI, *La battaglia tra Narsete e Totila nel 552 d.C. in Procopio*, in « Boll. Deputaz. di Storia patria per l'Umbria », Perugia, 1968, pp. 1-68; G. DOMINICI, *La Via Flaminia per Ancona e la « Nuceria » degli Umbri e dei Romani*, ibid., 1942, pp. 5-101 (cfr. p. 92).

dal castello di Fossato di Vico, raggiungeva l'Adriatico in alternativa alla malsicura Flaminia. Insomma, nonostante la trama insediativa si modificasse profondamente, la vocazione commerciale del territorio rimase inalterata, e non tardò a manifestarsi anche in epoca moderna.

Nel sistema territoriale della valle, infatti, in tempi relativamente recenti, si sono inseriti due nuovi insediamenti in funzione del transito: Fossato di Vico Stazione, tipico centro di scalo, e Osteria del Gatto, centro di strada modellato in forma lineare lungo la statale n. 3 (Via Flaminia), là dove questa forma un nodo di primaria importanza incontrandosi con la statale n. 76 per Fabriano e con l'altra che conduce a Gubbio (n. 219).

La genesi di Osteria del Gatto si inserisce tra quelle forme di dispersione dell'insediamento che caratterizzano il secolo XVIII. Nell'Umbria settentrionale, fino al Cinquecento, l'insediamento accentrato era stato pressoché esclusivo, e solo nel secolo successivo comparvero i primi fatti embrionali di dispersione (torri, edifici religiosi). In seguito l'insediamento sparso si diffuse sempre più ad opera delle ormai acquisite condizioni di sicurezza, del prosciugamento delle aree paludose, dello sviluppo della mezzadria, della costruzione e riattivazione delle principali arterie stradali. Tra la fine del '700 e i primi del secolo successivo, non meraviglia, quindi, la presenza di una «osteria», in piena conca gualdese, sulla Flaminia «nuova», nel punto in cui questa si allontanava di più dai villaggi fortificati.

In quell'epoca, appunto, l'antico percorso della Flaminia, che si snodava aggirando le pendici del Monte Maggio e della Cima di Mutali, venne sostituito dall'attuale che corre in piena valle gualdese (16). Pur nell'estrema sporadicità dei documenti, è possibile affermare che tale variazione di tracciato avvenne dopo il 1779. Infatti A. Alfieri, venendo a parlare di un gesuita che nel 1779 andò a Roma passando per la Via Flaminia in Borgo, conferma l'esistenza di un'unica strada agibile da Fossato di Vico per Roma: la Flaminia romana (17).

Dopodiché ogni informazione sulla topografia stradale scompare dagli scritti storici e geografici sino al 1809, anno cui si riferiscono le precisazioni di R. Guerrieri su «un posto di dogana francese, collocato lungo la via Flaminia nell'antica Osteria del Gatto» (18).

(16) Chi cercasse la data di costruzione del nuovo tratto della Flaminia prossimo a Fossato di Vico verrebbe sviato dall'affermazione di E. MARTINORI (*Le vie maestre d'Italia. Via Flaminia*, Roma, Tip. Regrossati, 1929, p. 174), che parla erroneamente di coincidenza fra il tracciato attuale e quello antico; invece, T. ASHBY e L. FELL (*The Via Flaminia*, in «Journ. of Roman Studies», Londra, 1921, pp. 125-190; cfr. p. 180) parlano di modifica di tracciato, per cui la Flaminia romana, diversamente da quella attuale, non correva in piena valle gualdese ma costeggiava le pendici appenniniche.

(17) A. ALFIERI (*Fossato di Vico*, Forzani Tip., 1900, p. 64) cita l'Osteria del Gatto a proposito «dei confini del Regno Italico posti al Plan di Gualdo».

(18) R. GUERRIERI, *Storia civile ed ecclesiastica del Comune di Gualdo Tadino*, Gubbio, Tip. Oderisi, 1933; cfr. p. 274.

Da ciò si deduce, oltre l'avvenuta costruzione del nuovo tratto della Flaminia, anche la presenza, in prossimità dell'incrocio con la contemporanea strada per Fabriano, di una o due costruzioni doganali che si appoggiavano ad una preesistente osteria, detta appunto « del Gatto ». Lo sviluppo del primitivo agglomerato avvenne molto lentamente, tanto che cinquant'anni dopo una mappa catastale pontificia datata 1859 segna localmente solo cinque costruzioni; appena un nucleo, dunque, sviluppatosi in funzione del controllo doganale e per sfruttare le possibilità commerciali offerte dal passaggio del nuovo itinerario della Flaminia e dall'incrocio di questa con la strada per Fabriano di poco posteriore.

