

**PARTE SECONDA:
CITTÀGRANDA**

Capitolo 3: LA FORMA DEL TERRITORIO

3.1 La scelta del caso studio

Questo capitolo ed i successivi verteranno attorno allo sviluppo di uno specifico caso studio della provincia italiana[1]: il territorio della provincia cuneese, nota anche come *Provincia Granda*.

Si tratta di un ambito geografico alla scala sub-regionale – parafrasando i termini usati dalla ricerca ITATEN[2] si potrebbe parlare di *microregione* – che occupa la maggior parte del Piemonte Sud-Occidentale e presenta numerosi punti di contatto con i territori che Indovina descrive come potenzialmente organizzabili in *arcipelaghi metropolitani*.

Il primo, dal punto di vista della strutturazione insediativa, è l'assenza di una grande polarità urbana in grado di creare una forte gerarchizzazione interna al cui posto si riscontra piuttosto una trama di piccoli e medi centri su cui si è innestato un notevole sviluppo recente del costruito che sta portando alla saldatura fisica di porzioni insediate sempre maggiori. Una trama da cui spiccano sette centri principali – Cuneo, Saluzzo, Savigliano, Mondovì, Bra, Alba – definite in alcuni strumenti di pianificazione le *Sette Sorelle*[3].

Il secondo, conseguenza diretta del primo, è un'estrema frammentazione politica locale – sono riconducibili al caso studio duecentocinquanta organismi comunali – a cui non riesce a far da contraltare la presenza di un unico attore politico di livello superiore: l'amministrazione provinciale.

Il terzo, è la predominanza in campo economico di una piccola e media impresa estremamente diffusa sul territorio e in grado di trasformare, nell'arco di un trentennio, quella che era considerata

[1] Come già spiegato in precedenza, nell'utilizzo del termine *provincia italiana* si esula da una immediata coincidenza terminologica con l'organizzazione amministrativa locale del territorio italiano ma si rimanda piuttosto ad una condizione sia geografica che dell'abitare intrinseca a molte parti del territorio italiano, tanto che tale termine è ormai diventato di uso comune.

[2] Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996a), *“Le forme del territorio italiano”*, Vol I *“Temi e immagini del mutamento”*, Laterza, Bari; e Vol II *“Ambienti insediativi e contesti locali”*, Laterza, Bari

[3] Regione Piemonte, Provincia di Cuneo (2004) *“Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale”*, Cuneo.

un'area marginale e depressa della regione in uno dei suoi motori economici. Una realtà imprenditoriale basata in prevalenza sul settore artigianale ed agro-alimentare.

Il quarto, infine, è relativo al diffondersi di pratiche dell'abitare sempre più *urbane*[4], basate su una crescente interrelazione tra i vari centri abitati. Un utilizzo sempre più allargato del territorio da parte degli abitanti reso possibile da un spiccato sviluppo della mobilità individuale – non a caso uno dei problemi sociali più sentiti è quello degli incidenti stradali – e dal diffondersi di nuove polarità – fisicamente rappresentate da quelle che Boeri, Lanzani e Marini avrebbero chiamato *macchine ibride*[5].

A queste caratteristiche, comuni a molti territori della metropolizzazione e della dispersione, si aggiunge nello specifico un'estrema varietà del substrato territoriale, sia dal punto di vista geomorfologico che pedologico. Una varietà in grado da un lato di definire dei confini fisici al nostro microcosmo e dall'altro di generare, nell'arco di un spazio comunque ridotto se osservato alla grande scala del territorio italiano, molteplici situazioni geografico-insediative.

Un territorio, quindi, insediativamente ed economicamente dinamico, politicamente frammentato eppure caratterizzato da pratiche dell'abitare che utilizzano il territorio stesso in modo sempre più allargato.

Nei paragrafi successivi si introdurrà questo caso studio, prima ragionando sulle modalità della sua delimitazione – la costruzione di una cornice – e poi passando alla descrizione dei suoi connotati fisici, ovvero la forma fisica del territorio. Questa interpretazione della forma viene condotta seguendo la tripartizione già presente nella ricerca *IN.FRA. forme insediative, ambiente e infrastrutture*[6] e vuole avere fin dall'inizio una valenza fortemente progettuale, da un lato definendo i caratteri su cui questo territorio si struttura, dall'altro mirando ad individuare i possibili elementi su cui *costruire* una *vision* di area vasta di questa entità territoriale.

Il capitolo attuerà perciò una progressiva decostruzione delle caratteristiche fisiche del cuneese ed una successiva loro riconcettualizzazione, arrivando a descrivere in modo nuovo l'organizzazione territoriale alla grande scala attraverso l'individuazione di tre grandi situazioni territoriali.

[4] A questo riguarda si rimanda alla descrizione del cuneese in Robiglio M. (1997) "*Paesaggi di confine*", tesi dottorato DAPe, Politecnico di Torino, e Robiglio M., Giriodi S. (2001) "*La costruzione dell'ordinario*", Celid, Torino

[5] Ci si riferisce a Boeri, Lanzani, Marini, (1993) "*Il territorio che cambia: ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*", Abitare Segesta, Milano

[6] AA.VV., (2002) "*IN.FRA. Forme insediative, ambiente e infrastrutture*" Vol I e Vol II, Marsilio, Venezia

Figura 1:
La vera descriptione de tuto el
Piamonte
 (Anonimo, 1530 circa)



3.2 La costruzione di una cornice

Se finora si è spiegato il *perché* di questo caso studio, resta da specificare il *perché così*, ovvero il modo attraverso cui questo caso studio viene definito e delimitato.

Come sottolineato nel primo capitolo, esistono molteplici tecniche per definire i sistemi urbani/metropolitani ed a seconda del metodo utilizzato il sistema può avere differente grandezza e raggio d'azione. Alcuni di queste modalità lavorano su caratteristiche maggiormente

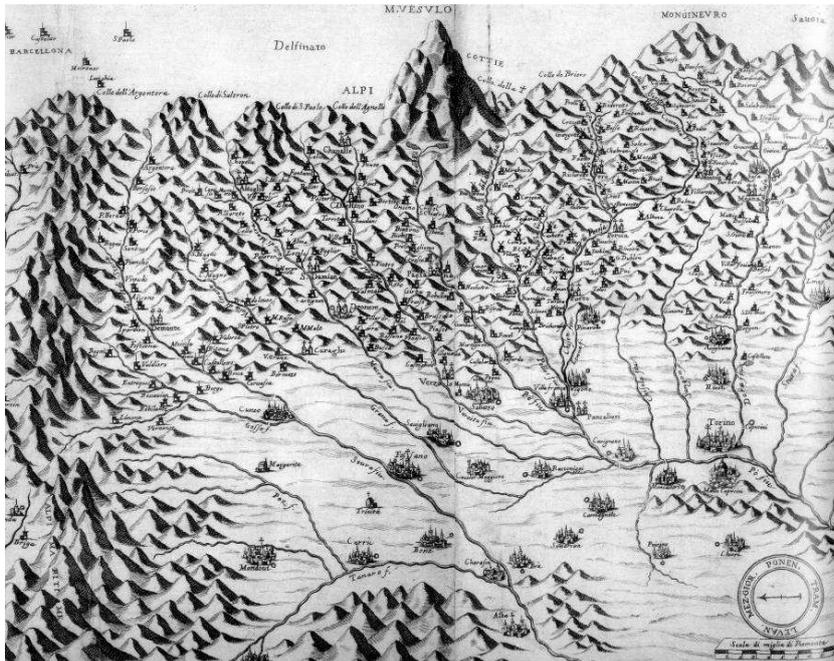


Figura 2:
Particolare della Carta dei
Cappuccini
(Lathar, 1600)

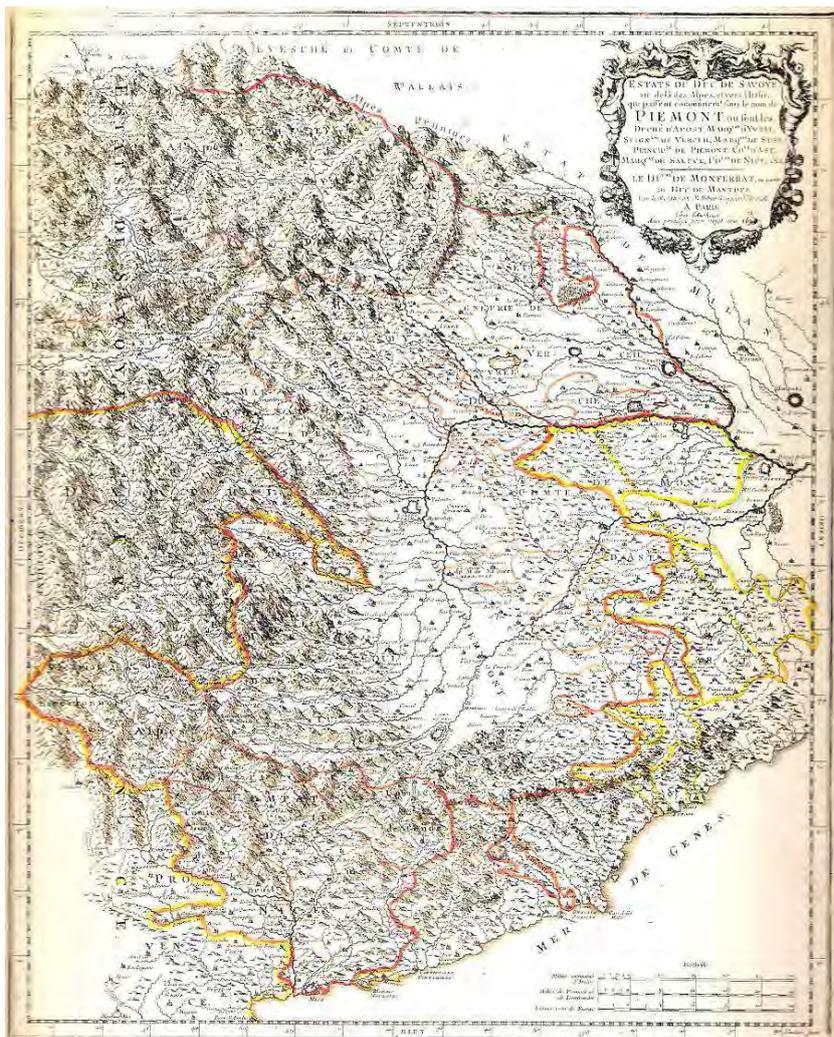


Figura 3:
Estats du Duc de Savoye
(D'Abbeville, 1693)

[7] Martellato D., Sforzi F. (a cura di) (1990) “*Studi sui sistemi urbani*”, Angeli, Milano

[8] Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996a)

[9] De Rossi A. (a cura di) (2009) “*GrandeScala. Architettura, Politica, Forma*”, List, Barcellona

[10] L'apparato cartografico a cui di seguito si farà riferimento proviene principalmente da: Barrera F. (1988) “*Il Piemonte nella cartografia degli Stati Sardi tra restaurazione e unità d' Italia*”, SIAT, Torino; Barrera (1991) “*Il Piemonte nella cartografia del Cinquecento e Seicento (1520-1690)*”, SIAT, Torino; Pressenda P. (a cura di) (1997) “*Torino ed il suo orizzonte. Collezione Cartografica dell'Archivio Storico della Città di Torino*”, Archivio Storico, Torino; Poletto (2004) “*Cartografia Storica: contributi per lo studio del territorio piemontese*”, Artistica, Cuneo; Peyrot (2005) “*Cuneo e la sua provincia: vedute e piante, feste e cerimonie dal XIII al XIX secolo*”, Asteggiano, Cuneo.

[11] Anonimo (anni '30 del XVI secolo)

[12] Lathar, (1600)

[13] La questione del carattere proiettivo-progettuale della cartografia e della sua influenza sulle trasformazioni territoriali, sia prima che dopo la “rivoluzione scientifica” attuata durante il periodo illuminista, sono questioni ampiamente dibattute in Palma R. (2002) “*L'immaginario cartografico dell'Architettura*”, Tecnograph, Bergamo.

immateriali, legate al presunto funzionamento interno del sistema che si vuole delimitare. Ad esempio, il *Daily Urban System* si basa sull'osservazione di interazioni spaziali come i movimenti dei pendolari giornalieri mentre la *Functional Urban Region* osserva le interdipendenze tra imprese legate alla vicinanza secondo la teoria dell'economia di agglomerazione[7]. Sono entrambi modi basati sull'osservazione del funzionamento del sistema urbano, dei flussi di spostamento di abitanti e merci. Qui si propone un atteggiamento diverso, che muove – come suggerito dalla ricerca *ITATEN*[8] e successivamente sviluppato nel lavoro collettivo “*Grande Scala*”[9] – dalla forma fisica del territorio.

Grazie alla morfologia del suolo su cui poggia, il territorio della Granda risulta facilmente delimitabile dall'arco alpino che si sviluppa da nord-ovest a sud-est e successivamente si abbassa nelle forme più dolci delle colline di Langa e del Roero ad est. La nostra cornice è quindi suggerita dalla conformazione dei rilievi che contornano la sub-regione in esame definendo una “U” che lascia un lato aperto verso nord, in direzione del sistema metropolitano Torinese e mantiene più netto il proprio bordo a Ovest, Sud ed Est articolandolo solamente tramite “filamenti” che si insinuano fra montagne e colline. La nettezza della “U” e l'indeterminatezza del limite nord sono elementi costanti nelle rappresentazioni che nel tempo si sono fatte della “stanza cuneese”.

Se si considerano le diverse carte[10] che a partire dal cinquecento hanno raffigurato il territorio piemontese, si nota come la sua porzione sud-occidentale appaia sì separata dal resto della pianura padana ma che tale “separazione” coincida con la città di Torino, luogo in cui le estreme propaggini del sistema collinare di Langhe e Monferrato – la Collina di Torino – più si avvicinano al pedemonte alpino, in particolare all'imbocco della Val di Susa. Si osservino ad esempio “*la vera description de tuto el Piamonte*”[11] o la “*Carta dei Cappuccini*”[12]. Tutte e due le carte esprimono appieno il carattere sintetico – quasi concettuale – della cartografia preilluminista in cui l'elemento essenziale è dato dalla selezione mirata delle informazioni e dalla loro resa grafica che trascende l'effettiva dimensione fisica delle cose a favore di quella simbolica.[13]

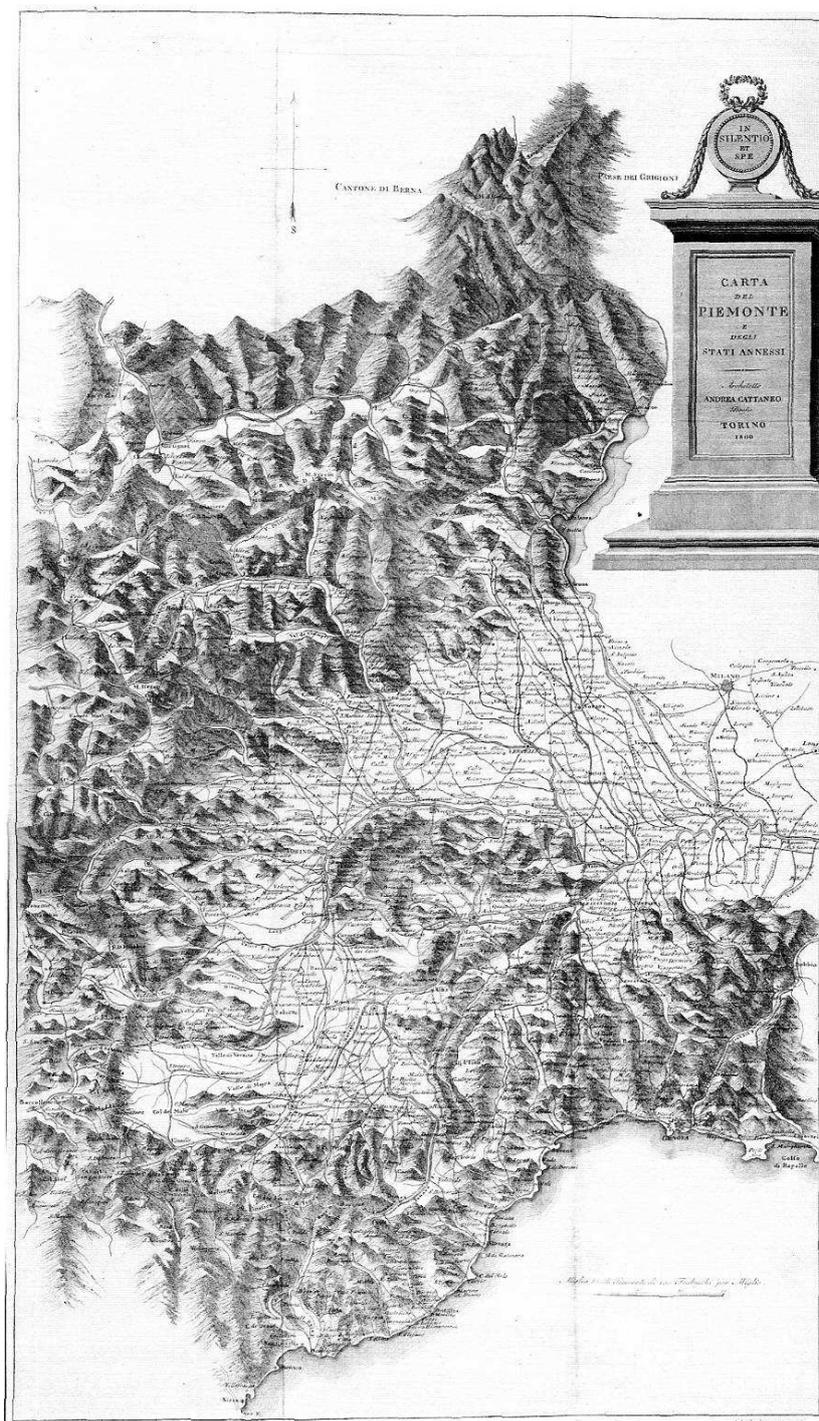


Figura 4:
**Carta del Piemonte e degli stati
annessi**
(Cattaneo, 1800)

In entrambi i casi la *stanza di territorio* che potremmo definire *cuneese* tende a coincidere con la forma orografica del catino del Piemonte Sud-Occidentale e pure la natura dello spazio interno alla stanza si mantiene costante: la disposizione e la grandezza dei borghi è simile, la rappresentazione e l'andamento di valli e fiumi è simile, solo la cima del Monviso svetta in modo eccezionale. Se, come suggerisce De Rossi, «ripercorrere le vicende della stanza cuneese per mezzo delle sue rappresentazioni significa ricostruire le modalità con cui è stato immaginato, percepito e concettualizzato lo spazio fisico»[14], l'osservazione di queste carte sembra suggerire una "stanza cuneese" percepita come allargata rispetto a quella considerata da questo lavoro, una stanza contenente pure territori storicamente definiti come del Pinerolese, dell'altipiano Chierese, e della Pianura attorno a Carmagnola. La stessa configurazione spaziale sembra emergere dalle successive carte del Ducato di Savoia – ad esempio "*Estats du Duc de Savoye*"[15] o "*Carta del Piemonte e degli stati annessi*"[16].

