Capitolo 4:
LE IMMAGINI DELLA POLITICA

4.1 Attori e politiche

4.1.1 Attori forti e attori deboli

Nel capitolo precedente abbiamo evidenziato la possibilità di interpretare la strutturazione insediativa di area vasta della Provincia Granda attraverso tre grandi forme – le situazioni territoriali del pettine pedemontano, della trama di pianura e degli archi collinari – naturalizzate a tal punto da creare una certa continuità tra lo sviluppo insediativo di lungo periodo e le dispersione recente. Tuttavia, l'efficacia di questo cortocircuito tra *forma* e *identità* del territorio rappresenta attualmente un presupposto per la definizione di progettualità di grande scala rispetto all'intera geografia?

Per rispondere a questa domanda appare quanto mai utile analizzare i diversi poteri che agiscono *sul* territorio e *dal* territorio. Già Lanzani parlava di *territorio al plurale*[1] per descrivere il grande numero di attori e poteri che agiscono di esso, ognuno portatore di proprie identità e progettualità, tanto da non poter presupporre mai l'esistenza di un unico modo di vedere un territorio dato[2]. È però altrettanto vero che non tutti questi attori hanno la stessa capacità di azione, ovvero lo stesso potere di imporre il proprio modo di vedere e pensare il territorio: si potrebbe sintetizzare che esistano degli attori *forti* e degli attori *deboli*. Tra questi attori forti vi sono sicuramente gli attori *politici*: non perché siano detentori di particolare autorevolezza – seppur in modo minore, anche la politica locale sta risentendo della crisi di prestigio che ha investito negli ultimi tempi la politica nazionale – ma perché, nel bene e nel male, essi sono comunque portatori di un mandato popolare – o almeno di una sua maggioranza – e si

[1] Lanzani A. (1991) "*Il territorio al plurale : interpretazioni geografiche e temi di progettazione territoriale in alcuni contesti locali*", Angeli, Milano

[2] Parafrasando Lanzani in modo un po'eterodosso e facendo una sintesi dei suo scritti più rilevanti, verrebbe quasi da parlare di "*paesaggio al plurale*".

presuppone perciò che siano portatori delle istanze delle popolazioni che rappresentano. Al contempo, gli attori politici dispongono di un gran numero di strumenti – programmi, piani e progetti – attraverso cui indirizzare lo sviluppo insediativo alle diverse scale. In questo capitolo si osserveranno pertanto i diversi immaginari politici che investono il territorio della Granda perché, più di altri ci paiono capaci di strutturarne lo sviluppo territoriale prossimo venturo.

Si è detto in apertura della tesi che, se proprio si deve attuare una distinzione tra diversi campi del sapere, essa non sia in base alla scala del prodotto ma piuttosto rispetto ai modi del produrre. «Se esiste una linea di confine, non è tra *Architettura* ed *Urbanistica* quanto tra *Progetti* e *Politiche*»[3]. Ora invece ci troviamo a parlare di *Politiche*, all'apparenza smentendo quanto affermato in precedenza. Ecco, sia chiaro, l'analisi delle politiche territoriali in vigore ha natura prettamente strumentale, mirata alla individuazione delle operazioni di trasformazione in essa presenti – ovvero di *progetto* – in termini sia di singole progettualità fisiche che di configurazioni territoriali proposte.

[3] Robiglio M., Giriodi S. (2001) "*La costruzione dell'ordinario*", Celid, Torino

4.1.2 Politiche dall'alto, dal basso e settoriali

I contorni di questa nostra geografia, già descritti precedentemente da un punto di vista fisico e cartografico, vengono abbastanza chiaramente confermati da quelli amministrativi, i quali permettono di includere sostanzialmente tutto il territorio considerato all'interno di un unico ente provinciale – appunto la Provincia di Cuneo. Si potrebbe pertanto presupporre che l'attore provinciale sia il più adatto – ossia il più *forte* – ad interpretare e preordinare la strutturazione insediativa di area vasta della Granda. Tuttavia, appena si osservano più nel dettaglio gli strumenti di governo provinciali, ci si rende conto di quanto ciò non sia vero. La carenza non sta però nei singoli strumenti – o almeno non solo – ma nella più generale percezione che si ha della provincia stessa: al contrario di quanto avviene in altre realtà italiane – generalmente in presenza di realtà metropolitane più evidenti e consolidate, come quella torinese – nel territorio cuneese l'ente provincia appare nulla più che un contenitore riempito di volta in

volta da politiche ed indirizzi di altri enti più forti, che afferiscono a diverse scale di riferimento. Oltre ai più generali problemi legati alla natura amministrativa dell'organo provinciale – validi per tutte le provincie italiane – nel caso cuneese si aggiungono quelli più specifici legati alla scarsa *presa* che questo tipo di organizzazione ha sui suoi abitanti: se deve definire a che realtà territoriale più ampia appartiene, l'abitante della Granda tende a riconoscersi nella *sorella* che gli sta più prossima – dichiarandosi fossanese, albese, saluzzese, ecc. – piuttosto che nella provincia tutta.

Per decifrare l'immaginario politico del cuneese è pertanto necessario muoversi all'interno di una geografia dei poteri ben più complessa, caratterizzata da politiche che strumentalmente potremmo definire *dall'alto, dal basso* e *settoriali.*

Per politiche *dall'alto* si intendono quelle politiche di sviluppo insediativo promosse da enti territoriali aventi grandezza pari o maggiore del territorio osservato. Si tratta di politiche di natura regionale o più raramente nazionale che presuppongono una discesa a cascata negli strumenti di pianificazione più minuta – provinciale e comunale. Appartengono a questo gruppo le politiche espresse da strumenti quali il *Piano Territoriale Regionale (PTR)*[4], il *Piano Paesaggistico Regionale (PPR)*[5] e il *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)*[6] e il *Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST)*[7]. Le maggiori criticità legate a queste politiche stanno proprio nel difficile passaggio da un grado al successivo, in particolare quando le decisioni di area vasta devono essere integrate nella pianificazione locale: anche nei casi in cui vi è loro un formale recepimento, quasi mai le strategie della pianificazione di grande scala hanno la forza di divenire gli assi portanti della pianificazione comunale o sovracomunale, forse anche a causa del carattere impositivo e non concertativo di questo tipo di pianificazione.

Per politiche *dal basso* si intendono invece tutte quelle politiche che fanno riferimento ad enti territoriali dall'estensione minore di quella della Provincia. Il grosso di queste politiche locali è legato alle singole realtà municipali – la Granda è caratterizzata dalla presenza di oltre 250 comuni – che hanno nel *Piano Regolatore Comunale Generale*

[4] La Regione Piemonte ha adottato nel tempo due diversi Piani Territoriali: Regione Piemonte (1997) "*Piano Territoriale Regionale*", Torino; e Regione Piemonte (2011) "*Nuovo Piano Territoriale Regionale*", Torino. Nella trattazione successiva si farà riferimento soprattutto al secondo piano territoriale sebbene il primo continui ad essere operativo all'interno del Piano di Coordinamento Provinciale di Cuneo. La fase di preparazione del nuovo PTR ha prodotto una seire id pubblicazioni a cui si farà successivamente esplicito riferimento, in particolare: Regione Piemonte, (2005) "*Per un nuovo Piano Territoriale Regionale: documento programmatico*", Torino; Regione Piemonte (2007) "*Piano Territoriale Regionale: quadro di riferimento strutturale*", Torino.

[5] Regione Piemonte (2009) "*Piano Paesaggistico Regionale*", Torino. Di questo piano si è già ampliamente parlato nel capitolo precedente.

[6] Regione Piemonte, Provincia di Cuneo (2004) "*Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*", Cuneo.

[7] Regione Piemonte, Provincie di Alessandria, Asti e Cuneo (2003) "*PRUSST Piemonte Meridionale*"

(PRGC) il proprio strumento di azione principale. Appartengono inoltre a questa categoria forme di pianificazione più recenti ed innovative, basate sulla libera associazione di comunità ed enti locali in aggregazioni maggiori che a volte concretizzano il proprio agire in specifici strumenti pianificatori. Né sono esempio il *Piano Strategico*[8] del territorio cuneese, attorno cui si sono raccolti oltre 50 comuni referenti al capoluogo o le libere associazioni dei comuni per i bandi relativi ai *Programmi Territoriali Integrati*[9], di cui si parlerà successivamente più nello specifico. Le maggiori criticità di queste politiche sono legate alla difficoltà di trasformare il *nobile* concetto del *fare sistema* in azioni concrete: molto spesso sia la pianificazione comunale – per evidenti motivi di scala – sia quella di più ampio raggio – paradossalemente per lo stesso motivo che la rendono così innovativa: ovvero la libera aggregazione tra enti non istituzionalizzata e non vincolante – finiscono col produrre unicamente uno stillicidio di progettualità puntuali e non realizzare quelle di maggior respiro.

Infine, trasversale a questi due differenti gruppi, vi è l'insieme delle politiche *settoriali*, basate cioè sulla programmazione e lo sviluppo di un singolo *settore* territoriale, sia esso l'ambiente, le infrastrutture, la cultura, la produzione agricola o industriale o il turismo. La grandezza dell'ente proponente qui non è fondamentale: la maggior parte delle politiche settoriali tendono a far riferimento ad organismi di livello regionale o nazionale – e sarebbero pertanto assimilabili alla prima delle nostre tipologie politiche – tuttavia sono altresì individuabili politiche settoriali che nascono dal basso e finiscono col perseguire le medesime intenzioni. Sono riconducibili a questo insieme le diverse politiche di valorizzazione turistica – quali le politiche di Comunità Montane e Collinari, i Gruppi di Azione Locale o la proposta di candidatura UNESCO del territorio di Langhe e Roero – quelle di tutela ambientale – come ad esempio le politiche legati a Parchi (regionali e comunali), ZPS[10] e SIC[11] – o, ancora, quelle infrastrutturali – come ad esempio il programma S.I.S.TE.M.A.[12] o i vari progetti di retro-porto per il Ponente Ligure. I principali punti di debolezza di queste politiche sono ovviamente legati al modo intrinsecamente parziale attraverso cui pianificano il territorio, molto

[8] Città di Cuneo (2006) "*Cuneo 2020. Il piano strategico della città e del suo territorio*", Cuneo

[9] Il bando per i *Programmi Territoriali Integrati* è del 2007 ed attualmente l'Iter progettuale è fermo al grado definitivo. I PTI presentati dai diversi enti cuneesi sono sette e nello specifico: "*Alba, Bra, Langhe e Roero. Programma di sviluppo per un territorio avocazione agroalimentare e turistica*", "*Cuneo e le sue valli: il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità*", "*Unione Fossanese. Centralità geografica: un'opportunità strategica*", "*Sviluppo sostenibile del Monregalese*", "S*aluzzo. La cultura del territorio: innovazione nella tradizione*", "*Valli Gesso e Vermenagna. Un distretto rurale ed ambientale di qualità*", "*Villafranca. A.I.R.P.L.U.S. – P.I.A.N.U.R.A.*"

[10] Le "*Zone di Protezione Speciale*" o ZPS, sono zone di protezione poste lungo le rotte di migrazione dell'avifauna, finalizzate al mantenimento ed alla sistemazione di idonei habitat per la conservazione e gestione delle popolazioni di uccelli selvatici migratori. Tali aree sono state individuate dagli stati membri dell'Unione Europea attraverso la direttiva 79/409/CEE del 2 aprile 1979, nota come "*Direttiva Uccelli*".

[11] I "*Siti di Interesse Comunitario*" o SIC sono invece le aree che definiscono la "*RETE NATURA 2000*". Tale rete – definita dalla "*Direttiva Habitat*" 92/43/CEE del 21 maggio1992 – ha valenza più ampia di quella della *"Direttiva Uccelli*" e persegue l'obiettivo di preservare le specie e gli habitat per i quali i siti sono stati identificati.

spesso non si considerando a sufficienza le ripercussioni che le scelte in un settore si ripercuotono sulle altre componenti territoriali. Emblematico è il caso dei Parchi Naturali o delle grandi progettualità infrastrutturali che sempre più spesso vengono respinte dalla popolazioni interessate perché sono viste come lesive delle economie locali e/o della qualità della vita[13].

4.2 Le immagini latenti

Proprio perché l'interesse per queste politiche sta prevalentemente nelle trasformazioni che comportano e nelle configurazioni territoriali che sottendono, si è deciso di descriverle non a partire dalla loro tipologia ma dal risultato fisico che si prefiggono, ovvero dall'immagine di territorio che vi è contenuta.

Si tratta di una modalità di descrizione che si rifà parzialmente all'escamotage delle *immagini fisiche di territorio* usate da De Rossi e Durbiano per descrivere le trasformazioni dell'area torinese dell'ultimo trentennio[14] – di cui abbiamo già ampiamente parlato in precedenza – ma con una sostanziale differenza. De Rossi e Durbiano utilizzano le diverse immagini così come si presentano all'origine, connettendo unicamente i diversi fatti urbani all'immagine di riferimento. Ciò fa sì che le immagini non si riferiscano sempre a tutta l'area metropolitana, che presentino formati diversi tra loro – fotografie, cartografie, diagrammi, slogan – e che quindi non sempre siano confrontabili. De Rossi e Durbiano raccolgono, ordinano, connettono e commentano.

Qui si compie un passaggio successivo: le diverse immagini prodotte dal territorio vengono o ulteriormente astratte o forzatamente esplicitate. Il titolo del paragrafo fa riferimento a immagini *latenti* proprio perché non sempre queste sono evidenti e consapevoli nelle diverse politiche analizzate. Ad esempio, le concorrenza tra le diverse sorelle su singole progettualità – come, vedremo successivamente, nel caso della piattaforma logistica provinciale – non disegna esplicitamente un territorio frammentato ma la sua applicazione ne è

[12] Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004) "S.*I.S.TE.M.A. Sviluppo Integrato Sistemi TErritoriali Multi Azione*" –Roma

[13] Mentre in merito alle infrastrutture, anche grazie al recente dibattito sulla TAV della Val Susa, la questione degli effetti collaterali sulle comunità locali ed il loro conseguente rifiuto è abbastanza evidente, più sottile appare la questione dei parchi naturali. Un parco naturale (nazionale, regionale o comunale), sebbene nasca con l'intento di preservare e quindi valorizzare dal punto di vista ambientale una porzione di territorio, porta con se una serie di restrizioni alla produzione agricola e più in generale ai modi di sfruttare il territorio che genera delle diseconomie e non sempre l'incremento di attività turistiche è sufficiente a bilanciare tale perdita. Nei parchi storici situati in area marginali dal punto di vista insediativo – come nel caso dei parchi di montagna – ciò ha portato ad un progressivo spopolamento di aree già deboli ma, proprio per la loro marginalità, ciò si è poco ripercosso sull'immaginario collettivo. Più complessa appare invece ora l'istituzione dei parchi legati ai fiumi, che finiscono con l'interessare non solo aree marginali ma pure aree fortemente antropizzate e caratterizzate da un ricco sistema produttivo. In questo caso la resistenza si fa maggiore perché maggiore è il peso – numerico, insediativo, economico – della popolazione potenzialmente limitata dalle nuove regole. È questo il motivo per cui, come vedremo più avanti, sempre più si stanno sviluppando in ambito fluviale modalità nuova di tutela e valorizzazione degli ambienti fluviali, quali ad esempio i "contratti di fiume".

una diretta conseguenza: l'immagine del *frammento* è perciò implicitamente presente in essa. Al contempo non tutte le politiche, proprio per la loro diversa natura, fanno esplicito riferimento alla scala provinciale ma qui l'operazione di astrazione porta ad osservarne le trasformazioni sottese sempre alla stessa scala di riferimento e quindi a forzarne gli esiti, anche quelli non previsti.

Lo strumento dell'immagine latente rappresenta concettualmente un via di mezzo tra l'*immagine fisica* di De Rossi e Durbiano e la *metafora* di Dematteis[15] perché forza le figure implicitamente presenti nelle politiche sovrapponendole ai precedenti immaginari di lungo periodo ed individuando, appunto, delle metafore che possano sintetizzare la visione di territorio sottesa; un lavoro che ha quindi più di un punto di contatto con quanto fatto da Dematteis stesso sul territorio piemontese in un celebre articolo di fine anni ottanta[16].

Attraverso queste immagini diviene possibile *raccontare* l'evoluzione delle diverse politiche – il riferimento fondamentale è ovviamente quello dei *racconti* di secchiana memoria[17] – esprimere il permanere di immaginari conflittuali e comprendere il perché di scelte a volte divergenti, anche all'interno dello stesso strumento pianificatorio, senza per forma dover cercare una appacificante quanto falsa sintesi tra diverse politiche.

Le immagini latenti rappresentano infine un particolare modo di attuare la *ricomposizione* delle rappresentazioni di territorio sottese alle varie razionalità minimali di cui abbiamo parlato nel secondo capitolo in merito alle modalità attraverso cui operare sulla forma del territorio.

Nel caso specifico del territorio cuneese è possibile individuare tre diverse immagini latenti capaci di esprimere i risvolti territoriali delle diverse politiche in atto: *isole e arcipelaghi, il tubo e la croce, recinti*. Nei paragrafi successivi si procederà pertanto a sviluppare queste immagini mentre nella parte finale del capitolo si attuerà un loro problematico incrocio alla ricerca delle maggiori criticità insite nel processo di metropolizzazione territoriale.

[14] De Rossi A., Durbiano G. (2006) "*Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*", Allemandi, Torino

[15] Si fa qui riferimento a quanto teorizzato in Dematteis G. (1985) "*Le metafore della terra*", Feltrinelli, Milano, e sviluppato in pratica in Dematteis G., (1989) "*Contesti e situazioni territoriali in Piemonte*", in Urbanistica n. 96, Milano

[16] Dematteis G. (1989)

[17] Si rimanda a Secchi B (1984) "*Il racconto urbanistico : la politica della casa e del territorio in Italia*", Einaudi, Torino, e soprattutto a Secchi B (2006) "*la città del ventesimo secolo*", Laterza, Bari, in cui l'autore ripercorre la storia dell'urbanistica moderna e contemporanea attraverso tre racconti.

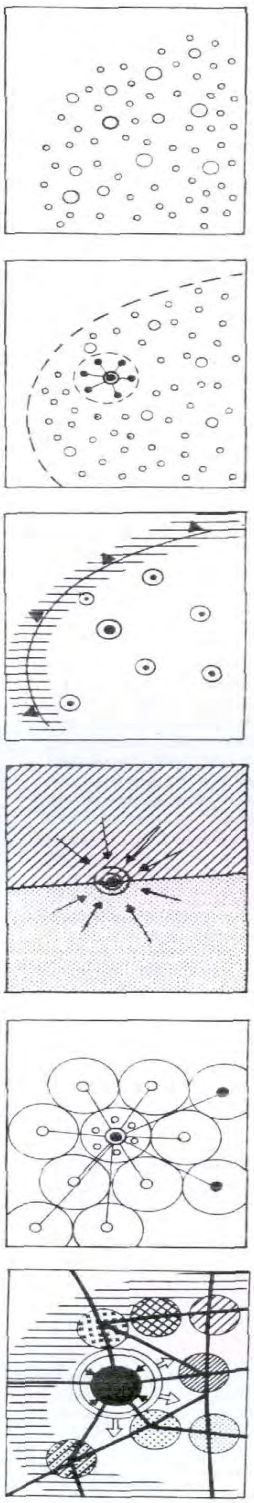


Figura 1: l'evoluzione delle immagini territoriali del Piemonte.
fonte: Dematteis G., (1989) "*Contesti e situazioni territoriali in Piemonte*", in Urbanistica n. 96, Milano

4.2.1 Isole e arcipelaghi

La prima immagine esprime l'individualismo locale che connota una organizzazione policentrica scarsamente gerarchizzata come quella cuneese. Il sistema insediativo in esame è infatti imperniato attorno ad alcune polarità principali – principalmente le *sette sorelle* che ricorrono in alcuni documenti programmatici di pianificazione provinciale – a cui afferiscono altrettante aree di influenza. Un territorio caratterizzato quindi da una serie di *isole* locali – il "saluzzese", il "braidese", il "monregalese", etc… – aggregabili parzialmente in *arcipelaghi* a geometria variabile attivati da precise politiche settoriali.

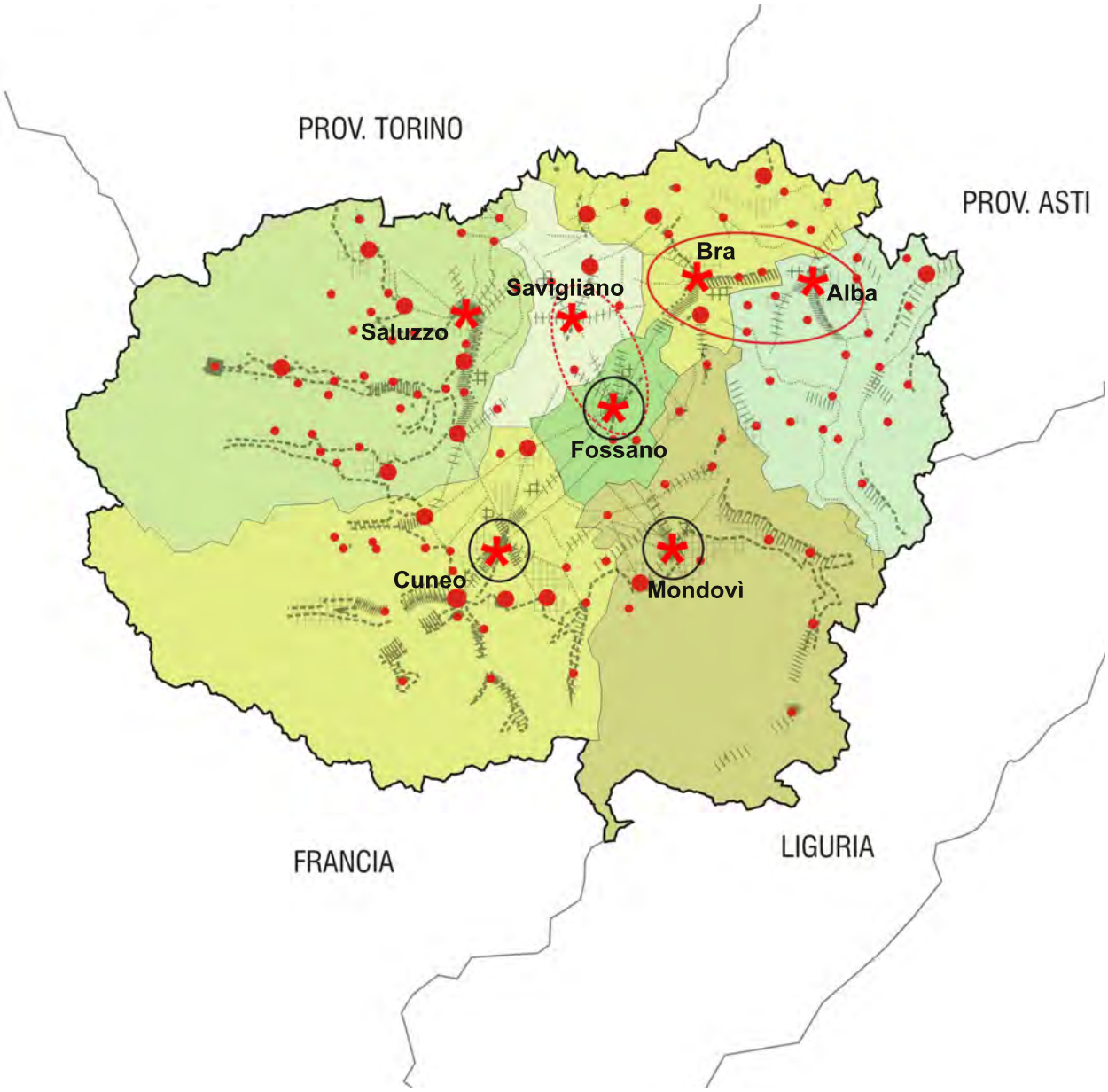
Le tessere del mosaico così delineate dispongono i propri contorni in modo abbastanza eterogeneo rispetto alle situazioni insediative prima individuate: frammentandole internamente – è il caso del pettine pedemontano in cui si affiancano saluzzese, cuneese e monregalese – connettendole trasversalmente – ad esempio il saluzzese che si riverbera tanto sul pettine pedemontano a Ovest quanto sulla piana a Est – o ancora ricalcandone abbastanza efficacemente i confini – ad esempio il sistema Fossano-Savigliano rispetto alla trama di pianura, o l'Albese-braidese rispetto al sistema ad archi collinari.

Il policentrismo di questo territorio rappresenta una strutturazione di lungo periodo che trae le proprie origini dall'organizzazione feudale del Medioevo e si consolida attraverso le successive esperienze occupatesi di proporre suddivisioni *politico-gestionali* del cuneese – dalle sedi vescovili e dalle province sabaude fino ai comprensori degli anni settanta.

Gli attuali strumenti di pianificazione di area vasta non fanno che confermare questa strutturazione "feudale" del territorio.

Il *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*[18] introduce esplicitamente la figura delle *sette sorelle* ma interpreta questo *modello di governo policentrico* come enfatizzazione della *leadership* delle singole sorelle rispetto alla propria area di influenza ufficializzando di fatto l'esistenza di sette sotto-province. Le sette sorelle divengono i poli in cui collocare in modo indifferenziato i servizi principali – ospedali, università, centri fieristici, strutture per la

Figura 2: Isole e Arcipelaghi



il sistema delle "7 sorelle"

principali nuclei urbani

ambiti di influenza delle singole "sorelle"

possibile localizzazione baricentrica per piattaforma logistica e centro servizi agroalimentare

sottosistema Alba-Bra (distretto commerciale, polo turistico,...)

possibile sottosistema Savigliano-Fossano

grande distribuzione. La creazione di politiche coordinate di più ampio raggio si ferma all'individuazione di possibili specificità per ogni polo, tali da creare una sorta di complementarietà tra sorelle. Perciò, sebbene l'attenzione data alla rete delle sette città cuneesi rappresenti un elemento di innovazione, paiono ancora deboli le ricadute operative sul territorio legate ad un possibile processo di "valorizzazione" dell'organizzazione policentrica.

Una cosa simile avviene nel nuovo *Piano Territoriale Regionale*[19]. Infatti se, da un lato, il piano da una lettura territoriale di maggior respiro capace di individuare delle grandi situazioni insediative – tra cui spicca per, la seconda volta nei piani territoriali regionali, l'importanza del *pedemonte urbanizzato* – su cui impostare una serie di linee guida d'azione, dall'altro, struttura la propria valenza operativa su una tassellatura del territorio in *ambiti di integrazione territoriale (AIT).* Questi ambiti hanno una dimensione intermedia tra quella comunale e provinciale e rappresentano i «mattoni della costruzione del Piano»[20]. Nel caso specifico del cuneese, gli ambiti di integrazione territoriale sono otto: alle sette sorelle si aggiunge Ceva, piccolo centro nell'alta val Tanaro che rappresenta tuttavia il principale riferimento urbano per un ampia porzione di territorio alpino.

Questa frammentazione interna viene confermata anche dalle principali politiche dal basso. Oltre alle diverse politiche comunali – giocoforza frammentate se osservate alla grande scala – sintomatico appare il caso del *Programmi Territoriali Integrati (PTI)*[21].