Un altro fatto, significativo della funzione itineraria del territorio, si ebbe nel 1864, quando ai piedi della Cima di Mutali si iniziarono importanti lavori di sterro per costruire la linea ferroviaria Ancona-Roma onde ricavarne un'area pianeggiante per l'edificio della stazione e i piazzali antistanti. La montagna fu incisa a L per consentire alla ferrovia di avvicinarsi al capoluogo salendo dai 410 m della piana gualdese ai 470 m delle pendici montane. E là, nel 1871 furono realizzati la stazione e i relativi uffici ferroviari, in prossimità dei quali sorsero subito dopo una casa « ad uso locanda » ed un « locale ad uso spaccio di vino », più due abitazioni private (19) (v. fig. 1).

A ciò si aggiunga che nel 1885 furono costruiti, prospicienti alla stazione i fabbricati di un secondo scalo, capolinea della ferrovia « Appennino Centrale », che avrebbe dovuto servire le popolazioni dell'alta valle del Tevere, della Toscana e delle Marche. La sua attività, però, andò progressivamente diminuendo dopo la costruzione della ferrovia Umbertide-Terni, finché, distrutta in più punti dagli eventi bellici nel giugno 1944, fu completamente smantellata e sostituita con autoservizi. Intanto, la presenza della ferrovia « Appennino Centrale » aveva promosso lo scalo di Fossato di Vico a nodo ferroviario di notevole importanza, determinando conseguentemente la fermata di tutti i treni della linea Roma-Ancona. Ciò stimolò notevolmente l'attività ricettiva della gemmazione: ai primi del secolo vi funzionavano già un albergo, due trattorie, due bar e un negozio di generi alimentari.

Contemporaneamente l'evoluzione demografica di Fossato di Vico Stazione risultava caratterizzata da un sensibile incremento: nel decennio 1901-1911 la popolazione era passata da 53 a 80 unità e continuò ad

(19) A conferma della data di costruzione della stazione abbiamo reperito nell'Archivio comunale di Fossato di Vico, un atto del 16 agosto 1870, riguardante la cessione di un terreno (contrassegnato nella mappa pontificia del 1894 con il n. 4506 e riportato nei registri partitari con il n. 2481/4506), effettuata da Raffaele Baldeschi di Fossato di Vico a favore della Società Anonima delle Ferrovie Romane, per costruirvi una stazione ferroviaria. Questa verrà edificata un anno dopo, come da una minuta del 19 novembre 1871 indirizzata dal sindaco di Fossato di Vico al direttore delle Strade Ferrate Romane, in Firenze.