[14] A questo proposito si rimanda alla trattazione delle "Rappresentazioni" del territorio cuneese fatta da A. De Rossi in De Rossi A. (a cura di) (2002) "*Atlante dei paesaggi costruiti*", Blu Edizioni, Cuneo

[15] D'Abbeville (1693)

[16] Cattaneo (1800)

Evidentemente la sola conformazione fisica non è sufficiente a dar conto dello stratificarsi dei limiti nell'immaginario territoriale di un luogo. È necessario perciò osservare carte che selezionino proprietà differenti di un territorio, in particolare quelle che ne descrivano le caratteristiche invisibili: ovvero il disporsi delle diverse *territorialità*[17] intese come poteri, organi di governo e funzionamento dei servizi. Da questo punto di vista, particolarmente interessante risulta la cartografia contenuta nell'*Atlas Nationale de France*[18] in cui si rappresenta la riorganizzazione amministrativa dello stato piemontese a seguito della conquista napoleonica. La volontà di *damnatio memoriae* verso i precedenti ordini di governo generata dalla rivoluzione francese è alla base di una riorganizzazione del territorio in unità a partire non più dai domini delle diverse famiglie nobiliari ma piuttosto da fatti territoriali concreti.

[17] Olmo C. (2010) "*territori e territorialità*" in Olmo (2010) "*Architettura e Novecento. Diritti, conflitti, valori*", Donzelli, Roma.

[18] Dumez e Chanlaire (1790-1806)

Il regno dei Savoia viene così riorganizzato in *départements* a partire dai suoi fiumi principali. Il cuneese – rappresentato nella carta *Département de la Sture divisé en 5 arrondissemens*[19] – appare qui nettamente separato da Torino e con una forma molto prossima a quella dell'attuale provincia. Sebbene si tratti di una configurazione transitoria – il dominio francese sul Piemonte durerà non più di una

[19] Dumez e Chanlaire (1790-1806)

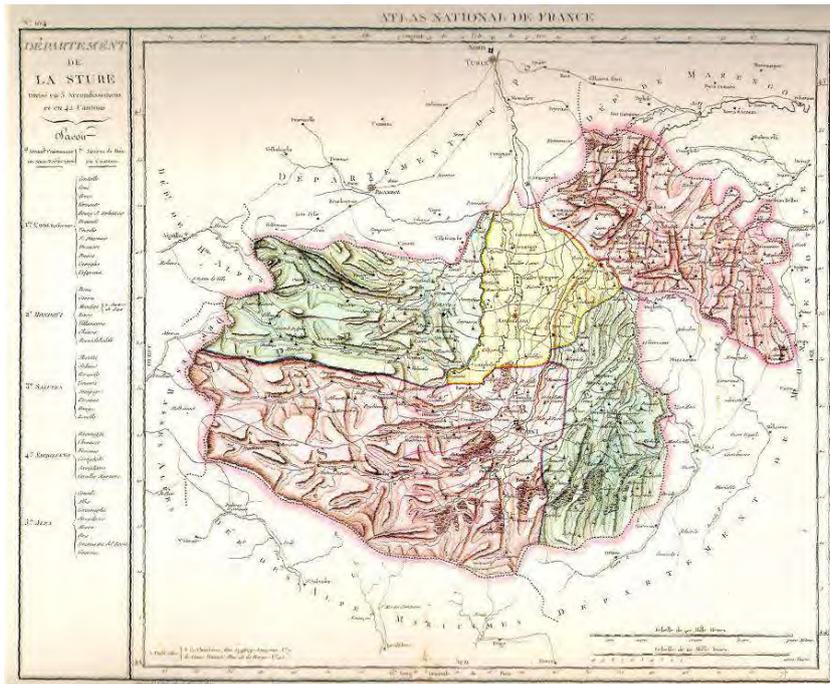


Figura 5:
Département de la Sture divisé
en 5 arrondissements
(Dumez e Chanlaire, 1790-1806)

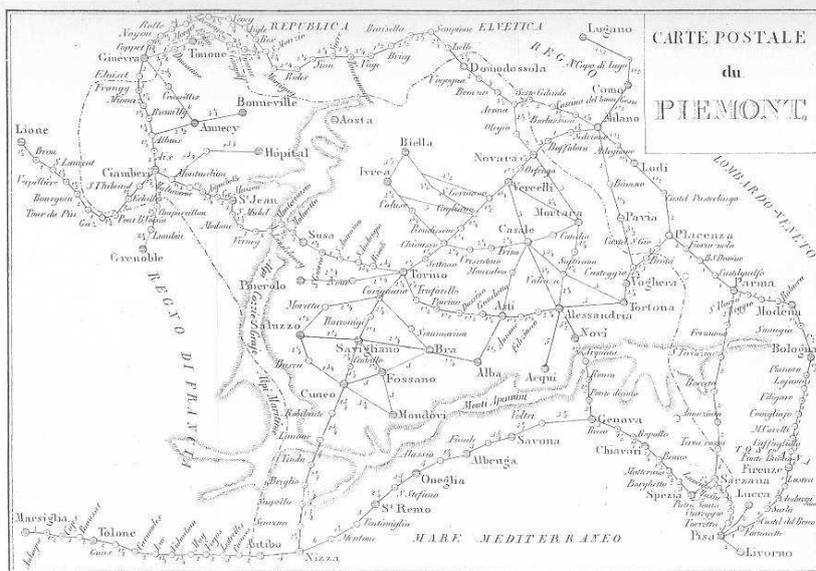


Figura 6:
Carte Postale du Piemont
(Anonimo 1835)

ventina d'anni – questa organizzazione del territorio e le relative immagini che ne scaturiscono evidenziano alcune caratteristiche fondamentali nella definizione di ciò che questo studio intende per Provincia Granda. Il *limite nord* si presenta molto vicino a quello dell'attuale ente provinciale mentre la strutturazione interna ricalca quella del policentrismo di lungo periodo: i cinque *arrondissements* si organizzano attorno agli storici capoluoghi di Cuneo, Saluzzo, Mondovì, Savigliano e Alba. Inoltre, il fiume Stura si rivela

particolarmente efficace come *fatto territoriale* in grado di definire un'immagine di territorio condivisa.

[20] Anonimo (1835)

Altrettanto interessante risulta la “*Carte postale du Piémont*”[20] in cui la stanza cuneese si presenta come un sistema reticolare incernierato sulle centralità storiche di Saluzzo, Cuneo, Mondovì, Fossa, Savigliano, Bra ed Alba ed esteso – a nord – fino alla città di Carignano; un sistema per certi versi opposto a quello *a raggiera* che si dipana dalla città di Torino.

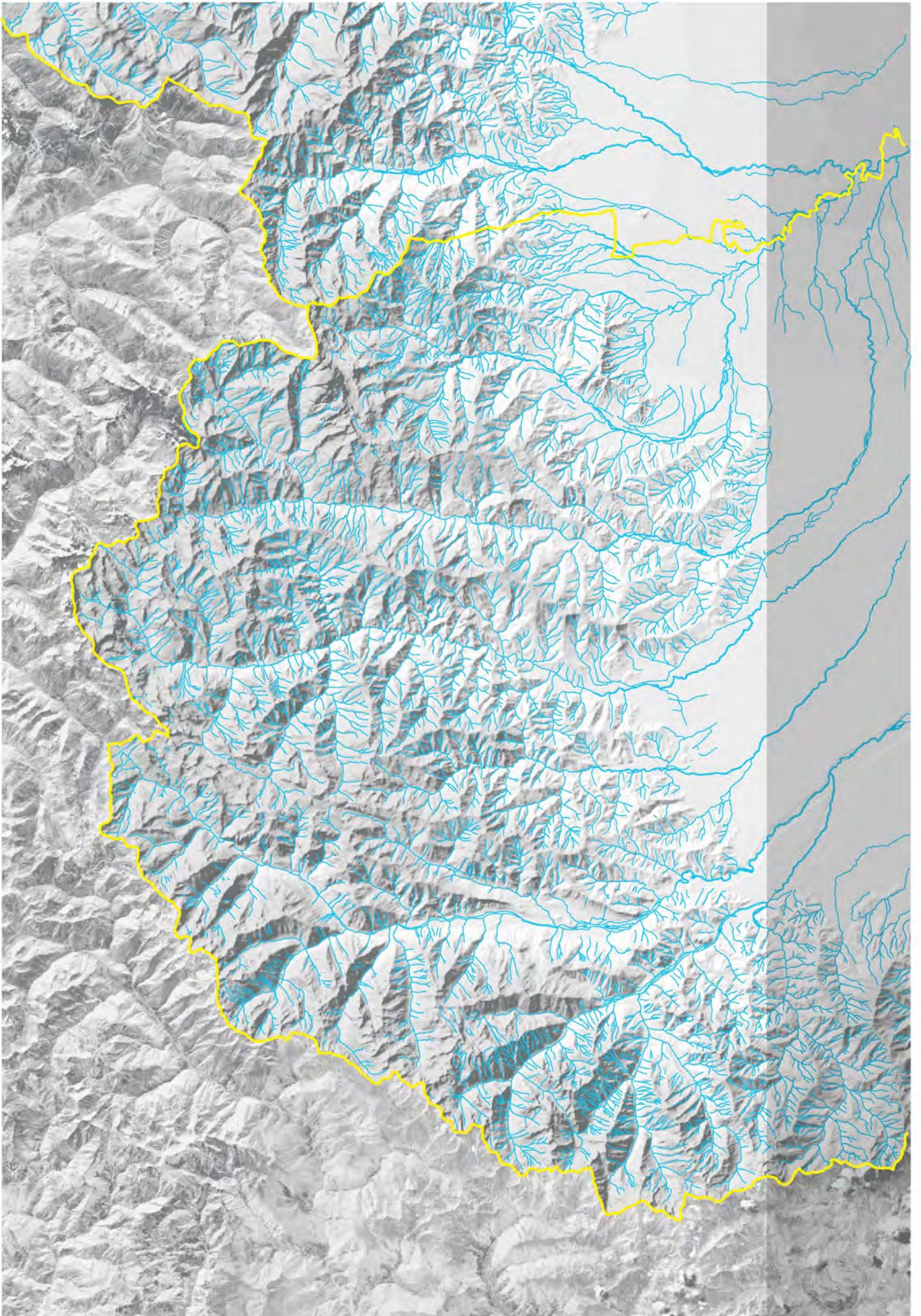
Questi sono solo alcuni degli esempi possibili utilizzabili per supportare la tesi di questo paragrafo: il limite nord della “stanza cuneese” è un dato che è variato nel tempo a seconda del raggio d’influenza che la città di Torino ha avuto sul territorio circostante.

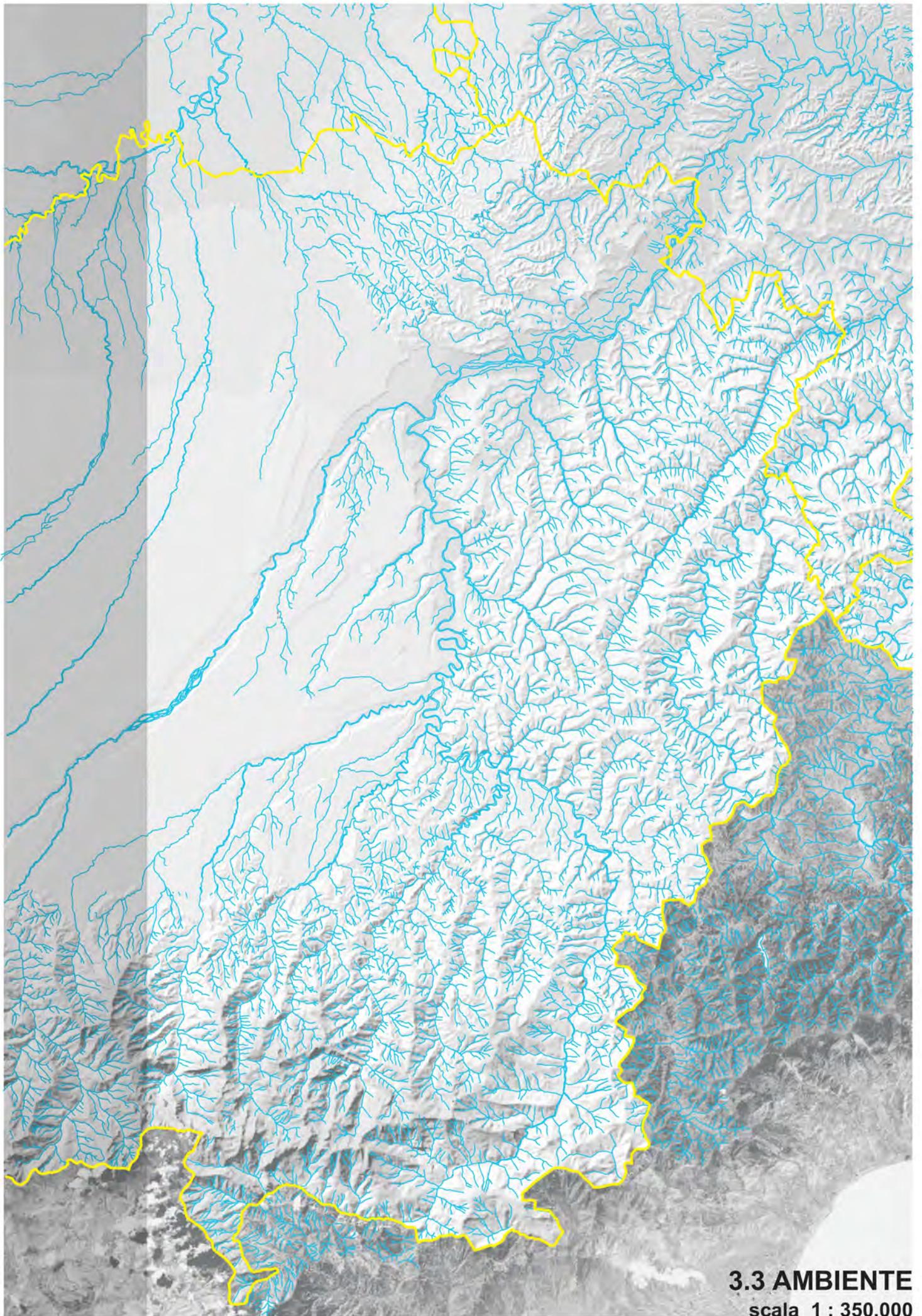
Se prima dello spostamento della capitale del Ducato, Torino rappresentava il limite stesso del nostro ambito in quanto coincidente con il limite fisico della stanza, col passare del tempo tale limite si è sempre progressivamente spostato verso sud rendendo stabile nel tempo l’influenza della città di Torino sulle zone del Pinerolese, del Carmagnolese e del Chierese.

A queste considerazioni vanno aggiunte altre riflessioni circa il carattere operativo della ricerca. Questo non è il primo lavoro ad osservare il farsi città di questo brano di territorio piemontese. Già la ricerca sul Piemonte coordinata da Spaziante[21] nel 1996 comincia a parlare del territorio sudoccidentale della regione in termini di *sistema* definendolo «sistema policentrico della pianura e delle colline meridionali». La stessa cosa fa, in tempi più recenti, la ricerca di Barbieri[22] incentrata sul policentrismo a scala sub-regionale. Entrambi i lavori tendono ad avvicinare i confini della microregione con quelli amministrativi sebbene, dal punto di vista fisico, il territorio non appaia diverso una volta oltrepassato il confine. Ciò ha, in particolare nello studio di Barbieri, una valenza tendenzialmente strumentale: far coincidere i confini del proprio sistema territoriale con quelli di un attore politico - l'ente provinciale - permette di aumentare la valenza applicativa delle riflessioni della ricerca, di individuare un preciso possibile committente. Questa ricerca si comporterà perciò nel medesimo modo: impostando la cornice del caso studio, per lo meno dove essa potrebbe apparire fisicamente sfumata lungo i limiti amministrativi dell'ente provinciale.

[21] Spaziante A. (1996) “*Piemonte*” in Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996b)

[22] Barbieri M. (2010) “*Grappoli Urbani. Istruzioni per l'uso dei sistemi policentrici a scala sub-regionale*”, tesi di dottorato, DITER, Torino





3.3 AMBIENTE
scala 1 : 350.000

3.3 Ambiente

3.3.1 Quadro geomorfologico e pedologico

Il territorio della Provincia Cuneese occupa una superficie estremamente ampia[23] – da cui l'appellativo di *Provincia Granda* – ed è caratterizzato da un'estrema varietà geomorfologica. Situato all'estremità sud-occidentale della Pianura Padana, per certi versi ne costituisce una sorta di summa tramite la compresenza di spazi montani, pianeggianti e collinari. Come per tutta la pianura padana, infatti, la stanza cuneese risulta delimitata in modo chiaro e netto su tre lati da rilievi: per due lati da quelli montuosi dell'arco alpino e per un terzo dalle forme più dolci delle colline di Langhe e Roero.

[23] Vicina ai 7000 Km quadrati

Il complesso delle Alpi Cozie, dominato dal corpo piramidale del Monviso, costituisce la sponda occidentale della stanza cuneese e la separa dallo stato francese. Nel loro tratto cuneese, le Alpi Cozie si strutturano in cinque valli principali: Po, Varaita, Maira, Grana e Stura. Si tratta di valli dall'andamento tendenzialmente rettilineo con andamento est-ovest e che potremmo definire *cieche* in quanto solo due di esse terminano con colli che permettano di attraversare il confine francese, colli che risultano comunque secondari poiché utilizzabili solo nella bella stagione.

Il complesso delle Alpi Marittime – che alcuni suddividono ulteriormente in Alpi Liguri ed Alpi Marittime vere e proprie – definisce invece il limite meridionale del nostro ambito ed è caratterizzato da rilievi più bassi e valli più brevi e contorte – valli Gesso, Vermenagna, Pesio, Monregalesi. Fa eccezione la val Tanaro che, all'estremità orientale del complesso, risale all'interno della catena montuosa in direzione sud-ovest. Una diramazione secondaria della Val Tanaro porta al Colle di Cadibona che rappresenta il punto di transizione tra catena alpina e catena appenninica.

Secondo la suddivisione altimetrica della superficie italiana attuata dall'ISTAT, i territori montani rappresentano pressoché la metà della superficie complessiva del territorio provinciale cuneese. Tuttavia, se

li si osserva dal punto di vista delle trasformazioni insediative recenti, questi territori risultano rilevanti solo nei loro tratti di fondovalle e di pedemonte tanto da poter dire che il rilievo montuoso rappresenti quasi il negativo del supporto insediativo-territoriale del cuneese.

Il tratto terminale della val Tanaro rappresenta anche la linea di separazione tra i rilievi montuosi alpini ed i rilievi collinari. Questi rappresentano il limite orientale della nostra stanza di territorio e si compongono orograficamente di due sistemi differenti: le Langhe –separabili ulteriormente in Alta e Bassa Langa – ed il Roero.

