

**OSSERVATORIO DEL PAESAGGIO
DEI PARCHI DEL PO E DELLA COLLINA
TORINESE**

WORKING PAPER 12/2007

Frange periurbane



Parco Fluviale del Po Torinese



OCS

Dipartimento Interateneo Territorio
Politecnico e Università di Torino

INDICE

1. Frange periurbane e frange urbane	2
2. Paesaggio urbano, paesaggio agricolo e paesaggio periurbano.....	4
3. Strutture e morfogenesi delle frange periurbane.....	7
4. La centralità delle frange periurbane nella nuova politica del territorio.....	9
5. Linee per una strategia comune	9

Il presente lavoro è dovuto a:

Carlo Socco (responsabile scientifico)

Andrea Cavaliere, Stefania M. Guarini.

Osservatorio del Paesaggio del Po e della Collina Torinese 2007

OCS - Dipartimento Interateneo Territorio - Politecnico e Università di Torino

L'autorizzazione ad utilizzare o a riprodurre parti del presente documento è concessa solo se viene citata la fonte.

1. Frange periurbane e frange urbane

Le frange periurbane sono la forma tipica che la città assume quando cresce in modo disgregato. Esse, infatti, sono formazioni urbane costituite da un certo numero di centri abitati compatti congiunti da tessuti edilizi disgregati che si propagano dalle loro periferie e nelle cui maglie sono stati inglobati residui di mosaici agricoli (figura 1).



Figura 1. Frammenti di mosaico agricolo inglobati nel costruito della frangia periurbana. Padova.

La propagazione dei tessuti edilizi disgregati avviene, di preferenza, lungo le principali direttrici stradali di collegamento intercomunale (figura 2); ma è spesso attratta dalla presenza di aree dotate di una particolare amenità ambientale e paesaggistica, come sono, ad esempio, le aree collinari (figura 3).



Figura 2. Frangia periurbana generatasi lungo una strada provinciale. Almese.



Figura 3. Dispersione insediativa in area collinare. Pino Torinese.

Secondo la definizione che qui verrà assunta, le frange periurbane sono dunque sistemi multipolari, costituiti cioè da più centri abitati, resi continui da tessuti insediativi disgregati. La frangia periurbana viene qui distinta dalla frangia urbana, la quale si riferisce al ristretto margine del bordo sfrangiato con cui i centri abitati non compatti confinano con la campagna.¹ Le formazioni disgregate delle frange periurbane e delle frange urbane non sono rinvenibili là dove lo sviluppo urbanistico della città si mantiene compatto (figura 4). La città compatta è sempre caratterizzata da una netta distinzione tra paesaggio urbano e paesaggio agricolo, di cui il bordo della città è appunto il miglior testimone.



Figura 4. Esempio di bordo netto di città compatta. Alkmaar (Olanda).

2. Paesaggio urbano, paesaggio agricolo e paesaggio periurbano

Il confronto tra città compatta e città disgregata è istruttivo anche per chi si occupa di paesaggio. Nella città compatta il paesaggio agricolo è, per definizione, intatto; cioè non contaminato da edifici che non siano connessi con l'attività agricola, e il paesaggio urbano è, in generale, di buona qualità, essendo la città compatta l'esito di un disegno pianificato e progettato.

¹ Si veda: Osservatorio del Paesaggio dei Parchi del Po e della Collina Torinese, *Il bordo della città*, working paper 09/2007.

Nella città disgregata il paesaggio urbano è scadente e quello agricolo è irrimediabilmente contaminato da costruzioni destinate a funzioni urbane. Nel determinare la qualità del paesaggio urbano gioca un ruolo di primaria importanza il modo in cui la città organizza lo spazio residenziale, cioè il sistema delle abitazioni e dei servizi sociali di base, a cominciare dalle scuole e dal verde pubblico.² La compattezza del tessuto urbano la si gioca fundamentalmente nella capacità di organizzare questo spazio come spazio delle relazioni di accessibilità pedonale tra abitazioni e servizi sociali di base (figura 5). Quando questo principio viene meno, affidando il compito dell'accessibilità alla mobilità con l'auto, il tessuto residenziale si disgrega (figura 6).



Figura 5. Esempi di spazio residenziale ben strutturato. Kampen e Purmerend (Olanda).



Figura 6. Esempi di tessuto residenziale disgregato. Bellinzago Novarese e Treviso.

Altrettanto importante per la qualità del paesaggio urbano e per l'integrità di quello agricolo è il mantenimento della compattezza delle zone industriali e del modo in cui le si rinverdisce, sia all'interno che lungo i bordi (figura 7).

² Si veda: Socco C. (2005) *Linee guida per la valutazione ambientale strategica dei PRGC*, FrancoAngeli, Milano.