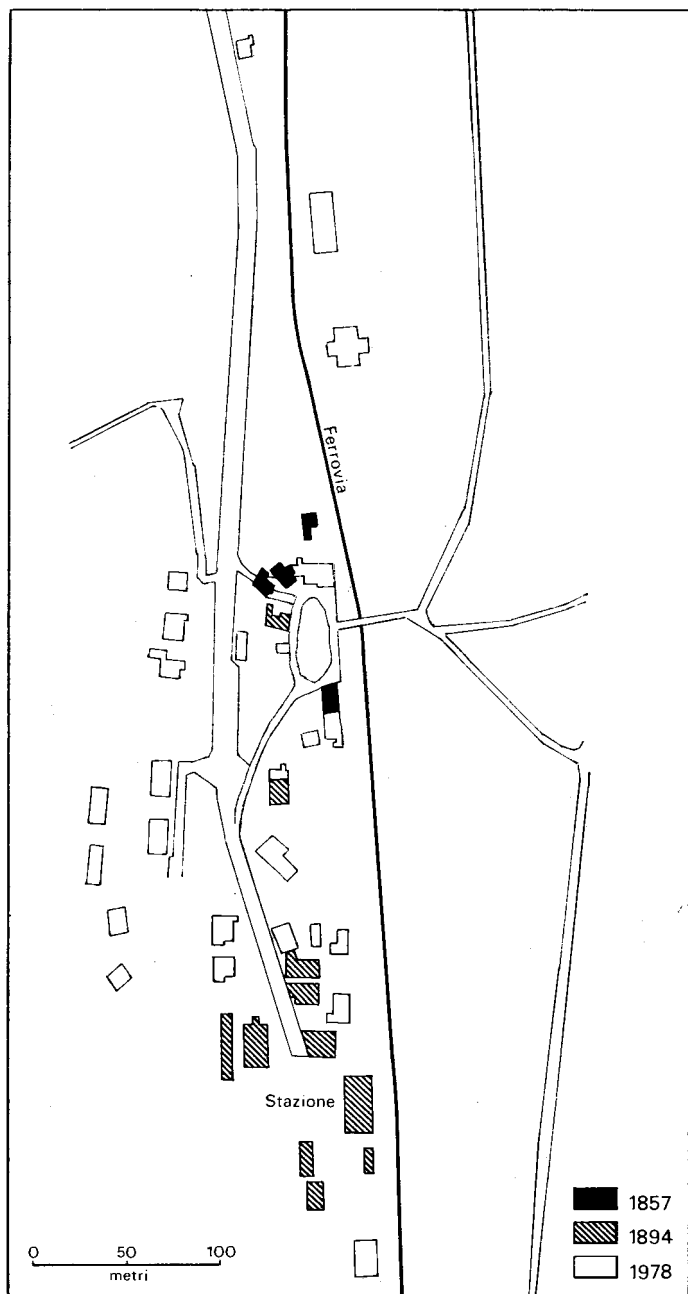


FIG. 1 — LO SVILUPPO TOPOGRAFICO DI FOSSATO DI VICO STAZIONE (1857-1978).

aumentare fino al 1951 (226 ab.), finché intervenne un improvviso decremento, dapprima modesto poi assai marcato (per il 1978 ho accertato la presenza di 155 abitanti) (20).

I motivi di tale flessione vanno ricercati principalmente nella cessata attività della ferrovia « Appennino Centrale ». Il fatto è estremamente indicativo e ci dimostra che i centri gemmati sorti in funzione di una stazione ferroviaria, nella misura in cui ne seguono poi le sorti, diminuiscono d'importanza non appena la stazione stessa denunci un calo percettibile: fenomeno naturale se non si sviluppano in concomitanza con il centro stesso attività agricole o artigianali o commerciali o industriali di un qualche interesse.

A ciò si aggiunga il fatto che nell'ultimo ventennio alcuni nuclei familiari si sono trasferiti ad Osteria del Gatto.

Questo centro, che per circa un secolo aveva mantenuto assai bassi e quasi stazionari i suoi valori demografici, ora dimostrava una certa vitalità connessa con l'importanza assunta dalla rotabile negli ultimi decenni e con la formazione dell'omonimo quadrivio (alla Flaminia e alla strada per Fabriano si era aggiunta nel 1930 quella per Gubbio). Infatti, se nel 1901 Osteria del Gatto contava 30 ab. (53 nel 1911, 78 nel 1921 e 84 nel 1931), successivamente ha visto accelerare il proprio ritmo di accrescimento registrando una popolazione di 205 unità nel 1951, 222 nel 1961, 235 nell'ultimo censimento e 490 nel 1978. Contemporaneamente si verificava un sensibile sviluppo edilizio: alla fine della guerra si contavano già una cinquantina di costruzioni e attualmente ve ne sono una ottantina (fig. 3). Inoltre, se ai primi del secolo la ricettività di Osteria del Gatto era pressoché nulla, rispetto a quella della gemmazione ferroviaria, attualmente la situazione è capovolta: la maggior parte dei servizi di pubblica utilità del comune di Fossato di Vico è concentrata ad Osteria del Gatto (nell'abitato della stazione non rimangono che un bar e un negozio di generi alimentari).

Lo sviluppo di quest'ultimo centro ha prodotto profonde conseguenze economiche e demografiche oltre che di tipo insediativo: quella che era stata una semplice « osteria » a servizio del Castello è diventata un centro commerciale che assorbe la maggior parte del peso demografico ed economico della vecchia comunità di Fossato.

Insomma i due centri di Fossato di Vico Stazione ed Osteria del Gatto, prima l'uno poi l'altro, hanno avuto la loro fioritura economica, topografica e demografica a seguito della preferenza data dall'uomo prima alla ferrovia, poi alla strada.