Al fine di evitare la distribuzione a pioggia dei fondi europei e spingere ad una maggior territorializzazione degli interventi finanziati, nel 2007 la Regione Piemonte ha legato tali finanziamenti ad un bando di gara in cui si invitavano le diverse realtà locali a raggrupparsi e presentare dei programmi coordinati di sviluppo territoriale di area vasta. Se si osservando i contorni delle varie alleanze intercomunali presentatesi si nota come queste ricalchino le suddette aree di influenza delle polarità principali e solo in alcuni casi si registrano situazioni nuove, basate o sull'emancipazione di comunità minori – come nel caso dei territori di piana a ridosso della provincia torinese e guidati dal comune di Villafranca o della val

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

[19] Regione Piemonte (2007)

[20] Regione Piemonte (2007)

[21] Una sintesi dei programmi ed un loro raffronto e disponibile in: De Paulis, De Paulis, Peyracchia (a cura di) (2007) "*Le stelle dell'orsa. Riflessioni sui Programmi Territoriali Integrati della Provincia di Cuneo*", Quaderno del Territorio n.1/2007, Associazione Culturale Bafile, Busca (CN)

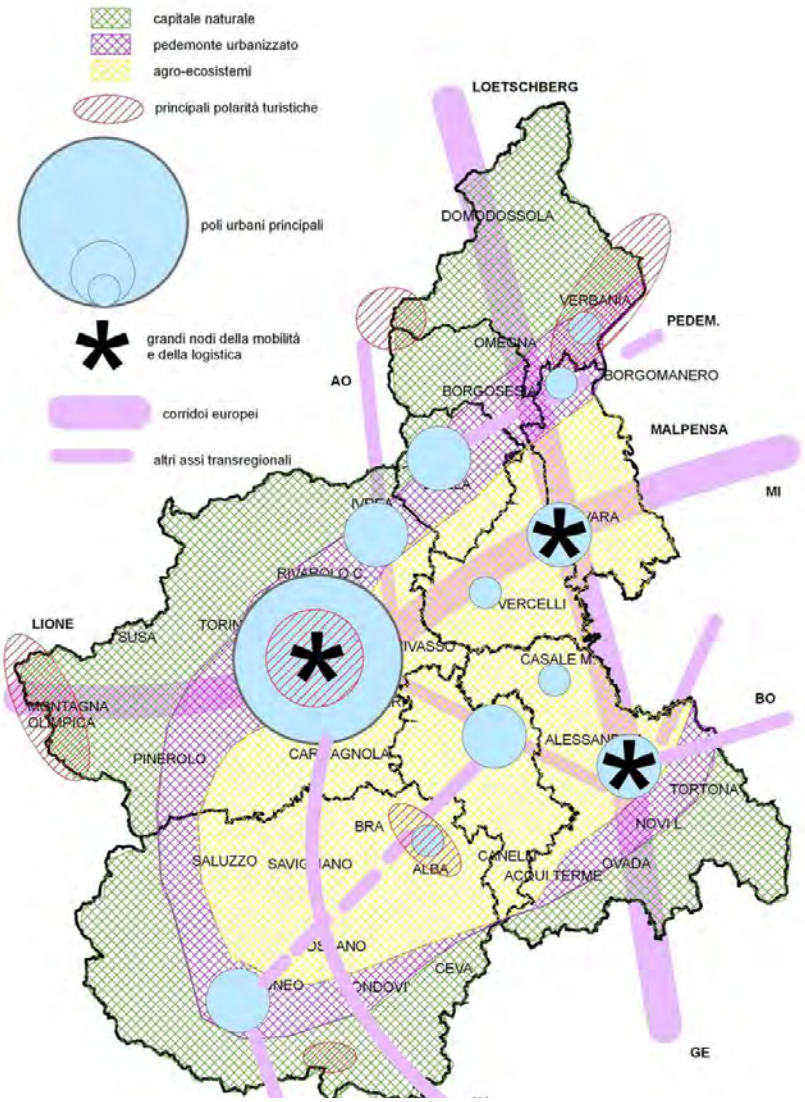


Figura 3: PTR - Linee strutturali.
fonte: Regione Piemonte (2007) "*Piano Territoriale Regionale: quadro di riferimento strutturale*", Torino.

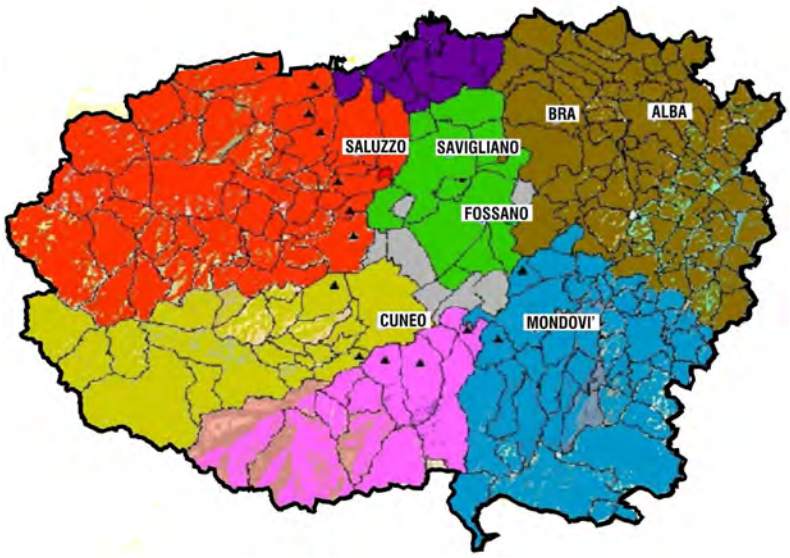


Figura 4: PTI - i diversi raggruppamenti della provincia di Cuneo
fonte: Barbieri M. (2010) "*Grappoli Urbani. Istruzioni per l'uso dei sistemi policentrici a scala sub-regionale*", tesi di dottorato, DITER, Torino

Gesso smarcatasi dalla leadership di Cuneo – o su processi di aggregazione e cooperazione tra sorelle, come nel caso del PTI Fossano-Savigliano e di quello Alba-Bra. Quest'ultimo rappresenta forse il caso più consolidato di *arcipelago* all'interno del territorio cuneese avendo le due polarità intrapreso un percorso comune di programmazione settoriale – in particolare commerciale, turistico e sanitario – che le ha portate, tra le altre cose, a proporre la formazione di una propria provincia.

[22] Città di Cuneo (2006)

Infine, anche il *Piano Strategico di Cuneo*[22] contribuisce a rimarcare l'esistenza delle sottoprovince attraverso la definizione della sfera di influenza del capoluogo cuneese sul territorio circostante sottoforma di *sistema locale del lavoro*.

Tutti gli strumenti analizzati delineano l'esistenza di un modello policentrico, inteso, tuttavia, più come un processo di legittimazione ed incremento del ruolo delle polarità maggiori che non come volontà di mettere a sistema le reciproche relazioni; un modello policentrico in cui pare prevalere la competizione, che trova terreno fertile nel tradizionale campanilismo locale, rispetto alla cooperazione e alla complementarietà tra centri. La difficoltà dell'adozione di un ragionamento sistemico all'interno della struttura policentrica emerge anche approfondendo i contenuti delle progettualità presenti nelle politiche considerate. Nel caso dei PTI, ad esempio, ogni *isola* propone proprie linee di intervento su tematiche spesso ricorrenti – l'agro-alimentare, il turismo, lo sviluppo infrastrutturale – in un processo di rincorsa alla distribuzione diffusa di investimenti, che trova il suo culmine allorché emerge una molteplicità di candidature per la localizzazione di servizi di grande portata – su tutti il tema della piattaforma logistica conteso da diverse polarità.

Da un quadro così delineato affiora un'insita incapacità di cogliere occasioni di ragionamento che coinvolgano trasversalmente tutti i nodi del sistema, individuando cioè temi o progettualità comuni attorno alle quali confrontarsi – in taluni casi già suggerite dalla ricorrenza di alcune esperienze locali – o ragionando sulla possibile complementarietà dei poli attorno a specifici settori.

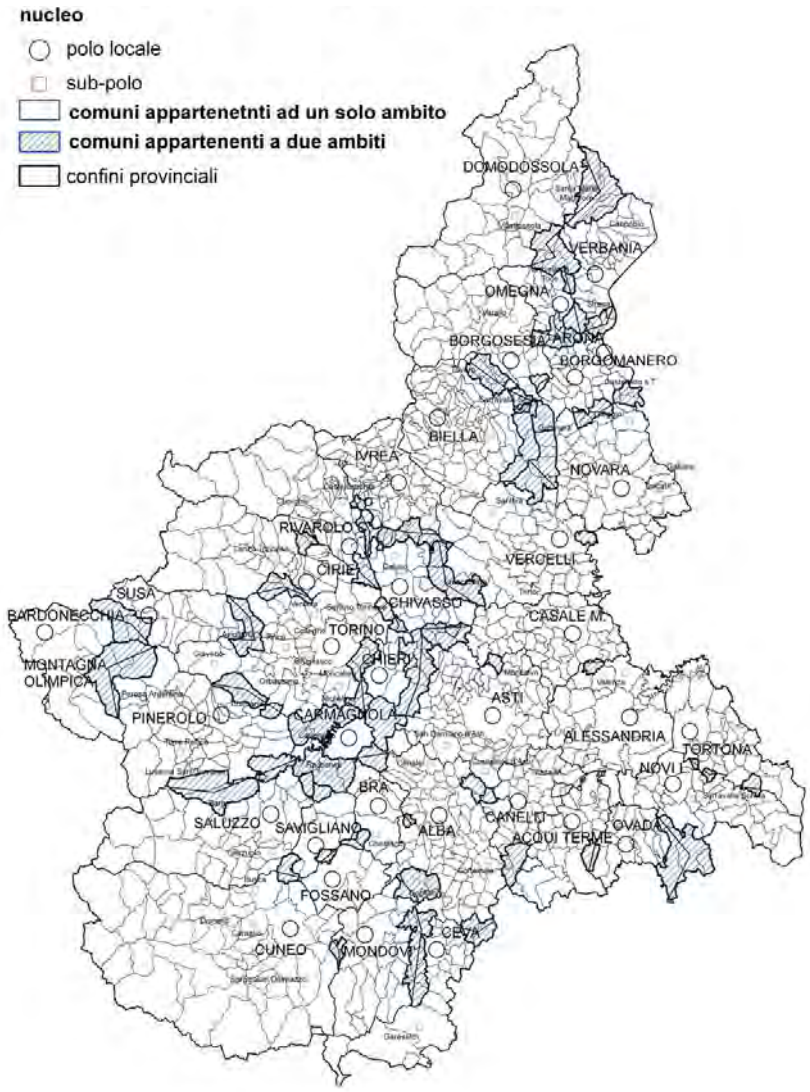


Figura 5: PTR - Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT).
fonte: Regione Piemonte (2007) "*Piano Territoriale Regionale: quadro di riferimento strutturale*", Torino.

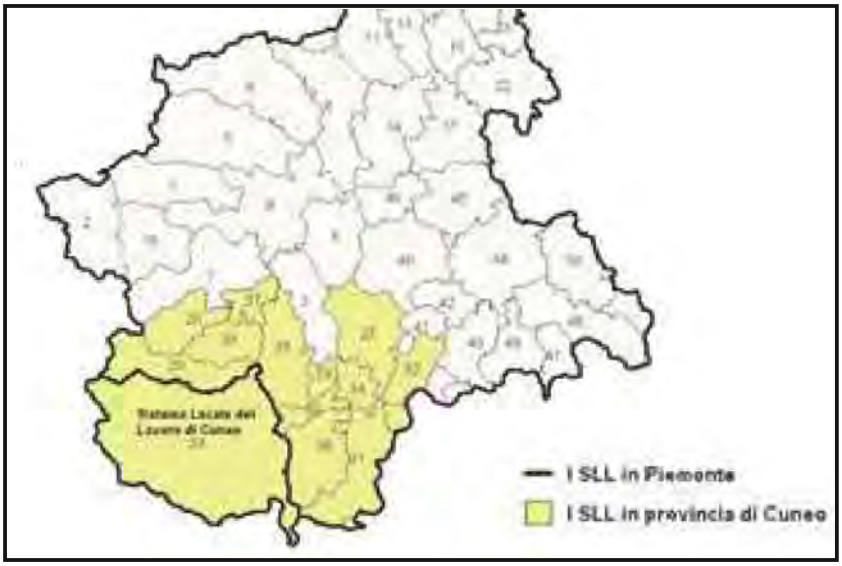


Figura 6: Piano Strategico di Cuneo
Determinazione dell'area del piano a partire dai Sistemi Locali del Lavoro

fonte: Città di Cuneo (2006) "*Cuneo 2020. Il piano strategico della città e del suo territorio*", Cuneo

4.2.2 Il tubo e la croce

La seconda immagine sintetizza le politiche che si occupano di definire il ruolo del cuneese in scenari di più ampia scala, un ruolo che è progressivamente andato risolvendosi come quello di possibile di snodo strategico tra i *sistemi territoriali forti* circostanti: l'arco dei porti liguri a sud-est, la costa francese a sud-ovest, l'area metropolitana torinese a nord ed il sistema della pianura padana ad est. Un'immagine che si basa principalmente sulle politiche della grande viabilità – sia autostradale che ferroviaria – e che si materializza nella croce generata dal tracciato dei due assi autostradali.

Quest'immagine nasce nel secondo dopoguerra nell'ambito della definizione della rete autostradale italiana e si sviluppa in due fasi in concomitanza con la costruzione delle due autostrade.

La prima fase, corrispondente alla costruzione della Torino-Savona[23], è caratterizzata non tanto dalla volontà di liberare il cuneese da una situazione di isolamento infrastrutturale ed economico quanto di avvicinare la metropoli industriale al porto ligure. La nostra geografia viene pertanto considerata unicamente come un luogo da attraversare e la figura di riferimento è quello del *tubo*, disposto in asse nord-sud, su cui si concentrano anche i maggiori investimenti per il rinnovo delle tratte ferroviarie.

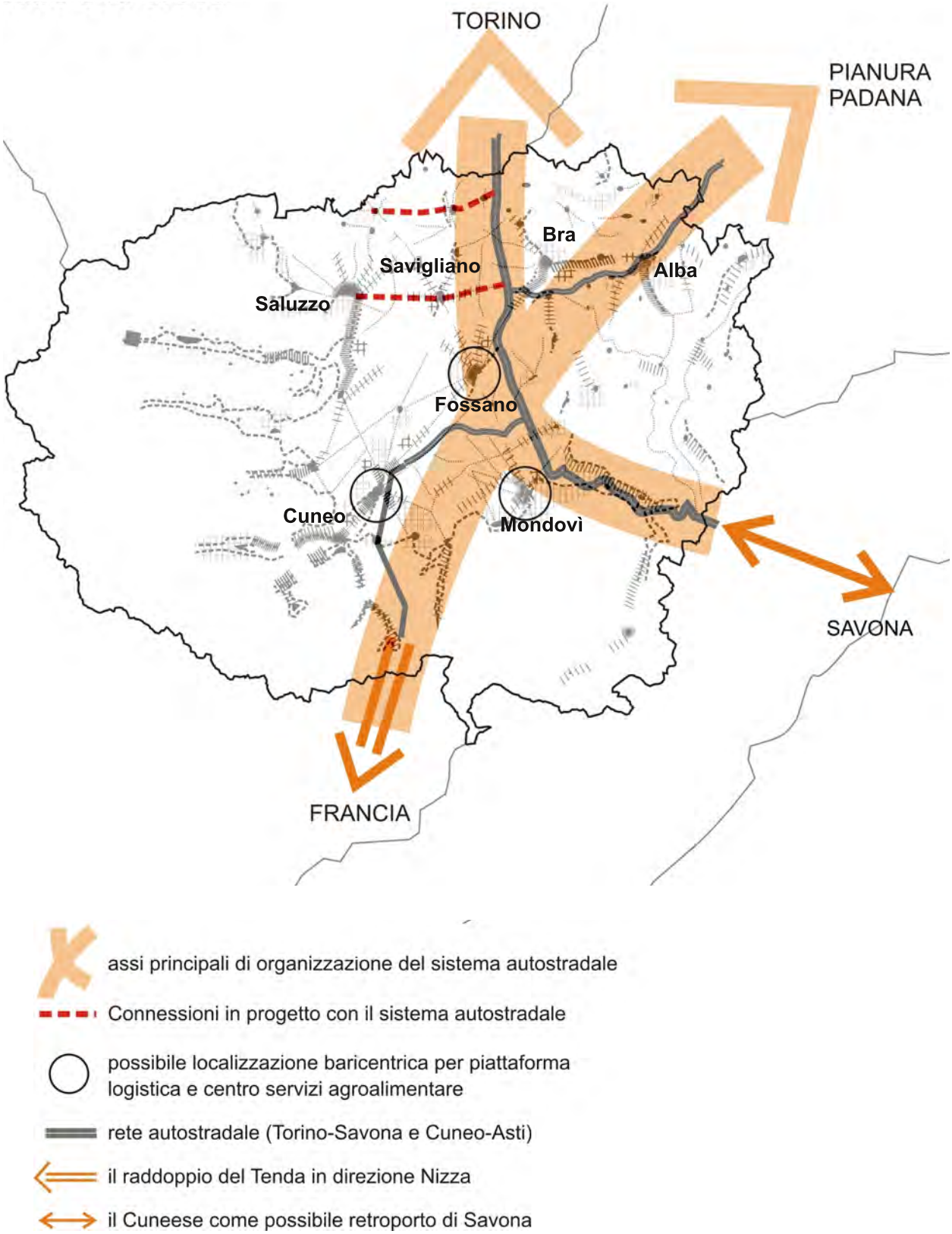
[23] Sulla costruzione dell'autostrada Torino-Savona si rimanda a: Bonino M. Moraglio M. (2006) "Inventare gli spostamenti: storia e immagini dell'autostrada Torino-Savona" Allemandi, Torino.

La seconda fase, si basa invece sulla volontà di connettere Cuneo ed i suoi valichi alpini ad Asti – e quindi al milanese ed alla pianura padana – attraverso una nuova assialità perpendicolare alla precedente. In questa fase, anche grazie al crescente sviluppo economico, il cuneese acquista una propria rilevanza è può quindi adoperarsi per uscire dalla sua storica condizione di marginalità e dipendenza dall'area torinese. Con il progressivo indebolimento dell'immagine del *tubo* in favore di quella della *croce* il cuneese diventa un *luogo da connettere* ed assume il ruolo di *snodo* a cui fanno riferimento le attuali politiche di programmazione.

Si pensi, ad esempio, al *Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST)*[24] che sancisce ufficialmente la collaborazione istituzionale tra le tre province del

[24] Regione Piemonte, Provincie di Alessandria, Asti e Cuneo (2003)

Figura 7: Il tubo e la croce



Piemonte Meridionale – Cuneo, Alessandria e Asti – nata a partire dai tragici avvenimenti delle alluvioni del 1994, 1996, 2000 e 2001 e proseguita attraverso esperienze di programmazione infrastrutturale. L'intento del Programma è chiaro fin dal sottotitolo – «Una porta naturale verso l'Europa»[25] – ridefinire il ruolo strategico del cuneese come cerniera tra territori europei – la costa meridionale francese, il ponente ligure, la pianura padana – in forte crescita. Pur trattandosi di uno strumento intersettoriale – riguarda infatti aspetti trasportistici, ambientali e di assetto idrogeologico – il tema delle infrastrutture, imperniato sulla costruenda autostrada Cuneo-Asti, ne costituisce la spina centrale e indirizza fortemente le progettualità puntuali previste.

[25] Regione Piemonte, Provincie di Alessandria, Asti e Cuneo (2003)

Una situazione simile è riscontabile nel *Programma S.I.S.Te.M.A.*[26] del Ministero Infrastrutture e Trasporti in cui uno dei progetti pilota relativi alle «Complessità Territoriali»[27] è centrato sul cuneese visto come «porta transfrontaliera» tra sistemi territoriali forti. Anche qui la carenza infrastrutturale – soprattutto dal punto di vista autostradale – è vista come principale *handicap* di una sub-regione altrimenti caratterizzata da una forte crescita economica impostata sul settore agroalimentare e anche qui il tema della infrastrutture è impostato a partire dalla connessione del cuneese con l'esterno piuttosto che rispetto alla sua organizzazione interna.

[26] Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004)

[27] Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004)

Anche i diversi progetti di retro-porto per il Ponente Ligure presenti nelle più recenti proposte del Ministero delle Infrastrutture[28] e nel nuovo *Piano Territoriale Regionale*[29] sono basati sulla stessa logica.

[28] Si rimanda a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (2007a) "*2007-2013. Il territorio come infrastruttura di contesto*", Roma, e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2007b) "*Reti e territori al futuro*", Roma

[29] Regione Piemonte (2011)

L'immagine del *tubo e della croce* così delineata si sovrappone alle tre situazioni insediative attraversandole indifferentemente per seguire percorsi dettati dalla particolare predisposizione dei caratteri ambientali. La trama di pianura, nella sua fascia meno urbanizzata, rappresenta la sede ideale per i segni della grande viabilità e, contenendo di fatto l'incrocio degli assi della croce, assume sotto quest'ottica un ruolo particolarmente strategico, a discapito di alcune polarità rilevanti che invece vengono interessate solo marginalmente da processo di infrastrutturazione autostradale. Al contempo, la nascente connessione Sud-Est/Nord-Ovest rappresenta uno dei più evidenti temi su cui si gioca il rapporto tra le forme e le politiche – in

Figura 8: Programma S.I.S.Te.M.A. - I Sistemi Territoriali del Nord Italia.
fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004) "S.*I.S.TE.M.A. Sviluppo Integrato Sistemi TErritoriali Multi Azione*", Roma

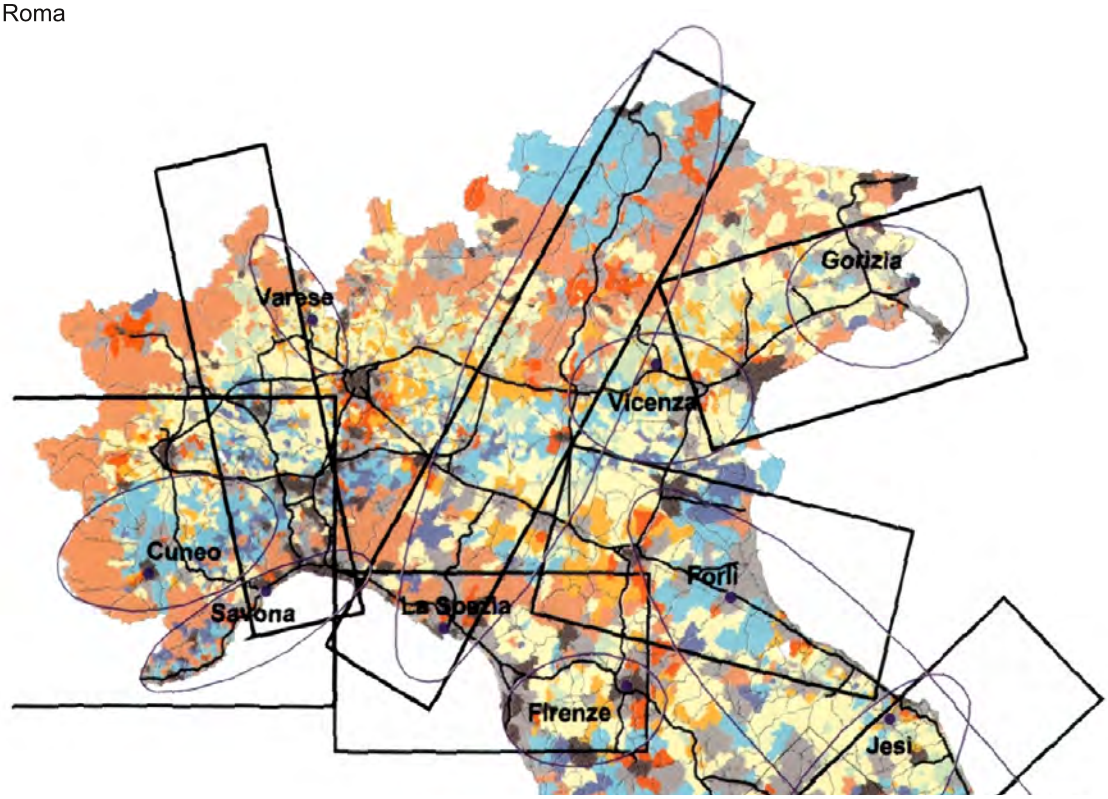


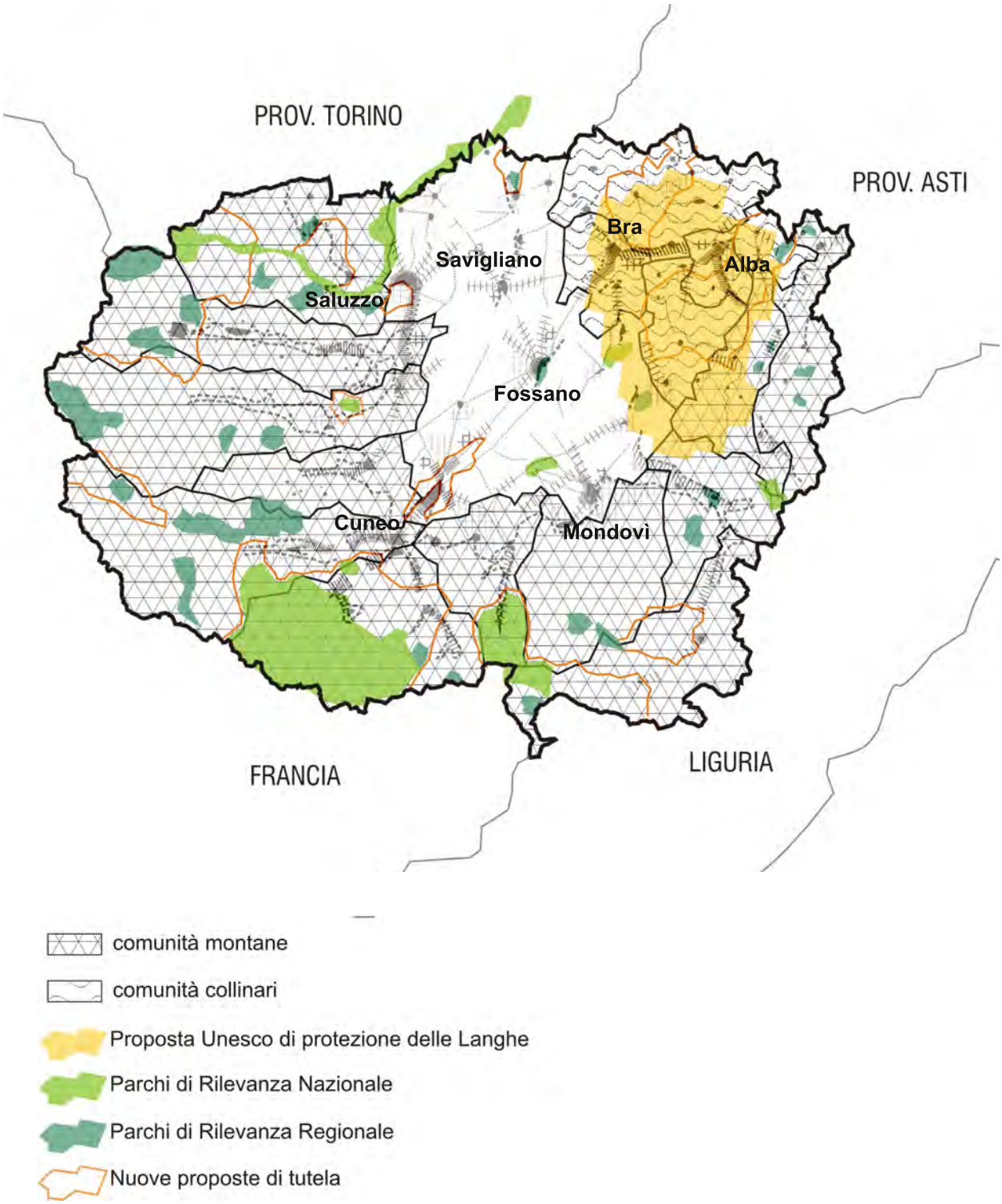
Figura 9: Programma S.I.S.Te.M.A. - Progetto Pilota Piemonte Meridionale.
fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004) "S.*I.S.TE.M.A. Sviluppo Integrato Sistemi TErritoriali Multi Azione*", Roma

questo caso prettamente infrastrutturali – di questo territorio: tagliando trasversalmente il pettine pedemontano – dal sistema di valle verso la Francia sino alla sua confluenza su Cuneo – la trama di pianura – sfiorando Fossano e Savigliano – e il sistema ad archi collinari – allorchè si infila nella strettoia della valle del Tanaro per attraversare l'area di Bra e Alba.

Seppur dettata da logiche di pianificazione settoriale in parte superate e riferita ad organizzazioni territoriali di scala superiore a quella sub-regionale, quest'immagine continua a riverberarsi fortemente anche nelle scelte della politica a scala locale laddove il tema infrastrutturale continua ad essere pensato solo in termini di potenziamento delle connessioni verso i sistemi esterni. Si pensi in particolare alle proposte infrastrutturali del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale basate su una serie di connessioni trasversali tra le polarità principali ed il sistema a croce attraverso interventi di costruzione ex novo o potenziamento di precedenti assi viari e ferroviari quali i raddoppi della strada Saluzzo/Savigliano, della linea ferroviaria Cuneo/Fossano e del traforo del Tenda verso la costa ligure ed il sud-est francese oppure la costruzione di un nuovo innesto autostradale a ridosso del limite settentrionale della provincia.