Le Langhe, comprese tra l'Appennino Ligure e la curva dell'alveo del fiume Tanaro che da sud-ovest descrive una curva in direzione nord-est, si organizzano attraverso una serie di crinali curvi paralleli e alternati alle valli principali di Tanaro, Belbo e Bormida. Sono colline fortemente caratterizzate dalla loro struttura geologica *monoclinale*, cioè dalla disposizione monotona degli strati sedimentari che la compongono, orientati nella stessa direzione e con la stessa pendenza. Ciò determina due tipologie di versante in grado di caratterizzare fortemente l'intero paesaggio langarolo e lo sviluppo insediativo di lungo periodo. I versanti esposti parallelamente agli strati – detti *franapoggio* – presentano generalmente una forma molto allungata con modesta pendenza e sono estesamente adibiti a coltivazioni di vario tipo. Di contro, i versanti *reggipoggio* in cui gli strati si presentano nella direzione opposta alla linea di massima pendenza – generalmente generati dall'incisione del reticolo idrografico secondario – presentano una forma molto più breve e ripida e possono essere localmente interessati da terrazzamenti a secco allo scopo di ridurre la pendenza e renderne coltivabile il terreno. Per quanto riguarda dell'uso dei suoli, queste aree sono caratterizzate da un'agricoltura intensiva basata su viti e nocchie che tende alla monocoltura in alcune aree particolarmente specializzate.

Il Roero – collocato invece alla sinistra idrografica del fiume Tanaro e caratterizzato anch'esso da una serie di crinali paralleli su cui si dispongono gli abitati storici – si differenzia dalle Langhe soprattutto per la diversa strutturazione geologica che si ripercuote a sua volta sul differente carattere del paesaggio. I rilievi del Roero risultano infatti geologicamente più giovani dei precedenti e caratterizzati da un

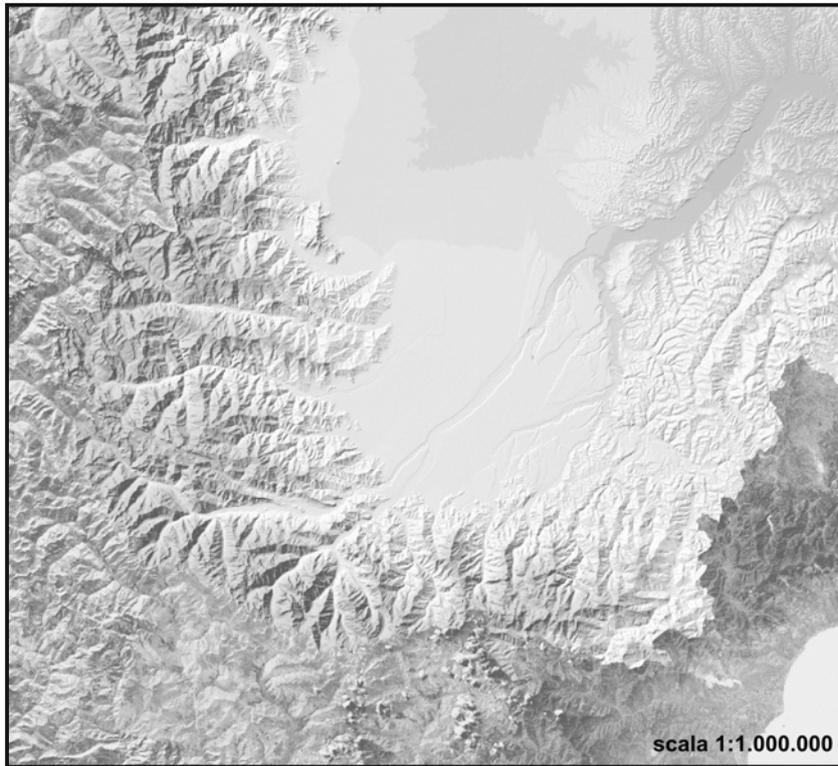


Figura 7:

geomorfologia

la stanza pianeggiante centrale
definita ad ovest e sud dalle Alpi
ed a est dal sistema collinare di
Langhe e Roero

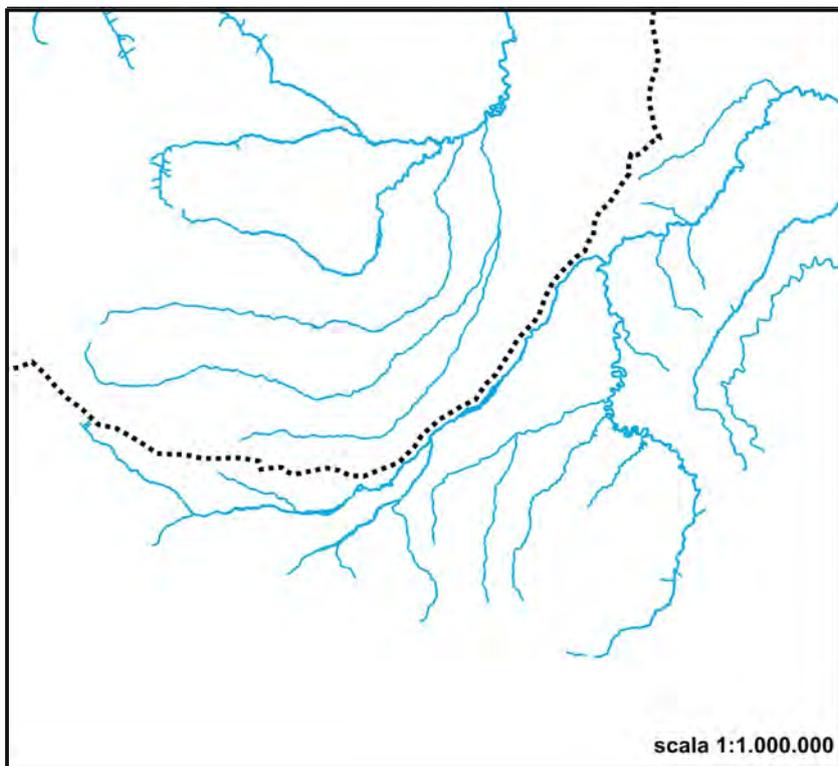


Figura 8:

idrografia

divisione dell'idrografia in due
bacini principali: quello del Po a
nord-ovest, quello dello Stura-
Tanaro a sud-est

..... linea di spartiacque

maggior grado di erodibilità dei terreni che si traduce nella formazione delle imponenti pareti sabbioso-argillose a stratificazione orizzontale denominante *rocche*, sulle sommità delle quali si collocano generalmente gli abitati storici.

Questa instabilità idrogeologica determina una maggior varietà di nell'uso del suoli e, quindi, dei paesaggi percepiti con l'alternarsi di area boscate, scarpate, area dedicate alla viticoltura intensiva, insediamenti storici di cresta e recenti sviluppi edilizi di fondovalle.

L'insieme di questi rilievi concorre nel definire un'ampia sacca pianeggiante centrale che rappresenta il cuore vero e proprio del nostro sistema.

Una prima possibile descrizione delle pianura cuneese è possibile attraverso la sua suddivisione in alta e media pianura. La prima rappresenta la fascia immediatamente adiacente al perimetro pedemontano ed è formata da detriti quali ciottoli e ghiaia che permettono una certa permeabilità all'acqua piovana. Questa penetra nel sottosuolo fino a quando trova uno strato impermeabile che blocca, in parte, il suo percorso, dando origine a falde acquifere. La seconda invece si colloca nelle zone più centrali della provincia e segna il passaggio tra l'alta e la bassa pianura padana; essa corrisponde alla fascia delle risorgive, striscia di terra in cui una parte dell'acqua sotterranea riemerge e continua il suo ciclo in superficie. Questa distinzione ha particolari ripercussioni dal punto di vista climatico, essendo infatti la bassa-media pianura caratterizzata da più elevata umidità dell'aria e nebbiosità invernale.

Ciò che tuttavia influenza maggiormente la forma della pianura cuneese è il comportamento dei fiumi che la attraversano: la piana è infatti tagliata diagonalmente da una profonda incisione che ospita l'alveo del fiume Stura e definisce due ampie aree triangolari dalle caratteristiche differenti. La zona alla destra idrografica dello Stura è caratterizzata da una serie di pianalti cuneoformi la cui origine va cercata nei progressivi cambiamenti di percorso di Stura e Tanaro. Si tratta di terrazze circondate da scarpate boscate ed in cui si pratica prevalentemente un'agricoltura estensiva. La zona alla sinistra idrografica dello Stura risulta invece priva di altri accidenti geologici e si presenta come una grande piano leggermente inclinato che, a

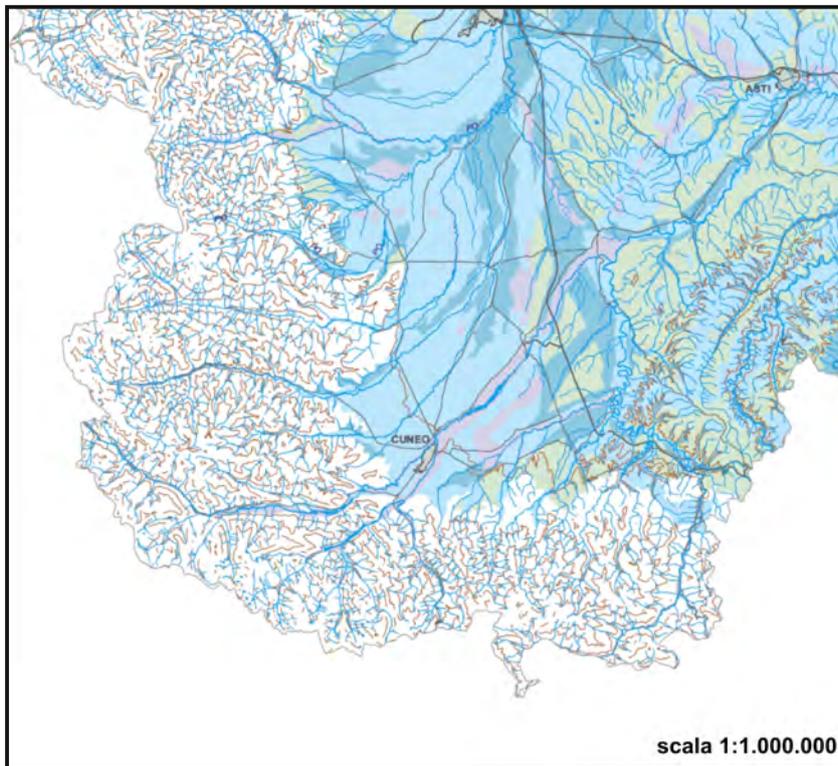


Figura 9:
Capacità protettiva dei suoli nei confronti delle acque sotterranee



fonte: IPLA Piemonte

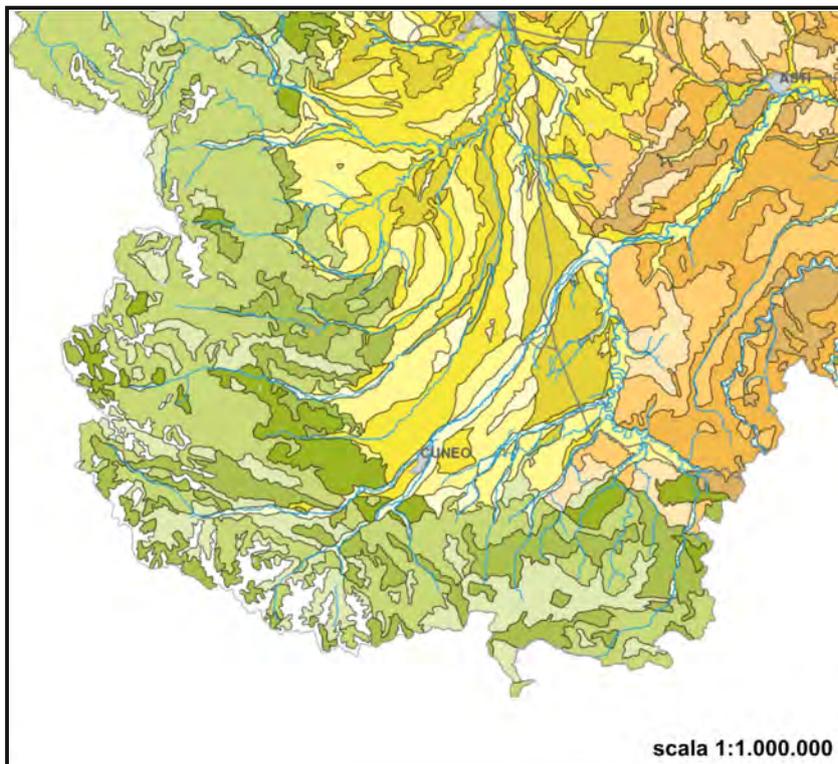
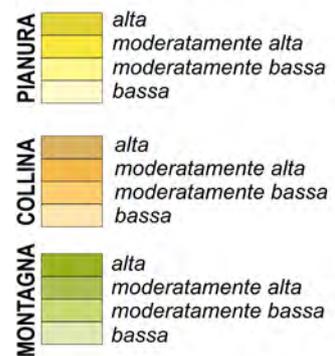


Figura 10:
Erodibilità dei suoli



fonte: IPLA Piemonte

partire dal terrazzo sullo Stura, scende dolcemente verso la pianura torinese. Una zona più umida della precedente in cui il suolo risulta particolarmente adatto a colture di tipo intensivo quali la frutticoltura.

3.3.2 Quadro idrografico

Come già accennato in precedenza, dalla corona di rilievi montuosi si riversano nella *sacca* numerosi corsi d'acqua che la attraversano diagonalmente in direzione nord-est e si organizzano in due principali bacini.

Il bacino del Po occupa la zona nord-ovest della Granda e raccoglie tutti fiumi che scendono dalle valli delle Alpi Cozie. Il Po stesso nasce nel cuneese alle falde del Monviso ma vi esce quasi subito entrando nella pianura torinese. Più importanti per il territorio in questione risultano perciò i fiumi Varaita, Maira e Grana – tutti affluenti alla destra idrografica del Po – che, nel dirigersi verso nord, formano un ampio arco delimitante una rilevante porzione di piana irrigua.

Il secondo bacino occupa la porzione sudorientale della provincia e si organizza attorno ai Fiumi Stura e Tanaro. Il Tanaro, pur nascendo in territorio ligure, rappresenta il secondo fiume più importante del Piemonte e uno dei principali affluenti sulla destra orografica del Po, con cui si ricongiunge nell'alessandrino dopo aver bordato tutta la zona collinare delle Langhe. Tuttavia, anche in questo caso il ruolo principale nella nostra stanza di territorio è svolto dagli affluenti, in particolar modo dal fiume Stura di Demonte. Questo, scendendo dal limite occidentale delle Alpi Marittime taglia diagonalmente tutta la pianura per poi congiungersi con il Tanaro ed entrare, insieme ad esso all'interno del sistema collinare di Langhe e Roero. Nel suo percorso lo Stura definisce una profonda incisione nella pianura stessa che rappresenta il limite nord del bacino idrografico del Tanaro ed interseca alcuni dei principali centri edificati del cuneese – Cuneo, Fossano, Bra e, una volta unitosi al Tanaro, Alba.

Rispetto al precedente, questo bacino idrografico risulta particolarmente soggetto a piene ed alluvioni. Ciò sembra dovuto principalmente a due ordini di fattori. Il primo riguarda la natura dei

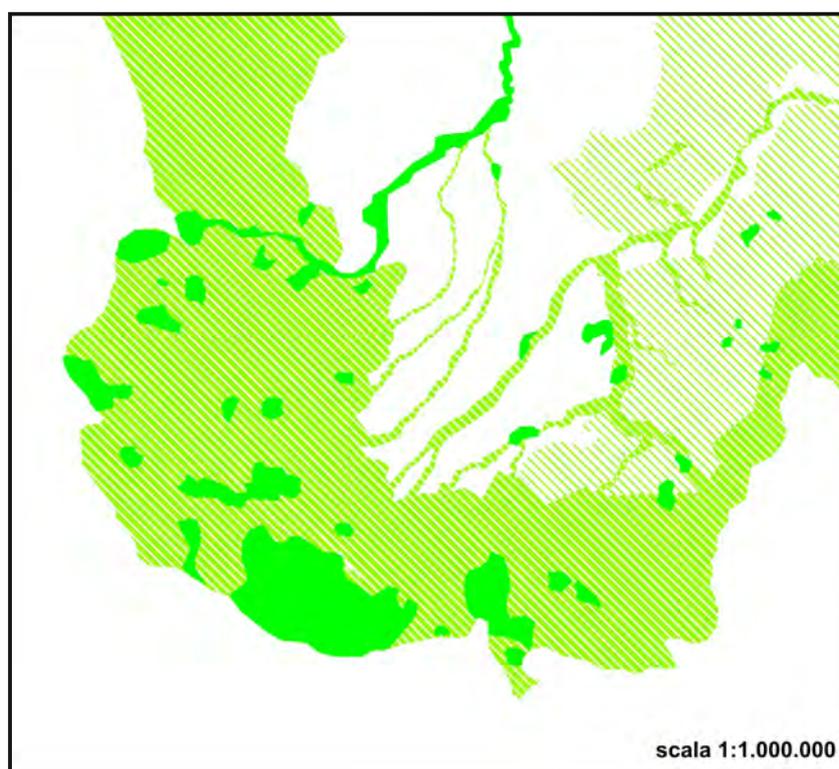


Figura 11:
spazi aperti

-  aree protette ed oasi naturalistiche
-  aree di montagna e fluviali a media-alta naturalità
-  aree di collina a media naturalità

suoi affluenti: si tratta perlopiù di fiumi brevi e ripidi caratterizzati da un regime torrentizio delle acque. Il secondo è invece relativo alla natura pedologica dei territori attraversati. Se si osservano infatti la “carta della capacità protettiva dei suoli rispetto alle acque sotterranee”[24] e la “carta dell’erodibilità dei suoli”[25] si nota come i territori in questione sia caratterizzati da un “alta” o “*moderatamente alta*” capacità protettiva rispetto all’acqua e da una “*bassa*” o “*moderatamente bassa*” classe di erodibilità dei suoli, entrambi risultati che evidenziano la loro scarsa o nulla propensione ad assorbire le acque piovane.

La natura fragile del territorio – spesso al limite del dissesto idrogeologico – unita all’urbanizzazione selvaggia degli anni settanta hanno perciò portato ad alcune alluvioni tra cui quella disastrosa del 1994.

[24] Regione Piemonte, IPLA (2006)

[25] Regione Piemonte, IPLA (2006)

3.3.3 Spazi aperti

La natura e l'organizzazione degli spazi aperti del cuneese sono determinate dall'intersecarsi di numerosi fattori legati sia alle caratteristiche ambientali – forma e composizione dei suoli, idrografia, clima – sia al tipo di antropizzazione a cui sono sottoposti. Perciò, al contrario degli altri aspetti di questo quadro ambientale, gli spazi aperti sono anche soggetti all'agire umano e si presentano dunque mutevoli nel medio-lungo periodo.

[26] Regione Piemonte, Provincia di Cuneo (2004)

Secondo gli studi preparatori del *Piano Territoriale Provinciale*[26] è possibile individuare spazi aperti soggetti a diversi gradi di “*naturalità*” – elevata, media o bassa – naturalità da intendersi come inversamente proporzionale al grado di antropizzazione del territorio stesso: un territorio è tanto più naturale quanto meno viene interessato dall'attività di modificazione umana. Sebbene questa distinzione possa risultare a tratti *grezza* se non al limite della scorrettezza, essa permette di attuare una prima descrizione sintetica della distribuzione delle risorse *verdi*.