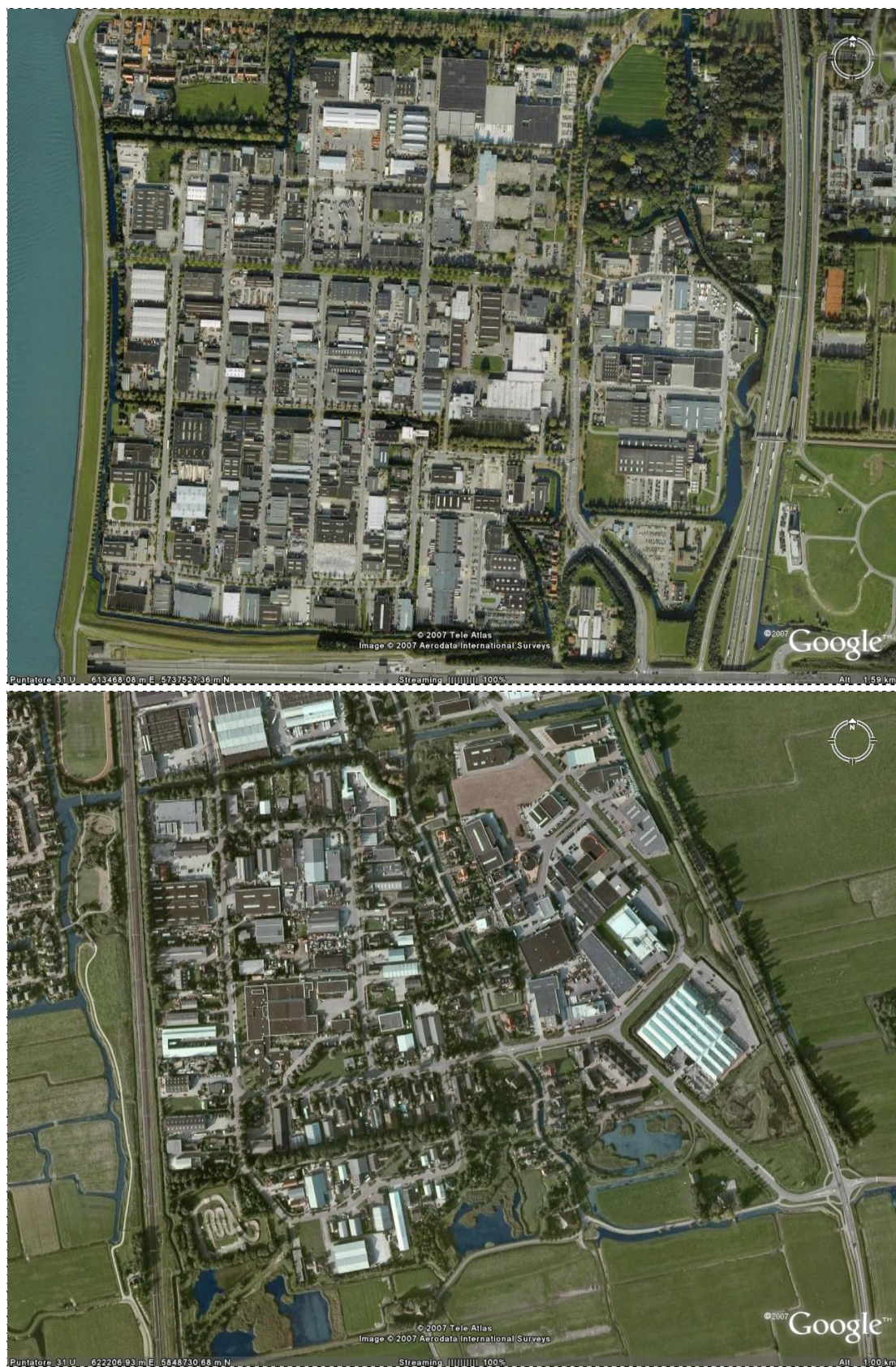


Figura 7. Esempi di zone industriali rinverdite a Dronten e Schagen. (Olanda).

Nelle frange periurbane il paesaggio agricolo scompare e quello urbano non prende forma. Nelle frange periurbane *cityscape* e *landscape* sono irrintracciabili. Essi sono stati sostituiti da ciò che, in mancanza di meglio, potremmo chiamare *periurbanscape*, uno spazio costituito da una commistione di frammenti costruiti e agricoli. Nel paesaggio periurbano la campagna subisce un degrado strutturale, dovuto alla frammentazione dell'agroecosistema e alla insularizzazione dei suoi frammenti nelle maglie delle reti infrastrutturali e del costruito.³ Il giusto simmetrico di questo degrado del paesaggio agricolo è la scadente qualità della città disgregata.⁴ Il paesaggio periurbano segna così una duplice perdita in termini di *landscape* e di *cityscape*. Se si vuole costruire città di qualità e tutelare il paesaggio agricolo e naturale, occorre contrastare la formazione delle frange periurbane. Il tema delle frange periurbane e dei loro processi di formazione costituisce il tema centrale della tutela del paesaggio, perché il problema del paesaggio è fondamentalmente un problema urbanistico.