Sotto l'influenza di questa immagine passano così in secondo piano altri temi altrettanto importanti relativi ai meccanismi di organizzazione interna della geografia. In primis, il nodo della rete ferroviaria locale, potenzialmente in grado di essere il telaio su cui strutturare lo sviluppo insediativo del pettine pedemontano e di connettere attraverso una rete di mobilità pubblica indipendente le principali polarità del reticolo policentrico ma attualmente avviata ad un processo di lenta dismissione. Oppure il problematico isolamento, e conseguente sotto-utilizzo, dello scalo aeroportuale di Levaldigi, situato proprio al centro di sei delle sette sorelle, ma lontano dalle principali vie di comunicazione. Infine, il necessario ripensamento in chiave logistica dell'intero territorio e delle sue polarità principali, in particolar modo il nodo di Cuneo – in alcuni documenti inteso come vera e propria porta meridionale del reticolo policentrico – e di Fossano – propostasi più volte come luogo di una possibile piattaforma logistica di interscambio merci.

Figura 10: recinti

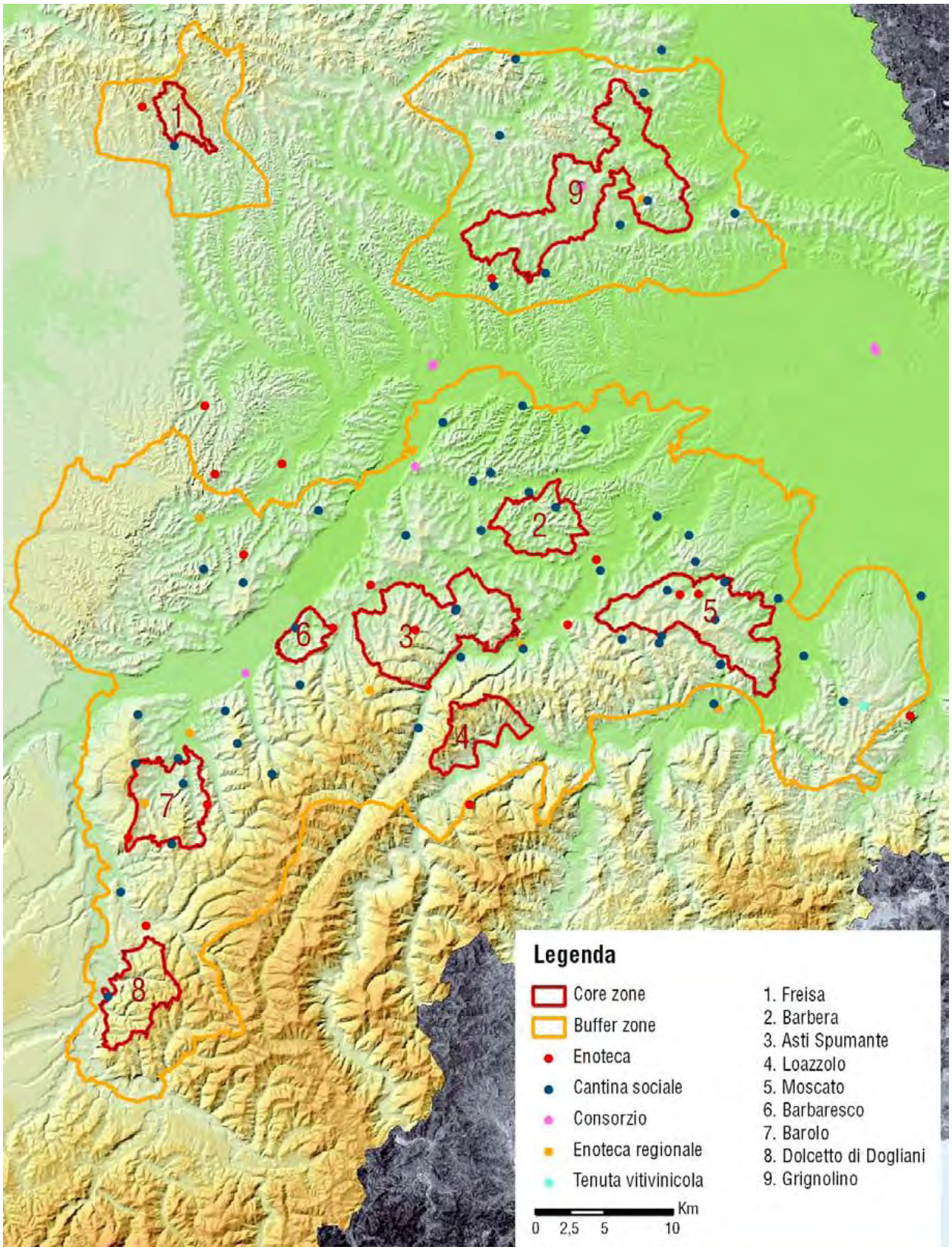


4.2.3 Recinti

La terza immagine emerge da un'osservazione delle politiche di *tutela* e *valorizzazione*, politiche che operano con logiche e scale diverse dettate dalla dicotomia che intercorre nel nostro codice civile fra questi due termini.

Su ogni territorio si definiscono recinti *statici* per conservare immutati certi caratteri, certi quadri ambientali da tramandare alle generazioni future, ma anche recinti *dinamici* nati per attivare logiche di inclusione e cooperazione a livello locale, per inquadrare i problemi di un territorio ritenuto con qualche approssimazione *omogeneo* alla giusta scala, per accendere progettualità intorno a ciò che è considerato *buono* e trasformarlo in *eccellenza*. Ma ciò che accomuna entrambe le tipologie di recinto è giustappunto il tracciamento di un *limite*: la definizione di ciò che sta dentro e ciò che sta fuori, i criteri con cui determinare tale distinzione, i caratteri su cui fondare quell'idea di omogeneità che dovrebbe favorire una più facile sorveglianza o una migliore governabilità. Nella *geografia* cuneese troviamo diversi modi di esercitare questa attività di ritaglio: alcuni fondati sull'unicità dei caratteri ambientali, che discendono direttamente dall'idea di delimitazione di *quadro di pregio paesistico* che fu perno delle prime leggi di tutela nazionali nella prima metà del secolo scorso. Stiamo parlando quindi dei parchi di rilevanza nazionale e regionale, ma anche delle riserve naturali che punteggiano i rilievi del territorio provinciale e le aste fluviali, fra i quali ricordiamo ad esempio il *Parco delle Alpi Marittime, il Parco Naturale Alta Valle Pesio e Tanaro, la Riserva Naturale Speciale dell'area di Augusta Bagiennorum, la Riserva Naturale speciale delle sorgenti del Belbo, il Parco Fluviale Gesso e Stura, il Parco del Po tratto Cuneese*. Questi recinti scontano, come ben sappiamo una difficoltà storica relativa alla loro integrazione nel territorio "a contorno": la loro delimitazione nasce infatti da un difficile tentativo di sovrapporre una visione *sfumata* (il quadro paesistico) ad una *tecnocratica* (il confine) che spesso genera perplessità relative alla discontinuità di applicazione di norme di tutela fra tessuti fortemente intrecciati fra loro. Si pensi in questo senso proprio alle aste fluviali, in cui l'integrazione fra costruito ed ambienti

Figura 11: I territori collinari candidati a divenire Patrimonio UNESCO.
fonte: Regione Piemonte (2010) "*I paesaggi vitivinicoli del piemonte: Langhe-Roero e Monferrato. Dossier di candidatura*" Volumi I e II



naturali è tema di progetto delicato ed ineludibile.

Altro criterio di ritaglio di limiti opera invece a partire dalla strutturazione fisica del palinsesto con il fine di aggregare diversi enti intorno ad obiettivi strategici per lo sviluppo del territorio stesso. I recinti riconducibili a questa tipologia sono le *Comunità Montane e Collinari* istituite nel 1971. Oggigiorno il territorio della Granda è caratterizzato da sei Comunità Montane[30] che, sebbene abbiamo recentemente ridotto la propria capacità di azione, hanno nel tempo contribuito a costruire un forte senso di appartenenza nella popolazione locale.

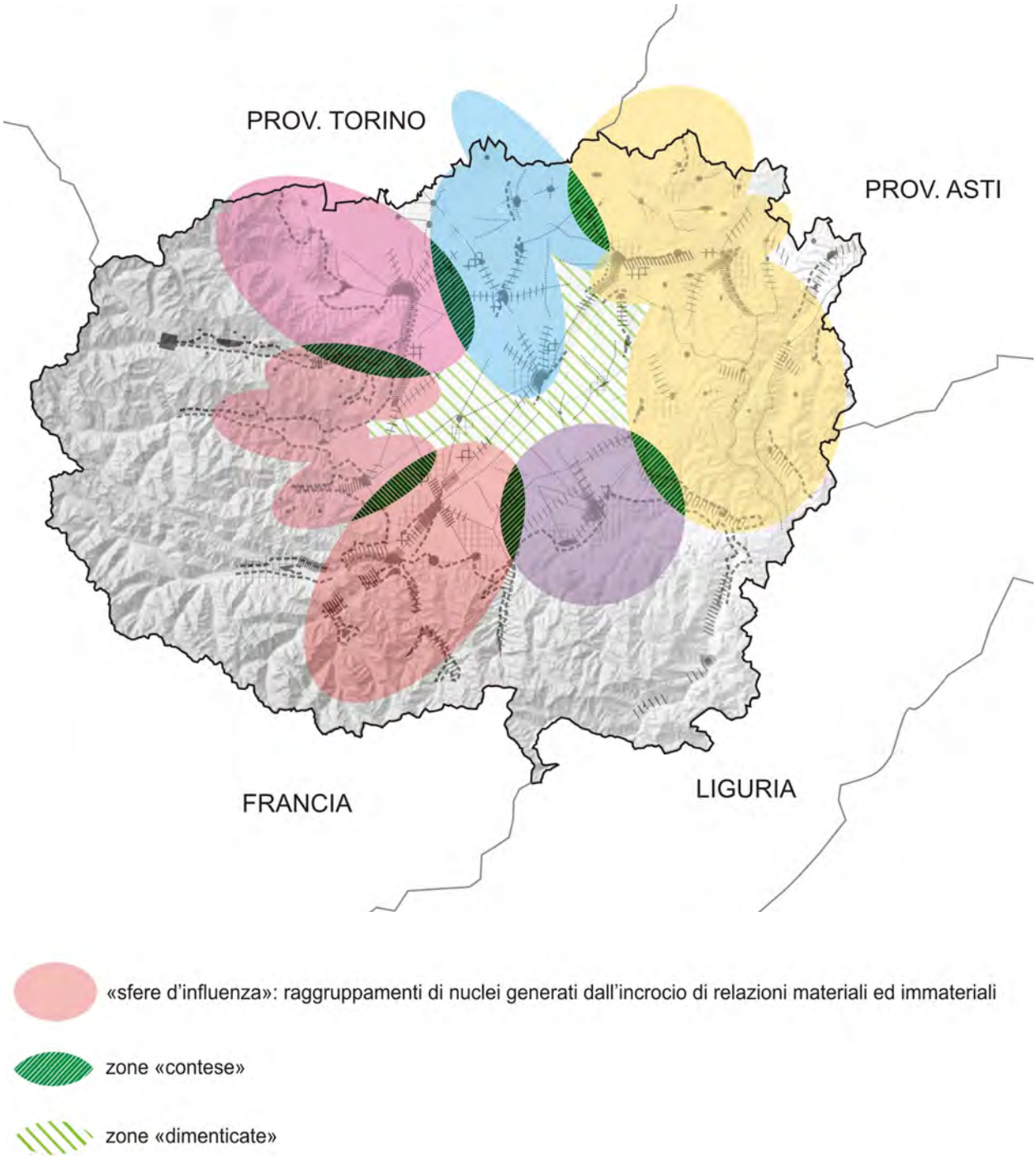
L'insieme di questi recinti descrive come è ovvio la fascia dei rilievi, tagliando fuori la "sacca" centrale della pianura. Nonostante la forte componente politica di tale modalità di inclusione fra comuni differenti e l'istituzione dei GAL[31] come centri operativi per la gestione dei fondi Europei abbia contribuito a continue ridefinizioni di composizioni e confini delle singole comunità, la separazione fra terre alte e piana ha contribuito nel tempo ad identificare montagna e collina come zone d'eccellenza legata ad un'identità territoriale forte contrapposta ad una pianura apparentemente povera di specificità su cui riaggregare interessi sovra-comunali. Non è infatti un caso che tra tutti i PTI prima osservati, i programmi *di pianura* – ovvero quelli capeggiati dall'Unione Fossanese e dal comune di Villafranca – siano quelli in cui meno si pone l'accento sulle progettualità di valorizzazione turistica e culturale.

Parallelamente a questi due modalità di definizione di recinti ne esiste una terza, più recente, che tenta di coniugare le due precedenti. Un tecnica di ritaglio che si fonda sia sull'idea della *tutela* che su quella della *valorizzazione*, che tenta cioè di tenere insieme la visione *sfumata* - ma anche tecnica - del quadro paesistico con quella *strategica* della convergenza su obiettivi di riqualificazione comuni. La candidatura a *Patrimonio dell'Umanità Unesco*[32] di cui sono oggetto i territori collinari di Langhe e Roero presenta in sé entrambi gli aspetti. Perché in origine prende le mosse dal riconoscimento di una circolarità forte fra la specificità delle forme del territorio e l'eccellenza della produzione del settore agroalimentare, aspetti non sempre integrati nelle attuali politiche di sviluppo ma legati

[30] Le *Comunità Montane* in Regione Piemonte sono state sottoposte ad una importante operazione di riordino – D.C.R. 217/2008 e 253, 254, 255, n. 256, 257 del 2009 – che ha portato dalle precedenti 15 alle attuali 6 Comunità. Come documentato dall'inchiesta condotta dall'associazione *Dislivelli* sulle Comunità Montane – apparsa su Dislivelli Newsmagazine, n.13, febbraio 2011 – questo riordino è stato accompagnato a un ingente taglio finanziario che ha fortemente ridotto l'operatività delle stesse. Le attuali CM cuneesi sono: *CM Valli Gesso Vermenagna Pesio e Bisalta; CM Valle Stura; CM Valli Grana e Maira; CM Valli Po, Bronda, Infernotto e Varaita; CM Alta Valle Tanaro, Valli Mongia e Cevetta, Langa Cebana e Valli Monregalesi; CM Alta Langa e Langa Valli Bormida Uzzone*.

[31] Il *GAL* – ovvero *Gruppo di Azione Locale* – è una struttura, di solito una società consortile, composto da soggetti pubblici e privati allo scopo di favorire lo sviluppo locale di un'area rurale. I GAL elaborano il *Piano di Azione Locale (PAL)* e gestiscono i contributi finanziari erogati dall'Unione Europea e dal Fondo Europeo Agricolo di Orientamento e di Garanzia. Generalmente i GAL definiscono raggruppamenti più ampi della Comunità Montane ma, proprio per il loro aspetto volontaristico, possono non coprire l'interno territorio montano. In provincia di Cuneo sono presenti 4 Gal: *GAL Terre Occitane; GAL Valli Gesso, Vermenagna e Pesio; GAL Mongioie; GAL Langhe e Roero*. Ognuno di questi Gruppi ha prodotto nel tempo specifici manuali dedicati al recupero dell'edilizia tradizionale e alle modalità di sistemazione degli spazi aperti a ridosso dei centri

Figura 12: la ricomposizione del palinsesto politico



a doppio filo dalla storia recente del successo turistico ed enogastronomico di questi luoghi. Purtroppo tale proposito è in gran parte disatteso dagli esiti della perimetrazione recentemente pubblicata che, al di là delle rivendicazioni degli esclusi, appare eccessivamente figlia di semplificazioni di natura tecnica rispetto alla strutturazione dei confini e troppo vaga nella costruzione del quadro.

In definitiva, il rapporto tra questa immagine e le nostre situazioni territoriali presenta diverse criticità. Se nel caso degli archi collinari vi è una forte aderenza tra immagine e situazione – come in parte già avveniva nel caso di *isole e arcipelaghi* – altrettanto non si può dire delle altre due situazioni. Il rapporto tra trama di pianura e immagine e pressoché nullo perché la piana viene del tutta ignorata, anche a discapito di alcune potenziali progettualità territoriali quali la valorizzazione delle aste fluviali, mentre il rapporto con il pettine pedemontano si presenta più complesso ma altrettanto più problematico. La forte presenza di enti che valorizzino la risorsa montana sembrerebbe presupporre una buona aderenza tra pettine e recinti ma, se osservata più nel dettaglio, tale valorizzazione tende a idealizzare le terre alte come luogo incontaminato cancellando dal proprio orizzonte i territori di fondovalle e pedemonte, ovvero i territori di gran lunga più *pesanti* dal punto di vista dell'insediato recente[33].

storici contribuendo a definire –e in alcuni casi ad inventare – i caratteri locali e tipici dell'architettura dei vari territori analizzati.

[32] Regione Piemonte (2010) "*I paesaggi vitivinicoli del piemonte: Langhe-Roero e Monferrato. Dossier di candidatura*" Volumi I e II. Dossier disponibili sul sito internet: *www.paesaggivitivinicoli.it*

[33] A questo proposito si rimanda alla tesi di dottorato Dini R. (2007) "*La montagna disincanta. Forme, immagini, progetti del territorio alpino contemporaneo. Il caso della Valle d'Aosta*", DAPe, Politecnico di Torino. La tesi individua la medesima discrasia all'interno delle trasformazioni di un altro territorio alpino, quello valdostano, dove a trasformazioni strettamente normate e basate sulla ripetizione di elementi (a volte inventati) di un pittoresco montano lungo le aree di versante si contrappone la totale libertà insediativa ed espressiva lungo il fondovalle infrastrutturato.

4.3 Immagini e situazioni territoriali

4.3.1 Un quadro frammentato

Il quadro generale delle immagini politiche che si delinea definisce la geografia cuneese come un ambito fortemente frammentato da processi di organizzazione territoriale più o meno espliciti e soggiacenti a logiche legate ad obiettivi e scale di riferimento molto eterogenee. Tali processi tendono a considerare il territorio cuneese o come un'unica entità inserita all'interno di logiche di scala sovra-regionale – è questo il caso dell'immagine de *il tubo e la croce* –

oppure frammentata in tanti piccoli tasselli – è questo il caso delle altre due immagini.

Il rapporto tra le immagini politiche attualmente operanti e le situazioni territoriali prima individuate è pressoché nullo: le figure si sovrappongono al supporto fisico dato dalle tre forme – il pettine pedemontano, la trama di pianura e gli archi collinari – o definendone ulteriori partizioni interne o tagliandole trasversalmente, senza che si possano notare particolari corrispondenze. Si pensi, ad esempio, all'incapacità delle attuali politiche infrastrutturali e delle immagini ad esse connesse di intercettare le questioni insediative legate al pettine pedemontano, la situazione territoriale più densamente popolata e economicamente rilevante.

Le tre grandi situazioni territoriali non sembrano così esplicitare, all'interno dei processi politici che si occupano di trasformazioni territoriali, né la loro pervasività rispetto all'intera geografia né tantomeno la loro complementarietà, messa in luce solo localmente. Non vi sono infatti immagini capaci di trattare complessivamente anche solo una di queste situazioni né tantomeno immagini capaci di definire rapporti coordinati tra le differenti parti che lo compongono, in primis i più rilevanti nodi dell'insediamento policentrico.

È possibile operare un ulteriore scarto mentale allorché si prova a ricomporre il *palinsesto politico* cuneese, intrecciando fra loro le tre immagini e definendo il generale quadro dei processi di organizzazione in atto sul territorio considerato. Ci si pone così da un punto di osservazione particolarmente adatto a cogliere quale sia l'attuale funzionamento metropolitano della Granda, materializzato concretamente mediante la trasposizione cartografica delle diverse *sfere di influenza* dei processi suddetti. L'immagine che è ne emerge è ovviamente quella di un territorio fortemente frammentato, in cui tuttavia i diversi frammenti non ricalcano pedestremente quelli evidenziati in precedenza. Vi sono infatti differenti fattori che possono definire l'area di influenza: la presenza di una forte identità di valle che si materializza in una rilevante Comunità Montana, la vicinanza o lontananza da una importante centralità, l'esistenza di un settore economico la cui estensione tende a coincidere con una precisa forma territoriale – è questo il caso della produzione viti-vinicola di

Langhe e Roero. Al contempo, non tutti i frammenti presentano la stessa natura, lo stesso grado di definizione e la stessa rilevanza.

4.3.2 Ambiti condivisi, contesi e dimenticati

La costruzione di questa mappa dell'attuale funzionamento metropolitano della Granda permette inoltre di far emergere condizioni di criticità o di particolare efficienza riscontrabili a scala locale allorchè vi è una interazione tra le diverse sfere di influenza. La dimensione fisica di questi nodi è rappresentata da alcuni spazi di diversa natura, derivanti dalla sovrapposizione o dalla lontananza delle aree di influenza: *ambiti condivisi, contesi* oppure *dimenticati* che per certi versi descrivono centralità e periferie della nostra geografia.

Il primo tipo di ambiti riguarda quei nodi attraverso cui recentemente si stanno costruendo relazioni sempre più forti tra aree di influenza limitrofe. Benché il palinsesto così ricomposto sia infatti imperniato ancora fortemente sui singoli processi di leadership delle polarità urbane maggiori rispetto al proprio intorno, i contorni talvolta si sfocano o si fondono allorché si riconoscono temi condivisi di politiche quali, ad esempio, la tutela della qualità ambientale montana – che si pone come possibile tema comune tra i retri degli areali posti lungo l'asse pedemontano – o la strategicità della localizzazione e l'eccellenza dei territori orientali – che potrebbero permettere di definire una unica sfera comprendente il sistema Alba-Bra e le aree collinari di Langhe e Roero corrispondenti sostanzialmente al sistema degli archi collinari.

In altri casi invece la sovrapposizione delle sfere segna punti di possibile tensione – gli *ambiti contesi* – allorché una delle tre forme del territorio – prevalentemente il pettine pedemontano – viene frammentata da diverse scelte politiche. È il caso ad esempio del territorio pedemontano fra Saluzzo e Cuneo, in cui la frammentarietà delle scelte insediative ha generato una dispersione quasi continua lungo l'infrastruttura portante che ostacola le continuità ambientali in prossimità degli sbocchi vallivi. Oppure della fascia compresa tra

Mondovì e Cuneo, in parte estendibile anche alla porzione di piana delimitata a nord dalla Stura e con caratteri simili al caso precedente. Esempi simili sono infine riscontrabili nei territori compresi tra le sfere di influenza delle centralità di pianura e quelle degli archi collinari.

Infine, la mappa mostra come alcuni territori non ricadano apparentemente al di sotto di alcun processo di organizzazione territoriale: *ambiti dimenticati,* privi cioè di elementi capaci di costruire strategie – insediative e non solo – di più ampio respiro. Si tratta di territori individuabili in particolar modo nella porzione della trama di pianura attorno alla quale gravitano Savigliano, Fossano, Cuneo e Saluzzo.

All'interno di un territorio che, come abbiamo detto, fonda la propria forma di organizzazione territoriale su un assetto policentrico non gerarchico e portatore di rilevanti forme di individualismo locale, l'operazione di ricomposizione del più generale palinsesto delle politiche ed il loro confronto con le situazioni territoriali non fa che accrescere il generale senso di frammentarietà. Il quadro che ne emerge non sembra in grado di tenere insieme quella scala di organizzazione intermedia presente tra le diverse realtà locali ed i grandi assetti infrastrutturali di area vasta. Si evidenzia la difficoltà di mettere a sistema tanto gli sguardi dei sette nuclei urbani maggiori quanto le più capillari criticità riscontrate, per trovare temi condivisi attorno ai quali costruire un *sistema policentrico*, adottando uno *sguardo metropolitano* per il governo delle trasformazioni territoriali dell'intera area.

Bibliografia essenziale dei testi citati:

Barbieri M. (2010) "*Grappoli Urbani. Istruzioni per l'uso dei sistemi policentrici a scala sub-regiona*le", tesi di dottorato, DITER, Torino

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

Dematteis G. (1985) *"Le metafore della terra",* Feltrinelli, Milano

Dematteis G., (1989) "*Contesti e situazioni territoriali in Piemonte*", in Urbanistica n. 96, Milano 1989;

De Paulis, De Paulis, Peyracchia (a cura di) (2007) "*Le stelle dell'orsa. Riflessioni sui Programmi Territoriali Integrati della Provincia di Cuneo"*, Quaderno del Territorio n.1/2007, Associazione Culturale Bafile, Busca (CN)

De Rossi A., Durbiano G. (2006) "*Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*", Allemandi, Torino

Dini R. (2007) "*La montagna disincanta. Forme, immagini, progetti del territorio alpino contemporaneo. Il caso della Valle d'Aosta*", DAPe, Politecnico di Torino

Lanzani A. (1991) "*Il territorio al plurale : interpretazioni geografiche e temi di progettazione territoriale in alcuni contesti locali*", Angeli, Milano

Robiglio M., Giriodi S. (2001) "*La costruzione dell'ordinario*", Celid, Torino

Secchi B (1984) "*Il racconto urbanistico : la politica della casa e del territorio in Italia*", Einaudi, Torino

Secchi B (2006) "*la città del ventesimo secolo*", Laterza, Bari

Elenco dei documenti di pianificazione citati:

Città di Alba (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Alba, Bra, Langhe e Roero. Programma di sviluppo per un territorio avocazione agroalimentare e turistica*", Alba

Città di Cuneo (2006) "*Cuneo 2020. Il piano strategico della città e del suo territorio*", Cuneo

Città di Cuneo (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Cuneo e le sue valli: il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità*", Cuneo

Città di Mondovì (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Sviluppo sostenibile del Monregalese*", Mondovì

Città di Saluzzo (2007) "*Programma Territoriale Integrato. La cultura del territorio: innovazione nella tradizione*", Saluzzo

Comune di Villafranca (2007) "*Programma Territoriale Integrato. A.I.R.P.L.U.S. – P.I.A.N.U.R.A.*", Villafrnaca

Comunità Montana Valli Gesso e Vermenagna (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Un distretto rurale ed ambientale di qualità*".

Unione Fossanese (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Centralità geografica: un'opportunità strategica*", Fossano

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004) "*S.I.S.TE.M.A. Sviluppo Integrato Sistemi TErritoriali Multi Azione*", Roma

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (2007a) "*2007-2013. Il territorio come infrastruttura di contesto"*, Roma

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2007b) "*Reti e territori al futuro*", Roma

Regione Piemonte (1997) "*Piano Territoriale Regionale"*, Torino

Regione Piemonte, Provincia di Cuneo (2004) "*Piano Territoriale Provinciale*", Cuneo

Regione Piemonte, Provincie di Alessandria, Asti e Cuneo (2003) "*PRUSST Piemonte Meridionale",* Cuneo

Regione Piemonte (2005) "*Per un nuovo Piano Territoriale Regionale: documento programmatico*", Torino

Regione Piemonte (2007) "*Piano Territoriale Regionale: quadro di riferimento strutturale*", Torino

Regione Piemonte (2009) "*Piano Paesaggistico Regionale"*, Torino

Regione Piemonte (2010) "*I paesaggi vitivinicoli del piemonte: Langhe-Roero e Monferrato. Dossier di candidatura*" Volumi I e II

Regione Piemonte (2011) "*Nuovo Piano Territoriale Regionale"*,Torino

Capitolo 5:
IL PROGETTO DEL TERRITORIO

5.1 La *Grandastad*

5.1.1 Tracce di metropolizzazione

Si è detto in precedenza che i processi di dispersione insediativa stanno portando con sé, anche nella Granda, i primi fenomeni di metropolizzazione del territorio.

Ciò è riscontrabile, in prima battuta, nella sempre più marcata distribuzione diffusa di polarità e servizi di rango elevato – prima esclusivi delle aree metropolitane più tradizionalmente intese – che fanno riferimento a porzioni di territorio sempre più vaste. È questo il caso dei primi poli universitari di provincia, dislocati in molti delle principali città del policentrismo cuneese e facenti riferimento all'intero bacino di utenza provinciale. Oppure il caso dei servizi ospedalieri, pensati sempre più in modo integrato a livello provinciale e caratterizzati da una disposizione dei nuovi ospedali e poliambulatori che predilige posizioni intermedie tra i centri urbani più rilevanti: si pensi all'ospedale di Verduno, collocato tra i centri di Bra ed Alba e pensato per fornire servizi specialistici d'eccellenza per tutto il Piemonte meridionale.