Le zone ad *elevata naturalità* sono generalmente caratterizzate da ampie superfici boschive – perlomeno finché la quota altimetrica lo permette – attraverso cui si possono sviluppare delle continuità ambientali di vasta scala. Esse si concentrano prevalentemente sui versanti montani o a ridosso della rete fluviale e sono talvolta soggette a tutela attraverso *parchi naturali* di varia entità. Questi spazi sono caratterizzati da una propria dinamica evolutiva che varia a seconda della situazione territoriale in cui si trovano: se nelle vallate alpine si assiste ad un loro ampliamento – grazie al progressivo abbandono degli insediamenti di mezza costa ed al relativo inselvaticamento dei versanti[27] – le fasce fluviali risultano invece soggette ad una crescente riduzione a causa dei processi di sviluppo insediativo. Tale riduzione è osservabile sia nella pianura che nei tratti finali dei fondivalle alpini. Tuttavia, proprio queste fasce risultano particolarmente importanti dal punto di vista ambientale in quanto unici elementi in grado di dar continuità alle reti ecologiche anche all'interno degli spazi fortemente antropizzati della pianura padana.

[27] a questo proposito si rimanda a Bätzing W. (2005) “*Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*”, Bollati Boringhieri, Torino

Per zone a *media naturalità* si intendono invece quelle aree

caratterizzate dalla compresenza di aree boscate diffuse – anche di piccola entità – e spazi agricoli. Sono zone situate soprattutto nei territori collinari di Alta Langa e parte del Roero, in cui le aree boschive si concentrano al fondo di vallecole troppo strette per essere abitate o lungo i versanti settentrionali più ripidi. Molti territori della Bassa Langa non si possono invece più definire tali in quanto l'incremento esponenziale dell'agricoltura intensiva – soprattutto viti e noccioli che hanno progressivamente ricoperto anche i versanti storicamente liberi – e lo sviluppo insediativo recente ne hanno di molto ristretto le aree boschive, ridotte a miseri fazzoletti di risulta.

I restanti territori di pianura, di pedemonte e di fondovalle non strettamente a ridosso del reticolo fluviale – quando non caratterizzati da fenomeni insediativi – sono invece caratterizzati da un forte utilizzo degli spazi aperti in chiave agricola.

Come abbiamo visto in precedenza, la conformazione del reticolo fluviale determina due porzioni triangolari di pianura con caratteristiche parzialmente differenti. Il triangolo settentrionale – compreso tra Bra Saluzzo e Cuneo – risulta maggiormente ricco d'acqua e perciò dedito a numerosi tipi di agricoltura intensiva. La più importante di queste è la frutticoltura che si colloca lungo i bordi del triangolo – particolarmente in zona pedemontana e sul limite del terrazzo della stura – e determina un disegno fortemente geometrico e *artificializzato*[28] del paesaggio agrario. Al centro del triangolo invece si predilige la coltura dei cereali, in particolare del mais che necessita ingenti risorse idriche. Il triangolo meridionale – vuoi per la presenza di minore acqua, vuoi per la strutturazione geomorfologica più complessa – risulta dedito a colture più estensive, in particolare la frumento. Sono comunque entrambi territori in cui la combinazione di condizioni climatiche, la fertilità dei suoli e scarsità di inondazioni conferiscono l'elevata produttività agricola che caratterizza storicamente l'area.

[28] I campi dediti alla frutticoltura rappresentano probabilmente gli spazi agricoli più infrastrutturati della piana cuneese. In essi si può osservare la presenza di numerosi meccanismi di controllo e protezione dagli agenti climatici. A partire dalla organizzazione e supporto dato dalle palificazioni dei filari, si sono nel tempo innestati impianti di distribuzione idrica, reti antigrandine, sistemi anti-gelo di nebulizzazione dell'acqua, pale eoliche anti-tempesta. A questi vanno ad affiancarsi le serre climatizzate, utilizzate soprattutto per i "piccoli frutti" (in particolare frutti di bosco) e l'orticoltura.

3.4 Infrastrutture

In questo paragrafo ci si atterrà unicamente alla strutturazione fisica dell'attuale sistema infrastrutturale, rimandando al capitolo successivo la trattazione delle politiche attinenti.

La dotazione infrastrutturale della Provincia Granda ricopre praticamente tutti i "campi" della mobilità: su gomma, su ferro ed aerea; manca, per ovvi motivi, unicamente il trasporto marittimo. Con più di 4.000 km di strade, la parte da leone la fa la mobilità su gomma, sebbene si tratti per la maggior parte di strade di natura locale (758 km di statali, 2776 km di provinciali, 452 km di provinciali extra-urbane[29]). Questa preponderanza diventa tanto più evidente se messa in relazione alla strutturazione policentrica dell'insediato – che tratteremo nei paragrafi successivi – e, soprattutto, alla bassa densità abitativa portando la Granda ad avere una dotazione procapite di infrastrutture viarie molto superiore alla media regionale e nazionale[30]. Ciò si ripercuote sulle pratiche abitative della nostra micro-regione: il cuneese risulta caratterizzato da una elevata mobilità individuale su gomma.

[29] Regione Piemonte, Provincia di Cuneo (2004)

[30] Barbieri (2010)

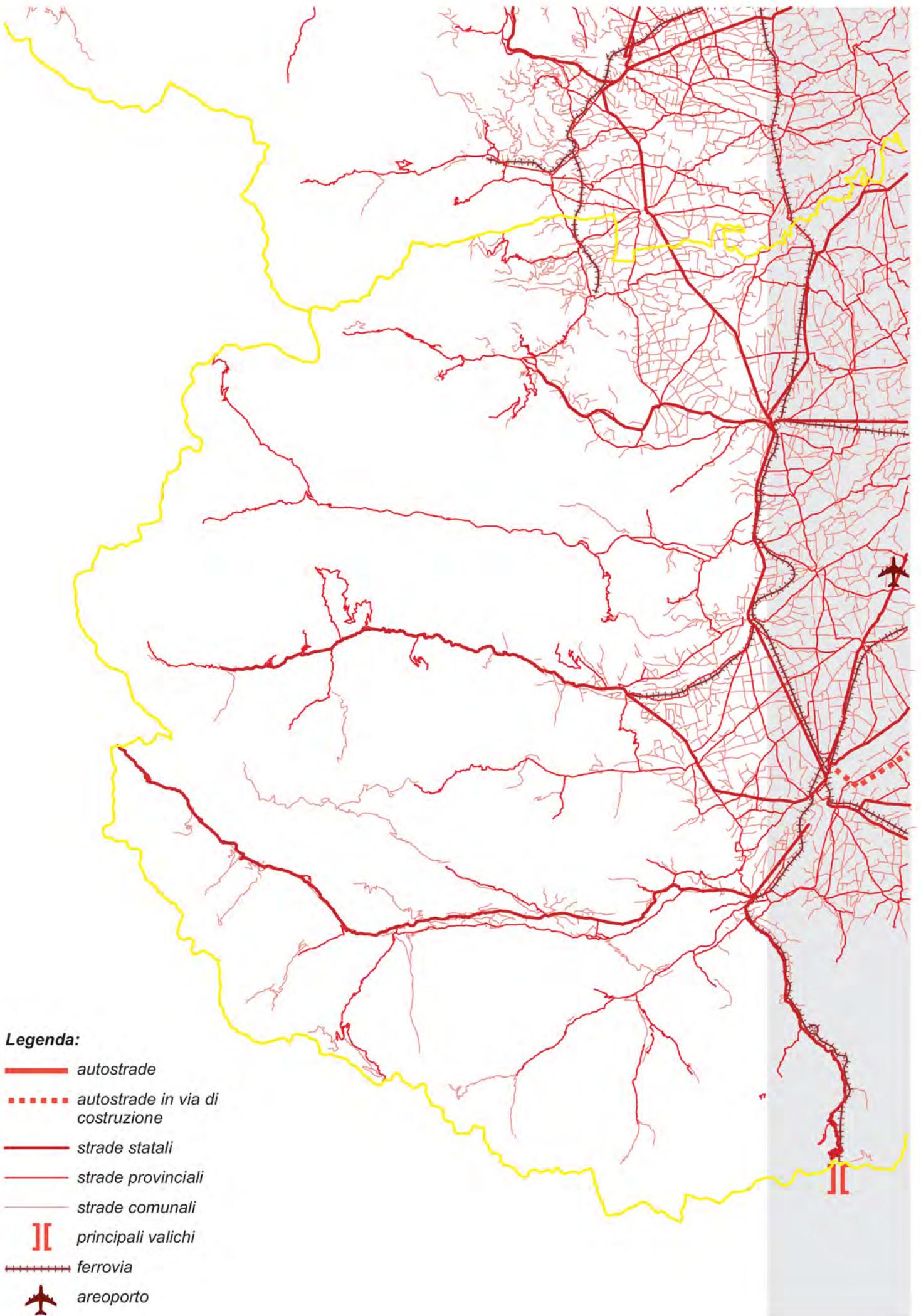
La forma della nostra cornice condiziona fortemente la strutturazione fisica della rete infrastrutturale. Ad una fitta maglia di connessioni stradali locali, prevalentemente utilizzate per organizzare gli spostamenti tra le polarità urbane interne alla sacca, si contrappongono grandi attraversamenti volti ad oltrepassarne i bordi per garantire l'allacciamento con l'esterno.

3.4.1 Grandi attraversamenti

Il cuneese presenta una rete autostradale ridotta – attualmente solo 84 km, ma il sistema è in via di espansione – imperniata su due assi principali che attraversano la pianura definendo una sorte di croce.

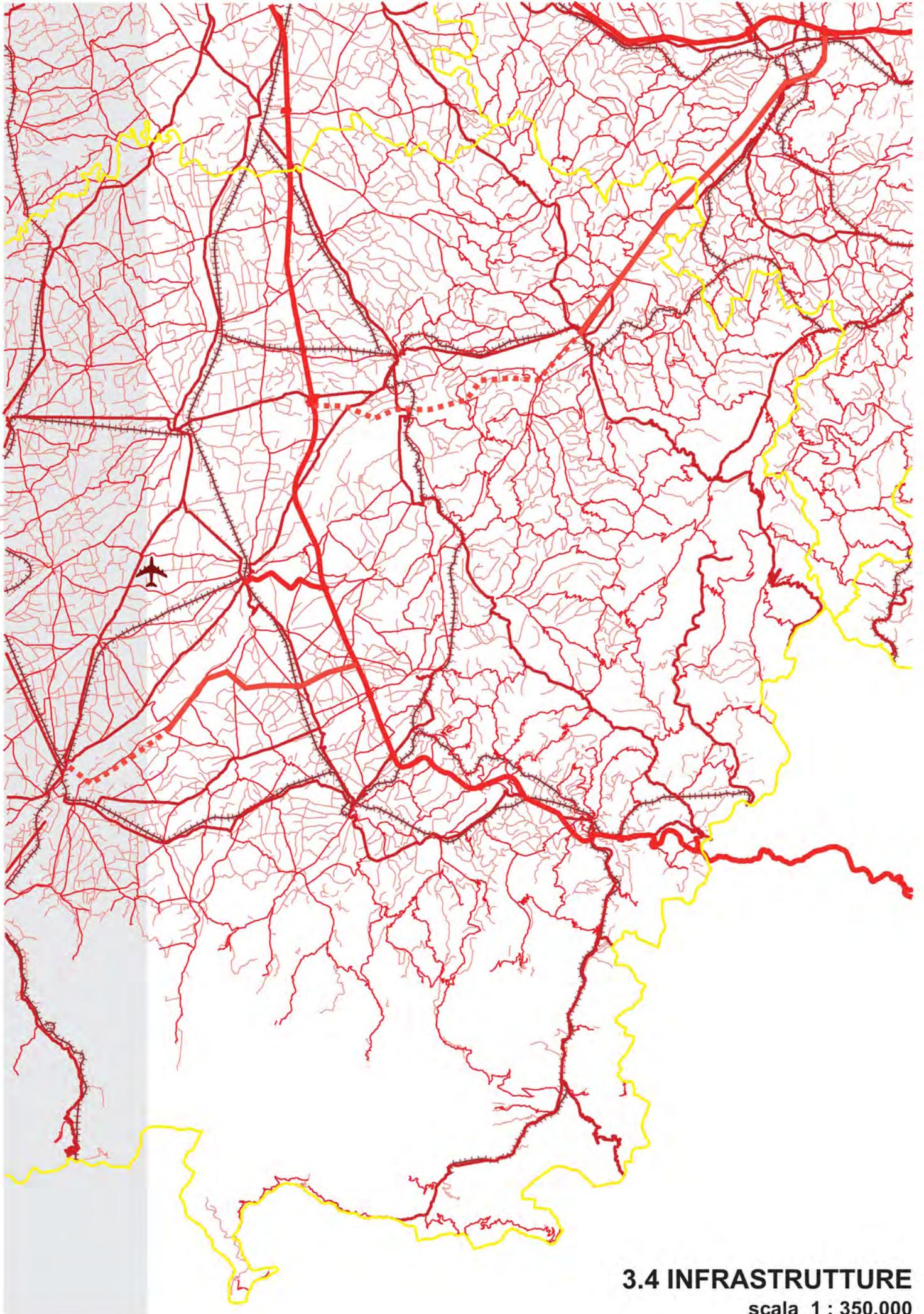
L'asse in direzione Nord-Sud, costituito dall'autostrada Torino-Savona, rappresenta la spina dorsale di questo sistema. Costruito a partire dagli anni cinquanta[31], è divenuto completamente operativo

[31] si rimanda a: Bonino M. Moraglio M. (2006) *"Inventare gli spostamenti: storia e immagini dell'autostrada Torino-Savona"* Allemandi, Torino.



Legenda:

-  *autostrade*
-  *autostrade in via di costruzione*
-  *strade statali*
-  *strade provinciali*
-  *strade comunali*
-  *principali valichi*
-  *ferrovia*
-  *areoporto*



3.4 INFRASTRUTTURE
scala 1 : 350.000

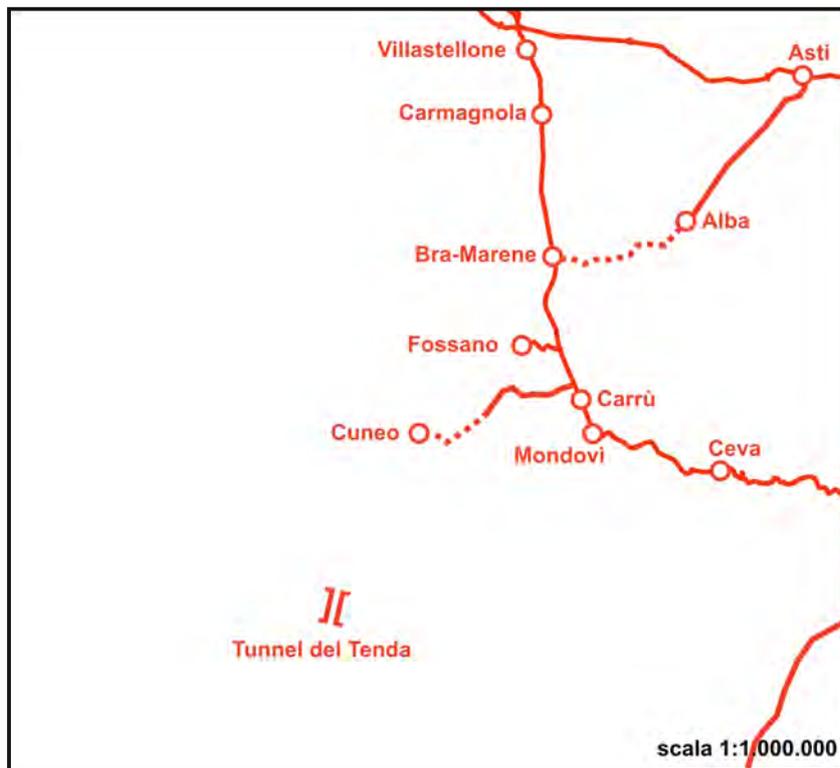


Figura 12:
grandi attraversamenti

-  *autostrade*
-  *autostrade in via di costruzione*
-  *principali caselli*
-  *principali valichi*

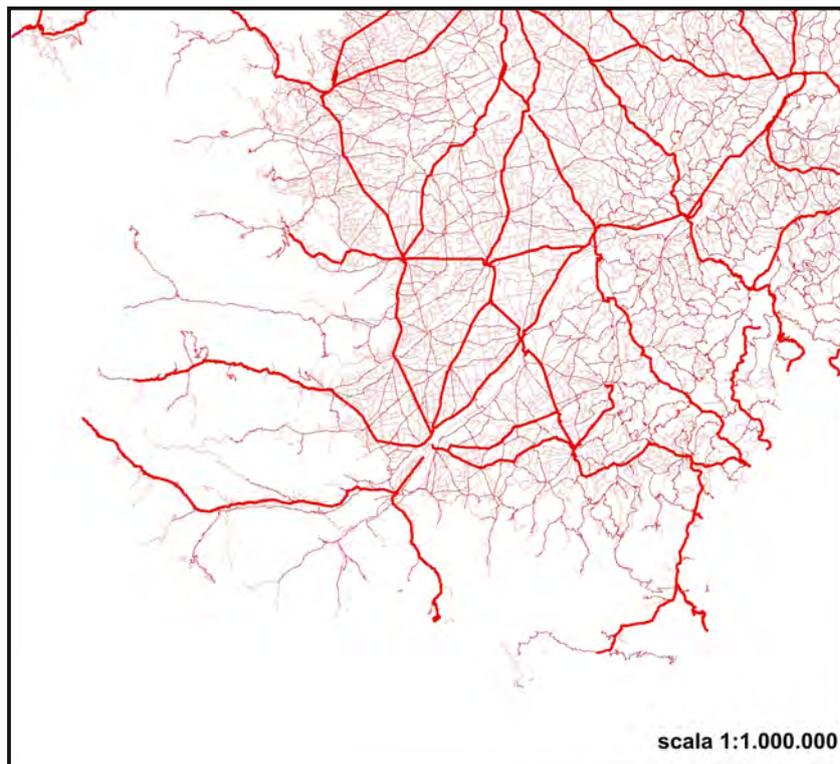


Figura 13:
viabilità locale

-  *strade comunali*
-  *strade provinciali*
-  *strade statali*

solo a partire dal 2001 con il completamento del raddoppio autostradale. Si tratta di un ramo viario nato innanzitutto per connettere il sistema produttivo torinese – in particolar modo la FIAT – con il più vicino porto ligure. La natura di *tubo* tra due estremità si ripercuote nella configurazione del suo tracciato: l'autostrada si distacca dalla tangenziale di Torino nei pressi di Carmagnola per occupare lo spazio libero tra il bordo pedecollinare e i centri principali di pianura per poi entrare nella Val Tanaro e valicare le Alpi in prossimità del Colle Cadibona. Nel suo tragitto l'autostrada presenta 5 caselli (Marene-Bra, Fossano, Carrù, Mondovì, Ceva) che solo in pochi casi si relazionano con le centralità principali del cuneese[32].

[32] In particolare, si sottolinea la distanza dal capoluogo provinciale pari a 40 km, considerata da sempre dalle amministrazioni locali un forte handicap per lo sviluppo economico provinciale.