(20) La flessione demografica registrata a Fossato di Vico Stazione è accompagnata da quella che, nello stesso periodo di tempo e per motivi pressoché identici, si era verificata nel capoluogo (fig. 2). I dati relativi ai centri in questione per il periodo 1901-1931 sono stati tratti dagli *status animarum* (rilevazioni eseguite in occasione delle feste pasquali) della parrocchia di Fossato di Vico; quelli degli anni 1951, 1961 e 1971 derivano dai censimenti generali della popolazione; quelli del 1978 sono il risultato di un'indagine personale.

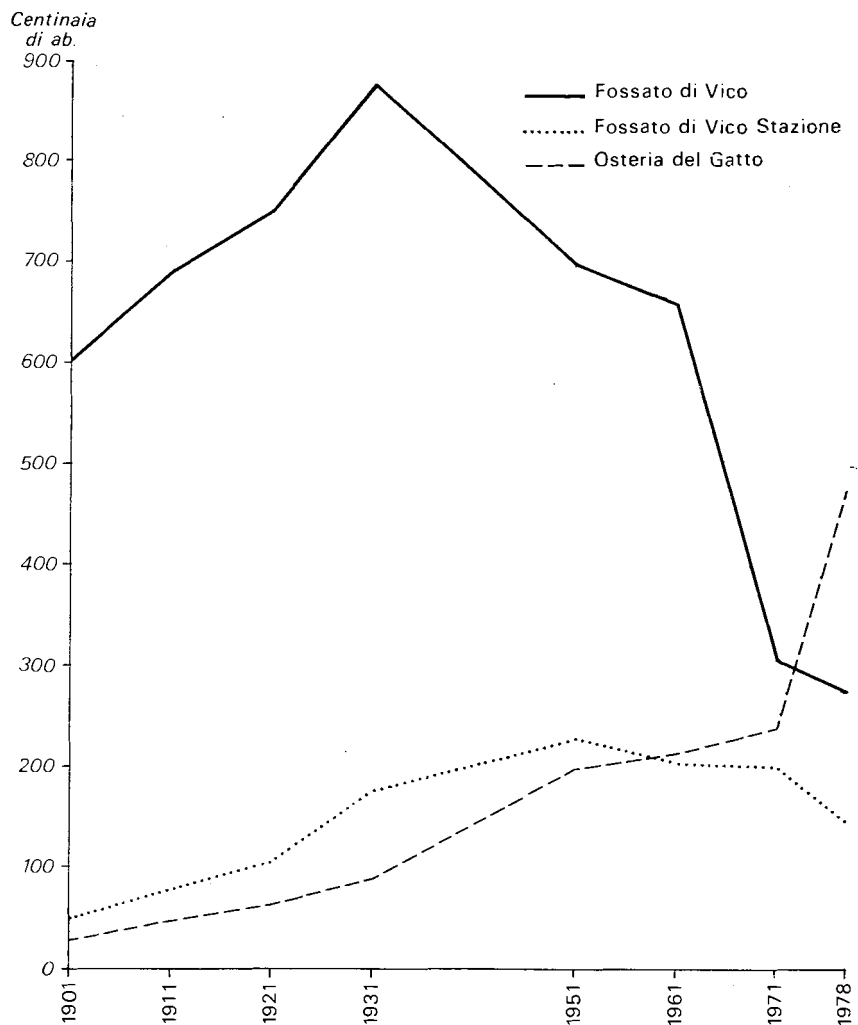


FIG. 2 — L'EVOLUZIONE DEMOGRAFICA DI FOSSATO DI VICO E DELLE SUE DUE GEMMAZIONI (1901-1978).

Ed è ancora per il sopravvento del traffico camionistico su quello ferroviario (21) che in prossimità dell'incrocio stradale si stanno concentrando la maggior parte delle industrie del territorio comunale, classificato «zona depressa» ai sensi della legge n. 991 del 25 luglio 1952 (22).

Le unità industriali attualmente operanti sono 8 e occupano complessivamente circa 250 addetti (23). A questo punto sarebbe logico parlare anche nel caso di Osteria del Gatto di pluralità di funzioni, ma l'indagine diretta ci ha fatto scartare l'ipotesi. Per ora gli effetti dell'industria sono limitati a modeste modificazioni del paesaggio. Lo attesta la scarsa rilevanza che l'occupazione operaia ha nella gemmazione stradale (appena 10 addetti) e soprattutto in quella ferroviaria (solo 2 addetti lavorano nelle industrie locali; le rimanenti maestranze operaie, peraltro pochissime, alimentano i movimenti pendolari con Foligno e Fabriano) (24). Nel complesso, le attività del settore secondario occupano poco più del 10% della popolazione attiva di Fossato di Vico Stazione e il 14% di quella di Osteria del Gatto.