Anche la riconfigurazione in atto del settore commerciale evidenzia l'emergere, seppur in parte ancora inconsapevole, di una dimensione metropolitana della provincia cuneese. Da un lato si assiste ad una collocazione di nuovi centri e parchi commerciali in posizioni a cavallo di più polarità. Dall'altro, i tradizionali addensamenti commerciali presenti nei principali centri urbani tendono a trasformarsi in "centri commerciali naturali", ovvero in libere associazioni di negozi e piccole attività commerciali che mirano a promuovere il centro urbano di

riferimento come un'unica entità commerciale coordinata, in un'arena di competizione alla scala non più locale ma per lo meno provinciale ed in aperta concorrenza con i centri commerciali più tradizionalmente intesi.

Infine, pure nella produzione agricola e industriale si sta assistendo ad un progressiva trasformazione – più di apparenza che di sostanza – che comporta processi di integrazione, seppur parziale, tra parti di territorio sempre più ampie. Più di apparenza, perché questa trasformazione non riguarda tanto l'incremento o la variazione delle modalità produttive sviluppatesi nell'ultimo trentennio – considerate ancora efficienti e redditizie – ma piuttosto il progressivo cambiamento dei modi di presentare all'esterno il milieu produttivo. Negli anni recenti le più importanti associazioni di categoria – Confindustria e Coldiretti in primis – hanno infatti cominciato a promuovere i rispettivi settori privilegiando non tanto la singola eccellenza – la grande industria piuttosto che la singola coltura di pregio – quanto la valorizzazione dell'intero comparto dal punto di vista della coordinazione e della integrazione tra le diverse attività, alla ricerca di una sempre maggior coincidenza tra produzione e territorio. Ne sono esempio le iniziative di promozione transfrontaliera promosse dalla Unioncamere tese a presentare l'intera realtà produttiva provinciale[1] o la nascita, in campo agricolo, di marchi quali Terre dei Savoia o Campagna Amica. Gli scopi immediati di questi processi sono molteplici: in campo industriale si vogliono attrarre nuovi partner ed investitori a più ampio raggio, in campo agricolo si mira invece ad una più efficace promozione e vendita della produzione locale. Nel lungo periodo, ciò porta ad un esito forse non cercato ma sicuramente positivo: la costruzione di una progressiva identità comune e di sinergie tra attività e territori prima concorrenti. Se osservato rispetto alla realtà italiana, tale cambiamento non rappresenta una particolare novità: da tempo vari territori della provincia veneta, marchigiana ed emiliana hanno avviato modalità di promozione e cooperazione intersettoriale che hanno portato anche alla definizione di veri e propri distretti produttivi capaci di presentare i preesistenti agglomerati di piccole e medie imprese come un'unica entità produttiva. Tuttavia questo cambiamento rappresenta un certo

[1] Si fa qui riferimento alle iniziative di *Piemonte Agency. Centro Estero Internaziona-lizzazione* in accordo con la Camera di Commercio e la Unioncamere di Cuneo, collabo-razione che ha portato ad esempio alla realizzazione dell'Opuscolo "*Cuneo. Piemonte. Nord-Ovest d'Italia*" tradotto in svariate lingue.

grado di novità per un territorio storicamente frammentato ed estremamente resistente alle trasformazioni come quello della Granda.

Con ciò non si intende sostenere che la provincia cuneese stia per diventare un'area metropolitana tradizionalmente intesa, caratterizzata da continuità insediativa ed elevata densità edilizia. Si constata piuttosto che questo territorio sta assumendo dei funzionamenti che si potrebbero definire "metropolitani", basati cioè su un utilizzo del territorio e delle sue attività sempre più allargato ed integrato; tutto questo fatto salvo il perdurare di alcune caratteristiche di lungo periodo della provincia italiana come la bassa densità insediativa e la presenza di ampie porzioni agricole tra le maglie dei territori costruiti – sebbene i recenti fenomeni di dispersione insediativa stiano sempre più trasformando queste porzioni coltivate in interclusi[2]. Un farsi città, quindi, non tanto in termini di mera densificazione quanto nell'organizzazione.

[2] Barbieri M. (2009) "*Interclusi. Il ruolo degli spazi rurali nei territori del policentrismo sub-regionale*", in: Territorio n.51.

Le attuali politiche di sviluppo insediativo risultano tuttavia incapaci di intercettare questa dimensione "intermedia" tra la scala locale delle singole centralità e la grande scala sovra-regionale delle logiche infrastrutturali e ambientali. Definire una figura territoriale di riferimento rappresenta pertanto un passo fondamentale per delineare un canovaccio condiviso su cui costruire un comune e coordinato progetto di territorio, un progetto a cui poter ricondurre le diverse politiche locali e settoriali attualmente non sempre convergenti.

5.1.2 Una nuova vision

Come abbiamo visto nella prima parte della tesi, la definizione di un immaginario territoriale adeguato appare essenziale per attuare il passaggio da territori metropolizzati – che subiscono inconsapevolmente i processi di metropolizzazione – a territori metropolitani – che al contrario si pongono il problema del suo governo.

Il progettista può agire attivamente nella costruzione di questo

immaginario attraverso la definizione di vision che esplicitino questi processi di metropolizzazione e li mettano in forma.

«Una vision non è un piano, è un tentativo di chiarire la linea dell'orizzonte, il punto di fuga, di chiarire in modo non retorico dove si voglia andare»[3]. Una vision è quindi qualcosa di molto meno dettagliato di molto più sfumato di un piano ma allo stesso tempo è qualcosa di molto più complicato perché, per essere attuata, deve saper coinvolgere un notevole numero di attori territoriali.

Per fare ciò, la vision deve rappresentare un terreno di scambio, definire un linguaggio intermedio capace di essere compreso e parlato dai diversi attori territoriali, un linguaggio semplice ed ambiguo. Semplice perché è necessario che la vision "viaggi" affermandosi in differenti arene e conquistando visibilità, supporto e legittimazione. Ambiguo perché deve poter essere interpretato in modo parzialmente diverso dai diversi attori che la guardano in modo da riuscire ad entrare in più strategie.

Quando si pensa, si disegna, una vision si è già coscienti che molto probabilmente questa non sarà mai realizzata così. La vision deve essere portatrice di un contenuto – una forma intesa come organizzazione di elementi, una forma che potremmo definire relazionale – che può essere realizzata apparentemente sotto molteplici sembianze, ovvero che può assumere forme diverse in termini di contorno mantenendo la stessa forma in termini di relazione.

Nel tentativo di costruire semplicemente e ambiguamente consapevolezza, la vision può operare attraverso l'individuazione e la messa in evidenza di boundary object, ovvero di progettualità fisiche capaci di intercettare le strategie di molteplici attori territoriali. Queste progettualità possono agire sulle singole polarità – i punti – ridefinendone le geografie oppure operare sui grandi telai che supportano lo sviluppo insediativo – le linee – o, ancora, le questioni della grande scala attraverso un'attenzione diffusa nel progetto delle piccole trasformazioni ordinarie – le superfici.

Nel caso del cuneese la vision qui proposta nasce dalla esplicitazione e messa in forma di quei temi progettuali, potenzialmente già presenti sul territorio, maggiormente in grado di

[3] Secchi B. (2006b) "*Di cosa parliamo quando parliamo di Urbanistica*", in Tosi M. C. (a cura di) (2006) "*Di cosa parliamo quando parliamo di Urbanistica?*", Meltemi, Roma.

superare gli aspetti di frammentarietà e ricostruire una trama di continuità fra le tre situazioni territoriali.

Che forma ha dunque l'Area Metropolitana della Granda o, come indicato nel titolo stesso della tesi, questa Città Granda?

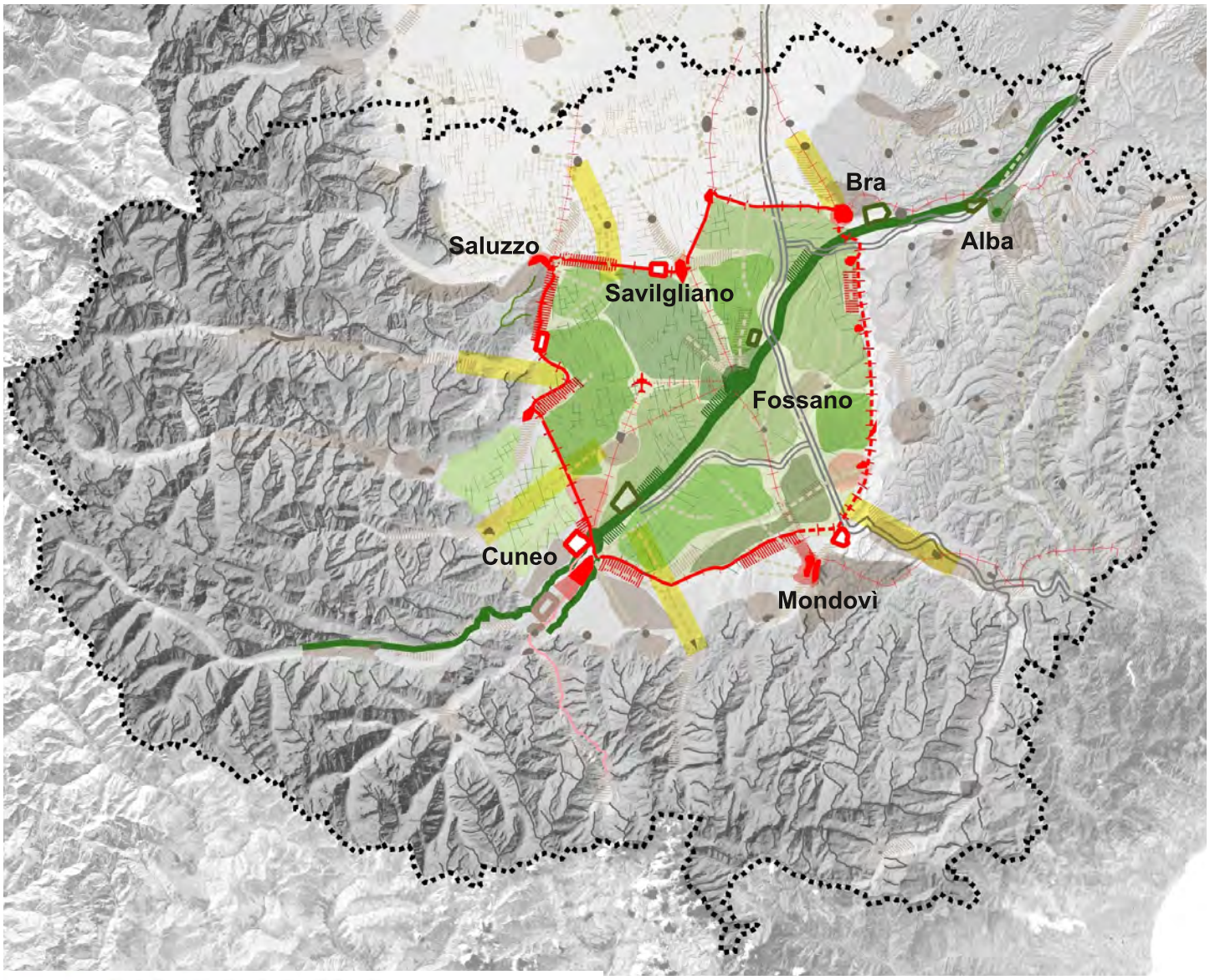
L'allusione al modello della Randstad olandese proposta nell'immagine fisica di territorio che fa da cardine di quest'ultima fase progettuale – la cosiddetta Grandastad – potrebbe apparire forzata e sicuramente errata nelle dimensioni: la randstad comprende diciassette importanti città e presenta una popolazione di più di 5.000.000 di abitanti mentre il territorio della Granda presenta una decimo della popolazione – di poco superiore ai 500.000 abitanti – dislocata prevalentemente in sette città medie ed una densità abitativa notevolmente inferiore. Se tuttavia si prescinde per un attimo dal fattore dimensionale, molte sono le somiglianze tra la possibile città latente che ci pare intravedere nell'assetto della geografia cuneese ed il più celebre modello di città policentrica.

La prima e più evidente è indubbiamente la disposizione dei principali centri urbani che compongono il sistema policentrico: cinque delle sette città principali – le cosiddette sette sorelle – si collocano circolarmente intorno ad una piana dal carattere prevalentemente agricolo. Al contrario del caso olandese, questa collocazione è dovuta alla presenza di rilievi alpini che definiscono un catino sui cui bordi si sono sviluppati nel tempo i principali insediamenti ma, come nel caso olandese, questa strutturazione ha nel tempo influenzato l'evoluzione delle infrastrutture viarie e ferroviarie.

La seconda somiglianza riguarda il possibile ruolo complementare che possono avere tra loro queste centralità storiche, un ruolo che nel caso olandese è pianificato da anni mentre nel caso cuneese si è finora sviluppato spontaneamente e determinato più dalle capacità dei singoli centri di accaparrarsi singole progettualità rilevanti di grande scala piuttosto che dalla volontà di un pianificatore unico.

La terza somiglianza riguarda infine il possibile ruolo unificante della risorsa idrica. Nel caso olandese l'acqua ha un ruolo cruciale: la fitta rete di fiumi a canali ha fatto da vero e proprio telaio dello sviluppo insediativo e fornito un'importante infrastruttura per la mobilità di uomini e merci che ha permesso al territorio olandese di divenire uno

Figura 1: la *Grandastad*



nodi di crisi / fasce di intervento

Metrogranda

- rete autostradale
- rete ferroviaria da potenziare/ristrutturare
- rete ferroviaria da costruire o riattivare
- rete ferroviaria principalmente in uso
- aeroporto
- nuclei urbani compatti coinvolti
- grandi recinti monofunzionali coinvolti
- fenomeni di crescita diffusa dell'urbanizzato coinvolti
- fenomeni di crescita lineare dell'urbanizzato coinvolti

Trasversale Verde

- dorsale verde fluviale
- nuclei urbani compatti coinvolti
- grandi recinti monofunzionali coinvolti
- fenomeni di crescita lineare dell'urbanizzato coinvolti

Cuore Agricolo

- aree agricole caratterizzate da diversi livelli di pregio
- trama agricola rilevante dal punto di vista insediativo

dei più densamente popolati a livello europeo. L'acqua è divenuta nel tempo una delle componenti fisiche del palinsesto dal maggiore valore identitario. Sebbene con un peso decisamente inferiore, anche nel caso cuneese l'acqua può avere un importante ruolo nella definizione di una identità territoriale collettiva. Il reticolo idrografico, proprio per la sua conformazione, da un lato costruisce relazioni trasversali tra situazioni territoriali diverse e dall'altro può divenire supporto fondante di un'infrastruttura verde dedicata alla mobilità lenta ed a differenti forme di attività per il tempo libero all'interno di un territorio fortemente antropizzato.

Si è già andati fin troppo oltre con questo paragone tra territori così diversi; si è infatti consapevoli che molti di più possono essere le divergenze, tali da poter facilmente inficiare questo parallelismo. Seppur falsa, questa somiglianza ci pare tuttavia particolarmente utile perché prolifica nel suggerire i temi di progetto della forma fisica su cui agire per poter definire questa figura territoriale.

5.1.3 I temi del progetto territoriale

Come si costruisce pertanto la Grandastad?

Proprio perché la prima criticità della provincia cuneese appare l'estrema frammentazione interna, fondamentali appaiono le progettualità lineari legate alla definizione di un comune ordito principale.

Innanzitutto anch'essa, come la Randstad, potrebbe fondarsi su di una grande infrastruttura anulare che connetta le principali polarità urbane presenti. Una cerniera che leghi il pedemonte alla base degli archi collinari, un nuovo telaio insediativo che sappia reggere i fenomeni conurbativi presenti sul suo bordo ma anche avvolgere la trama policentrica della piana insieme alle grandi continuità di tessuti agricoli e naturali che la attraversano. Un primo tema su cui modellare questa nuova idea di città potrebbe essere sicuramente quello della ristrutturazione del sistema connettivo interno, utile tanto nell'ottica di accrescere il ruolo di "snodo" infrastrutturale che l'area mira a conquistare in scenari di più ampia scala quanto, soprattutto, a

creare una politica della mobilità pubblica attraverso la quale affrontare il pressante tema dell'inadeguatezza dell'attuale sistema viario. In questo senso pare interessante valutare la possibilità di creare un sistema di "metropolitana leggera", sfruttando in particolar modo l'anello di percorsi ferroviari in parte in disuso o sottoutilizzati tra Savigliano, Saluzzo, Cuneo e Mondovì, e la sua possibile apertura verso est sfruttando la vecchia linea Bra-Ceva. Di questa progettualità si parlerà più approfonditamente nel paragrafo successivo.

Altro argomento riguarda l'occasione data dalle continuità ambientali che tagliano trasversalmente l'intero territorio – ossia gli assi fluviali – spunti progettuali interessanti tanto come vere e proprie connessioni fisiche tra le diverse situazioni territoriali quanto per la loro carica di condivisibilità, dovuta al fatto che lambiscono molti dei centri maggiori, cosa che ne accresce il possibile ruolo di volano per la costruzione di un processo cooperativo di più ampia portata. Il percorso sudovest-nordest che segue la Stura e la sua prosecuzione nel Tanaro sembrano in quest'ottica particolarmente efficaci, definendo di fatto il principale nastro di connessione con la riserva ambientale montana e toccando ben quattro delle sette polarità maggiori – Cuneo, Fossano, Bra e Alba. Una trasversale verde che definisce una profonda incisione nella piana cuneese ed intercetta numerose aree boscate a media ed elevata naturalità, residui di una trasformazione dell'attività agricola caratterizzata da colture sempre più intensive. Un asse naturale che tuttavia non trova una propria riconoscibilità istituzionale alle grande scala, contrariamente a quanto avviene per altri importanti fiumi quali il Po ed il Ticino che presentano un proprio ente parco. Lungo i suoi bordi sono presenti diverse area circoscritte di tutela – Zone di Protezione Speciale[4], Siti di Interesse Comunitario[5], parchi naturali di livello locale e regionale[6] – ma manca ancora, almeno per il suo tratto pianeggiante, una riflessione generale che sappia tenere insieme le diverse questioni ambientali, paesaggistiche ed insediative di questa importante infrastruttura verde. Un progetto che non applichi esclusivamente le logiche di mera tutela ambientale che così spesso mettono in contrasto tutelati e tutelanti, logica che può forse aver senso in ambiti scarsamente popolati come le terre alte alpine ma che mal si adatta ad un territorio

[4] Le "Zone di Protezione Speciale" o ZPS, sono zone di protezione poste lungo le rotte di migrazione dell'avifauna, finalizzate al mantenimento ed alla sistemazione di idonei habitat per la conservazione e gestione delle popolazioni di uccelli selvatici migratori. Tali aree sono state individuate dagli stati membri dell'Unione Europea attraverso la direttiva 79/409/CEE del 2 aprile 1979, nota come "Direttiva Uccelli". Nel suo percorso pianeggiante il fiume interseca 2 ZPS.

[5] I "Siti di Interesse Comunitario" o SIC sono invece le aree che definiscono la "RETE NATURA 2000". Tale rete – definita dalla "Direttiva Habitat" 92/43/CEE del 21 maggio1992 – ha valenza più ampia di quella della Direttiva Uccelli e persegue l'obiettivo di preservare le specie e gli habitat per i quali i siti sono stati identificati. Nel suo percorso pianeggiante il fiume interseca 1 SIC.

[6] Nel tratto pianeggiante qui considerato, il fiume interseca il Parco Fluviale Gesso Stura (1.561 ha) – recentemente passato da parco comunale di Cuneo a parco regionale con l'inclusione del territorio fluviale di altri nove piccoli comuni – ed il parco comunale di Fossano – non caratterizzato da particolari tutele ambientali.

così popolato e densamente antropizzato. Un progetto fatto di grandi spazialità aperte, disegno minuto di percorsi per la mobilità lenta – ciclo-piste, ippovie – ed interventi puntuali legati alla loro fruizione che sappiano coinvolgere i caratteri paesaggisticamente più rilevanti dei luoghi attraversati – gli edifici storici abbandonati (cascine, ville e piccoli castelli di campagna); i reticoli di rogge, chiuse e canali ora in disuso; le grandi architetture dell'infrastruttura (viadotti, ponti ottocenteschi), utili appoggi per l'attraverso trasversale e la visione "in quota" del parco. Un progetto, in sintesi, capace di ridefinire la geografia delle aree per il tempo libero e per attività all'aperto dell'intero cuneese in stretto rapporto con le economie esistenti e costituire un forte elemento di riconoscibilità e condivisione, in particolare in quegli ambiti dimenticati che presentano un'identità territoriale più debole.

Complementari alle progettualità lineari nel progetto dell'ordito principale, le progettualità puntuali si presentano preminentemente di due tipi: le progettualità legate a nodi di crisi dovuti all'incrocio problematico dei diversi telai – ambientali ed infrastrutturali – e quelle legate alla ridefinizione della geografia delle polarità. Appartengono a quest'ultimo caso sia la questione della nuova piattaforma logistica, sia la rivalorizzazione dell'aeroporto esistente a Levaldigi, sia il ripensamento di alcuni grandi recinti di origine industriale in via di dismissione. Nel caso della geografia cuneese tuttavia le progettualità puntuali hanno una importanza minore e possono essere correlate allo sviluppo delle singole progettualità lineari o areali tanto che, nell'immagine della Grandastad, vengono cromaticamente ricondotte alla progettualità più rilevante.

Infine, il grande vuoto centrale tra Cuneo, Mondovì, Fossano, Savigliano e Saluzzo descritto in precedenza può essere letto anch'esso come una delle progettualità latenti più utili nell'ottica del ragionamento metropolitano cuneese: la presenza di una grande enclosure a vocazione rurale diviene così il modo per ripensare al ruolo della piana come cuore agricolo del sistema policentrico cuneese. Un'area capace di raccogliere in sé l'immagine della vocazione storica di tale territorio e per questo interessabile da politiche che ne promuovano una fruizione come parco agricolo che

connette altri due grandi parchi: quello naturale della montagna con quello eno-gastronimico delle terre del vino. Una progettualità areale che richiama quelle superfici di fondo analizzate nella prima parte della tesi, in cui la questione della forma non si pone tanto come progetto di un singolo oggetto territoriale e delle sue ricadute insediative – un fiume, un'infrastruttura, una rilevante piattaforma monofunzionale – quanto piuttosto come controllo dello diffuse operazioni ordinarie di trasformazione. Un luogo in cui sperimentare nuove modalità insediative a completamento dei centri esistenti che sappiano lavorare su un inedito rapporto fra spazi aperti e costruito; in cui la qualità diffusa degli elementi che definiscono l'antropizzazione del territorio – non solo gli oggetti edilizi ma i loro spazi circostanti, il carattere dei bordi del costruito, le opere di infrastrutturazione anche minuta degli spazi aperti agricoli l'ibridazione tra campi, spazi della produzione luoghi dell'abitare – diventi il mezzo attraverso cui costruire un comune senso di coesione ed appartenenza. Attualmente la piana del Cuneese, a differenza di montagna e collina, non punta in modo deciso a costruire un "racconto corale" che dia riconoscibilità all'intreccio fra bel paesaggio, eccellenza produttiva ed offerta turistica, sebbene alcuni segnali facciano riconoscere tutte le potenzialità di tale convergenza. Il consorzio turistico Terre dei Savoia, oggi diventato associazione di comuni, nel presentare le proprie attività fa riferimento ad una "Conca Verde" che restituisce riconoscibilità alla sacca di pianura compresa fra area metropolitana, langhe e catena alpina. Si tratta ancora tuttavia di un'operazione di valorizzazione delle singole eccellenze produttive o, al più dell'identificazione di un vocazione diffusa di alcune aree circoscritte senza che vi si instauri una forte relazione tra valore del prodotto e valore del territorio. Il tema della tutela e della valorizzazione dovrebbe quindi subire un processo di territorializzazione: non rimanere legato ad un insieme di reti ed oggetti, ma estendersi all'intero contesto di area vasta legandosi indissolubilmente con le pratiche di trasformazione del territorio.

Nei paragrafi successivi si svilupperà più nel dettaglio una di queste grandi progettualità territoriali: Metrogranda, ovvero la definizione di una rete ferroviaria di mobilità locale. Lo scopo non è di realizzare un

dettagliato progetto architettonico del territorio, modalità che riproporrebbe l'inutile ruolo dell'architetto demiurgo. Al contrario, si cercherà di evidenziare la capacità di queste progettualità di intercettare e mettere a sistema le diverse strategie "frammentate" di alcuni attori territoriali – portando a galla le domande latenti del territorio – e di evidenziare le implicazioni architettoniche – nel senso del progetto di forma alle diverse scale – ad esse legate.

5.2 *Metrogranda*

5.2.1 La nascita della rete ferroviaria locale

La prima delle progettualità territoriali qui proposte per ripensare in ottica metropolitana il territorio della Provincia Granda riguarda il recupero e la rivalorizzazione in chiave locale della rete ferroviaria esistente.

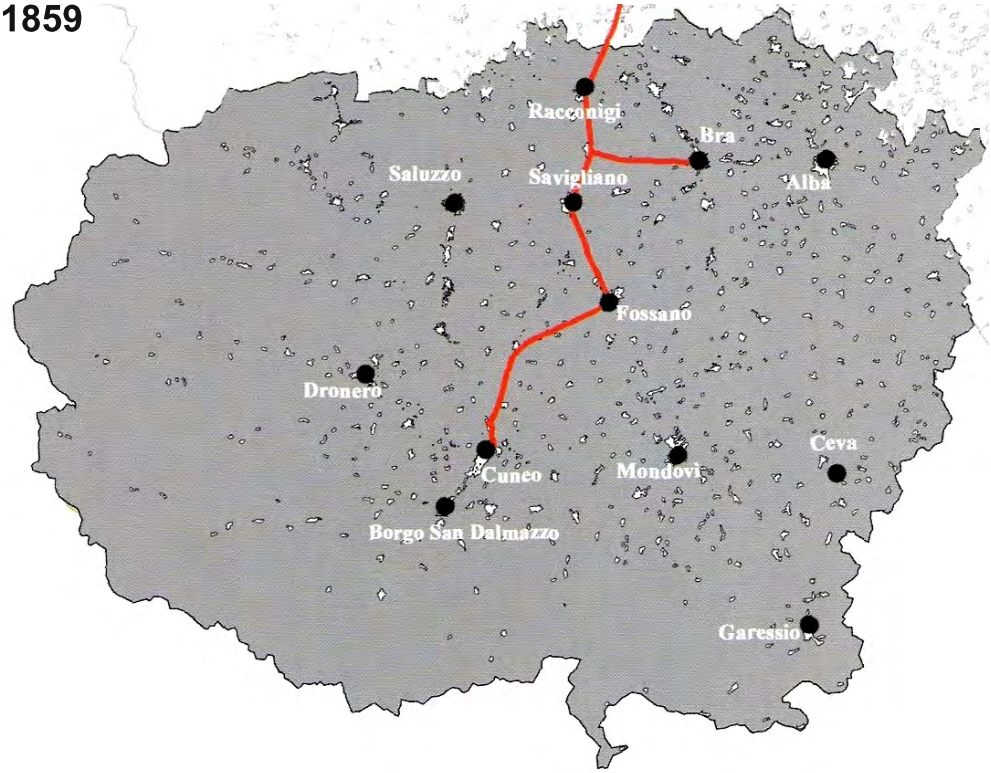
La rete ferroviaria che solca il territorio cuneese è tra le più antiche dello stato italiano: a partire dal 1852, anno della concessione regia per la costruzione della Linea Torino-Savigliano sino al 1994, anno dell'interruzione del servizio della Bra-Ceva, il cuneese è stato il teatro di un'intensa «avventura ferroviaria»[7] che aveva portato la Granda, ad inizio novecento, ad essere una delle zone più infrastrutturate d'Italia. In particolare, nel periodo compreso tra il 1852 ed il 1933 si è assistito ad una progressiva infrastrutturazione del territorio attraverso 15 diverse linee che ne hanno coinvolto tutti i maggiori centri urbani.