3. Strutture e morfogenesi delle frange periurbane

Il modello morfologico classico della frangia periurbana è quello di un sistema lineare polinucleare, che si sviluppa lungo una direttrice stradale di rilievo intercomunale (figura 8). Frequenti sono tuttavia sistemi reticolari che danno luogo a costellazioni urbane (figura 9) o a formazioni di nebulosa urbana, specie in presenza di ambienti collinari o pedemontani, che favoriscono fenomeni pervasivi di disseminazione abitativa.⁵ Le frange periurbane nascono disgregate e rarefatte e, con il tempo, finiscono disgregate dense. Infatti, la loro morfogenesi è soggetta a due forze opposte: l'una di tipo centrifugo, che tende ad espandere l'area di frangia; l'altra di tipo centripeto, che progressivamente colma i vuoti, a cominciare da quelli più interni. Queste due forze sono, tuttavia, della stessa natura, in quanto rispondono alle esigenze di un mercato immobiliare, che la pianificazione urbanistica asseconda senza piegarle alla necessità di dar luogo ad un disegno di sistema funzionale e di qualità. La città, che si forma sotto la spinta dominante di queste forze, è innanzitutto inefficiente sul piano funzionale ed economico ed è scadente in termini di qualità ambientale e paesaggistica. Tutte le infrastrutture a rete nella città rarefatta presentano maggiori costi per unità servita. Il trasporto pubblico non può competere con quello privato. Il tessuto insediativo è fitto di fenomeni di incompatibilità ambientale a causa della prossimità di funzioni sensibili, come le abitazioni e le scuole, con funzioni generatrici di pressioni ambientali, come le strade di grande traffico o le attività potenzialmente rischiose.

³ Si veda: Socco C., Cavaliere A., Guarini S. M., Montrucchio M. (2005) *La natura nella città. Il sistema del verde urbano e periurbano*, FrancoAngeli, Milano.

⁴ Si veda: Osservatorio del Paesaggio dei Parchi del Po e della Collina Torinese, *Il manuale urbanistico invisibile. La sintassi della città disgregata*, working paper 06/2007.

⁵ Per una analisi sistematica delle strutture morfologiche delle frange periurbane si veda il working paper di cui alla nota precedente.



Figura 8. Frangia periurbana lineare.



Figura 9. Frangia periurbana a costellazione tra Lonate Pozzolo e Busto Arsizio

La messa in campo di una efficace strategia del governo delle frange periurbane costituisce il tema cruciale delle politiche territoriali ed urbanistiche del governo locale e costituisce anche la migliore garanzia per la tutela del paesaggio.

4. La centralità delle frange periurbane nella nuova politica del territorio

L'area metropolitana torinese costituisce un utile concreto riferimento per ragionare intorno al tema della messa a punto di una strategia comune degli enti locali per il governo delle frange periurbane. Come si vede dalla figura allegata (figura 10), intorno al nucleo centrale della conurbazione densa si è formata una raggiera di frange periurbane, alcune delle quali di considerevole estensione, come quella che si protende lungo tutta la Bassa Val di Susa.