L'asse Est-Ovest, rappresentato dall'autostrada Cuneo-Asti, è invece tutt'ora in fase di completamento[33]. In realtà è un asse solo dal punto di vista concettuale: potenzialmente potrebbe infatti ricalcare l'incisione dello Stura che attraversa diagonalmente la piana ma in realtà si struttura attraverso due rami che, intersecando la Torino-Savona, definiscono una sorta di zeta. Il primo ramo corrisponde al tratto Cuneo-Carrù mentre il secondo ricalca il fondovalle del Tanaro congiungendo Bra con Asti. Ciò fa sì che non esista un unico punto di congiunzione tra i due assi ma piuttosto un tratto che fa parte di entrambe le autostrade. La Cuneo-Asti tuttavia si piega maggiormente alle ragioni del territorio cercando di intersecare il più possibile le rimanenti "sorelle" della provincia: resta fuori dalla rete così configurata unicamente la città di Saluzzo, tutt'ora distante più di 35 km dal casello più vicino. Naturale conclusione orientale di questo "asse", sebbene non faccia parte della rete autostradale, è il colle di Tenda, situato alle spalle di Cuneo, che rappresenta il principale tunnel di connessione della provincia con l'oltralpe francese.

[33] All'appello manca il tratto tra Bra ed Alba

3.4.2 Rete viaria locale

Come sottolineato dal *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*[34], i massimi flussi di traffico all'interno della Granda non si registrano tanto sulle autostrade – che come abbiamo visto si preoccupano soprattutto di attraversare la provincia e non di

[34] Regione Piemonte, Provincia di Cuneo (2004)

organizzarla – quanto sulla viabilità ordinaria.

Si tratta di una viabilità composta da tre ranghi diversi di strade – regionali[35], provinciali e comunali – rese differenti non tanto dalla forma fisica della sezione stradale – si tratta praticamente sempre di strade ad un'unica carreggiata con doppio senso di marcia – quanto dal differente ente gestore. Osservare perciò *rango per rango* queste strade può risultare fuorviante: se, ad esempio, prendessimo in considerazione le sole strade regionali vedremmo un territorio in cui prevale chiaramente una direzionalità nord-sud delle infrastrutture. Ciò è principalmente dovuto alla presenza nel sud della provincia di quasi tutti i passi che danno accesso ad altri stati o regioni (tratti storicamente di competenza nazionale) e rispecchia la stessa idea del cuneese che sta dietro alle autostrade: un territorio da attraversare per connettere il torinese industriale con i porti liguri e francesi.

[35] ovvero quello che fino a pochi anni fa erano note come statali.

Osservata nel suo insieme, invece, la rete viaria locale appare estremamente densa, impernata sulla connessione tra le centralità storiche principali e fortemente influenzata dalla conformazione fisica del territorio. La viabilità locale è così definita da un fitto reticolo che tende a saturare la sacca pianeggiante centrale e si dispone in prossimità dei rilievi lungo la linea pedemontana intercettando così i corridoi infrastrutturali delle valli laterali. Tale bordatura della pianura si fa meno evidente in prossimità della zona collinare dove una maggior facilità di superamento del rilievo si rispecchia in una rete stradale che, nel confrontarsi con le asperità del rilievo, prosegue la sua trama adattandosi a creste e vallecicole. La differenza di densità di infrastrutture tra valli montane e piana centrale si rafforza nell'osservazione del reticolo viario minore: se le prime quasi non presentano strade comunali extraurbane, la seconda evidenzia una trama in cui, all'influenza delle forme del suolo si affianca quella del parcellare agricolo.

Il ruolo della rete viaria locale come unico telaio del trasporto sia di merci che di persone è palesato dal progressivo riutilizzo di tratti stradali prima considerati secondari e dal fiorire di interventi infrastrutturali puntuali mirati essenzialmente alla creazione di nuove tangenziali o nuovi accessi urbani. Un fenomeno che, dopo aver

[36] L'importanza sempre maggiore che la costruzione di tante nuove piccole tangenziali sta assumendo nella gestione del palinsesto territoriale è tema trattato da molti studiosi delle trasformazioni insediative alla Grande Scala. Viganò, nei suoi studi per il Piano Territoriale della Provincia di Lecce, constatava come l'assenza di una politica infrastrutturale di area vasta stesse portando i vari comuni della provincia a realizzare (o almeno prevedere) un numero altissimo di nuove tangenziali, i cui costi erano addirittura superiori alla realizzazione di un nuovo asse stradale provinciale. Si veda: Viganò (2001) "*Finibus Terrae: Piano Territoriale della Provincia di Lecce*", Electa, Napoli. Più recentemente, De Rossi lega il proliferare di soluzioni idealtipiche di progetto territoriale (quali porte urbane e circonvallazioni) alla mancanza sempre più evidente di un "lavoro di interpretazione finalizzato alla costruzione dei problemi". Alla produzione di complesse (in senso sia positivo che negativo) soluzioni site specific si predilige la scelta di risposte a catalogo. Si veda: De Rossi A. (2009) "*L'Architettura della Grande Scala*" in De Rossi A. (a cura di) (2009)

interessato i centri maggiori, riguarda ora quasi tutti i rimanenti centri abitati e sta portando alla situazione paradossale[36] per cui i centri abitati sono al contempo luoghi che l'infrastruttura deve raggiungere e luoghi che l'infrastruttura deve evitare.

3.4.3 Rete ferroviaria

Una rete infrastrutturale funziona – *esiste* – unicamente se la si utilizza. Se non è attiva, l'infrastruttura tenderà a scomparire, restando solo più come traccia, archeologia infrastrutturale. Ciò è vero soprattutto nel caso del treno, dove chi decide del suo utilizzo non è tanto il singolo utente – il singolo automobilista – quanto il gestore della rete, che può decidere se attivare o meno un tratto dell'infrastruttura. Parlare di una rete ferroviaria implica perciò una descrizione legata non tanto all'apparenza fisica delle cose quanto al loro utilizzo.

Non si vuole qui parlare dell'evoluzione storica della ferrovia, che è poi storia dell'evoluzione di un territorio: l'argomento sarà oggetto del capitolo finale della tesi, incentrato sul ruolo che l'infrastruttura ferroviaria può avere nel progetto territoriale di area vasta. Piuttosto si vuole descrivere lo stato della rete, così come appare ora.

La rete ferroviaria cuneese palesa, più ancora di quella stradale, la discrasia presente tra grandi *condotte* di attraversamento e rete locale.

L'asse principale della rete è costituito dalla linea Torino-Savona che attraversa centralmente la piana che, pur seguendo grossomodo il tracciato dell'autostrada, piegandosi riesce a toccare le città di Racconigi, Cavallermaggiore, Savigliano, Fossano, Mondovì, e Ceva. Dalla città di Fossano quest'asse si biforca in direzione della città di Cuneo, andando a definire una sorta di Y rovesciata. Si tratta di un asse (in alcuni casi doppio) ad alta percorrenza, usato soprattutto dai pendolari della Granda per recarsi a Torino.

A questa spina dorsale del grande attraversamento si contrappone una rete locale poco utilizzata composta da tratti secondari, in alcuni casi nemmeno elettrificati. Scendendo da Nord verso Sud, il primo di

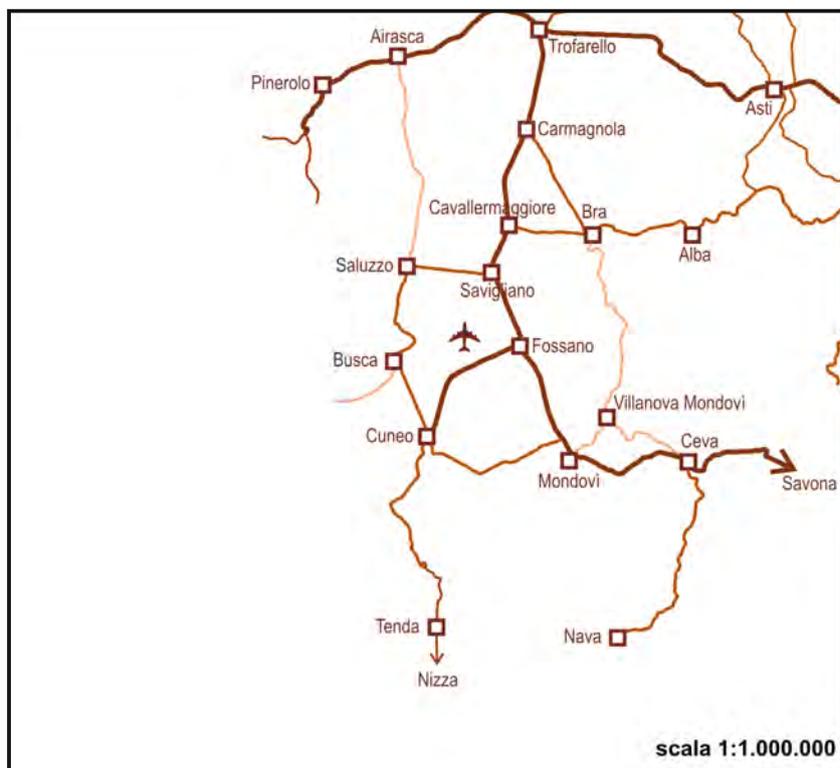


Figura 14:
ferrovia e aeroporto

questi tratti è quello che connette Cavallermaggiore verso Bra e poi, seguendo la valle de Tanaro, prosegue verso Alba ed Asti. Il successivo è l'arco che partendo da Savigliano va prima verso Saluzzo e poi percorre tutto il bordo pedemontano intercettando Cuneo e terminando a Mondovì. Da Cuneo stessa si diparte la linea diretta a Ventimiglia e Nizza, in territorio francese. A questi si affiancano, infine, una serie di rami secchi – tratti della rete non più utilizzati – tra cui spiccano soprattutto la linea che, risalendo la valle del Tanaro, connetteva Bra a Mondovì e Ceva e la sua continuazione verso il Colle di Nava.

Ciò che colpisce maggiormente di questa rete locale è la sua capacità di ricalcare fedelmente la forma edificata della piana: sviluppandosi lungo il bordo pedemontano e pedecollinare, la ferrovia interseca tutte le centralità principali ed attraversa alcuni dei luoghi più densamente popolati della Granda. Tuttavia, al contrario di quanto avviene per la rete viaria locale, fortemente utilizzata per distribuire il traffico provinciale, la ferrovia non viene praticamente utilizzata per organizzare la mobilità interna.

3.4.4. Aeroporto

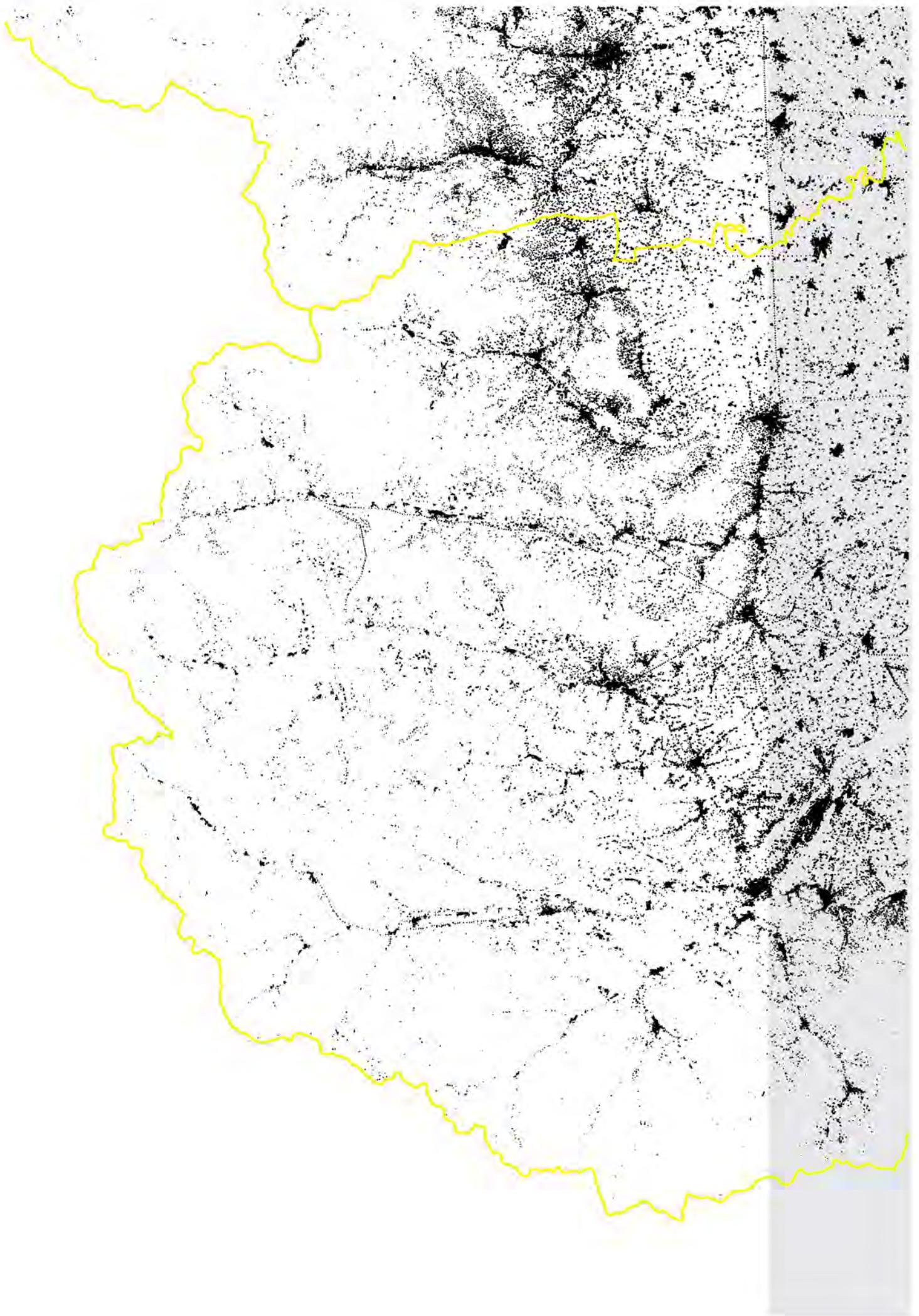
La mobilità aerea all'interno della nostra micro-regione è resa possibile dalla presenza del piccolo aeroporto civile di Levaldigi. Sebbene questo scalo aeroportuale rappresenti solo uno dei tanti *recinti monofunzionali*[37] all'interno della piana cuneese, ci dice in realtà molte cose sul suo funzionamento interno.

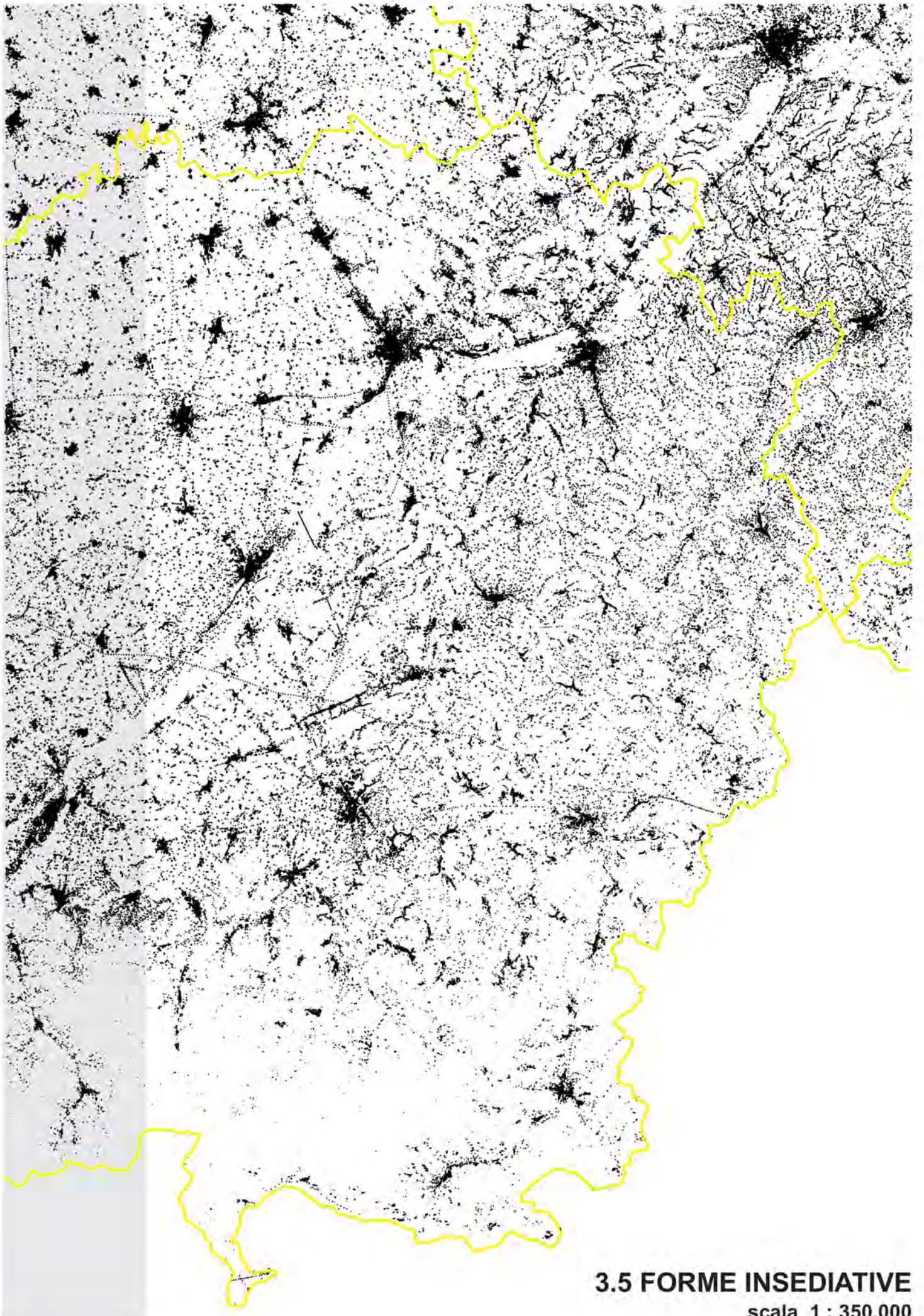
[37] Per *recinto monofunzionale* si intende un tipo di sistema insediativo di cui si parlerà più approfonditamente nei paragrafi successivi

L'aeroporto nasce alla fine degli anni ottanta come infrastruttura a servizio di tutta la provincia – è anche finanziato in modo comunitario da tutte le sette sorelle – e si colloca al centro geometrico della nostra micro-regione, occupando una vecchia pista di atterraggio degli anni venti sita tra i centri di Savigliano, Fossano e Cuneo.

La sola posizione baricentrica non è tuttavia sufficiente a renderlo facilmente accessibile: l'aeroporto non è connesso ai centri principali del cuneese né da strade rilevanti – non solo autostrade ma in molti casi nemmeno strade statali o provinciali: basti dire che la connessione con la vicina Saluzzo avviene solo attraverso strade poco più che rurali – né da un raccordo ferroviario. In maniera evidente si desume che il centro geometrico della stanza non coincide con il suo centro nevralgico.