Altrettanto modesta è la percentuale degli addetti all'agricoltura: 13 unità, vale a dire il 15% della popolazione attiva di Fossato di Vico Stazione ed appena il 5% circa di quella di Osteria del Gatto (7 addetti). Rispetto al 1961, la popolazione agricola è diminuita complessivamente, in termini percentuali, di circa il 15%. Una diminuzione, quindi, poco più che percettibile se confrontata con i dati comunali relativi allo stesso periodo (riduzione dell'attività agricola pari al 45%), ma spiegabile con il fatto che nell'economia tradizionale delle due gemmazioni sorte con precise funzioni ricettivo-commerciali, l'agricoltura ha sempre avuto scarso peso.

A ciò si aggiunga che il territorio in questione è occupato per gran parte da estese superfici boschive; pure frequenti sono i pascoli permanenti e i prati avvicendati. I terreni pianeggianti, assai frazionati e di scarsa fertilità, sono coltivati a cereali, mentre le zone pedemontane ospitano per lo più colture arboree che però, a causa dell'altitudine e delle

(21) Ne è stata logica conseguenza il ridimensionamento del traffico ferroviario riguardante le merci. Infatti, se il valore raggiunto nel 1972 dal traffico passeggeri (47.874 unità) era quasi il doppio di quello registrato nella stazione di Fossato una quarantina di anni prima (27.299), il traffico merci da 1408 t in arrivo e 1159 t in partenza scendeva rispettivamente a 1191 e a 227 nel 1972.

(22) Tutte le industrie che intendono sorgere nel territorio di Osteria del Gatto sono esenti da qualsiasi tributo diretto sul reddito per dieci anni dalla data di impianto. Inoltre, l'amministrazione comunale si impegna ad effettuare l'allacciamento gratuito delle strade, delle fognature e della rete idrica e concede l'esonero dalle imposte di consumo sui materiali impiegati per la costruzione e l'arredamento degli immobili.

(23) Le industrie maggiori sono una fabbrica di aspiratori per camini (120 addetti), un calzaturificio (60) e una cartiera (32).

(24) Quasi tutti gli addetti alle unità industriali risiedono nei rimanenti centri del comune.