[[7] Melodia D. (1993) *"L'avventura ferroviaria in Piemonte*", in Politecnico di Torino, *"Strade ferrate in Piemonte. Cultura ferroviaria tra Otto e Novecento*", Celid, Torino

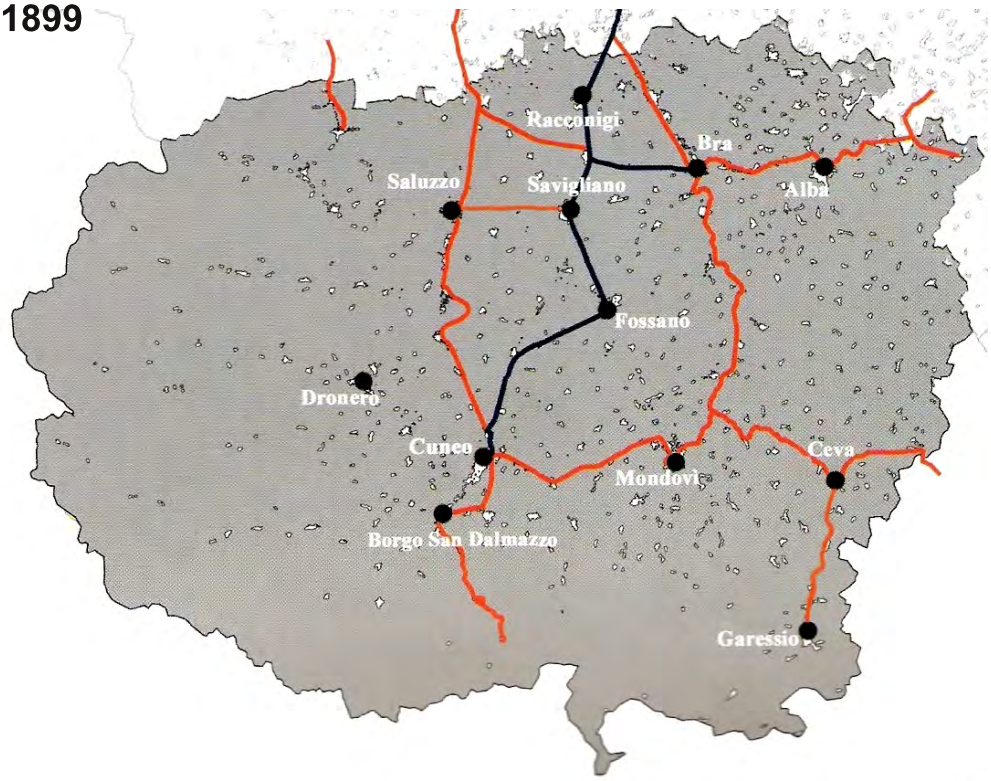
La rete ferrovia del Piemonte Sud-Occidentale nasce all'inizio per connettere la capitale del regno sabaudo con il litorale ligure. Il tema allora è fondamentale tanto che il dibattito ferroviario piemontese si sviluppa proprio a partire da quale "via" aprire per dare accesso al mare alla nascente industria torinese. La prima linea pensata in tal senso è la Torino-Genova a cui poi seguiranno vari progetti tra Torino e Savona – connessione in prima battuta realizzata attraverso la Bra-

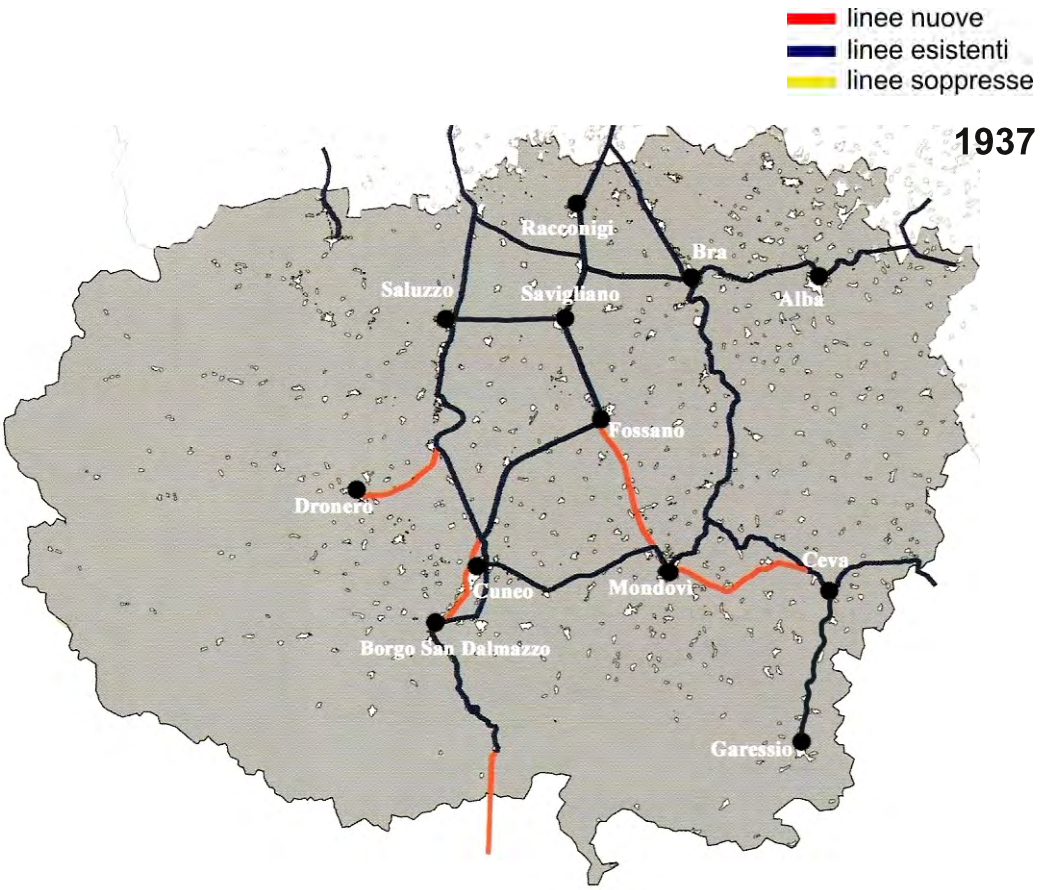
Figura 2: sviluppo della rete ferrovia cuneese
fonte: De Rossi A. (2002) "*Atlante dei paesaggi costruiti*", Blu edizioni, Cuneo

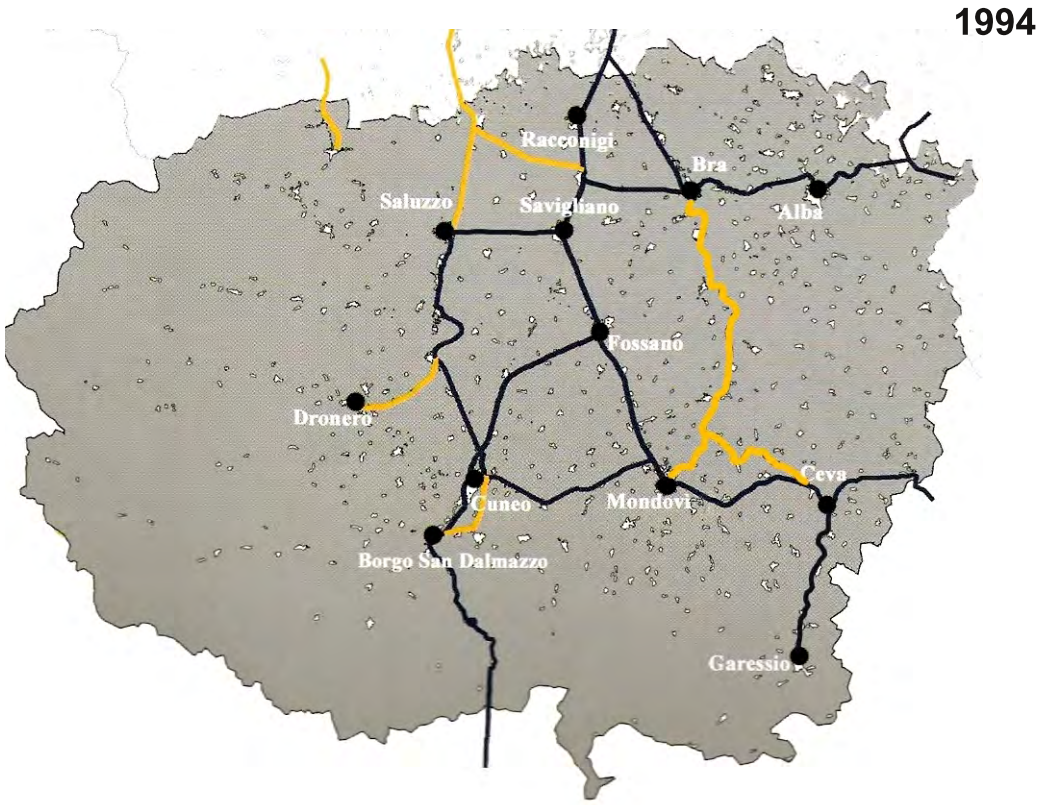
1859



1899




linee nuove
linee esistenti
linee soppresse
1937
Racconigi
Bra
Alba
Saluzzo
Savigliano
Fossano
Dronero
Cuneo
Mondovì
Ceva
Borgo San Dalmazzo
Garessio


1994
Racconigi
Bra
Alba
Saluzzo
Savigliano
Fossano
Dronero
Ceva
Cuneo
Mondovì
Borgo San Dalmazzo
Garessio

Ceva – ed un'improbabile connessione con Marsiglia attraverso Saluzzo e la Val Maira[8]. Anche la prima linea per Cuneo conferma una forma inizialmente radiocentrica della maglia ferroviaria piemontese. Tuttavia, con le successive aggiunte, nel territorio della Granda le ferrovie cominciano ad assumere una particolare conformazione circolare – del tutto originale rispetto alle altre coeve situazioni piemontesi ed alpine in generale – forma che già allora enfatizzava lo sviluppo insediativo "a baia" della fascia pedemontana.

[[8] Ministero Lavori Pubblici (1873) *"Relazione di una ferrovia Torino-Marsiglia per Saluzzo-Dronero*", Galimberti, Cuneo

Questa strutturazione rendeva evidenti in particolare due caratteristiche del territorio cuneese. In primis l'assenza di valichi alpini importanti: tutte le vallate, a parte la Val Tanaro, risultavano infrastrutturalmente cieche (il traforo Tenda sarà aperto solo nel 1928) e ciò si ripercuoteva nell'assenza di ferrovie vallive, così presenti invece nel nord del Piemonte. In seconda battuta, la differenza tra le due parti che ancora oggi compongono la pianura cuneese: una parte settentrionale – corrispondente al triangolo a nord del fiume Stura – caratterizzata da un semplicità idro-geologica accompagnata dalla presenza di un buon apparato produttivo e da una maggior redditività agricola contrapposta ad una parte meridionale idro-geologicamente più complessa ed economicamente più povera. Questo pianalto ricompreso tra Cuneo Cherasco e Mondovì viene infatti inizialmente del tutto trascurato dallo sviluppo ferroviario: solo nel 1933 – con uno degli ultimi interventi ferroviari della storia piemontese – verrà aperta una valida connessione tra Fossano e Mondovì che definirà l'attuale asse principale di connessione tra Torino e il mare. Evidentemente la connessione tra sistema produttivo, ferrovia e grandi vie del commercio era così forte da rendere trascurabili quelle aree – come la piana meridionale e le vallate alpine – in cui mancava un settore economico rilevante.

La forma circolare del sistema ferroviario cuneese appare forse più evidente ora che non allora: bisogna infatti tener conto che, parallelamente alla rete ferroviaria si assisteva in quegli anni allo sviluppo di una più minuta rete di tramvie extraurbane che risalivano le diverse vallate, rete successivamente smantellata per permettere il potenziamento delle infrastrutture viarie. Ciò non toglie tuttavia che tale forma anulare presenti ancora oggi caratteristiche di forte

originalità nello scenario dell'intero reticolo ferroviario del Nord-Italia e che rappresenti, in modo quasi cristallino, la forma edificata della geografia cuneese.

5.2.2 Lo stato attuale e gli scenari futuri

Oggigiorno, tuttavia, il ruolo della ferrovia nel territorio cuneese appare sempre più marginale; un declino, questo, che trae origine sia da condizioni nazionali che da questioni locali.

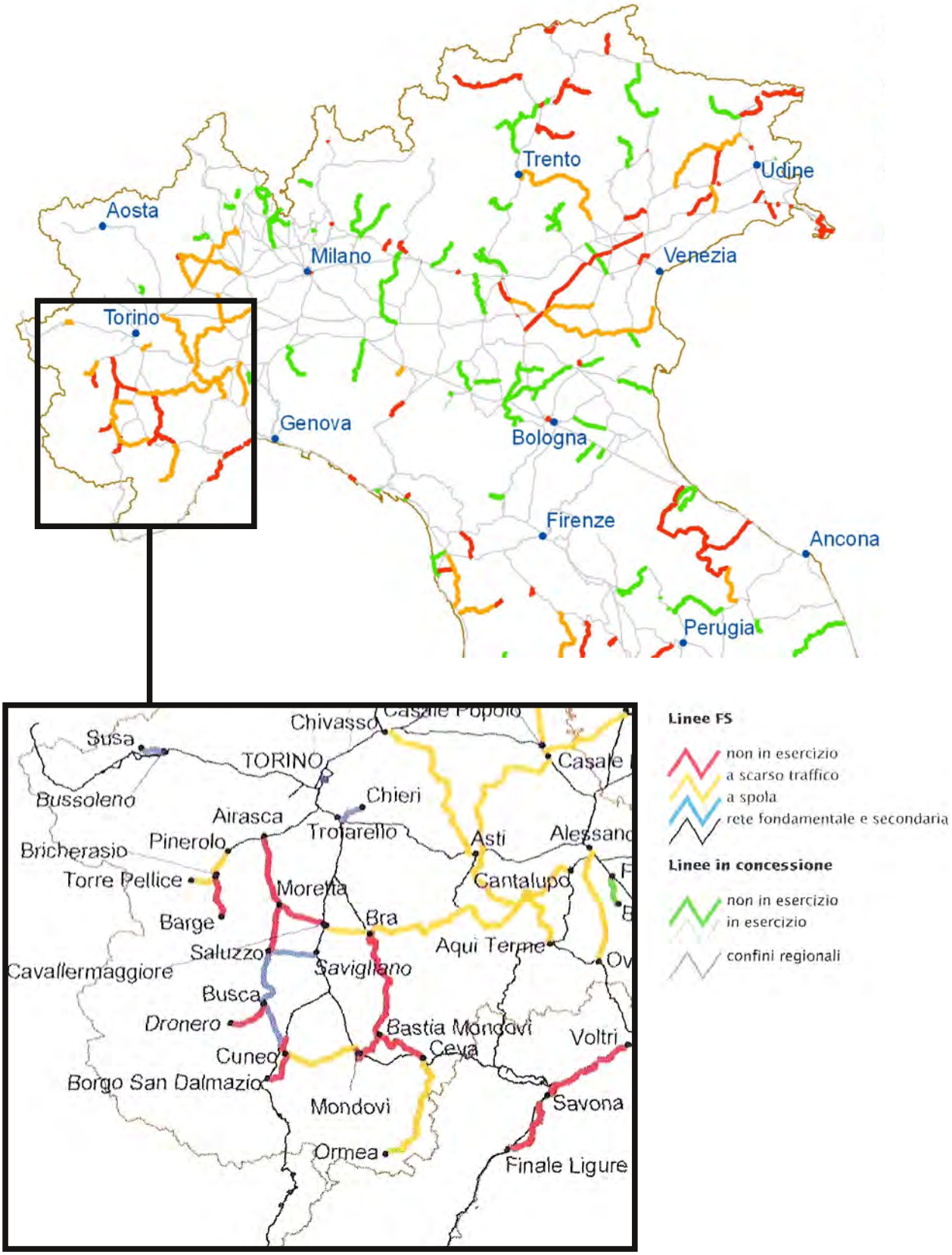
A partire dal secondo dopoguerra, lo sviluppo della mobilità individuale su gomma e la graduale riduzione degli investimenti sulla rete ferroviaria a favore di altre reti (si pensi ad esempio ai massicci investimenti per la nuova rete autostradale, dettati anche da logiche di politica industriale) provocano un po'dappertutto, a livello nazionale, una progressiva perdita di valore – strategico e prestazionale – della mobilità su rotaia. Il treno appare come un mezzo di locomozione vecchio che non aderisce più ai nascenti costumi sociali italiani.

A ciò si sommano, nel caso cuneese, alcuni fattori locali di natura sia insediativa che economica.

Come già accennato, la strutturazione insediativa della Granda si basa non su un grande polo urbano – in grado di calamitare lo sviluppo insediativo e infrastrutturale – ma su una fitta rete di piccoli e medi insediamenti ed i recenti sviluppi insediativi non hanno fatto che enfatizzare questa strutturazione dell'abitato dispersa sul territorio. Una situazione che mal si adatta alle logiche che attualmente governano la mobilità ferroviaria: il territorio cuneese appare o irrilevante a scala nazionale – non offrendo punti forti verso cui convergere – o eccessivamente complesso a scala locale – avendo troppi nodi da connettere. Ben migliore sembra la mobilità su gomma, in grado di fornire un servizio pressoché porta a porta, specie in quei territori che il boom edilizio degli anni novanta ha trasformato in conurbazioni continue.

Una situazione che si rispecchia nel sistema economico-produttivo, basato non su grandi poli industriali – pochi e comunque localizzati in

Figura 3: carta delle linee italiane in esercizio e non (nord-Italia)
fonte: Associazione Italiana Greenways



posti distanti tra loro – ma su un ricco tessuto di piccole e medie imprese distribuito in modo quasi omogeneo sul territorio. Un tessuto che trae la propria forza proprio dal carattere isotropo del territorio, tutto mediamente facile da raggiungere, tutto mediamente edificabile e quindi privo di picchi di costo/valore. Un sistema quindi che, sembra, poco si presta al trasporto merci su ferro.

Ma qual è oggi lo stato della rete?

Le uniche tratte realmente funzionanti sono quelle che compongono la dorsale centrale con direzione Torino, composta dalle linee Torino-Cuneo-Ventimiglia e Torino-Mondovì-Savona. Il resto della rete presenta o tratte sottoutilizzate – quali le linee Cavallermaggiore-Bra, Savigliano-Saluzzo, Saluzzo-Cuneo e Cuneo-Mondovi – o del tutto dismesse – è il caso delle linee Bra-Ceva, Bastia-Mondovì, Saluzzo-Airasca e Cavallermaggiore-Moretta. Ciò è ben documentato dalla carta realizzata dall'Associazione Greenways Italia, da cui emerge il peso – anche solo quantitativo – delle rete rispetto al suo utilizzo.

Anche dal punto di vista delle stazioni il quadro appare estremamente variegato. Se da un lato recenti investimenti regionali hanno potenziato alcune stazioni trasformandole in movicentri – di cui parleremo nel paragrafo successivo – dall'altro, la stragrande maggioranza delle stazioni minori, specie lungo le linee secondarie, risultano abbandonate o cedute in uso a privati.

Osservando le diverse politiche che preordinano lo sviluppo territoriale, si potrebbe dire, estremizzando, che gli scenari attuali che si prospettano per la rete sono tendenzialmente tre.

Il primo è relativo alla continuazione dell'attuale servizio pendolare, prevalentemente orientato verso Torino e poco propenso ad usi diversi – come la connessione tra le polarità cuneesi più distanti. Si tratta di uno scenario basato sull'inerzia del sistema e sull'assenza di investimenti, in cui di fronte a qualsiasi accidente – lo smottamento di una massicciata, la rottura di un viadotto, la frana di una galleria – si procede allo spegnimento della linea interessata. Per certi versi, è questo lo scenario maggiormente prospettato dagli attuali gestori della rete, tutti concentrati allo sviluppo delle tratte ad alta velocità tra i maggiori centri italiani a discapito della rete minuta.

Il secondo scenario è legato alla progressiva dismissione delle

restanti linee sottoutilizzate considerate “rami secchi” e sempre più caratterizzate dalla presenza di servizi bus sostitutivi. Questa dismissione può essere caratterizzata o dalla sola interruzione del servizio – come già avvenuto ad esempio per la Bra-Ceva – o dalla effettiva cancellazione fisica del manufatto ferroviario – come accaduto negli anni scorsi per la linea Pinerolo-Barge-Saluzzo. È questo lo scenario verso cui tendono molte amministrazioni locali che vedono nelle aree legate all’infrastruttura ferroviaria un’importante risorsa per risolvere problemi legati alla viabilità locale o anche solo terreni verso cui dirigere l’espansione urbana.

L’ultimo scenario è infine basato sulla riconversione di alcune tratte paesisticamente più rilevanti verso la funzione turistica, dove il treno non rappresenta più un mezzo attraverso cui spostare i diversi tipi di popolazione che si muovono sul territorio cuneese – lavoratori, studenti, ecc. – ma diviene un servizio ad uso esclusivo del turista attraverso cui osservare il paesaggio e raggiungere alcune mete turistiche. È verso questo scenario che va ad esempio la proposta, contenuta in uno dei PTI precedentemente analizzati, di trasformare parte della linea Bra-Ceva in un treno turistico noto come «Treno delle Langhe»[9]. Se da un lato questo scenario appare il più dignitoso per la conservazione delle tratte ferroviarie e rende secondaria il problema della performance del mezzo – si tratta di servizi che, anzi, fanno della mobilità “lenta” o “dolce” la propria bandiera – dall’latro limita la territorializzazione dell’infrastruttura ferroviaria – intesa come maggior relazione tra treno e sistemi locali – alla sola questione turistica senza affrontare molte delle criticità che stanno alla base dello spopolamento di questi territori lenti.

Si tratta sempre di scenari che assegnano un ruolo secondario alla ferrovia, considerandola più come un problema da risolvere – forzando la metafora del territorio come stanza, la si potrebbe considerare come il vecchio mobilio di cui non si sa che più fare –che opportunità attraverso cui cambiare il modo di percorrere e pensare la Granda stessa. Come dimostrato nel capitolo precedente in merito alle più generali politiche di sviluppo territoriale, anche nel caso ferroviario quasi mai si coglie una visione di insieme che sappia mettere a sistema o perlomeno guardare nel suo insieme il patrimonio ferroviario esistente.

[9] Si fa qui riferimento ad una delle progettualità contenute nel “*Programma Territoriale Integrato Alba, Bra, Langhe e Roero*” del 2007 di cui già si è parlato nel capitolo quattro.

5.2.3 Sintomi di trasformazione

Ma che senso ha oggi per il Cuneese riprendere il tema della mobilità su ferro?

La rete stradale su cui per anni è poggiato lo sviluppo economico ed insediativo della Provincia Granda appare sempre più vicina alla soglia di massimo utilizzo. Lo stillicidio di interventi puntuali mirati al suo potenziamento – allargamenti di carreggiate, nuove rotonde e tangenziali – ha contestualmente enfatizzato gli effetti collaterali della mobilità individuale quali la mortalità stradale[10] e la dispersione insediativa. Inoltre, la Provincia Granda appare oggi spinta da fenomeni e politiche di diversa natura verso un progressivo processo di riorganizzazione territoriale: si pensi alle politiche di contenimento del consumo di suolo del nuovo Piano Paesaggistico, alle proposte di concentrazione e messa in rete del sistema produttivo ed ai sempre più evidenti processi di metropolizzazione.

[10] La mortalità stradale rappresenta uno dei criticità sociali più rilevanti della provincia cuneese, tanto che negli ultimi anni l'ente provinciale ha promosso la costituzione di un apposito "*Comitato di monitoraggio per la sicurezza stradale*".

Il nuovo anello ferroviario qui proposto nasce proprio dalla volontà di rivalorizzare questo capitale fisso territoriale attraverso il maggior uso o il recupero delle tratte secondarie. Un riuso operativamente ancora possibile – il sedime è tuttora di proprietà pubblica – e basato su puntuali interventi infrastrutturali. La quasi totalità delle linee interessate dalla nuova percorrenza anulare è infatti ancora in funzione, ad eccezione della linea Bra-Ceva nel suo tratto tra Bra e Bastia Mondovì, parzialmente danneggiato dall'alluvione del 1994 ma ancora recuperabile attraverso la messa in sicurezza di alcune massicciate e la ristrutturazione di due ponti.

Oltre alla fattibilità "fisica" vi è anche, per certi versi un certo grado di fattibilità "culturale". Il tema del recupero dell'infrastruttura ferroviaria sta assumendo sempre più rilevanza locale: da anni diverse associazioni di cittadini si stanno battendo per riportare all'attenzione della politica la questione ferroviaria[11]; un lavorio che comincia ad ottenere alcuni importanti risultati come l'inserimento del progetto di recupero delle linea Bra-Ceva nella candidatura delle Langhe per l'Unesco.

[[11] Tra le più attive dal punto di vista di convegni e iniziative ricordiamo: Gli Amici della Bra-Ceva che si battono per la riapertura dell'omonima linea ferroviaria; l'associazione Treno della Alpi Liguri che perseguono una valorizzazione dell'esistente tratta di risalita dell'Alta Val Tanaro – la Ceva-Ormaea – ed una sua continuazione attraverso un nuovo traforo verso il porto di Albenga o Imperia; l'associazione Bafile che per prima ha posto il tema di un maggior utilizzo della linea ferroviaria pedemontana compresa tra Saluzzo, Cuneo e Mondovì.

Al contempo, le politiche locali di settore stanno iniziando a manifestare la necessità di un ragionamento globale ed integrato a

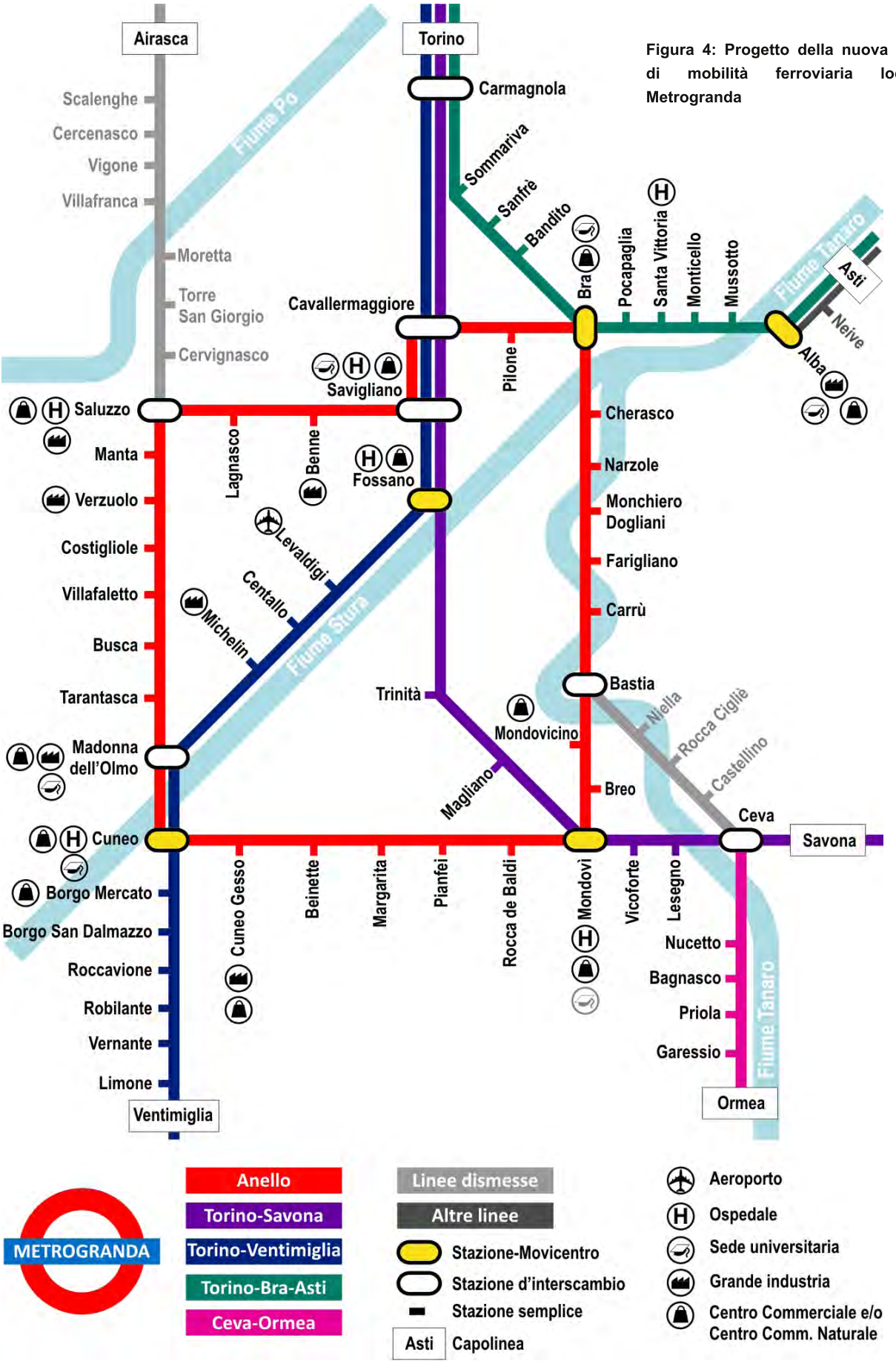


Figura 4: Progetto della nuova rete di mobilità ferroviaria locale Metrogranda

scala provinciale sulla mobilità pubblica. Esempi ne sono la nascita nel 2010 di Grandabus, un unico consorzio per gestione della mobilità pubblica su gomma che ha raggruppato le precedenti quindici compagnie locali, o il recente sistema di integrazione tariffaria Biglietto Integrato Piemonte (BIP) che permette di usufruire attraverso un'unica tessera di treni, bus interurbani, bus urbani e bike-sharing. È riconducibile a questo processo di integrazione anche il progetto regionale movicentri[12], basato sulla trasformazione delle stazioni ferroviarie di alcuni centri urbani principali in piattaforme complesse di interscambio tra differenti mezzi di trasporto (treno, bus, automobile e bicicletta). Si tratta tuttavia di un progetto che nel tempo ha mostrato una serie di criticità legate sia alla scelta dei poli – che non ha, nel caso cuneese, riguardato tutte le sette sorelle ma solo alcune di esse – sia alla loro ancora scarsa operatività – solo tre movicentri sono effettivamente funzionanti e non sempre l'apertura di un movicentro ha portato alla dismissione delle stazioni autobus esistenti, con il risultato che spesso si è finito col creare unicamente dei doppioni di strutture già presenti rendendo i movicentri delle scatole vuote.