Questa assenza di connessioni, unita alla relativa vicinanza dell'aeroporto torinese di Caselle ha fatto sì che Levaldigi non si sviluppasse mai un traffico aereo continuo: a tutt'oggi decollano mediamente meno di due aerei al giorno ed il finanziamento dello scalo si basa in larga parte su sovvenzioni pubbliche. Ciò fa sì che sempre più spesso dal dibattito politico locale emergano proposte di una eventuale sua chiusura o riconversione in scalo merci.





3.5 FORME INSEDIATIVE

scala 1 : 350.000

3.5 Forme Insediative

3.5.1 Il costruito

Osservando le carte di distribuzione del costruito, emerge subito l'assenza di una polarità urbana principale in grado di stabilire delle forti gerarchie attrattive all'interno della sacca. Si nota piuttosto la presenza di un pulviscolo di insediamenti di piccole dimensioni da cui spiccano sette centri urbani principali. Si tratta di quelle che alcuni documenti di pianificazione definiscono le "sette sorelle" ovvero le città di Saluzzo, Cuneo, Mondovì, Fossano, Savigliano, Bra ed Alba.

Questi città rappresentano le centralità storiche su cui si è strutturato, almeno a partire dal medioevo, lo sviluppo insediativo di lungo periodo della nostra micro-regione e la loro posizione non è casuale ma, piuttosto, tende sempre ad essere legata almeno ad un *fatto territoriale* rilevante. È così che tre delle sette sorelle – Saluzzo, Cuneo, Mondovì – si collocano lungo la linea pedemontana che sancisce il passaggio dalle ultime pendici alpine alla pianura, due si dispongono lungo il margine pedecollinare – Bra e Alba – e quattro si affacciano lungo il terrazzo dello Stura-Tanaro – in successione Cuneo, Fossano, Bra ed Alba.

Lo sviluppo insediativo recente non ha fatto che accentuare la presenza di questi fatti territoriali influenzando l'evolvere dei *fenomeni conurbativi*[38] che hanno coinvolto il cuneese a partire dagli anni ottanta[39].

Al fine di rendere più evidente questo sviluppo, questo lavoro non prende in considerazione le tradizionali carte utilizzate per descrivere l'edificato alla grande scala – basate sulla mera perimetrazione di quelli che sono considerati i centri abitati principali di ogni comune – ma realizza una propria cartografia basata sul montaggio di carte pensate e realizzate a scale minori[40]. Una scelta cartograficamente discutibile, se non errata, che tuttavia permette di dar conto anche alla grande scala di tutto il l'edificato, compreso quello al di fuori dei centri abitati tradizionali.

[38] Agata Spaziantè (1996) nella sua analisi del Piemonte parla, in riferimento agli stessi fenomeni, di *situazioni conurbative* facendo esplicito riferimento agli studi di Geddes. Qui tuttavia si è preferito utilizzare il termine *fenomeni* per non creare confusione rispetto alla categoria delle *situazioni territoriali* introdotta nel prosieguo del lavoro.

[39] Barbieri (2010), nel suo studio sul policentrismo cuneese, evidenzia come il boom edilizio si manifesti solo a partire dal censimento del 1981, con dieci anni di ritardo rispetto al resto della regione.

[40] In particolare si fa riferimento alla carta tecnica regionale del 2000, pensata per essere visualizzata in scala 1:10.000 e qui visualizzata invece con rapporti 1:250.000.

Se si resta all'osservazione delle sette sorelle, si nota come alcune di esse siano così interessate da processi di saldatura rispetto ai centri minori limitrofi; evoluzioni del costruito che assumono, a seconda del substrato territoriale su cui avvengono, estensione areale (Mondovì) stellare (Cuneo e Bra) o lineare (Saluzzo e Alba).

Quello che tuttavia colpisce di più è come, allargando lo sguardo sino a comprendere l'insieme della stanza cuneese, lo sviluppo insediativo abbia solidificato sempre più le forme del suolo.

[41] Il termine *agglutinamento* è utilizzato da Clementi A. nell'introduzione di: Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996a)

Un *agglutinamento*[41] che evidenzia grandi segni territoriali come quelli della fascia pedemontana – che varia nel suo percorso di spessore e densità – dell'arco pedecollinare roerino e dei terrazzi lungo le sponde fluviali. Un agglutinamento che lavora anche per assenza: nelle zone montane appaiono chiaramente i filamenti di fondovalle circondate dal *vuoto* dei versanti alpini, così come spicca al centro della nostra sacca il tracciato libero dell'incisione dello Stura.

Dove questo addensarsi si fa meno evidente – non per l'assenza delle macchie costruite ma per la loro presenza diffusa – un osservatore attento riesce comunque ad individuare forme più minute che ci parlano del substrato su cui poggiano. La disposizione in nuclei ancora indipendenti che caratterizza la piana centrale ci ricorda l'elevata rendita agricola dei terreni ancora liberi. Ma il loro disporsi in modo geometricamente diverso – secondo reticoli quasi *christalleriani* nelle parte settentrionale, in modo più confuso per bande di diversa densità nella parte meridionale – ci da ulteriori informazioni sul diverso grado di asperità delle forme del suolo. Ancora, ad una prima osservazione non si notano particolari differenze tra il gradiente di macchie edificate della zona collinare rispetto a quella pianeggiante. Tuttavia, prestando più attenzione si può vedere come queste macchie tendano qui ad organizzarsi in sequenze lineari quasi parallele, linee edificate che tendono a coincidere con le linee di crinale collinare.

Se si passa a osservare il rapporto che le macchie del costruito intrattengono con i sistemi infrastrutturali, appare subito come questo rapporto vari a seconda del tipo di infrastruttura che si prende in considerazione. Con i grandi attraversamenti non c'è quasi rapporto: questi si sviluppano occupando lo spazio libero tra di gli abitati e

formando, solo nei punti di contatto con gli altri sistemi infrastrutturali, brani di edificato recente. La rete viaria locale invece, proprio per il suo diretto rapporto con le forme del substrato territoriale, stabilisce un rapporto diretto con le forme dell'insediato. Un rapporto ovviamente di lungo periodo ma accentuato sempre più dai recenti modi di crescita dell'urbanizzato, basati su processi di *tentacolarizzazione* lungo l'infrastruttura in cui il reticolo viario stesso diventa armatura morfogenetica. La ferrovia ha invece un tipo di rapporto che varia a seconda della scala di osservazione: alla grande scala di osservazione la ferrovia riporta la strutturazione insediativa del cuneese ma scendendo nel dettaglio si nota come il suo apporto morfogenetico sull'insediato sia piuttosto di *barriera*, bloccando la crescita a macchia d'olio del costruito, ritagliandone delle forme più nette e precise.

Come si può facilmente intuire dalle considerazioni precedenti, i centri minori, il *pulviscolo*, hanno comportamenti differenti nei processi di crescita a seconda dell'attrattività delle polarità principali, ma tendono comunque a riutilizzare armature territoriali di lungo periodo come fondivalle, crinali collinari, strutturazione agricola di pianura.

Si può quindi concludere che i fenomeni di metropolizzazione in atto nella Granda sembrano seguire traiettorie aderenti alla conformazione del suolo ed ai tracciati che caratterizzano sia l'interno della sacca, sia i rilievi che la circondano, mantenendo i fenomeni di crescita insediativa in qualche modo ancorati ai grandi *telai* ambientali e infrastrutturali descritti in precedenza.

3.5.2 Morfologie Insediative, Armature Territoriali e Sistemi Insediativi

Finora si è parlato delle forme insediative unicamente in termini di *macchie* di cui si è osservato il disporsi sul territorio. Evidentemente la mera matrice del costruito non è sufficiente a descrivere le caratteristiche interne al costruito stesso. Per questo motivo si vogliono introdurre all'interno di questo studio alcune delle categorie concettuali usate dal gruppo di ricerca del DIPRADI all'interno

[42] L'unità di ricerca del DIPRADI era composta da Antonio De Rossi (responsabile scientifico), Paolo Castelnovi (responsabile degli aspetti urbanistici e territoriali), Liliana Bazzanella, Mauro Berta, Andrea Delpiano, Roberto Dini, Mattia Giusiano, Davide Rolfo, con la collaborazione di Carlo Giammarco, Paolo Antonelli, Alessandro Mazzotta, Barbara Melis e Sergio Bongiovanni. La ricerca si è svolta a più riprese tra il 2006 ed il 2010 ed ha indagato alle varie scale gli aspetti tipologico-edilizi ed insediativi della Regione Piemonte.

I risultati della ricerca sono stati parzialmente pubblicati su:

- Bazzanella L., De Rossi A., Castelnovi P., Berta M., Delpiano A., Dini R., Giusiano M., Rolfo D. (gruppo di ricerca) (2008), "*Piano Paesistico Regionale. Catalogo delle buone pratiche morfologico insediative e tipologico edilizie*", Regione Piemonte, Torino

- Bazzanella L., De Rossi A., Castelnovi P., Berta M., Delpiano A., Dini R., Giusiano M., Rolfo D. (gruppo di ricerca) (2009), "*Piano Paesistico Regionale. Analisi morfologico-insediative e quadro informativo sul territorio*", Regione Piemonte, Torino

- DIPRADI (2010a) (gruppo di ricerca: Bazzanella L., De Rossi A., Castelnovi P., Berta M., Delpiano A., Dini R., Giusiano M., Rolfo D.) "*Indirizzi per la Qualità Paesaggistica degli Insediamenti Buone Pratiche per la Pianificazione Locale*", L'Artistica Editrice, Savigliano (Cn).

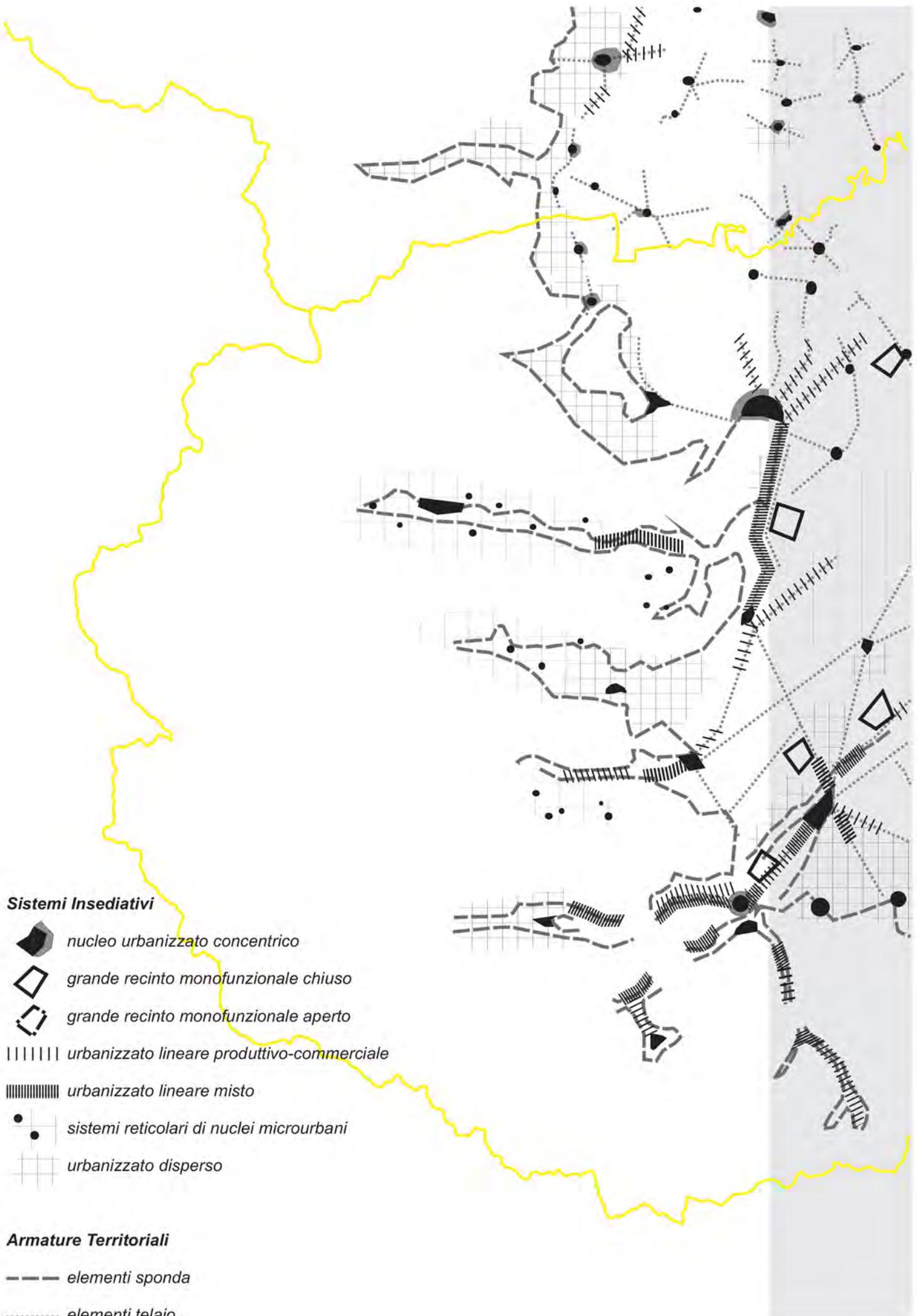
- DIPRADI (2010b) (gruppo di ricerca: Bazzanella L., De Rossi A., Castelnovi P., Berta M., Delpiano A., Dini R., Giusiano M., Rolfo D.) "*Indirizzi per la Qualità Paesaggistica degli Insediamenti Buone Pratiche per la Progettazione Edilizia*", L'Artistica Editrice, Savigliano (Cn).

dell'insieme di studi condotti per la preparazione del nuovo Piano Paesaggistico della Regione Piemonte (PPR)[42].

Nell'elaborazione di questi studi, il gruppo di ricerca ha innanzitutto cercato di delineare una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'intero costruito regionale attraverso una mappatura tesa a riconoscere le diverse *morfologie insediative* ivi presenti. Un lavoro di rilievo ed interpretazione del territorio attuato a scale in cui è ancora possibile distinguere il singolo edificio – 1:10.000 e 1:25.000 – e basato su una tassellatura che sapesse tener conto delle differenti *parti di città* dei singoli centri abitati così come delle aree ben più ampie della dispersione insediativa recente.

Si è arrivati così all'individuazione di quindici tipi di «aree caratterizzate da specifiche densità, strutturazione d'impianto, prevalenza di tipi edilizi e relazione con il contesto»[43], in cui caratteristiche fisiche dei singoli edifici (come tipologia e densità) vengono messe in relazione ad altre relative all'impianto generale (occupazione del lotto, strutturazione interna, accessibilità, spazio pubblico interno, ma anche modalità di crescita dell'insediamento), al rapporto con il substrato territoriale ed altre ancora che potremmo definire più immateriali (funzione principale d'uso). Un'interpretazione della realtà attuata con l'uso di innumerevoli sguardi e l'intreccio di informazioni *esterne* al dato fisico ma utili all'integrazione dello stesso.

Nello specifico, le Morfologie Insediative individuate sono quindici. Nello specifico: urbane consolidate dei centri maggiori (MI1); urbane consolidate dei centri minori (MI2); tessuti urbani esterni ai centri(MI3); tessuti discontinui suburbani (MI4); insediamenti specialistici organizzati (MI5); aree a dispersione insediativa prevalentemente residenziale (MI6); aree a dispersione insediativa prevalentemente specialistica (MI7); "insulae" specializzate (MI8); complessi infrastrutturali (MI9); aree rurali di pianura o collina con edificato diffuso (MI10); sistemi di nuclei rurali di pianura, collina e bassa montagna (MI11); villaggi di montagna (MI12); aree rurali di montagna o alta collina con edificazione rada o dispersa (MI13); aree rurali di pianura con edificato rado (MI14); alpeggi e insediamenti rurali d'alta quota (MI15).

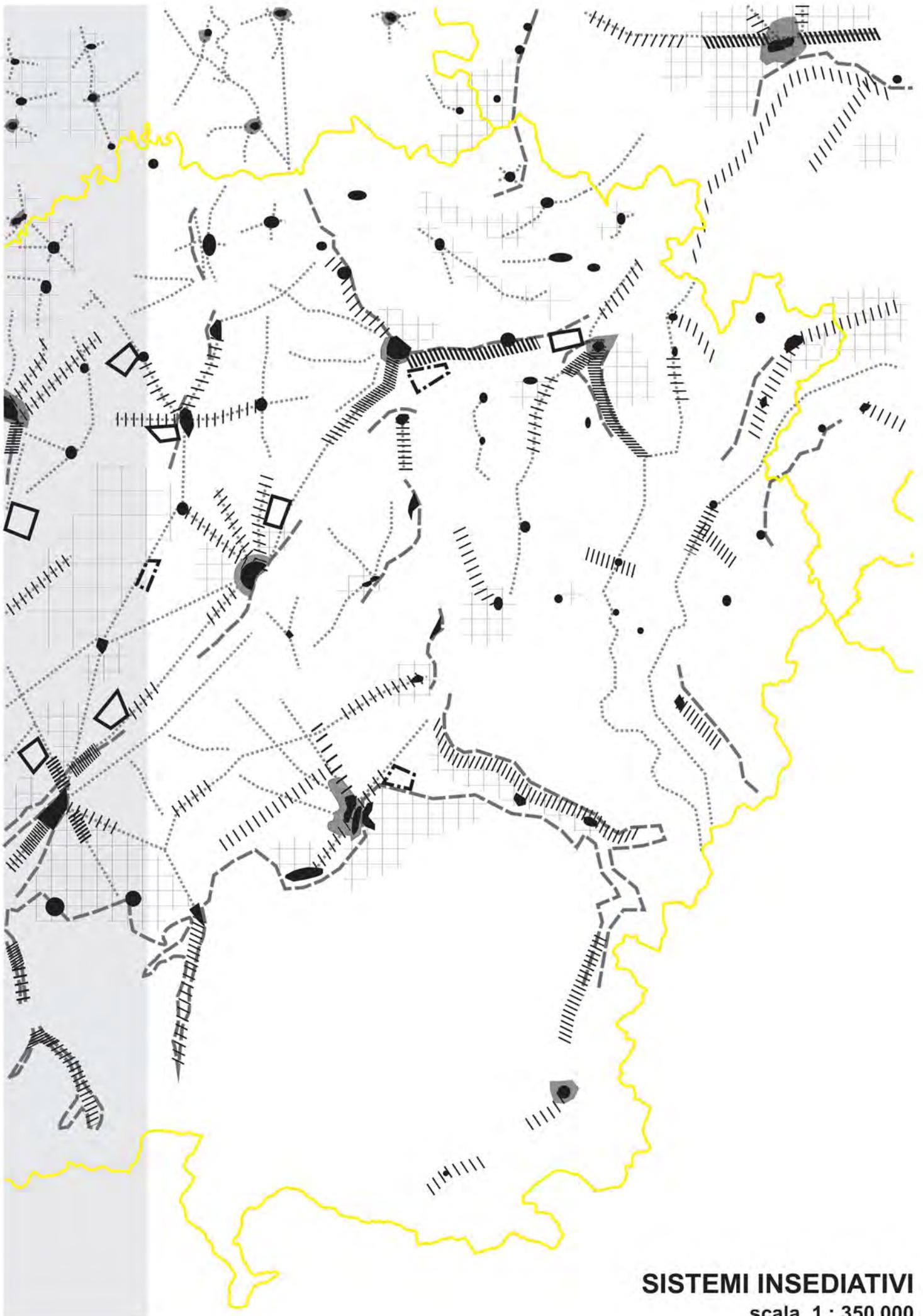


Sistemi Insediativi

-  *nucleo urbanizzato concentrico*
-  *grande recinto monofunzionale chiuso*
-  *grande recinto monofunzionale aperto*
-  *urbanizzato lineare produttivo-commerciale*
-  *urbanizzato lineare misto*
-  *sistemi reticolari di nuclei microurbani*
-  *urbanizzato disperso*

Armature Territoriali

-  *elementi sponda*
-  *elementi telaio*



SISTEMI INSEDIATIVI

scala 1 : 350.000

Si potrebbe facilmente obiettare che l'interpretazione delle morfologie insediative non rappresenti nulla più di uno *zoning* territoriale, in cui al massimo si può rivelare l'effettiva dimensione di alcuni fenomeni insediativi recenti quali lo sviluppo delle *aree della dispersione*. Tuttavia, le Morfologie non vanno prese come compartimenti stagni ma come parti di insediato che interagiscono tra loro ed è proprio la natura di questa interazione – *il carattere dei margini* – che nel piano genera «aspetti di valore o criticità paesaggistica»[44].