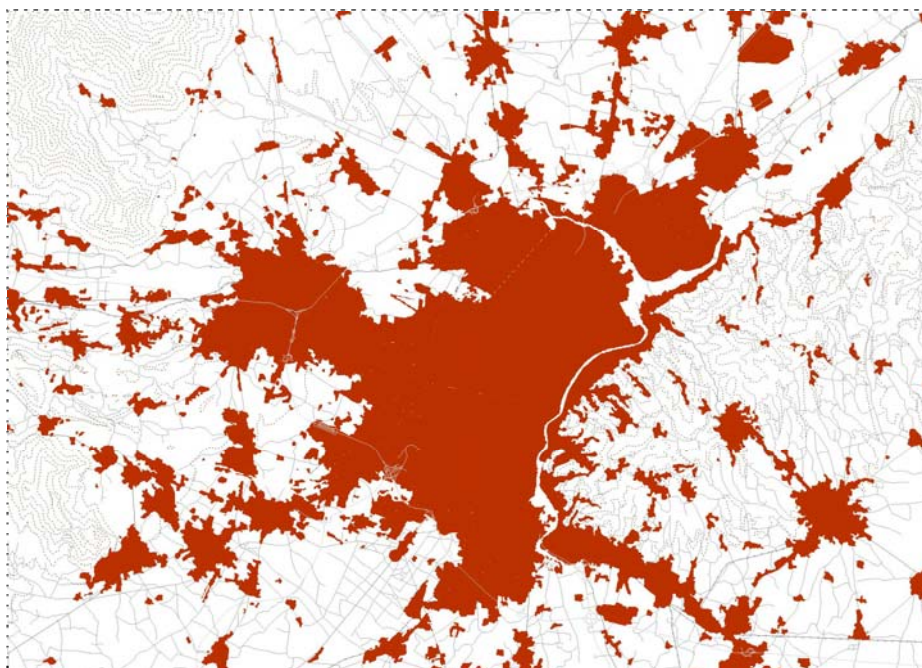


Figura 10. La raggiera delle frange periurbane nella corona della conurbazione torinese

Non è più pensabile governare questi sistemi continui senza un quadro intercomunale coerente. A tale scopo occorrerebbe istituire un tavolo interistituzionale di pianificazione territoriale, che veda cooperare i Comuni, la Provincia e la Regione. L'obiettivo di tale organismo dovrebbe essere quello di pervenire ad un piano strutturale della frangia periurbana, con valenza di piano territoriale e paesaggistico. In quanto strutturale, esso dovrebbe includere un piano di mobilità sostenibile.

È dall'integrazione dei piani strutturali di frangia periurbana che dovrebbe nascere il piano territoriale di coordinamento della corona dell'area metropolitana; ma ciò richiede che i vari piani di frangia si muovano nel quadro di una comune strategia delineata a livello provinciale e regionale per l'area metropolitana.

5. Linee per una strategia comune

Come si è visto, i processi di formazione delle frange periurbane sono soggetti a due opposte forze: l'una centrifuga e l'altra centripeta. Quella centrifuga tende ad

espandere l'area di frangia diffondendo frammenti costruiti. Quella centripeta addensa, in modo disordinato, il tessuto edilizio delle parti più interne.

Una prima fondamentale linea strategica per il governo territoriale delle frange periurbane consiste nel contenimento delle forze dispersive e nel corretto indirizzo delle forze di addensamento. Bisogna rimarcare la complementarità delle due linee d'azione. Infatti, un buon disegno della città densa è la condizione per generare un paesaggio urbano attrattivo, in grado di attenuare la spinta alla dispersione. Solo in presenza di un paesaggio urbano di qualità si riesce a contrastare efficacemente le forze dispersive, per contenere le quali occorre comunque imporre un vincolo di tutela del paesaggio agricolo.

In sintesi, i piani strutturali di frangia periurbana dovrebbero:

- a. contenere i processi dispersivi tramite l'istituzione della cintura verde e della rete ecologica della frangia periurbana;
- b. individuare gli interventi urbanistici necessari per migliorare il paesaggio urbano.

La linea strategica indicata in a, ha lo scopo di evitare che continuino a prodursi processi dispersivi, che tendono ad estendere il territorio occupato dalla frangia. Ciò richiede una perimetrazione stretta della medesima, che fissi un limite simile a quello delle *Green Belt* inglesi. Essa ha anche l'obiettivo di migliorare, tramite l'istituzione della rete ecologica, la qualità del sistema del verde della frangia. A tale scopo occorre fare in modo che il complesso degli spazi verdi interni alla frangia dia luogo ad un sistema organico, ben connesso con gli spazi verdi dell'aperta campagna, specialmente attraverso la valorizzazione della rete idrografica minore e dei varchi verdi tra l'abitato.

La linea strategica indicata in b, ha lo scopo di orientare le nuove edificazioni, ivi comprese le ristrutturazioni urbanistiche, verso un assetto più funzionale della città compatta, razionalizzando lo spazio residenziale, gli insediamenti produttivi industriali, l'ubicazione del grande commercio al dettaglio e delle attività legate al settore dei servizi e operando, là dove si riscontrino situazioni di criticità ambientale, interventi di bonifica tramite rilocalizzazioni e mitigazioni.

Il paesaggio urbano e il paesaggio agricolo devono inoltre saper valorizzare il patrimonio storico ambientale, costituito dai centri storici e dal sistema di beni diffusi, ivi compresi quelli incorporati nel mosaico agricolo.

Alle linee strategiche sopra indicate, dovrebbero integrarsi azioni relative al miglioramento della rete dei trasporti tramite:

- il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico locale, in particolare cercando di recuperare in funzione di metropolitana le linee ferrovie minori, anche tramite un miglioramento dell'intermodalità;
- la riorganizzazione della rete della viabilità interna alle frange secondo criteri di efficienza, sicurezza, multifunzionalità e qualità ambientale, deviando all'esterno delle aree abitate il traffico di attraversamento.