Il riutilizzo delle ferrovie dismesse in chiave locale è, infine, una strada intrapresa da diverse realtà italiane. Le provincie autonome di Trento e Bolzano hanno fatto da apripista attraverso la riapertura di alcune tratte dismesse e, contestualmente, vari enti provinciali e regionali hanno iniziato a lavorare alla definizione di sistemi ferroviari metropolitani che sfruttassero precedenti tratte ferroviarie: si pensi al Sistema Ferroviario Metropolitano Torinese, al Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale Veneto o al progetto Metroland della Provincia di Trento.

5.2.4 Dalla dispersione alla riorganizzazione del territorio

Il progetto Metrogranda propone la definizione di un sistema di mobilità pubblica su ferro capace di connettere le diverse polarità che caratterizzano la provincia cuneese; un sistema che, proprio perché pensato per organizzare al meglio la nascente città policentrica della Granda, si può ritenere metropolitano.

[12] Per "Movicentro" si intende un nodo di interscambio (non necessariamente composto da un unico edificio) tra differenti sistemi di mobilità pubblica posto strategicamente in corrispondenza di incroci significativi tra linee ferroviarie e viabilistiche. Un movicentro deve consentire all'utenza di iniziare, proseguire, terminare uno spostamento attraverso il facile passaggio tra diversi mezzi di trasporto: treno, bus, automobile, bicicletta. I Movicentri nascono da un programma della Regione Piemonte del 2003 che ha portato alla costruzione nella provincia di 5 movicentri – Alba, Bra, Cuneo Fossano e Mondovì – collocati in corrispondenza delle preesistenti stazioni ferroviarie. Quelli di Alba, Bra e Fossano sono già operativi mentre quello di Cuneo è in via di ultimazione. Ciò che colpisce del progetto movicentro è l'aver trascurato alcune delle polarità maggiori del cuneese a favore di altre. Tra tutte, spicca la situazione di Saluzzo che, pur essendo uno dei nodi maggiori della rete autotrasportistica cuneese – è la sede del consorzio Grandabus – non viene interessata da politiche di integrazione bus-treno.

Il fulcro di questo sistema di mobilità è rappresentato da una linea anulare che connette tra loro cinque delle sette sorelle – Saluzzo, Cuneo, Mondovì, Bra e Savigliano – ed attraversa alcune delle parti più densamente popolate e maggiormente interessate dalla dispersione insediativa recente, ossia la fascia pedemontana tra Saluzzo e Mondovì e quella pedecollinare nei pressi di Bra. Tale anello ferroviario è già presente in nuce sul territorio e viene a definirsi attraverso la connessione di tratte che attualmente funzionano in modo indipendente. La maggioranza di queste tratte sono ancora attive sebbene sottoutilizzate e non elettrificate: è il caso della Savigliano-Saluzzo, della Saluzzo-Cuneo e della Cuneo-Mondovì. Altre sono invece attualmente dismesse ma potrebbero essere facilmente riattivate attraverso o della semplice manutenzione – per il tratto Mondovì-Bastia – o la messa in sicurezza di alcuni viadotti sul Tanaro – per il tratto della Bra-Ceva compreso tra Bastia e Bra stessa. Non si tratta pertanto di una nuova infrastruttura ma solo di un diverso modo di percorrere, e quindi pensare, un'infrastruttura esistente.

Questa linea anulare permette, da un lato, di connettere facilmente città che attualmente non lo sono, per lo meno dal punto di vista della mobilità pubblica. Ad esempio, per muoversi oggigiorno da Saluzzo a Bra – distanti appena 30 km – è necessario prendere tre diversi treni o altrettanti bus, per un tempo di percorrenza che supera l'ora, mentre con il nuovo anello vi sarebbe un unico treno con una conseguente notevole riduzione dei tempi di percorrenza.

Dall'altro lato, la linea anulare si integra facilmente con le linee attualmente in funzione e con i loro futuri sviluppi, integrazione che rende facilmente accessibili le due sorelle escluse dall'anello – Alba e Fossano. L'anello infatti interseca, sovrapponendosi per un breve tratto, la linea Torino-Savona – con cui si raggiunge Fossano – e attraverso il nodo di Bra si relaziona sia con le estreme propaggini del futuro sistema metropolitano torinese – in particolare con la futura linea Bra-Ivrea – sia con la ferrovia tra Bra ed Alba.

Tuttavia, proprio a causa delle caratteristiche stesse del territorio cuneese – bassa densità abitativa, dispersione insediativa, scarsa coesione e consapevolezza della propria possibile dimensione

metropolitana – la definizione di questo sistema di mobilità rischia di essere ineffettuale se non parte da un punto di osservazione più ampio, un punto di vista che esca da logiche settoriali e lavori costantemente sul concetto di integrazione: integrazione con gli altri mezzi di trasporto, integrazione con il sistema economico, integrazione con le politiche dei servizi, integrazione con il governo dello sviluppo insediativo. Il progetto Metrogranda potrebbe così divenire uno dei mezzi attraverso cui costruire la Grandastad: un progetto di territorio e non solo di infrastruttura in grado di favorire la messa in rete delle potenzialità locali nonché di governare le modalità di consumo e riuso di suolo.

In prima battuta il concetto di integrazione dovrebbe agire internamente al settore dei trasporti portando ad una reale complementarietà con gli altri mezzi pubblici, così come avviene nelle realtà metropolitane consolidate dove bus, tram e treni sotterranei non agiscono in concorrenza ma costituiscono un unico sistema, sia dal punto di vista tariffario che gestionale. Per la Granda ciò sarebbe cruciale: da solo l'anello ferroviario non è in grado di organizzare l'intera mobilità pubblica di un territorio così ampio. L'integrazione con l'autotrasporto pubblico permetterebbe invece di servire quei territori in cui la rete non esiste – ad esempio le diverse vallate alpine che convergono sulla fascia pedemontana – e trasformare molte delle stazioni presenti in piccoli nodi di interscambio bus-treno. Si potrebbe così definire una nuova gerarchia della mobilità pubblica interna alla Grandastad, in cui la mobilità a breve raggio avviene su gomma e quella a medio raggio su ferro, evitando l'attuale inutile concorrenza.

In seconda battuta, il potenziamento del servizio lungo la linea potrebbe integrarsi con le politiche che in più campi stanno cercando di connettere i servizi forniti dalle principali polarità urbane – sanità, università, commercio, loisir. È in quest'ottica che va letto il concetto di «riorganizzazione del territorio» che da il titolo di questo paragrafo e vista l'immagine con cui questa tesi rappresenta Metrogranda. L'obbiettivo della carta Metrogranda è infatti quello di costruire una consapevolezza metropolitana nel cuneese sia attraverso la scelta grafica – l'immagine rideclina platealmente i modi di rappresentazione delle reti metropolitane europee – sia attraverso la messa in evidenza

delle principali polarità presenti – ospedali, aeroporti, centri commerciali (naturali e non), sedi di università, grandi industrie. I temi da mettere in evidenza potrebbero essere ulteriori: i teatri, i centri storici più rilevanti, le emergenze paesaggistiche, i centri direzionali. Ciò che si vuole far emergere sono le potenzialità legate ad una loro visione "collettiva", un modo di vedere che suggerisce la possibilità per i singoli poli di costruire consapevolmente una propria specificità in rapporto a ciò che sta loro attorno. È in questo senso che va inteso il progetto della geografia delle centralità di cui più volte si è parlato, un progetto da vedersi in ottica policentrica.

Infine, l'integrazione tra Metrogranda e gli strumenti di pianificazione locale potrebbe rendere il treno il principale mezzo attraverso cui strutturare e riorganizzare lo sviluppo insediativo della Granda. Lo spostamento o l'introduzione di nuove fermate lungo la linea potrebbe rappresentare il mezzo attraverso cui pianificare lo sviluppo di nuove aree edificate o per la trasformazione delle aree in via di dismissione nei pressi della ferrovia. Allo stesso tempo, si potrebbe sfruttare la naturale propensione della strada ferrata a definire una barriera dura per lo sviluppo insediativo al fine di definire puntualmente dei limiti netti degli abitati e preservare il carattere naturale o agricolo delle aree di maggior pregio.

Un'architettura territoriale, quindi, tesa a reinterpretare la nozione di mobilità sostenibile in senso allargato, considerandola non tanto come concetto introflesso – legato esclusivamente alle ragioni tecniche del mezzo – ma piuttosto intrecciandolo con le ragioni del territorio: è sostenibile una mobilità che non solo abbia le migliori prestazioni in termini di ambiente ed inquinamento ma che permetta altresì di (ri)utilizzare al meglio il capitale fisso territoriale indirizzandone virtuosamente lo sviluppo insediativo. Una mobilità, insomma, che riesca a tenere insieme le dinamiche insediative di vasta scala, i processi socio-economici e le capacità comunque limitate del territorio.

5.2.5 Il progetto temporale di Metrogranda: una città grande un'ora

L' anello ferroviario qui prospettato ha un lunghezza totale di 150 km e connette 28 stazioni – di cui 3 movicentri, 5 stazioni d'interscambio con altre linee ferroviarie e 20 stazioni semplici – con una frequenza media, quindi, di 1 stazione ogni 5 kilometri. Nel suo percorso l'anello coinvolge diverse polarità rilevanti: 4 sedi universitarie (di cui una attualmente in via di chiusura), 5 poli ospedalieri, 6 rilevanti poli industriali, 2 centri commerciali, 5 centri commerciali naturali. Con gli attuali tempi di percorrenza dei treni locali – aventi una velocità media di circa 70 km/h – per compiere l'intero tragitto sono necessarie circa due ore; ciò vuol dire che ogni punto dell'anello è teoricamente raggiungibile in non più di un'ora di viaggio – l'anello si presta infatti essere percorso sia in senso orario che anti-orario.

L'osservazione dei tempi di percorrenza non è solo una questione statistica o trasportistica. Come abbiamo anche visto nella prima parte della tesi, svariati autori hanno più volte sottolineato l'importanza della dimensione temporale nel definire l'estensione di un sistema metropolitano. L'accento sulla dimensione temporale sposta infatti l'accento da una condizione statica della città ad una dinamica, in cui sono i flussi a determinare la reale estensione degli organismi metropolitani ed in cui pertanto spostamenti e relativi tempi di percorrenza danno la misura della metropoli.

L'importanza del tempo nel definire la condizione urbana contemporanea non è certo questione nuova. Già Harvey, nel suo saggio fondamentale sulla crisi della modernità[13], aveva evidenziato il variare dell'esperienza dello spazio e del tempo nella società contemporanea. Nel campo delle scienze regionali, da ormai da quasi un ventennio alcuni studiosi usano la densità delle interazioni spaziali quali i movimenti pendolari giornalieri – il daily urban system – per definire i sistemi urbani sottoforma di regioni funzionali urbane[14]. Infine, anche Secchi, nei primi articoli dedicati alla città dispersa, evidenzia la preponderanza della dimensione temporale su quella spaziale: in un territorio caratterizzato da bassa densità insediativa e spiccata mobilità individuale[15] ciò che determina il raggio d'azione degli abitanti e quindi l'ampiezza delle

[[13] Harvey D. (1990) "*the condition of postmodernity*", Blackwell, New York, ed. it. "*la crisi della modernità*", il Saggiatore. In particolare si rimanda al capitolo "l'esperienza dello spazio e del tempo".

[14] Si fa qui in particolare ai diversi scritti riportati in: Dematteis G. (a cura di) (1992) "*Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive politiche*" , Franco Angeli, Milano

[15] Si fa riferimento in particolare a molti degli interventi di Secchi negli anni ottanta sulla Casabella di Gregotti, interventi poi raccolti in Secchi B (1989) "*un progetto per l'urbanistica*", Einaudi, Torino

Figura 5: *Metrogranda* - tratte esistenti e futuri tempi di percorrenza

Tratte esistenti	attività attuale	Lungh. (km)	N. Stazioni	tempo di percorrenza con V=70 km/h
Savigliano - Saluzzo	sottoutilizzata	17	2	00:15
Saluzzo - Cuneo	sottoutilizzata	32	9	00:28
Cuneo - Mondovì	sottoutilizzata	33	6	00:29
Mondovì - Bastia	dismessa	12	3	00:10
Brastia - Bra	dismessa	33	6	00:29
Bra - Cavallermaggiore	sottoutilizzata	15	2	00:13
Cavalallermaggiore - Savigliano	attiva	8	1	00:06
Totale		**150**	**29**	**02:10**

relazioni tra luoghi separati non è tanto la distanza kilometrica ma quella temporale; ciò porterà, negli anni successivi alcuni autori a parlare di paesaggi a molte velocità[16], legando così la percezione spaziale di una partizione di territorio alla velocità con cui lo si può percorrere – ovvero al rapporto tra spazio e tempo.

La Grandastad è una città grande un'ora, risultando in questo del tutto comparabile ad molte delle realtà metropolitane tradizionalmente intese. Se si osservano infatti i tempi di percorrenza necessari per attraversare, ad esempio, l'intera area metropolitana torinese[17], si troveranno dimensioni temporali analoghe a quellenecessarie per andare dai due estremi dell'anello ferroviario.

[16] Ambrosini G., Berta M. (a cura di) (2004) "*Paesaggi a molte velocità: infrastrutture e progetto del territorio in Piemonte*", Meltemi, Roma

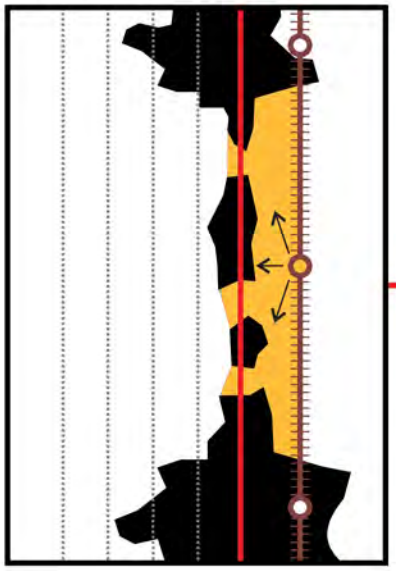
[17] L'estensione temporale dell'area torinese è ricavata dall'osservazione di alcune delle linee tramviarie più importanti della rete di trasporto pubblico locale. Ad esempio, la linea 4 impiega circa un'ora per tagliare la città da Nord a Sud la città (a nord da Falchera, a sud dal fiume Sangone).

5.2.6 Il progetto spaziale di Metrogranda: un nuovo rapporto tra ferrovia e situazioni territoriali

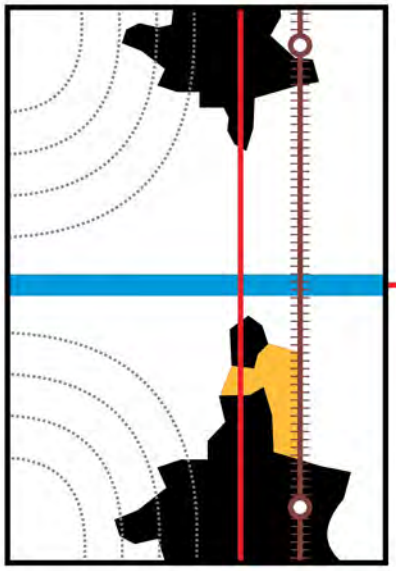
Se la grandezza temporale rappresenta un fattore essenziale per poter parlare in termini "metropolitani" di una porzione di territorio, l'apporto del progetto Metrogranda alla costruzione di questa città policentrica potrebbe limitarsi alla contrazione dei tempi di percorrenza interni fino alla soglia temporale limite – nello specifico, un'ora di percorrenza. Tuttavia, Metrogranda può rappresentare una vera e propria Architettura Territoriale nella misura in cui risulti capace di indirizzare lo sviluppo della forma dell'insediato alla grande

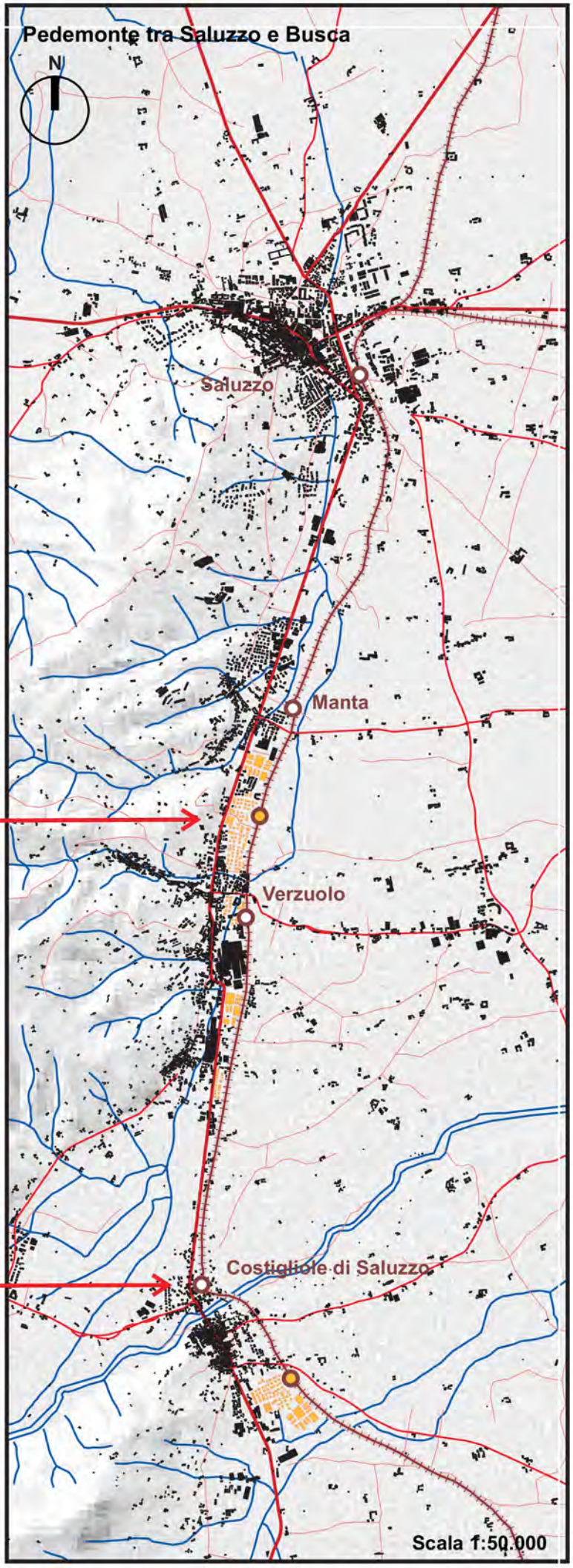
Ferrovia e Pettine Pedemontano:
insediamenti a nastro continuo lungo una ferrovia come *asse strutturante*.

Ferrovia parallela al versante:
densificazione delle aree comprese tra gli abitati esistenti attraverso l'inserimento di nuove fermate e contenimento dello sviluppo insediativo verso pianura.



Ferrovia perpendicolare al versante:
salvaguardia degli sbocchi vallivi e denisificazione mirata rispetto alle stazioni esitenti.





Legenda:

- Edificato esistente
- Stazioni esitenti
- Strade esitenti
- Ferrovia
- Nuove Stazioni
- Nuovo edificato

scala.

Già in precedenza, quando abbiamo parlato della necessaria integrazione tra il nuovo anello ferroviario gli altri processi di organizzazione territoriale in atto, abbiamo individuato la possibilità della progetto infrastrutturale di integrarsi con la pianificazione insediativa locale principalmente attraverso due mosse: o favorendo lo sviluppo insediativo attraverso l'introduzione di nuove fermate e stazioni a cui si relazionano nuove aree di espansione o contenendolo favorendo la naturale propensione dei tracciati ferroviari a costituire barriere dure allo sviluppo insediativo.

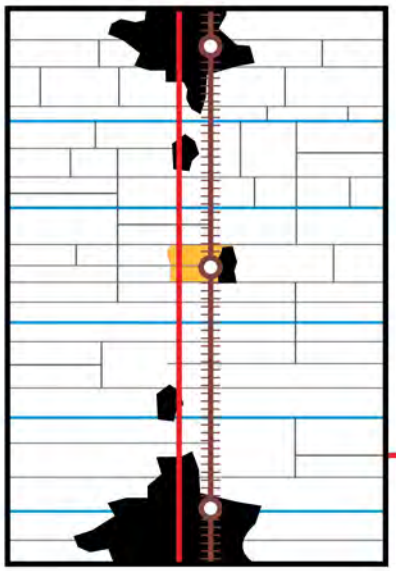
Il progetto di modificazione fisica implicitamente presente in Metrogranda non agisce tuttavia su uno spazio isotropo ma, al contrario, si deve gioco forza confrontare con parti di territorio: tre grandi situazioni territoriali diverse per substrato geomorfologico, strutturazione insediativa e dinamiche socio-economiche, in cui la ferrovia stessa tende ad assumere un ruolo ed una natura di volta in volta differente. Pertanto, in quest'ultima parte del lavoro si provano a declinare le possibili mosse insediative legate alla ferrovia – nuova centralità o barriera – rispetto alle caratteristiche dei diversi territori attraversati definendo, situazione per situazione le possibilità di trasformazione della forma edificata della Granda. Non si tratta di un vero e proprio progetto "chiuso" di territorio – in cui si indica la forma completa e definitiva che l'area studiata dovrebbe avere – ma piuttosto di l'individuazione di una sua strutturazione "aperta", basata sulla definizione del ruolo della ferrovia nella situazione territoriale attraversata e le relative mosse insediative ad esso legate.

Ferrovia e Pettine Pedemontano: insediamenti a nastro continuo lungo una ferrovia come asse strutturante.

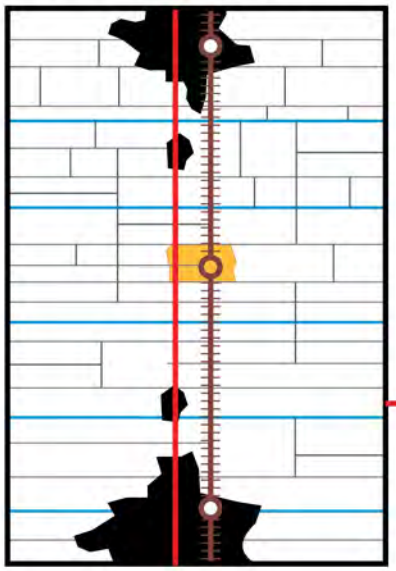
Nella prima situazione insediativa la ferrovia corre parallela ed a poca distanza dal principale asse viario di connessione tra i centri abitati. Ferrovia (a valle) e strada (a monte) definiscono una fascia dallo spessore variabile – molto compatta nel tratto pedemontano tra Saluzzo e Cuneo, più ampia nel tratto tra Cuneo e Mondovì – in cui si sono concentrati i principali fenomeni di dispersione insediativa di questa situazione. Inoltre, a causa della conformazione stessa del

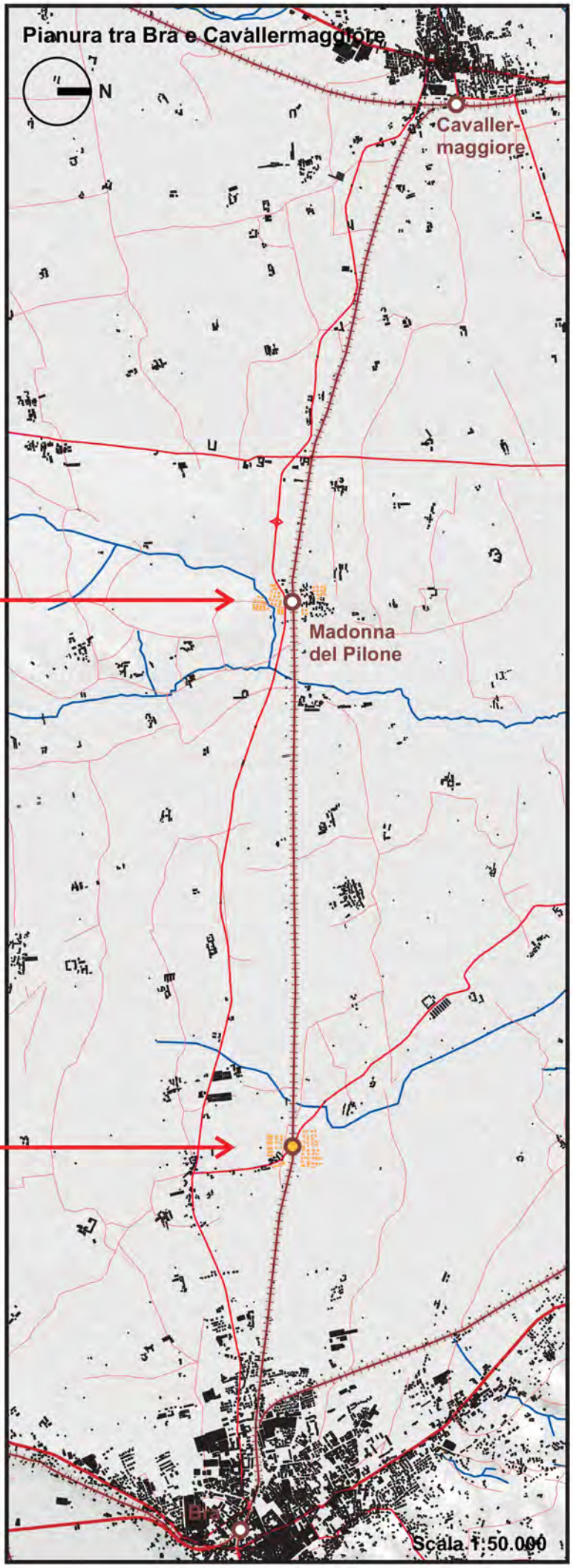
Ferrovia e Trama di Pianura:
insediamenti a nuclei autonomi lungo una ferrovia come collana di perle .

Stazioni esistenti:
densificazione delle aree a ridosso delle stazioni minori esistenti sui due lati della ferrovia.



Nuove stazioni:
inserimento di nuove fermate o stazioni per facilitare lo sviluppo di nuovi nuclei indipendenti rispetto agli abitati esistenti





Legenda:

- Edificato esistente
- Stazioni esitenti
- Strade esitenti
- Ferrovia
- Nuove Stazioni
- Nuovo edificato

pedemonte, la ferrovia taglia con cadenza regolare numerosi sbocchi vallivi.

In questa situazione, il progetto Metrogranda può trasformare la ferrovia in asse strutturante dell'assetto insediativo presente declinando il proprio comportamento in due diversi modi a seconda che ci si trovi in punti liberi o meno da innesti vallivi. Nei tratti paralleli ai versanti montani, può contribuire alla costruzione di insediamenti a nastro costruito continuo basati sulla densificazione del costruito sviluppatosi tra i nuclei abitati consolidati. L'inserimento di nuove fermate può permettere di riorganizzare i tessuti esistenti ed inspessire l'attuale fascia costruita mentre il sedime ferroviario può contenere lo sviluppo dell'insediato verso la pianura definendo un confine netto tra spazio edificato e spazio aperto agricolo. Al contrario, nei tratti di innesto dei corridoi vallivi l'assenza di fermate può impedire lo sviluppo di nuovo costruito.