Fin dall'inizio il lavoro ha mirato ad individuare gli elementi attorno cui si sviluppa questa interazione, elementi che agiscono in modo morfogenetico sull'edificato stesso determinando un tratto comune a più morfologie insediative. Si tratta di fattori strutturanti l'insediamento alla grande scala rappresentati da componenti del palinsesto fisico che definiscono delle vere e proprie *armature territoriali*. Alcune di questi componenti si comportano da *elementi sponda*, definendo cioè bordi o limiti dell'edificato. Si tratta principalmente di cambi di situazione nel quadro geomorfologico: linee di pedemonte, lungofiumi, terrazzi. Altre agiscono da *elementi telaio* costituendo una nervatura su cui si ancora lo sviluppo insediativo: si parla in questo caso principalmente di strade o di componenti del quadro geomorfologico legati a filo doppio con le strade stesse quali i crinali collinari. Altre ancora, infine, si possono definire *elementi di trama*. Si tratta di componenti del palinsesto meno evidenti, perché non palesate da un segno netto e preciso, in grado tuttavia di creare un tracciato di base, indirizzando il prosieguo della forma dell'edificato. Ci si riferisce in questo caso innanzitutto al parcellare agricolo, capace di preordinare la disposizione del costruito a partire da bordature ed orientamento dei campi ma pure ai conoidi vallivi – tanto presenti nelle zone montane di fondovalle – in grado di determinare configurazioni a *ventaglio*.

L'agire degli elementi dell'armatura territoriale con le differenti morfologie insediative permette di determinare una casistica di agglomerazioni che il piano definisce *sistemi insediativi*[45]. Nel piano paesaggistico il loro utilizzo ha un carattere fortemente coprente ed è teso alla definizione di geometrie composte di fattori lineari o puntuali

[43] Regione Piemonte (2010a)

[44] A questo proposito il PPR dedica una parte di *“buone pratiche insediative”* alla risoluzione di questo tipo di criticità che non verranno ulteriormente sviluppate qui.

[45] La sintetica definizione data dal piano è: «sistemi insediativi, derivanti dalla strutturazione di differenti insediamenti urbanizzati il cui sviluppo complessivo è significativamente influenzato dall'interazione reciproca».

di polarizzazione dell'insediamento, in cui si distinguono nodi (sistemi concentrati ed incroci tra sistemi) ed aste (sistemi lineari) immersi in un contesto insediato a bassa densità.

Rispetto a questi studi, qui si attua un'ulteriore *limatura* ed astrazione dei sistemi insediativi mirata ad ottenere una interpretazione sintetica[46] – potremmo dire quasi diagrammatica – dell'insediato a scala provinciale. Una interpretazione che non vuole avere natura coprente – prevede anzi la presenza di *vuoti* anche in aree abitate – ma evidenziare piuttosto i maggiori fatti insediativi.

[46] I *sistemi insediativi* qui presentati sono una rielaborazione dell'autore fatta non solo a partire da PPR ma, soprattutto, dalla "Carta delle azioni progettuali strategiche per il Nord Ovest" realizzata dal DIPRADI (elaborazione grafica Andrea Delpiano, 2009) e pubblica su De Rossi A. (a cura di) (2009)

A partire dalla medesima organizzazione geometrica – *sistemi puntuali, lineari ed areali* – si definisce una più articolata tassonomia generale dei possibili sistemi insediativi intrecciando natura degli elementi strutturanti e caratteristiche delle morfologie insediative; una tassonomia che sappia dettagliare meglio quel *contesto insediato a bassa densità* attraverso il tipo di rapporto che esso intrattiene con il substrato territoriale su cui poggia.

È così che i *nodi* vengono distinti in *nuclei urbanizzati concentrici, recinti monofunzionali chiusi e recinti monofunzionali aperti*. I primi corrispondono perlopiù agli abitati urbani consolidati, contraddistinti da un edificato maggiormente compatto (prevalentemente MI1, MI2, MI3, MI4 ma possono contenere al loro interno anche aree di natura produttiva come la MI5) e da processi di espansione concentrica strutturata a partire da una rete di strade, generalmente configurate a raggiera. I *recinti monofunzionali* sono aree caratterizzate dalla presenza di importanti stabilimenti produttivi, compresi terziario-commercioli o piattaforme intermodali (MI5, MI8 e MI9). Sono insediamenti in cui a linea di confine (il recinto, appunto) determina un differenza radicale delle regole insediative tra il *dentro* ed il *fuori*, dove il *dentro* molto spesso è caratterizzato dall'eliminazione di ogni tracciato precedente e l'introduzione di segni propri. Si possono ulteriormente distinguere in *chiusi* ed *aperti* a seconda del loro grado di accessibilità: *chiusi* i grandi stabilimenti produttivi ed alcuni spazi infrastrutturali, *aperti* gli insediamenti terziario-commercioli e alcuni grandi servizi (si pensi ad esempio ai nuovi poli ospedalieri) che si configurano così come vere e proprie nuove polarità alla grande scala.

I *sistemi lineari* si specializzano in *urbanizzato lineare misto* e *aste produttivo-commerciali* e sono fortemente caratterizzati dal comportamento morfogenetico di uno o più elementi strutturanti, siano essi telai o sponde. L'urbanizzato lineare misto rappresenta quei sistemi lineari temporalmente più consolidati e caratterizzati dall'estrema eterogeneità delle morfologie insediative coinvolte: vi si alternano piccoli centri consolidati (MI2), aree della dispersione a carattere residenziale (MI4 e MI6) o produttivo-commerciale (MI7) e brandelli di aree rurali dall'urbanizzato diffuso (MI10). Le aste produttivo-commerciali sono invece di più recente impianto e caratterizzate da una minor varietà morfologica e funzionale: si tratta generalmente di sequenze di capannoni alternate (MI7) ad aree rurali dall'urbanizzato diffuso (MI10). Al di là della diversa configurazione spaziale – lineare e non concentrata – e della presenza di altre funzioni, si differenziano dai recinti monofunzionali per la diversa scala dei manufatti edilizi – non grandi piastre quanto piccoli capannoni – che evidenziano una diversa natura del vendere e produrre legata alle pratiche più artigianali della piccola impresa.

Il *sistemi areali* si traducono infine in *sistemi reticolari di nuclei micro-urbani* e *sistemi aperti dell'urbanizzato diffuso*. Sono sistemi poco strutturati, a bassa densità, in cui tuttavia il ruolo delle armature territoriali – strade, terrazzi fluviali, trame agricole – risulta fondamentale nel delimitare ed organizzare la loro estensione ed organizzazione. I sistemi reticolari si caratterizzano per una maggior distinzione tra gli spazi costruiti – siano essi centri minori, tessuti discontinui suburbani, piccoli nuclei rurali – e gli spazi aperti. Ciò può essere dovuto all'elevata produttività agricola di questi ultimi, che permette di contenere i fenomeni dispersivi. Al contrario i sistemi aperti dell'urbanizzato diffuso sono porzioni di territorio in cui questo rapporto vuoti/pieni sta scemando a favore di fenomeni dispersivi sempre più evidenti. Luoghi in cui evidentemente la natura produttiva degli spazi aperti è venuta meno e l'edificato che vi si dispone ha sempre meno rapporti con l'uso del suo substrato territoriale.

Guardare il territorio cuneese attraverso la lente interpretativa dei sistemi insediativi permette di comprendere molte cose in merito alla sua strutturazione insediativa alla grande scala. Quelle che in

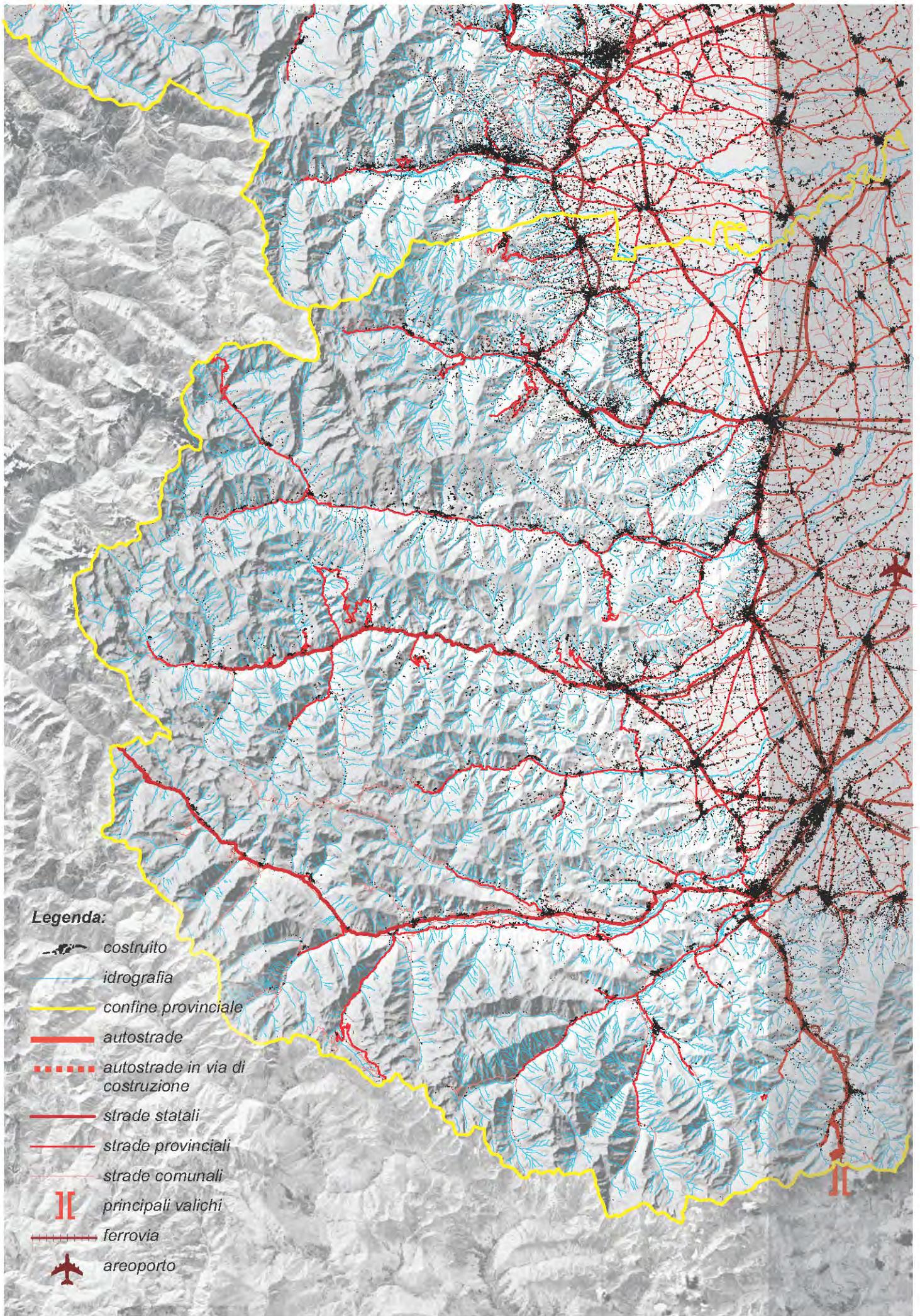
precedenza, nell'osservazione della matrice del costruito, ci apparivano come macchie amorphe, rivelano ora la natura della loro forma. I grandi *grumi* diventano strutture complesse caratterizzate molto spesso dal concentrarsi e dall'incrociarsi di diversi sistemi insediativi. Il pulviscolo di grana più fine – dislocato nelle zone pianeggianti e collinari – rivela l'ordito su cui si organizza. Emergono, infine, in tutta la loro importanza fatti insediativi che prima apparivano secondari come i grandi recinti monofunzionali.

3.6 La ricomposizione del palinsesto fisico: tre grandi *Situazioni Territoriali*

La ricomposizione delle descrizioni condotte su ambiente, infrastrutture ed insediamenti ci restituisce un palinsesto fisico caratterizzato da una sorta di circolarità tra morfologia del territorio e dinamiche trasformative, una circolarità in cui tutto si tiene insieme attraverso costanti rapporti biunivoci. Ma proprio l'articolazione degli assetti insediativi che concorrono a comporre il quadro appena descritto rende interessante tale descrizione, che cessa di essere semplice operazione di ritaglio e denaturalizzazione di singoli aspetti ma diventa piuttosto opera di concettualizzazione della forma stessa di questo territorio urbanizzato.

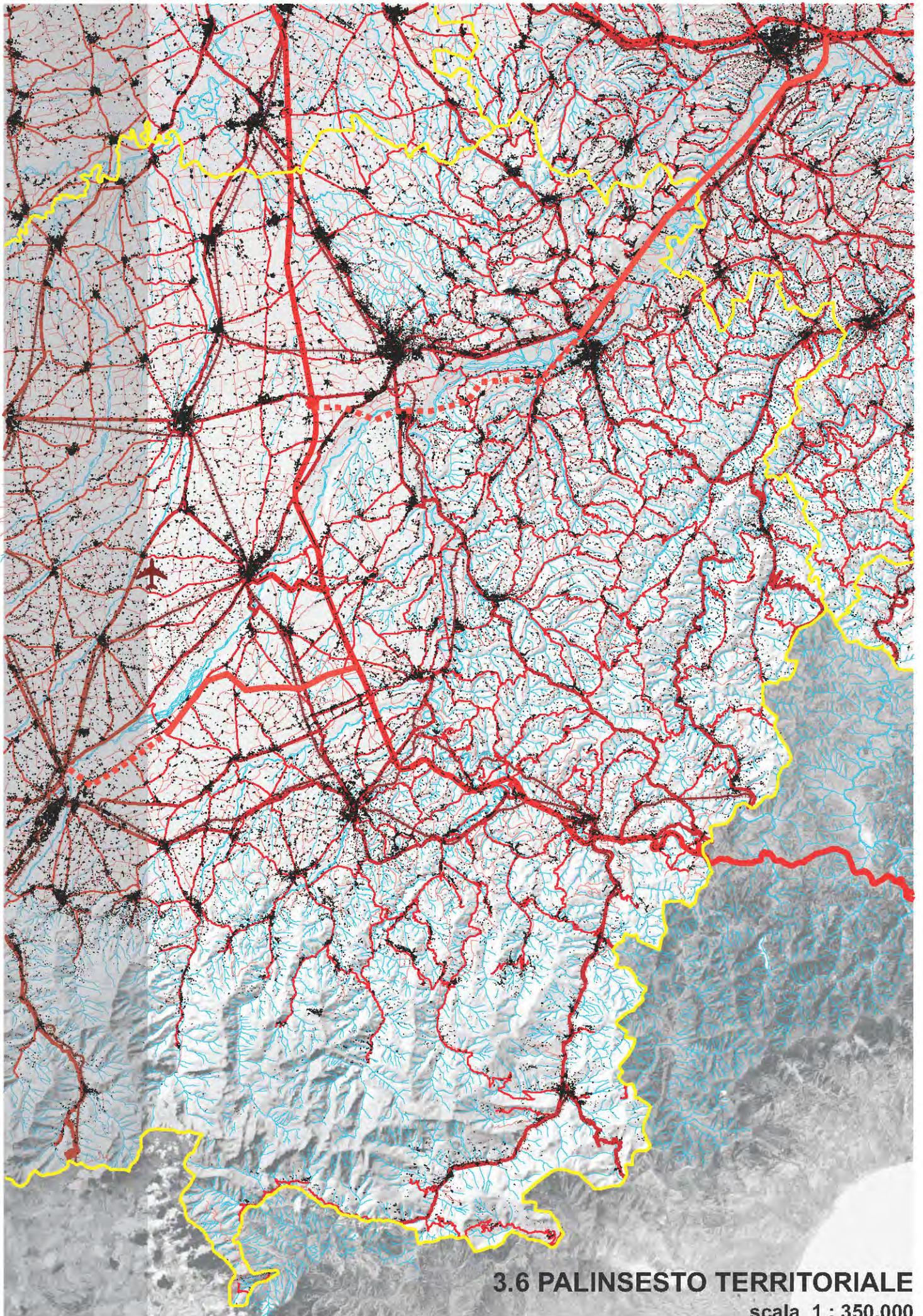
Finora, l'utilizzo dei sistemi insediativi ha permesso di delineare una categorizzazione *tipologica* delle strutture insediative alla grande scala; un catalogo spurio a causa delle caratteristiche eterogenee prese in considerazione – si mischiano infatti caratteristiche fisiche e caratteristiche immateriali dell'insediato – ma che risulta comunque generale ed a-contestuale. Per comprendere appieno la forma del territorio osservato è quindi necessario attuare un ulteriore grado di astrazione, capace di declinare localmente ed incrociare tra loro i singoli aspetti fin qui trattati attraverso categorie che potremmo definire *topologiche*.

In ultima analisi, l'assetto insediativo della Provincia Granda è



Legenda:

-  costruito
-  idrografia
-  confine provinciale
-  autostrade
-  autostrade in via di costruzione
-  strade statali
-  strade provinciali
-  strade comunali
-  principali valichi
-  ferrovia
-  aeroporto



3.6 PALINSESTO TERRITORIALE

scala 1 : 350.000

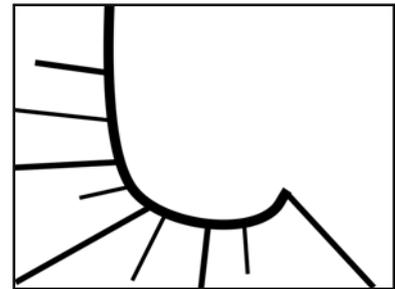
concettualizzabile in tre grandi forme – *il pettine pedemontano, la trama di pianura, gli archi collinari* – in cui si intrecciano fattori del substrato territoriale ed architettura dell'insediato di area vasta.