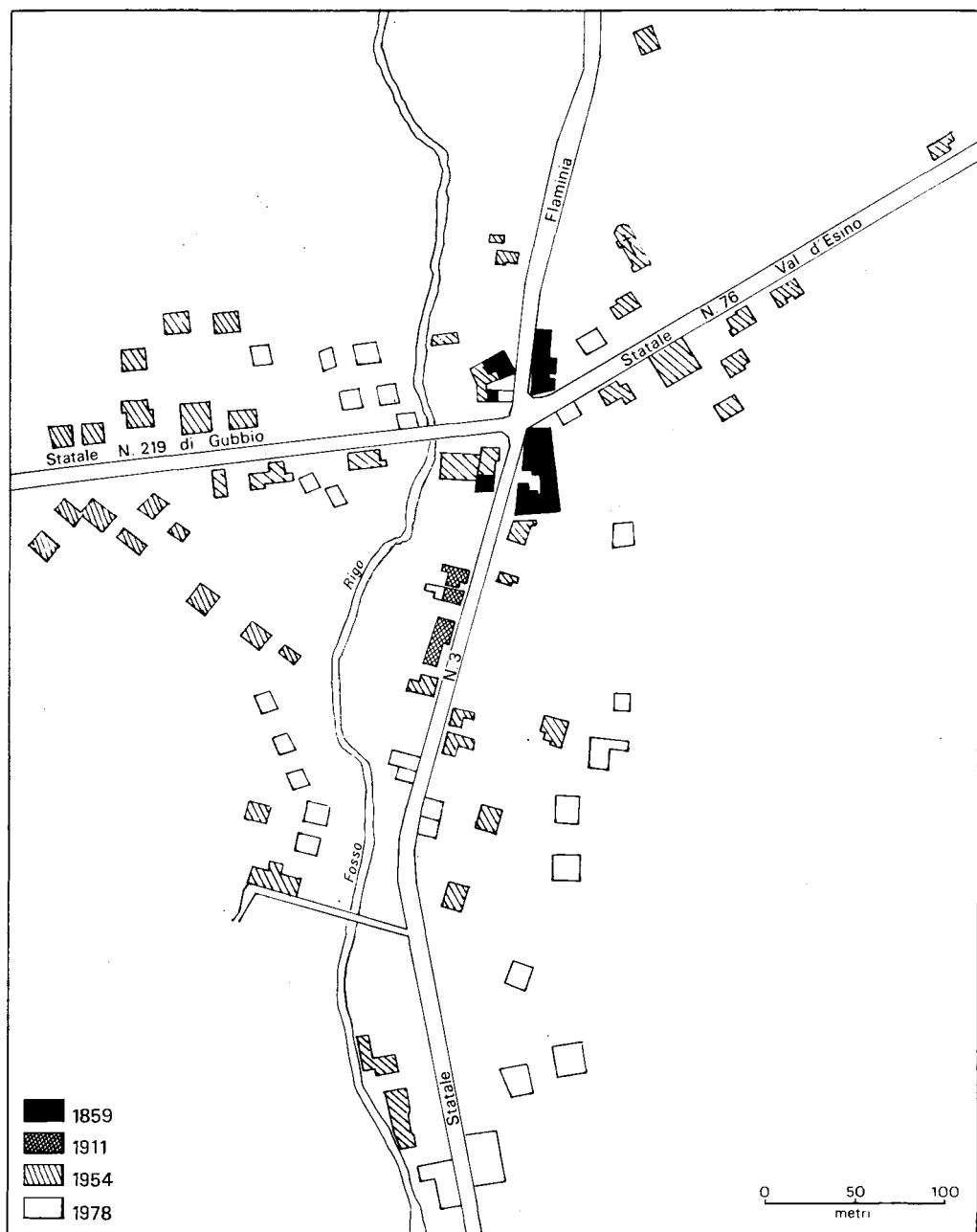


FIG. 3 — LO SVILUPPO TOPOGRAFICO DI OSTERIA DEL GATTO (1859-1978).

condizioni climatiche (frequenti gelate primaverili e inverni relativamente lunghi) non forniscono produzioni di pregio e quantitativamente sufficienti.

La modesta evasione dall'attività primaria, assorbita solo in minima parte dalle industrie locali nascenti, si è tradotta nel passaggio dei lavoratori nel settore terziario, quando non si è preferito emigrare verso altre province o all'estero.

Nel caso di Fossato di Vico Stazione, data l'incidenza dei ferrovieri, le attività terziarie occupano circa i tre quarti della popolazione attiva (su 155 ab., 57 sono ferrovieri residenti nella gemmazione); ai ferrovieri vanno aggiunti gli altri addetti ai trasporti (due tassisti) e i commercianti che rappresentano il 5% della popolazione attiva.

Anche nel caso di Osteria del Gatto si registra un alto grado di occupazione terziaria, per la presenza di una discreta attrezzatura ricettiva e commerciale, che impegna una cinquantina di persone. Complessivamente, nelle due gemmazioni circa il 60% del reddito proviene dal settore terziario, ed è evidente come lo sviluppo di quest'ultimo sia legato alla presenza del quadrivio stradale nel caso di Osteria del Gatto e a quella della stazione ferroviaria per Fossato di Vico Stazione. Insomma, lo sviluppo economico dei due centri è tuttora sorretto dai fattori che li hanno originati, quali centri itinerari sdoppiati del vecchio abitato di altura. E dei centri di sdoppiamento essi ripropongono anche il caratteristico legame di dipendenza amministrativa nei confronti del centro originario, ancor oggi sede del capoluogo comunale, delegato anche ad assolvere funzioni scolastiche e ricettivo-sanitarie.

AN EXAMPLE OF PURE TWIN GEMMATION: FOSSATO DI VICO.

— The geographic works concerning gemmations emphasize the multiplicity of new urban factors that place themselves above the ones giving origin to a germinated centre. On the other hand the instance of factors that cause the birth of a gemmation are the same conditioning its development is rare. In this case we can define it as a «pure» gemmation.

Fossato di Vico shows the peculiarity of having given origin to two pure gemmations: the former, Fossato di Vico Stazione, started owing to the railway, the latter, Osteria del Gatto, because of the homonymous cross-roads; but in their development both of them are conditioned by the originary factors.