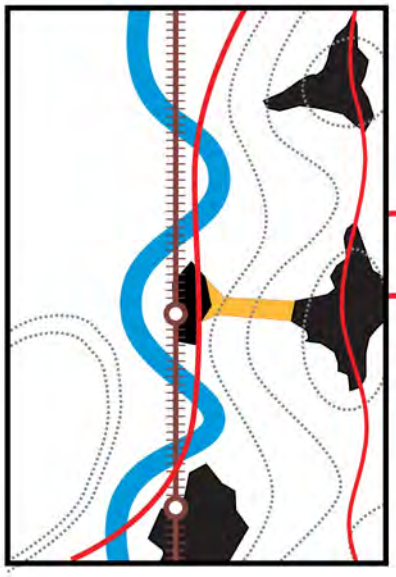
Ferrovia e Trama di Pianura: insediamenti a nuclei autonomi lungo una ferrovia come collana di perle

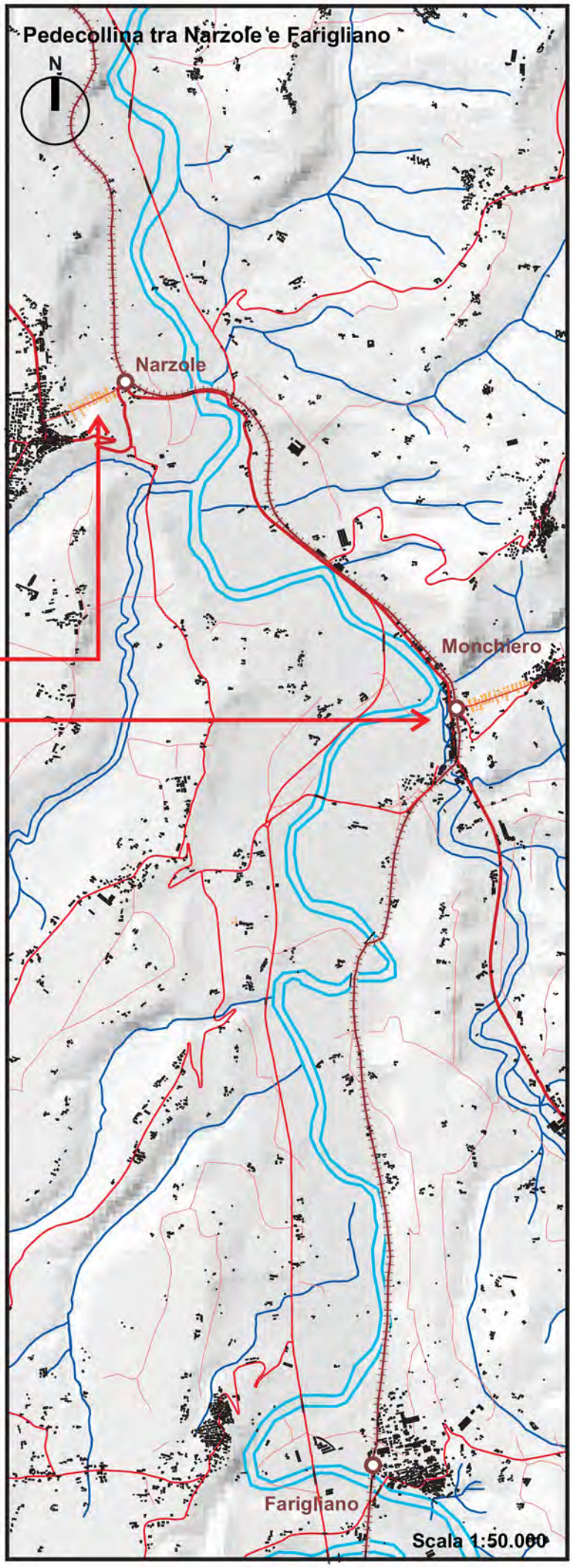
La ferrovia attraversa la seconda situazione insediativa nel tratto compreso tra il centro di Bra e quello di Saluzzo. Si tratta di un territorio caratterizzato da numerosi piccoli nuclei rurali separati da ampie porzioni di spazio agricolo e dallo sviluppo recente di alcune nuove aree produttivo-commerciali anch'esse separate a mo'di isole dai centri abitati esistenti. Al contrario della situazione precedente, la ferrovia non sempre corre parallela ad importanti arterie stradali – è questo il caso del tratto tra Bra e Cavallermaggiore, molto distante dal più importante asse di connessione tra Saluzzo e Bra che passa più a sud.

In questa situazione, la ferrovia può aiutare a confermare il modello insediativo basato su nuclei autonomi comportandosi come una collana di perle su cui attestare vecchi e nuovi insediamenti e attraverso preservare le pause tra il costruito esistente. L'incremento delle corse può rendere maggiormente appetibili le aree site nei pressi delle stazioni esistenti, in particolare nei centri più piccoli; l'inserimento di eventuali nuove fermate può facilitare lo sviluppo di nuovi nuclei indipendenti rispetto agli abitati esistenti.

Ferrovia e Archi Collinari:
insediamenti a transetto lungo una ferrovia come belvedere

Stazioni esistenti:
valorizzazione delle stazioni preesistenti e creazione di nuove connessioni trasversali tra nuclei di sommità e sviluppo lungo il fondo valle attraverso insediamenti a transetto.





Legenda:

- Edificato esistente
- Stazioni esitenti
- Strade esitenti
- Ferrovia
- Nuove Stazioni
- Nuovo edificato

Se nel caso della situazione procedente l'alternanza tra spazi aperti e spazi costruiti avveniva per bande parallele alla ferrovia, qui l'alternanza avviene in modo perpendicolare alla linea. Diversa configurazione insediativa di lunga durata e minor spinta insediativa recente permettono inoltre di dare poca importanza alla valenza di ferrovia come barriera.

Ferrovia e Archi Collinari: insediamenti a transetto lungo una ferrovia come belvedere

La ferrovia intercetta questa situazione territoriale lambendone il bordo verso pianura. Si tratta di un territorio, quello della val Tanaro a monte di Bra, solo marginalmente interessato dalle principali dinamiche trasformative degli archi collinari[18] e caratterizzato da notevoli qualità ambientali e paesistiche dovute alla particolare situazione di limite tra pianura e collina.

[18] tali trasformazioni si concentrano infatti lungo il tratto della valle compreso tra Bra ed Alba e lungo alcuni crinali delle colline più intensamente caratterizzate dai flussi turistici.

L'attuale dismissione delle linee interessate in questo tratto – la Mondovì-Bastia e la Bra-Ceva – non ha fatto che accentuare il ruolo marginale che la ferrovia ricopre in queste terre. A causa delle caratteristiche ambientali presenti – una situazione di transizione tra pianalti e monoclinali, un fiume dal percorso estremamente sinuoso, una valle caratterizzata da numerose aree di dissesto idrogeologico – la ferrovia presenta infatti un percorso distante sia dalle principali arterie stradali – la strada di fondovalle corre a fianco della ferrovia solo tra per brevi tratti – sia dai centri abitati, che ha causa dell'instabilità idrogeologica dell'area si sono nel tempo collocati in posizioni di rilievo. Pertanto, le stazioni esistenti tendono a trovarsi del tutto separate dai nuclei abitati di riferimento, in aree marginali anche dal punto di vista viabilistico.

Nel progetto Metrogranda questo tratto assume tuttavia nuova importanza in quanto permette di chiudere l'anello e di connettere tra loro due aree del cuneese particolarmente importanti: la città di Bra – su cui si attestano le linee provenienti da Savigliano, Alba e Carmagnola – e l'area di Mondovì – in cui si trovano sia la principale polarità commerciale del cuneese (Mondovicino) sia importanti punti di interscambio autostradale (svincolo per Torino-Savona) e ferroviario (linea principale Torino-Savona).

In questa situazione, la ferrovia può confermare l'attuale vocazione turistica che pare profilarsi in alcune politiche territoriali ed è agevolata dalla presenza di numerosi ponti che fungono da punti di osservazione privilegiati del paesaggio circostante. L'azione insediativa in questo caso si può limitarsi alla valorizzazione delle stazioni preesistenti con l'obbiettivo di potenziare le connessioni trasversali tra nuclei di sommità e sviluppo lungo il fondo valle attraverso insediamenti a transetto che salvaguardino il più possibile gli spazi aperti restanti.

Bibliografia essenziale dei testi citati:

Ambrosini G., Berta M. (a cura di) (2004) "*Paesaggi a molte velocità: infrastrutture e progetto del territorio in Piemonte*", Meltemi, Roma

Barbieri M. (2009) "*Interclusi. Il ruolo degli spazi rurali nei territori del policentrismo sub-regionale*", in: Territorio n.51

Camera di Commercio di Cuneo (2010) "*Cuneo. Piemonte. Nord-Ovest d'Italia*", Cuneo

Dematteis G. (a cura di) (1992) *"Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive politiche"* , Franco Angeli, Milano

Fantozzi Micali O. (a cura di) (2000), "*Le strade ferrate. Trasformazioni urbane e territoriali, permanenze, uso e prospettive"*, Alinea, Firenze

Harvey D. (1990) "*The condition of postmodernity*", Blackwell, New York, ed. it. "*La crisi della modernità*", il Saggiatore

Melodia D. (1993) *L'avventura ferroviaria in Piemonte*, in Politecnico di Torino, *Strade ferrate in Piemonte. Cultura ferroviaria tra Otto e Novecento*, Celid, Torino

Moraglio M. (2002), "*Infrastrutture"*, in De Rossi A. (a cura di) (2002), "*Atlante dei paesaggi costruiti"*, Blu edizioni, Cuneo

Morando E. (1997), *" Ricordi di Rotaie. Catalogo ferroviario di nodi, costruzioni e soppressioni in Italia dal 1839 ai giorni nostri"* Vol I *"Introduzione e nodi storici",* Il Prato, Padova

Morando E. (2001), *" Ricordi di Rotaie. Catalogo ferroviario di nodi, costruzioni e soppressioni in Italia dal 1839 ai giorni nostri"* Vol II *"nodi principali e nodi complementari",* Il Prato, Padova

Rovelli R., Senes G., Fumagalli N. (2004) *"Ferrovie dismesse e Greenways",* Kroma, Milano

Secchi B (1989) "*un progetto per l'urbanistica*", Einaudi, Torino

Secchi B (2006) "*la città del ventesimo secolo*", Laterza, Bari

Elenco dei documenti di pianificazione citati:

Città di Alba (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Alba, Bra, Langhe e Roero. Programma di sviluppo per un territorio avocazione agroalimentare e turistica*", Alba

Ministero Lavori Pubblici (1858) *"Relazione di una seconda ferrovia dal Piemonte al litorale"*, Ceresole Panizza, Torino

Ministero Lavori Pubblici (1873) "*Relazione di una ferrovia Torino-Marsiglia per Saluzzo-Dronero"*, Galimberti, Cuneo

CONCLUSIONI E APERTURE

Finora, i diversi capitoli della tesi hanno già portato ad una serie di conclusioni specifiche sia dal punto di vista teorico – nella prima parte – che dal punto di vista del caso studio – nella seconda parte.

Nel primo capitolo della tesi, abbiamo osservato i modi attraverso cui è stato concettualizzato negli anni recenti il fenomeno insediativo alla grande scala, soffermandoci in particolare sul concetto di *metropolizzazione del territorio*; un fenomeno che riguarda il territorio tutto ma che risulta particolarmente interessante nei territori *di provincia*, caratterizzati da gerarchie territoriali più labili e inconsapevoli.

Dal punto di vista teorico, il concetto di metropolizzazione del territorio è apparso particolarmente interessante perché per certi versi ha rappresentato una sintesi tra i due modi di interpretare le trasformazioni territoriali che più hanno caratterizzato il dibattito recente: l'insieme degli studi incentrati sulla *dispersione insediativa* – che potremmo ricondurre alla figura di Secchi ed agli studiosi ad esso vicini – e quelli legati ai *modelli reticolari* – che hanno in Dematteis il più autorevole esponente italiano. Di questo fenomeno si sono pertanto analizzate le radici teoriche, le dinamiche insediative, le potenzialità e le criticità, arrivando a concludere che la definizione di un immaginario territoriale adeguato appare essenziale per attuare il passaggio da territori *metropolizzati* – che subiscono inconsapevolmente i processi di metropolizzazione – a territori *metropolitani* – che al contrario si pongono il problema del suo governo.

Nel secondo capitolo – dedicato all'*Architettura della grande scala* – abbiamo visto come il progettista possa agire attivamente nella costruzione di questo immaginario attraverso la definizione di vision che esplicitino questi processi di metropolizzazione e li mettano in forma.

In carenza di immagini collettive capaci di creare un orizzonte comune ai territori metropolizzati, la forma del territorio appare un bacino di riferimento imprescindibile per creare coesione. Il progetto della grande scala si configura pertanto come un'attività primariamente volta a costruire *scenari* – quando non vere e proprie *geografie* – attraverso il disegno della forma fisica; un disegno che,

modificando i riferimenti scalari del *progetto urbano*, guarda a condizioni dell'abitare in rapido mutamento in termini di localizzazione e dimensione dei fenomeni insediativi. L'azione di messa in forma operata attraverso il progetto della grande scala si configura come un lavoro di continua ibridazione e mediazione tra azione tecnica e azione politica, tra precondizioni morfologiche (degli insediamenti e dei paesaggi) e azioni di trasformazione, tra disegno dei luoghi e impronte al suolo dei poteri (i confini amministrativi, le proprietà, gli usi). Esso diventa lo strumento attraverso il quale interpretare e ordinare le razionalità di chi, a diverso titolo, agisce all'interno dei processi di costruzione e modificazione del territorio.

Ci siamo accorti che il *progetto* della grande scala – sotto forma di *vision* – deve costruire un linguaggio intermedio capace di essere compreso e parlato dai diversi attori territoriali, un linguaggio *semplice* ed *ambiguo*. *Semplice* perché è necessario che la vision *viaggi* affermandosi in differenti arene e conquistando visibilità, supporto e legittimazione. *Ambiguo* perché deve poter essere interpretato in modo parzialmente diverso dai diversi attori che la guardano in modo da riuscire ad entrare in più strategie. Semplicità ed ambiguità portano con sé un modo di intendere la forma in senso *relazionale*, come organizzazione di elementi: la vision diviene portatrice di un contenuto che può essere realizzato apparentemente sotto molteplici sembianze, ovvero che può assumere forme diverse in termini di *contorno* mantenendo la stessa forma in termini di *relazioni*. Nel tentativo di costruire semplicemente e ambiguamente consapevolezza, la vision può operare attraverso l'individuazione e la messa in evidenza di *boundary object*, ovvero di progettualità fisiche capaci di intercettare le strategie di molteplici attori territoriali. Queste progettualità possono agire sulle singole polarità – i *punti* – ridefinendone le geografie oppure operare sui grandi telai che supportano lo sviluppo insediativo – le *linee* – o, ancora, rispondere alle questioni della grande scala attraverso un'attenzione diffusa nel progetto delle piccole trasformazioni ordinarie – le *superfici* di fondo.

Ambiguità e semplicità rivelano infine un'altra caratteristica fondamentale: il valore di una vision non si misura tanto in termini di *verità* e scientificità dell'immagine proposta quanto piuttosto in termini

di *performance*, ovvero di efficacia nell'attivare processi trasformativi legati o a singole progettualità fisiche o anche solo a dinamiche aggregative tra attori territoriali.

Portando alle estreme conseguenze il ragionamento, la vision potrebbe proporre un immagine di territorio fortemente distorta dalla realtà ed essere comunque efficace nell'attivare nuovi processi trasformativi: per certi versi è questo il caso delle immagini di territorio elaborate e/o supportate da un unico attore territoriale, in genere collocato in un posizione di dominanza, così come avviene – purtroppo sempre più spesso – nel caso delle grande opere infrastrutturali. Tuttavia, se così fosse, la vision mancherebbe il compito specifico che questa tesi le sta assegnando, ovvero quello di costruire un linguaggio intermedio tra diversi attori territoriali. Si ritiene invece che la necessità di intercettare più strategie, porti gioco forza la vision a non essere falsa: forse non la più vera possibile, ma sicuramente verosimile.

Nella seconda parte della tesi abbiamo invece cercato di testare sul campo quanto teorizzato in precedenza attraverso l'analisi del caso studio della *Provincia Granda*, un idealtipico territorio policentrico della provincia italiana in cui paiono emergere i primi fenomeni di metropolizzazione.

Nel terzo capitolo, osservando la strutturazione del palinsesto fisico, abbiamo individuato chiaramente tre grandi forme di lungo periodo – le *situazioni territoriali* de: *il pettine pedemontano, la trama di pianura* e *gli archi collinari* – attraverso cui è ancora possibile comprendere le trasformazioni insediative recenti del territorio cuneese. Forme che tuttavia non si ritrovano mai nelle diverse politiche – quelle *dal basso* degli attori locali, quelle *dall'alto* dei diversi enti provinciali o regionali, quelle *settoriali* legate a specifici aspetti del territorio – che a vario titolo preordinano lo sviluppo insediativo provinciale. Come infatti dimostrato nel capitolo quattro, tali politiche paiono implicitamente perseguire la costruzione di altre forme di territorio, forme che questo lavoro ha concettualizzato in tre *immagini latenti – isole e arcipelaghi, il tubo e la croce, recinti* – capaci di sintetizzare i diversi progetti di trasformazione attualmente in atto. La conflittualità tra le attuali immagini della politica e le situazioni territoriali appare una fertile

chiave per comprendere sia la mancata coesione territoriale sia i crescenti fenomeni di dispersione insediativa.

L'ultimo capitolo si occupa pertanto di impostare un nuovo progetto di territorio sia attraverso la definizione di una nuova vision, sia attraverso lo sviluppo di una delle progettualità fisiche contenute nella vision. Il suo scopo, prima ancora che di attivare singoli processi di trasformazione fisica, è quello costruire consapevolezza ed evidenziare le potenzialità legate ad uno sguardo allargato – appunto di grande scala – sul territorio. Tuttavia, proprio le questioni fisiche del territorio appaiono le più indicate per cominciare a costruire un maggior grado di coesione tra le diverse polarità che costituiscono il policentrismo cuneese. Una sorta di *learning by doing* in cui ciò che si impara, attraverso lo sviluppo di singole progettualità, e la cooperazione dal basso ed un *pensare policentrico*. Questa nuova immagine di territorio rappresenta il maggior punto di contatto tra la prima e la seconda parte della tesi perché prova a declinare rispetto al caso studio quanto teorizzato in merito allo strumento della vision.

Appare perciò naturale chiedersi: quanto è *vera* la *Grandastad*? E quanto è (o è stata) *efficace*?

Rispetto al tema della verità, abbiamo detto precedentemente che la vision può non essere la rappresentazione più fedele possibile di un territorio, l'importante è che sia per lo meno verosimile. La Grandastad si comporta esattamente in questo modo: non è la rappresentazione più veritiera della provincia cuneese perché *annulla* – non disegnandole e non prevedendo particolari progettualità – alcune importanti componenti territoriali, in primis i rilievi alpini e collinari. Si tratta di una scelta consapevole, mirata a portare l'attenzione su temi che notoriamente sono stati trascuranti dalle diverse politiche territoriali recenti, che restituisce la geografia osservata in modo *parziale* – le assenze pesano quasi quanto le presenze – ma non *falso* – le cose rappresentate sono tutte già presenti sul territorio.

In merito al tema dell'efficacia, occorre invece fare un discorso più ampio, che non prenda in considerazione solo la Grandastad ma l'intero lavoro sulla sua promozione dentro e fuori la Provincia Cuneese. Come illustrato nell'introduzione, l'elaborazione

dell'immagine della Grandastad è avvenuta in modo collettivo durante la sviluppo della ricerca dipartimentale "*Grandescala. Architettura Politica e Forma*"[1]. Si tratta pertanto di un immagine che, seppur caratterizzata da successivi affinamenti a correzioni, esiste da circa tre anni. In questo periodo gli autori dell'immagine – ovvero, oltre al sottoscritto, Marco Barbieri e Andrea Delpiano – hanno cercato di farla *viaggiare* all'interno di diversi ambienti sia interni che esterni al mondo accademico. In particolare, la Grandastad è stata presentata a diversi enti territoriali cuneesi (vari assessorati provinciali e comunali alla cultura, all'ambiente e alle infrastrutture), nel 2009 è apparsa sul periodico della Confindustria cuneese[2] e nel 2011 è stata presentata al convegno nazionale SIU[3] e ad un convegno sulle ferrovie locali cuneesi[4]. Soprattutto nelle occasioni esterne al mondo accademico, la Grandastad si è rivelata capace di sviluppare interesse per la facilità dello strumento sia ad essere *compreso* – un'immagine è immediatamente comprensibile e, in casi come questo, può addirittura arrivare a non aver quasi bisogno di legenda – sia ad essere *frainteso* – in quanto ha permesso ad altri attori territoriali di proiettarvi le proprie intenzioni.

Due progettualità contenute nell'immagine si sono in particolare rivelate prolifiche: la *Trasversale Verde* lungo il fiume Stura e *Metrogranda*.

Riguardo la prima, da un po'di anni il comune di Cuneo sta promuovendo l'istituzione di un parco fluviale lungo le sponde dei fiumi Gesso e Stura, prima di natura comunale e poi, dal 2011, di valenza sovra-comunale. Quando ci siamo recati presso le loro strutture a presentare la Grandastad, l'ente parco ha visto nel nostro progetto di valorizzazione il proprio progetto di espansione. L'ente parco si è così mobilitato per approfondire lo studio – cosa che ha portato all'attivazione di alcuni contratti di ricerca – legandolo però alle proprie strategie. Quella che era una progettualità inerente il disegno degli spazi aperti ed la fruizione delle sponde fluviali è evoluta in qualcosa di diverso: un progetto di carattere preminentemente naturalistico basato sulla definizione di una rete ecologica per tutto l'asse fluviale – quindi anche al di fuori del confine del parco – che potrebbe fungere da base per la definizione

[1] De Rossi A. (a cura di) (2009)

[2] Barbieri M; Delpiano A.; Giusiano M (2009) "*Da Provincia a Città Granda. Policentrismo Vincente. Appunti per un Governo Metropolitano del Territorio*", articolo su "*Provincia Oggi-Mensile di Opinione e Cultura d'Impresa*" 8/2009, C.S.I. Cuneo

[3] "*Abitare Italia. Territori, economie, disuguaglianze*" Torino 24-25-26 Marzo 2011. In particolare, la Grandastad è apparsa all'interno dell'Atelier 1: "*progetti e politiche per il territorio*", coordinato da Infussi F., Cognetti F. e Laino G. Si rimanda a Barbieri M., Delpiano A., Giusiano M. (2011) "*Il progetto della grandescala. Tre architetture territoriali per una vision metropolitana del territorio cuneese*". In: Todros A., Vitale Brovarone E. (a cura di) (2011) "*Abitare Italia. Territori economie diseguaglianze. XIV conferenza nazionale Società Italiana degli Urbanisti*. Atti del Convegno", Politecnico di Torino.

[4] "*Le ferrovie sotto la Zizzola. Bra nodo ferroviario*", Bra 12 Novembre 2011. Convegno promosso dalle Associazioni: *Amici della Bra-Ceva, Spiriti Liberi, Movimento nazionale stop al consumo di suolo, Comitato per la valorizzazione delle ferrotramvie in Alta Val Tanaro e Ponente Ligure*.

successiva di un contratto di fiume[5] che coinvolga i differenti attori locali disposti lungo le sponde dello Stura.

Nel caso di *Metrogranda* invece, l'immagine non è servita tanto a far partire un nuovo studio quanto a fornire una sorta di scenario globale di riferimento per le diverse associazioni che da anni si battono per il recupero e la valorizzazione della rete ferroviaria locale. Fino a poco tempo fa infatti queste associazioni – di natura perlopiù volontaristica e ambientalista – conducevano una sorta di battaglia di retroguardia mirata alla conservazione nostalgica delle vecchie tratte dismesse o in via di dismissione; battaglia che si rivelava estremamente dura perché, se analizzate singolarmente, molte di queste tratte finiscono per essere strategicamente poco rilevanti. Metrogranda, guardando la questione ferroviaria dal punto di vista provinciale, ha saputo invece tracciare una diversa cornice di riferimento e dare nuova strategicità alle linee ora abbandonate. Ha infatti reso evidente che l'importanza delle ferrovie locali non sta nelle singole linee ma nella rete globale che esse definiscono. Ciò a portato le varie associazioni, per la prima volta, a chiedere, ai rappresentanti istituzionali accorsi al convegno, l'apertura di un tavolo di discussione in sede provinciale e regionale sul futuro dell'intera rete locale.

Utilizzando questi due esempi potremmo pertanto dire che sì, la Grandastad sta mostrando un buon livello performativo perché sta portando il dibattito locale ad interrogarsi sulle potenzialità di area vasta del proprio patrimonio fisso territoriale. Resta tuttavia irrisolta una questione. Sia Metrogranda che Trasversale Verde, per divenire realmente operative sul territorio, hanno dovuto sfumare molto le proprie ricadute sullo sviluppo insediativo delle aree interessate. Riuscire a far passare il messaggio che politiche ambientali ed infrastrutturali devono integrarsi alla pianificazione locale appare oltremodo difficile. In questo, l'immagine della Grandastad sta per ora fallendo perché sta portando ai primi fenomeni di coesione territoriale di area vasta ma non riesce ancora a trasformare le singole progettualità territoriali in architetture insediative. Non si tratta certo di una questione di secondo piano, visto che la specificità dell'*Architettura della Grande Scala* rispetto al campo più ampio della *Pianificazione di Area Vasta* sta proprio nella sua volontà di legare

[5] I *contratti di fiume* sono «strumenti di programmazione negoziata, profondamente interrelati ai processi di pianificazione strategica rivolti alla riqualificazione dei bacini fluviali. » (definizione Regione Piemonte). In sostanza, un Contratto di Fiume o di Lago è un accordo volontario che prevede una serie di atti operativi, concertati fra i gestori della risorsa e del territorio (strutture di governo), i cittadini e i rappresentanti delle categorie che hanno interessi legati ai territori fluviali (stakeholders o portatori di interesse) come agricoltori, industriali, pescatori, canoisti, associazioni ambientaliste, ecc.

forma – di ambiente, di insediamenti e di infrastrutture – e politiche.

Il nodo dell'efficacia della vision apre infine alle più generali questioni sulla ricaduta della ricerca accademica sul territorio e sul ruolo della ricerca applicata per enti esterni.

In campo architettonico ormai da molti anni è in corso, nella sede di Torino e non solo, un acceso dibattito sui *modi della ricerca progettuale*[6], ovvero sulla necessità o meno che l'università effettui della ricerca applicata su commissione di altri enti territoriali.

[6] A questo proposito si rimanda alla pubblicazione: Mellano P et alter (a cura di) (1998) "*Università, Progetto, Territorio. Giornate di studio sulla ricerca progettuale delle facoltà di Architettura per enti esterni*", Celid, Torino, e al corso di dottorato "*I modi della ricerca progettuale*" condotti da alcuni anni dalla prof. Riccarda Rigamonti

I sostenitori della ricerca applicata per enti esterni sostengono che questa rappresenti un modo per l'università di ritornare utile alla società, riversandovi le proprie conoscenze ed uscendo da decenni di isolamento in cui, per certi versi, l'architettura, per lo meno quella accademica, si era ritirata in cerca di una propria autonomia. La ricerca applicata rappresenta perciò il tentativo dell'università di riprendere contatto con le pratiche correnti di trasformazione territoriale, un momento in cui continuamente formare il proprio personale e testare le proprie teorie. Più prosaicamente, infine, essa rappresenta sempre più il modo attraverso cui le strutture universitarie si finanziano e finanziano, quindi, la propria ricerca di base.

I suoi detrattori – in primis gli ordini professionali – vedono invece nella ricerca applicata null'altro che una invasione di campo delle università, una possibile concorrenza sleale all'attività professionale svolta attraverso personale e strutture pagate con soldi pubblici.