Si tratta di tre *situazioni territoriali* intese come «combinazioni significative di elementi e di condizioni territoriali, dotate di stabilità e di riconoscibilità, sia sotto l'aspetto fisico formale sia dal punto di vista dei processi [...] da cui derivano e attraverso cui si modificano»[47]. Esse sono quindi «intersezioni di uno spazio di relazioni orizzontali intersoggettive e transcolari e di uno spazio-ambiente costituito da relazioni verticali che collegano fatti insediativi e certe componenti ecologiche e storico-culturali proprie di ciascun luogo od area»[48]. Per relazioni *verticali* si intendono i rapporti che intercorrono tra più oggetti che, sovrapponendosi nel corso della storia, si trovano ad occupare la stessa posizione nello spazio terrestre: si parla quindi di *associazione* o *correlazione* spaziale. Una relazione verticale intercorre ad esempio tra l'insediamento e la collina nei centri rurali di sommità. Per relazioni *orizzontali* si intendono i rapporti che legano tra loro luoghi diversi e, soprattutto, fisicamente distanti: si parla perciò di *interazione* spaziale. Un esempio di tali relazioni è il movimento di persone, merci ed informazioni che intercorre tra le abitazioni ed i luoghi di lavoro[49].

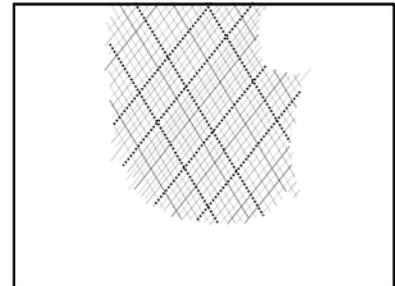
Una situazione territoriale non rappresenta un recinto chiuso ma è caratterizzata da un insieme di relazioni con l'intero contesto territoriale: ciò rende il passaggio da una situazione ad un'altra sfumato e non definibile nettamente. Inoltre, ogni situazione territoriale vede al suo interno una declinazione locale o, meglio, *localizzata* dei sistemi insediativi che concorrono – attraverso ripetizioni, incroci od assenze – alla definizione di specifici *ambienti insediativi*. Ambienti insediativi che vanno quindi interpretati come tasselli di territorio in cui si evidenziano le caratteristiche insediative più significative di ogni situazione.

3.5.4 Il pettine pedemontano

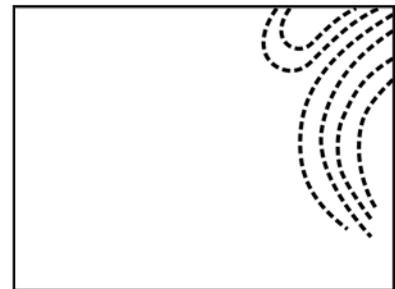
La prima situazione territoriale prende forma dall'intersezione dei filamenti costruiti dei fondovalle alpini con l'intreccio di spazi aperti,



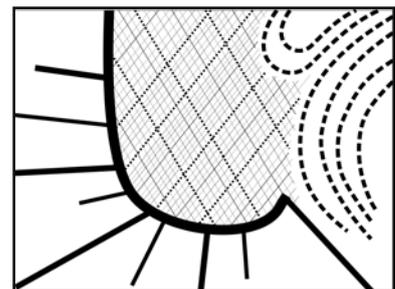
Il Pettine Pedemontano



La Trama di Pianura



Gli Archi Collinari



Le tre Situazioni Territoriali

[47] Dematteis G., (1989) “*Contesti e situazioni territoriali in Piemonte*”, in *Urbanistica* n. 96, Milano

[48] Dematteis G., (1989)

[49] Le definizioni di relazioni verticali ed orizzontali si basano su Dematteis G., Governa F. (2000) “*Dal paesaggio ai sistemi locali*”, DITER, Torino

infrastrutture ed insediamenti in cui i rilievi incontrano la pianura. Il corpo principale del pettine è costituito da una fascia di infrastrutture ed insediamenti lungo cui si collocano tre delle centralità urbane principali – Saluzzo, Cuneo, Mondovì – mentre i *denti* corrispondono a nove corridoi vallivi di diversa lunghezza ed importanza –due di essi infatti terminano con importanti valichi.

È questa la situazione territoriale in cui la densità del costruito è maggiore e si colloca gran parte delle attività della produzione e del commercio, in una successione di cortine edificate a lato strada e brevi intervalli aperti dai quali sbucano i caratteri agricoli della piana retrostante.

La dinamicità evolutiva del costruito, unita all’elevato numero di piccoli e medi centri storicamente consolidati fa sì che all’interno di essa si trovino quasi tutti i tipi di sistema insediativo. Questi sono principalmente di natura lineare – in particolare urbanizzato lineare misto – ma non mancano importanti nuclei urbanizzati concentrici (le tre grandi centralità di cui sopra), grandi recinti monofunzionali (sia *chiusi* come lo stabilimento della Cartiera Burgo a Verzuolo, che *aperti* come l’*outlet* di Mondovicino) o, ancora, sistemi dell’urbanizzato diffuso.

Il variare del rapporto tra forme del suolo ed infrastrutture definisce il disporsi, l’intrecciarsi ed il concatenarsi di questi sistemi insediativi determinando quattro diversi ambienti insediativi.

Il primo, corrispondente al tratto tra Saluzzo e Busca, presenta una stretta vicinanza spaziale tra infrastruttura viaria maggiore e settore di versante disposto parallelamente alla piana (disposizione frontale del versante). I sistemi insediativi che si susseguono – urbanizzati lineari misti, nuclei urbanizzati concentrici, grandi recinti monofunzionali – definiscono perciò una fascia estremamente densa e compressa tra strada e rilievo in cui le principali criticità insediative sono legate alle aree di connessione tra sistemi limitrofi ed il progressivo riempimento di ogni spazio aperto ancora libero.

Il secondo, corrispondente ai tratti tra Busca-Cuneo e Cuneo-Mondovì, è caratterizzato da un graduale allontanamento dell’asse stradale principale rispetto al piede del rilievo. Ciò determina una tasca progressivamente occupata da sistemi dell’urbanizzato diffuso fortemente orientati dalla trama agricola o da grandi recinti

monofunzionali chiusi mentre le arterie stradali che fungono da elementi telaio sono interessate da aste produttivo-commerciali di più recente formazione. Le maggiori criticità sono qui legate ad un utilizzo estensivo del territorio ai fini insediativi, come l'eccesso di infrastrutturazione stradale o la progressiva riduzione delle aree ad uso agricolo.

Se i primi due ambienti insediativi riguardano il diverso conformarsi del corpo principale del nostro pettine, i successivi vertono sul rapporto tra i denti e il corpo stesso.

Il terzo infatti è relativo agli innesti vallivi sulla fascia pedemontana principale.. Sono aree triangolari corrispondenti ai diversi conoidi fluviali, in cui i sistemi insediativi lineari misti intersecano perpendicolarmente altri sistemi lineari misti (Val Varaita), o nuclei urbanizzati concentrici (Val Grana) o sistemi dell'urbanizzato diffuso (Val Vermenagna). Si tratta di luoghi in cui le principali criticità sono legate alla difficile rapporto tra la fragilità ambientale – dal punto di vista idrogeologico e non solo – degli alvei fluviali e delle zone limitrofe e le forti dinamiche insediative in atto, determinate anche dal possibile ruolo di *snodo* che questi luoghi possono avere rispetto ai diversi sistemi insediativi.

Il quarto infine riguarda un particolare tipo di innesto vallivo: una confluenza tra due fiumi posta lungo la fascia pedemontana. Si potrebbe definire un innesto vallivo al contrario, in cui – dal punto di vista della morfologia del suolo – la parte centrale triangolare tra i due fiumi risulta più alta rispetto alla piana su cui si protende. Ciò determina un terrazzo abitato caratterizzato da nuclei urbanizzati concentrici (la città di Cuneo ed il centro di Borgo San Dalmazzo) ed urbanizzato lineare misto disposto perpendicolarmente alla nostra fascia pedemontana. Il rapporto tra valli e fascia si risolve perciò attraverso una raggiera di sviluppi lineari convergente verso la punta del terrazzo e la definizione, ai piedi del terrazzo stesso, di sistemi dell'urbanizzato diffuso. Le criticità riscontrabili sono le stese dell'ambiente insediativo precedente amplificate tuttavia dalla maggior grandezza (di popolazione e di insediato) di questo ambiente rispetto al precedente.

3.5.5 La trama di pianura

La seconda situazione territoriale è relativa alla sacca pianeggiante centrale che, a partire dalla piana monregalese a sud, tende a confondersi verso nord con la porzione meridionale dell'area metropolitana torinese. Si parla in questo caso di *trama* perché è in questo ambito che si manifesta in modo evidente la strutturazione policentrica del cuneese, fatta di tanti piccoli centri sparsi nella pianura coltivata tra i quali Fossano e Savigliano spiccano come maggiori catalizzatori di popolazione ed attività. Il passaggio dalla fascia pedemontana a questa situazione è ovviamente sfumato, privo di confini netti individuabili alla scala del singolo insediamento, ma comunque sottolineato alla grande scala da una evidente variazione di densità insediativa e del conseguente peso demografico. Una situazione insediativa caratterizzata dalla presenza di sistemi insediativi strutturatisi nel lungo periodo – principalmente in sistemi reticolari di nuclei micro-urbani e in nuclei urbanizzati concentrici – su cui si sono innestati più recenti aste produttivo-commerciali. Anche in questo caso, la conformazione geomorfologica gioca un ruolo fondamentale nel disporsi ed organizzarsi dei diversi sistemi. Come sottolineato nei paragrafi precedenti, la sacca centrale è contrassegnata da un accidente orografico – l'incisione dello Stura di Demonte – definisce due porzioni di pianura differente: una porzione meridionale caratterizzata da una serie di pianalti trapezoidali ed una porzione settentrionale che si presenta come un grande piano inclinato omogeneo.

La parte meridionale definisce così un ambiente insediativo in cui agli storici sistemi reticolari di nuclei microurbani si sovrappongono delle aste produttivo-commerciali che seguono le strade di bordo dei singoli trapezi definendo delle conformazioni a bande quasi parallele in cui l'importanza della testa delle aste (la direzione verso cui questi sviluppi lineari tendono) è inferiore a quella del profilo del suolo da seguire.

Nella parte settentrionale invece questo rapporto si inverte. Anche qui si riscontra la presenza di sistemi reticolari di nuclei microurbani di lungo periodo – organizzati, nel caso della piana attorno a Savigliano,

con forme quasi *christalleriane* – su cui nel tempo si sono innestati dei sistemi lineari. Tuttavia, la mancanza di particolari asperità ha conformato questi ambienti insediativi in modo stellare, attraverso aste edificate che solidificano il reticolo christalleriano attorno ai centri maggiori.

Un terzo ambiente insediativo si situa infine lungo il terrazzo settentrionale dello Stura. Sebbene con peso insediativo decisamente inferiore, quest'ambito si comporta come una fascia pedemontana ovvero evidenziando un addensarsi del costruito in prossimità del bordo del cambio di morfologia del suolo (in questo caso non l'inizio di un versante ma di un precipizio). I sistemi lineari che si dispongono lungo tale allineamento sono generalmente aste produttivo-commerciali che si trasformano in urbanizzato lineare misto in prossimità dei centri principali del terrazzo dello Stura: Cuneo, Fossano e Bra.

3.5.6 *Gli archi collinari*

La terza situazione territoriale comprende l'insieme delle aree collinari che definiscono il lato orientale della nostra geografia. Come osservato a più riprese nei paragrafi precedenti, si tratta di un'area molto variegata dal punto di vista geomorfologico: due complessi collinari aventi caratteristiche orografiche e pedologiche parzialmente diverse separate dall'ampia valle del Tanaro, ricongiuntosi ormai con lo Stura di Demonte.

Una situazione che, proprio per questa sua estrema varietà presenta caratteristiche ibride tra le due precedenti. Come per il pettine pedemontano, nelle fasce di passaggio tra rilievo e piana – sia essa la tasca centrale o il fondovalle del Tanaro – si verifica un concentrarsi dell'insediato sia recente che di più lunga durata – i centri di Alba e Bra si collocano proprio in questa posizione limite. Come nella trama di pianura invece, vi si manifesta una strutturazione policentrica fatta di tanti piccoli centri immersi in un territorio coltivato con la differenza che la disposizione degli abitati non è tanto indirizzata dalla trama agricola – a sua volta figlia delle logiche di microcanalizzazione delle acque – quanto basata sulla strutturazione morfologica dei crinali

collinari.

La forma alla grande scala che ne emerge è quindi data da una serie di archi disposti parallelamente e corrispondenti di volta in volta o agli insediamenti disposti capillarmente lungo i crinali collinari o ai fondivalle di più recente edificazione.

I sistemi insediativi riscontrabili ricoprono praticamente tutte le categorie ma si presentano in modo fortemente differenziato a seconda dei diversi ambienti insediativi.

Nel caso del fondovalle del Tanaro sono individuabili due nuclei urbanizzati concentrici principali (Bra ed Alba) da cui si dipartono una serie di sistemi lineari (sia urbanizzato misto che aste produttivo-commerciali) che definiscono una connessione pressoché continua tra i due centri e proseguono l'influenza di questo ambiente anche al di fuori della v alle stessa, sia in direzione del terrazzo fluviale dello stura che del bordo pedecollinare a nord di Bra. Si tratta di un corridoio vallivo per certi versi anomalo, in cui non si verifica una condizione di progressivo alleggerimento del carico insediativo procedendo da valle a monte – come avviene nei corridoi alpini – ma in cui i due capi del corridoio hanno la stessa valenza. È un ambito fortemente denso ed antropizzato, caratterizzato dalla compresenza in uno spazio ridotto di assi infrastrutturali (ferroviari, viari ed autostradali), urbanizzato di vario tipo (residenziale, produttivo, commerciale) e spazi ad elevata naturalità (l'alveo fluviale); le principali criticità sono pertanto riscontrabili nel difficile rapporto tra tutte queste componenti del palinsesto.

Le aree dell'entroterra collinare sono invece caratterizzate da nuclei urbanizzati concentrici e sistemi reticolari di nuclei microurbani disposti su crinale (che agiscono da elementi telaio) alternati ad aste produttivo-commerciali collocate lungo il fondo delle valli secondarie. Sono inoltre saltuariamente individuabili sistemi dell'urbanizzato diffuso che tendono ad unire le due componenti precedenti andando ad occupare le aree dei versanti collinari, storicamente dedicata all'uso agricolo. Si tratta di un ambiente insediativo particolarmente delicato dal punto di vista dell'equilibrio idrogeologico per cui le maggiori criticità sono dovute da un lato alla colonizzazione dei versanti, dall'altro dall'eccessiva occupazione degli stretti fondivalle.

Bibliografia essenziale dei testi citati:

- AA.VV., (2002) *"IN.FRA. Forme insediative, ambiente e infrastrutture"*
Vol I e Vol II, Marsilio, Venezia
- Barbieri M. (2010) *"Grappoli Urbani. Istruzioni per l'uso dei sistemi policentrici a scala sub-regionale"*, tesi di dottorato, DITER, Torino
- Barrera F. (1988) *"Il Piemonte nella cartografia degli Stati Sardi tra restaurazione e unità d' Italia"*, SIAT, Torino;
- Barrera F. (1991) *"Il Piemonte nella cartografia del Cinquecento e Seicento (1520-1690)"*, SIAT, Torino;
- Bätzing W. (2005) *"Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa"*, Bollati Boringhieri, Torino
- Boeri, Lanzani, Marini, (1993) *"Il territorio che cambia: ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese"*, Abitare Segesta, Milano
- Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996a), *"Le forme del territorio italiano"*, Vol I *"Temi e immagini del mutamento"*, Laterza, Bari
- Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996b), *"Le forme del territorio italiano"*, Vol II *"Ambienti insediativi e contesti locali"*, Laterza, Bari
- Dematteis G., (1989) *"Contesti e situazioni territoriali in Piemonte"*, in Urbanistica n. 96, Milano
- Dematteis G., Governa F. (2000) *"Dal paesaggio ai sistemi locali"*, DITER, Torino
- De Rossi A. (a cura di) (2002) *"Atlante dei paesaggi costruiti"*, Blu Edizioni, Cuneo
- De Rossi A. (2009) *"L'Architettura della Grande Scala"* in De Rossi A. (a cura di) (2009)
- De Rossi A. (a cura di) (2009) *"GrandeScala. Architettura, Politica, Forma"*, List, Barcellona
- DIPRADI (2008) (gruppo di ricerca: Bazzanella L., De Rossi A., Castelnovi P., Berta M., Delpiano A., Dini R., Giusiano M., Rolfo D.), *"Piano Paesistico Regionale. Catalogo delle buone pratiche morfologico insediative e tipologico edilizie"*, Regione Piemonte, Torino
- DIPRADI (2009) (gruppo di ricerca: Bazzanella L., De Rossi A., Castelnovi P., Berta M., Delpiano A., Dini R., Giusiano M.,

- Rolfo D.) *"Piano Paesistico Regionale. Analisi morfologico-insediative e quadro informativo sul territorio"*, Regione Piemonte, Torino
- DIPRADI (2010a) (gruppo di ricerca: Bazzanella L., De Rossi A., Castelnovi P., Berta M., Delpiano A., Dini R., Giusiano M., Rolfo D.) *"Indirizzi per la Qualità Paesaggistica degli Insediamenti Buone Pratiche per la Pianificazione Locale"*, L'Artistica Editrice, Savigliano (Cn).
- DIPRADI (2010b) (gruppo di ricerca: Bazzanella L., De Rossi A., Castelnovi P., Berta M., Delpiano A., Dini R., Giusiano M., Rolfo D.) *"Indirizzi per la Qualità Paesaggistica degli Insediamenti Buone Pratiche per la Progettazione Edilizia"*, L'Artistica Editrice, Savigliano (Cn).
- Martellato D., Sforzi F. (a cura di) (1990) *"Studi sui sistemi urbani"*, Angeli, Milano
- Olmo C. (2010) *"Territori e territorialità"* in Olmo (2010) *"Architettura e Novecento. Diritti, conflitti, valori"*, Donzelli, Roma
- Palma R. (2002) *"L'immaginario cartografico dell'Architettura"*, Tecnograph, Bergamo
- Peyrot (2005) *"Cuneo e la sua provincia: vedute e piante, feste e cerimonie dal XIII al XIX secolo"*, Asteggiano, Cuneo
- Poletto (2004) *"Cartografia Storica: contributi per lo studio del territorio piemontese"*, Artistica, Cuneo
- Pressenda P. (a cura di) (1997) *"Torino ed il suo orizzonte. Collezione Cartografica dell'Archivio Storico della Città di Torino"*, Archivio Storico, Torino
- Spaziante A. (1996) *"Piemonte"* in Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996b)
- Regione Piemonte, Provincia di Cuneo (2004) *"Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale"*, Cuneo
- Robiglio M. (1997) *"Paesaggi di confine"*, tesi dottorato DAPE, Politecnico di Torino
- Robiglio M., Giriodi S. (2001) *"La costruzione dell'ordinario"*, Celid, Torino
- Spaziante A. (1996) *"Piemonte"* in Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996b)
- Viganò P. (2001) *"Finibus Terrae: Piano Territoriale della Provincia di Lecce"*, Electa, Napoli