Il problema sta nel fatto che molta delle ricerca applicata svolta oggi finisce col fornire unicamente una risposta *just in time* alle domande esplicite ed immediate del territorio: specie nel campo del progetto architettonico non è sempre evidente la differenza tra prestazione universitaria e prestazione professionale.

Questa tesi si inserisce invece in una più generale esperienza di ricerca – quella del Dipradi ed in particolare del gruppo coordinato dal prof. De Rossi – che ha provato a porre in modo nuovo il rapporto tra ricerca applicata per enti terzi ed accademia, principalmente attraverso due operazioni.

La prima, e forse più evidente, è stata quella di individuare un campo di applicazione *scoperto* dal punto di vista professionale: l'attenzione

morfologica per la grande scala rappresenta un settore quasi del tutto assente nel settore professionale proprio perché non vi è oggigiorno una diretta o esplicita richiesta da parte degli enti territoriali. Quando si passa all'area vasta, i profili professionali finiscono con l'essere o esperti burocrati – è questo il caso di molta urbanistica normativa che oggi la fa da padrone nel campo pianificatorio – o esperti di particolari settori – ingegneri del traffico, naturalisti, ecc. Nel caso dell'Architettura della Grande Scala non vi è quindi un *invasione* di campo ma una *rivelazione* di campo. Se, come sembra, i diversi enti territoriali cominceranno a capirne l'importanza, allora l'Accademia avrà fatto sì un opera di ricerca utile alla società, in primis al mondo professionale e all'attività di didattica.

La seconda operazione è stata invece quella di cortocircuitare costantemente l'esperienza sul campo con quella accademica, cercando di mettere a frutto l'esperienza fatta su specifica commissione di un ente esterno per produrre nuova conoscenza scientifica da riversare nell'accademia. Secondo questo punto di vista, ricerca di base e ricerca applicata non corrono più parallele e senza contatto – se non finanziario – ma lavorano in modo circolare: la ricerca di base fornisce l'autorevolezza necessaria per esercitare la ricerca applicata; la ricerca applicata produce dei risultati, in genere sotto forma di esperienze metodologiche e progettuali, che diventano i nuovi *imput* della ricerca di base la quale a sua volta produce nuove *astrazioni* ed *applicazioni*.

Facendo riferimento specifico a questa tesi, la ricerca su commissione – soprattutto il lavoro per il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) – ha prodotto dei risultati – una precisa lettura morfologica del territorio. Attraverso questi risultati, la ricerca di base – svolta nell'ambito del PRIN "*Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per il progetto integrato*" da cui poi è nato la pubblicazione "*GrandeScala"* – ha portato alla definizione di un *modus operandi* ed alla produzione di una nuova immagine del Cuneese – la *Grandastad*. Questa immagine è divenuta il mezzo – l'applicazione – attraverso cui attivare nuova ricerca applicata – per il momento, la convenzione per il l'ente Parco Fluviale Gesso Stura (PFGS).

Ciò che risulta fondamentale dal passaggio della prima fase di ricerca applicata (PPR) alla seconda (PFGS) è la dinamica di sviluppo della ricerca: non è più un ente esterno che commissiona una ricerca all'ente universitario – decidendone quindi cornice ed impostazione – ma è l'università a fornire la base di partenza – in questo caso l'immagine della Grandastad – su cui impostare le nuove ricerche applicate.

Intercettare le domande latenti del territorio a partire dalla sua forma fisica, ponendosi a monte del processo di trasformazione territoriale: questo può rappresentare un prolifico modo di agire per la ricerca applicata in campo architettonico e territoriale.

BIBLIOGRAFIA

Nelle pagine precedenti abbiamo visto, come al fondo di ogni capitolo, ci fosse una "*bibliografia essenziale*" dei testi espressamente citati. Qui di seguito si riporta invece una bibliografia più ampia – che tiene conto cioè anche dei testi letti e consultati in questi anni di ricerca ma non espressamente citati – divisa per temi trasversali rispetto ai capitoli stessi. Mentre le bibliografie essenziali ci parevano necessarie per orientarsi facilmente nel dedalo delle citazioni riportate, questa bibliografia finale si pone invece l'obbiettivo di definire un quadro più esteso di riferimenti per il ricercatore che voglia affrontare i temi di ricerca della tesi.

IL DIBATTITO SULLA GRANDE SCALA

Dispersione Insediativa, Paesaggio e Metropolizzazione del Territorio

AA.VV. (1999) *"I futuri della città. Tesi a confronto*", Angeli, Milano

Amin A., Thrift N. (2001) *"Cities. Reimagining the Urban",* trad. It. (2005) *"Città. Ripensare la dimensione Urbana"* Il mulino, Bologna

Barbieri G.(2004) "*Metropoli piccole"*, Meltemi, Roma

Bianchetti C. (2003) *"Abitare la città contemporanea",* Skira, Milano

Bianchetti (a cura di) (2005) *"PPC: Territori sempre più simili",* Sala, Pescara

Boeri S. (2009) *"Ci siamo dimenticati dell'Italia"* in Abitare, Giugno 2009, Abitare Segesta, Milano

Careri F. (2001) "*New Babylon. Una città nomade*", Testo & Immagine, Torino

Clementi A. (a cura di) (2002) *"Interpretazioni di Paesaggio. Convenzione Europea e innovazioni di metodo"*, Meltemi, Roma

Corboz (1998) " *Ordine Sparso. Saggi sull'arte, sul metodo la città ed il territorio*", a cura di Paola Vganò, Franco Angeli, Milano

De Certeau M. (1980) "*L'invention du quotidien",* UGE, Parigi 1980 ed. it (2001) *"l'invenzione del quotidiano",* Lavoro

De Rossi A., Durbiano G., Governa F., Reinerio L., Robiglio M. (a cura di) (1999), *"Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei paesaggi della dispersione"*, Utet, Torino

Durbiano G, Robiglio M. (2003) *"Paesaggio e Architettura nell'Italia Contemporanea",* Donzelli, Roma

Gambino R. (1997) *"Conservare - Innovare. Paesaggio, ambiente",* in "*Territorio*", Utet, Torino

Gregotti V. (2005) *"Come cambia la metropoli",* su "*Corriere della Sera*" del 12/09/2005

Harvey D. (1990) "*The condition of postmodernity*", Blackwell, New York, ed. it. "*La crisi della modernità*", il Saggiatore

Indovina F. (1990) "*La Città Diffusa*", DAEST, Venezia

Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di) (2005) *"L'esplosione della città"*, Compositori, Bologna,

Indovina F. (2009) *"Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano",* Franco Angeli, Milano

Lanzani A. (1991) *"Il territorio al plurale",* Franco Angeli, Milano

Lanzani A. (2003) *"I paesaggi italiani",* Meltemi, Roma

Lillopolis L. (2002) "*Urbanismo unitario: antologia situazionista*", testo&immagine, Torino

Maas W., Van Rijs J. (1998) *"Farmax: excursions on density",* 010 Publisher, Rotterdam

Pavia R., (2002) *"Babele: la città della dispersione",* Meltemi, Roma

Roux J.M., Bauer G. (1976) *"La rururbanisation ou la ville éparpillée"*, Seuil, Paris

Sansa F., Garibaldi A., Massari A., Preve M., Salvaggiulo G. (2010) "*La colata. Il partito del cemento che sta cancellando l'italia ed il suo futuro*", Chiarelettere, Torino.

Secchi B. (1994) "*La domanda di ricerca*" in AA. VV. "*indagini sugli assetti del territorio nazionale",* IUAV, Venezia

Secchi B. (1999) "*Città moderna, città contemporanea e loro futuri*", in AA.VV. (1999)

Secchi B. (2006) *"La città del XX secolo",* Laterza, Bari

Simmel G. (1903) "*La metropoli e la vita dello spirito*", Pattermann, Dresden

Viganò P. (1999), *"La Città Elementare",* Skira, Milano

Sistemi reticolari e regioni urbane:

Bätzing W. (2005) *"Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa"*, Bollati Boringhieri, Torino

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

Bertuglia C.S., Occcelli S. (1992) "*La aree metropolitane come livello di governo: concezioni criteri e metodi di delimitazione*" in Costa P., Toniolo M. (a cura di) (1992)

Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996), *"Le forme del territorio italiano",* Vol I *"Temi e immagini del mutamento",* Laterza, Bari

Costa P. Toniolo M. (a cura di) (1992) "*Città metropolitane e sviluppo regionale*", Franco Angeli, Milano

Christaller W. (1933) "*Die Zentralen orte in Suddeutschland*", Fischer, Jena, ed. it. "*Le località centrali nella Germania meridionale*"

Curti F., Diappi L. (a cura di) (1990), "*Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche"*, Angeli, Milano

De Carlo G. (1962) "*Relazione di sintesi*" in ILSES, "*Relazioni del seminario: la nuova dimensione della città – la città-regione*", ILSES, Milano

Dematteis G. (1985) "*Contro-urbanizzazione e deconcentrazione: un salto di scala nell'organizzazione territoriale*", in Innocenti R. (a cura di), "*Piccola città & piccola impresa*", Angeli, Milano

Dematteis G. (1990) "*Modelli urbani a rete. Considerazioni preliminari"* in Curti F., Diappi L. (a cura di) (1990)

Dematteis G., Emanuel C. (1990) *"reti urbane minori e deconcentrazione metropolitana nella Padania centro-occidentale*" in Martellato D., Sforzi F. (a cura di) (1990)

Dematteis G. (a cura di) (1992) "*Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive politiche*" , Angeli, Milano

Geddes P. (1915) "*Cities in evolution*", William &Norgate, London, ed. It (1970) "*Città in evoluzione*", Saggiatore, Milano

Gottmann (1961) "*Megalopolis*", MIT press, Cambridge, ed. it (1970) "*Megalopoli: funzioni e relazioni di una possible pluri-città*"Einaudi, Torino

ILSES (1962) "*La nuova dimensione della città: la città-regione*", Relazioni del seminario, Stresa

Magnaghi A. (1988) *"Ecopolis, per una città di villaggi",* in "*Housing*" n.3

Magnaghi A. (1999) "*Per una costellazione di città solidali*", in AA.VV. (1999)

Martellato D., Sforzi F. (a cura di) (1990) "*Studi sui sistemi urbani*", Angeli, Milano

Martinotti G. (a cura di) (1999) "*La dimensione metropolitana*", Il mulino, Bologna

Mitchell W.J. (1995) *"City of Bits: Space, Place and the Infobahn"*, MIT Press, Cambridge

Quaroni L. (1962) "*Verso la Città-Regione?"* in Quaroni L. (1981)

Quaroni L. (1981) "*La città fisica*", Laterza, Bari

Turri E. (2000) *"La Megalopoli Padana",* Marsilio, Venezia

Van den Berg L. (1987) "*Spatial cycles*", Aldershot, Gower

Vigliano G. (1964) "*Città tradizionale e città-regione*" in "*Atti e Rassegna Tecnica*", febbraio 1964, SIAT, Torino

Wright F.L. (1958) "*The living city*", trad. It. (1991) "*la città vivente",* Einaudi, Torino

Territorialità e identità locale

Governa F. (1997) *"Il milieu urbano. L'identità territoriale nei processi di sviluppo locale",* Franco Angeli, Milano

Dematteis G., Governa F. (a cura di) "*Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello Slot"*, Franco Angeli, Milano, in particolare Governa F. "*Sul ruolo attivo della territorialità"*

Le Galès P. (2002) "*European cities: social conflicts and governance"*, Oxford press, Oxford; trad. It. (2006) "*Le città europee: società urbane, globalizzazione, governo locale",* Mulino, Bologna

Magnaghi A. (2000) *"Il progetto locale",* Bollati Boringhieri, Torino

Olmo C. (2010) "*Architettura e Novecento. Diritti, conflitti, valori"*, Donzelli, Roma, in particolare "*Territori e Territorialità"* e *"Il nomos della terra e il nachleben del piano"*

Poli C. (2009) "*Città flessibili. Una rivoluzione nel governo urbano"*, Instar, Torino

Smith C. (1950) "*Il nomos della terra"*, trad it. Di Castrucci E. (1991) Adelphi

Turco A. (2010) "*Configurazioni di Territorialità"*, Franco Angeli, Milano

Immagini, vision e figure territoriali:

Albrecth L., Vand den Broeck J. (2004) "*From discourses to acts: the case of ROM-project in Gent*" in "*Town Planning Review*" n. 75

Balducci A. (1991) "*Disegnare il futuro: il problema dell' efficacia nella pianificazione urbanistica*", Mulino, Bologna

Balducci A., Fedeli V. (a cura di) (2007) "*I territori della città in trasformazione : tattiche e percorsi di ricerca*", Angeli, Milano

Balducci A. (2011) "*Trading Zone: un concetto utile per alcuni dilemmi della pianificazione*" in "*XIV conferenza nazionale Società Italiana Urbanisti. Abitare Italia: territori, economie, diseguaglianze. Raccolta dei proposal*", Politecnico di Torino, Torino

Dematteis G. (1985) "*Le metafore della terra*", Feltrinelli, Milano

Dematteis G., (1989) "*Contesti e situazioni territoriali in Piemonte*", in Urbanistica n. 96, Milano 1989;

Dematteis G. (1995) "*Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*", Franco Angeli, Milano

De Rossi A., Durbiano G. (2006) "*Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*", Allemandi, Torino

Gabellini P. (1996) "*Il disegno urbanistico*", NIS, Roma

Gallison P. (1999) "*Trading zone: coordinating action and belief*" in M. Biagioli (ed.) "*The science Studies Reader*" New York/London

Gallison P. (2010) "*Trading with enemy*" in Gorman, M. E. (ed.) "*Trading zones and interactional Expertise. Creating new kind of collaboration*", Cambridge, MIT Press

Kandinsky W. (1922) "*Punto, Linea, Superficie: contributo all'analisi degli elementi pittorici*", trad. it. (1968) Feltrinelli, Milano

Lynch K. (1960) "*The image of the city*", ed. it. (1969) "*L'immagine della città*", Marsilio, Padova

Secchi B (1984) "*Il racconto urbanistico : la politica della casa e del territorio in Italia*", Einaudi, Torino

Secchi B.(1989) "*Un progetto per l'urbanistica*", Einaudi, Torino

Secchi B. (2001a) "*Prima lezione di Urbanistica*", Laterza, Bari

Secchi B. (2001b) "*La forma della Città*" in "*Diario di un Urbanista*" su www.planum.net

Star S.L., Griesemer J.R. (1989) "*Institutional ecology, Translations and boudary objects*" , in Social Studies of Science n.19

Tatarkiewicz W. (1997) *"Storia di sei idee: arte, bello, forma, creatività, imitazione, esperienza estetica",* Aesthetica, Palermo

Tosi (a cura di) (2006b) *"Di cosa parliamo quando parliamo di Urbanistica?"*, meltemi, Roma

Indagini territoriali:

AA. VV. (1996) "*PPC 14: la città adriatica"*, Sala ed, Pescara

AA.VV., (2002) "*In.Fra. Forme insediative, ambiente e infrastrutture*" Vol I "*Atlante*", Marsilio, Venezia 2002

Barbieri M. (2009) "*Interclusi. Il ruolo degli spazi rurali nei territori del policentrismo sub-regionale*", in: Territorio n.51

Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996), *"Le forme del territorio italiano",* Vol II *"Ambienti insediativi e contesti locali",* Laterza, Bari

Basilico G., Boeri S. (1997) "*Sezioni del paesaggio italiano",* Art&, Udine

Bianchetti (1999) "*Urbanistica e politiche di sviluppo: un progetto per Pescara"*, Franco Angeli, Milano

Boeri, Lanzani, Marini, (1993*) "Il territorio che cambia: ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese"*, Abitare Segesta, Milano

Desideri P. (1995) *"Città di latta"* Costa&Nolan, Genova

Dini R. (2007) "*La montagna disincanta. Forme, immagini, progetti del territorio alpino contemporaneo. Il caso della Valle d'Aosta*", DAPe, Politecnico di Torino

Gausa M., Guallart V. (a cura di) (2004) *"HiCat. Hipercatalunya research territories"*, Actar, Barcelona

Lanzani (2006) "*Esperienze e paesaggi dell'abitare: itinerari nella regione urbana milanese"*, Abitare Segesta, Milano

Macchi Cassia (1999) "*Un territorio urbano: analisi e studi per il piano territoriale di coordinamento provinciale",* Angeli, Milano

Munarin S., Tosi M.C.,(2001) *"Tracce di città: esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta",* Angeli, Milano

Rossi, Consolascio, Bosshard (1979) *La costruzione del territorio: uno studio sul Canton Ticino*, ed. Clup, Milano

Secchi (a cura di) (1996a) *Un progetto per Prato*, Alinea, Firenze

Secchi (a cura di) (1996b) *Laboratorio Prato*, Alinea, Firenze

Viganò (2004) "*New Territories",* Officina, Venezia

Vigliano (1969) *Il Chivassese: strutture insediative e testimonianze di civiltà,* Rotary Club, Chivasso

YEAN (2005) *TirolCity*, Folio, Bolzano

Progetto di territorio e infrastrutture alla grande scala

AA.VV. (2002) *"In.Fra. Forme insediative e infrastrutture*" Vol II. "*Manuale*", Marsilio, Venezia

AA.VV. (2004) "*In.Fra. Forme insediative, ambiente e infrastrutture*" Vol III "*Esperienze",* Marsilio, Venezia

AA.VV. (2010) "*Via col Veneto. Territorio e Megaprogetti*", inchiesta su "Il giornale dell'Architettura", n.88, Allemandi, Torino;

AA.VV. (2011) "*Firenze, si cambia!"*, inchiesta su "Il giornale dell'Architettura" n.92, Allemandi, Torino;

AA.VV. (2011) "*Una nuova città chiamata Torino*" n.95, edizioni Allemandi, Torino;

Adriani (a cura di) (1998) *"PPC 16: La manutenzione del territorio",* Sala ed, Pescara

Ambrosini G., De Rossi, A., Durbiano G., Reinerio L., Robiglio M. (a cura di) (2003) *"Disegnare paesaggi costruiti"*, Franco Angeli, Milano 2003

Ambrosini G., Berta M. (a cura di) (2004) *"Paesaggi a molte velocità. Infrastrutture e progetto del territorio in Piemonte",* Meltemi, Roma

Banham R. (1976) "*Megastructure. Urban futures of the recent past*", Thames and Hudson, trad. it. (1980) "*Le tentazioni dell'architettura. Megastrutture*", Laterza, Bari

Benevolo L. (1984) "*Lettera sulla modificazione*" in Casabella 504, luglio 1984

Castro, Dennisof, Casi (2009) *"Le Grand Paris capitale pour l'homme / capitale pour le monde",* EMOC, Parigi

Corbellini G. (2007) "*Ex libris. 16 parole chiave dell'architettura contemporanea*", 22 publishing, Milano

Corboz A. (1983) *"Il territorio come palinsesto"* in Casabella n.516, Milano

Clementi A., Ricci M. (2004) *"Ripensare il Progetto Urbano",* Meltemi, Roma

Delpiano A. (2006) *"figure dello sguardo. Ripensare la città recente dopo la dispersione"*, tesi di dottorato, DIPRADI, Torino

Dematteis G., Governa, F., (a cura di) (2001), *"Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa"*, Franco Angeli, Milano

De Rossi A., Robliglio M. (1997) "*Nuovi ruoli per il progetto. Esplorazioni progettuali nei luoghi della trasformazione recente*", atti ricerca CNR

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 (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).

Friedman Y. (1967) "*L'architecture mobile*", CEA, Bruxelles

Gabetti R. (1983) "*Progettazione architettonica e ricerca tecnico-scientifica nella costruzione della città*" in Gabetti R. (1997) "*Imparare l'Architettura*", Allemandi, Torino;

Gabetti R., Isola A. (1988) "*Nuovi valori d'Ambiente?"*, da Domus n. 700, dicembre 1988, Milano

Gasparrini C. (2003) *"Passeggeri e viaggiatori: paesaggi e progetti delle nuove infrastrutture",* Meltemi, Roma

Gausa M. (2009) "*Multi-Barcelona, Hyper-Catalunya. Strategie per una nuova geo-urbanità*", List, Barcelona

Gregotti (a cura di) (1963) "*Le forme del territorio"*, in Edilizia Moderna n. 87-88

Gregotti V. (1966) "*Il territorio dell'architettura"*, Feltrinelli, Milano

Grumbach & Associés (2008) "*Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue*", EMOC, Parigi,

Grumbach & Associés (2009) "*Seine Métropole*", EMOC, Parigi

Habraken N. J. (1972) "*Supports: an alternative to mass housing*", Architectural press, London, trad. it. (1973) "*Strutture per una residenza alternativa"*, Saggiatore, Milano

Koolhass R. (1994) "*Bigness ovvero il problema della grande dimensione*" in Domus n. 764

Koolhass R. (2006) "*Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano*", a cura di Mastrigli G., Quodlibet, Macerata.

IaacMetapolis (2003) "*HyCat. Research territories*", Barcelona

Isola A. (1999) "*Necessità di Architettura*" in De Rossi A. et al. (a cura di) (1999)

Lanzani A. (2004) "*Contesti di senso per le politiche del paesaggio. Una agenda di temi e problemi in un'italia da riformare*" in Lanzani A., Fedeli V. (a cura di) (2004)

Lanzani A., Fedeli V., (a cura di) (2004), *"Il progetto di territorio e paesaggio",* Franco Angeli, Milano

LIN (2009) *"Grand Paris",* EMOC, Parigi

Macchi Cassia C. (a cura di) (1998), *"Il progetto del territorio urbano",* Franco Angeli, Milano

Macchi Cassia (1991) "*Il grande progetto urbano: la forma della città ed i desideri dei cittadini"*, Nis, Roma

Macchi Cassia (2004) "*Per Milano"*, Hoepli, Milano

MVRDV (2009) *"Pari(s) Plus (petit)"* EMOC, Parigi

Palma R. (2002) "*L'immaginario cartografico dell'Architettura"*, Tecnograph, Bergamo

Pavia R. (a cura di) (1999) "*PPC 19: Le scale del Progetto*", Sala ed, Pescara

Portzamparc (2009) *"La metropole internationale de l'aprés kyoto - le Grand Paris",* EMOC, Parigi

Secchi B. (a cura di) (2010) "*On mobility*, Marsilio, Venezia

Smithson A. e P. (1968) *"Team 10 Primer"*, Studio Vista, London

Studio 08 (Secchi B., Viganò P.) (2008) "*Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne. Etat d'avancement du chantier 1*" EMOC, Parigi

Studio 09 (Secchi B., Viganò P.) (2009) "*Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne. Etat d'avancement du chantier 2*" EMOC, Parigi

Viganò (2001) "*Finibus Terrae: Piano Territoriale della Provincia di Lecce"*, Electa, Napoli

IL CASO STUDIO

Strutturazione insediativa e trasformazione contemporanea del Piemonte

AA.VV. (2002) "*IN.FRA. Piemonte. Sette luoghi in trasformazione*", Otto Editore, 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

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

Comba (a cura di) (2002) "*Borghi nuovi e borghi franchi nel processo di costruzione dei distretti comunali nell'Italia centro-settentrionale*", CISIM, Cuneo

Comba (a cura di) (2004) "*Identità del Piemonte fra Medioevo e Età Moderna*", centro studi piemontesi, Torino

Comoli Mandracci (1983) *"Il territorio storico-culturale della regione piemontese: temi e contributi"*, celid, torino

Comoli Mandracci (a cura di) (1988) "*Piemonte*", Laterza, Bari

Comoli Mandracci (1997) "*Le Alpi: storia e prospettive in un territorio di frontiera*", Celid, Torino

CSI (a cura di) (2008) *Atlante geografico del Piemonte*, Regione Piemonte, Torino

Dansero, E., Segre, A. (a cura di) (2000) *"Per un atlante dell'ambiente in Piemonte, Consiglio Regionale del Piemonte"*, Torino

Dematteis, G. (1989) *"Contesti e situazioni territoriali del Piemonte. Abbozzo di una geografia regionale dei possibili"*, in "*Urbanistica*", n. 96,

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

Ires Piemonte (2006) "*Atlas: verso un atlante del patrimonio locale*", su www.atlas.net

Lanza Dematteis, C. (a cura di) (1990) *"Interpretare una regione: geografia del Piemonte che cambia"*, Cortina, 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

Portinaro (1984) "*Antiche carte geografiche del Piemonte"*, Tacchini, Vercelli

Regione Piemonte (2004) "*Valutare i programmi complessi",* L'Artistica Editrice, Savigliano

Robiglio M. (1997) "*Paesaggi di confine*", tesi dottorato DAPe, Politecnico di Torino

Spaziante A. (1996) "*Piemonte*" in Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P.C. (a cura di) (1996b)

Vigliano (1969) "*Beni culturali ambientali in Piemonte",* Unioncamere Piemonte, Torino

Vigliano (1970) "*Borghi nuovi medievali in Piemonte"*, Ferrari, Alessandria

Strutturazione insediativa e trasformazione contemporanea della Provincia Granda

AA VV (1993) "*Le fabbriche magnifiche: la seta in provincia di cuneo tra '600 e '700",* L'Arciere, Cuneo

Bazzanella L., Giammarco C., Isola A., Rigamonti R., (1998) *"Abitare luoghi intermedi. La trasformazione del paesaggio tra Saluzzo, Manta e Verzuolo"*, Celid, Torino

De Rossi, A. (a cura di) (2002), "*Atlante dei paesaggi costruiti*", Blu edizioni, Cuneo

Franco (1983) "*Annotazioni Geomorfologiche attorno all'Altipiano Cuneese"*, in AA. VV. " *Tra Gesso e Stura: realtà natura e storia di un ambiente fluviale"*, Artistica, Cuneo

Peyrot (2005) "*Cuneo e la sua provincia: vedute e piante, feste e cerimonie dal XIII al XIX secolo",* Asteggiano, Cuneo

Robiglio M., Giriodi S. (2001) "*La costruzione dell'ordinario"*, Celid, Torino

Sviluppo e declino della rete ferroviaria locale

Fantozzi Micali O. (a cura di) (2000), "*Le strade ferrate. Trasformazioni urbane e territoriali, permanenze, uso e prospettive"*, Alinea, Firenze

Melodia D. (1993) "*L'avventura ferroviaria in Piemonte*" in Politecnico di Torino (1993), "*Strade ferrate in Piemonte. Cultura ferroviaria tra Otto e Novecento"*, Celid, Torino

Ministero Lavori Pubblici (1858) *"Relazione di una seconda ferrovia dal Piemonte al litorale"*, Ceresole Panizza, Torino

Ministero Lavori Pubblici (1873) "*Relazione di una ferrovia Torino-Marsiglia per Saluzzo-Dronero*", Galimberti, Cuneo

Moraglio M. (2002), "*Infrastrutture"*, in De Rossi A. (a cura di) (2002), "*Atlante dei paesaggi costruiti"*, Blu edizioni, Cuneo

Morando E. (1997), *"Ricordi di Rotaie. Catalogo ferroviario di nodi, costruzioni e soppressioni in Italia dal 1839 ai giorni nostri"* Vol I *"Introduzione e nodi storici",* Il Prato, Padova

Morando E. (2001), *"Ricordi di Rotaie. Catalogo ferroviario di nodi, costruzioni e soppressioni in Italia dal 1839 ai giorni nostri"* Vol II *"nodi principali e nodi complementari",* Il Prato, Padova

Rovelli R., Senes G., Fumagalli N. (2004) *"Ferrovie dismesse e Greenways",* Kroma, Milano

Documenti di programmazione e pianificazione di area vasta e scritti affini:

AA.VV. (2001) *"Libro bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte",* Commissione delle Comunità Europee, Bruxelles

Cabodi C., Ferlaino F. (1999) *"Le reti di trasporto in Piemonte. Infrastrutture e scenari di sviluppo nel contesto macroregionale",* IRES, Torino

Camera di Commercio di Cuneo (2010) "*Cuneo. Piemonte. Nord-Ovest d'Italia*", Cuneo

Città di Alba (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Alba, Bra, Langhe e Roero. Programma di sviluppo per un territorio avocazione agroalimentare e turistica*", Alba

Città di Cuneo (2006) "*Cuneo 2020. Il piano strategico della città e del suo territorio*", Cuneo

Città di Cuneo (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Cuneo e le sue valli: il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità*", Cuneo

Città di Mondovì (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Sviluppo sostenibile del Monregalese*", Mondovì

Città di Saluzzo (2007) "*Programma Territoriale Integrato. La cultura del territorio: innovazione nella tradizione*", Saluzzo

Comune di Villafranca (2007) "*Programma Territoriale Integrato. A.I.R.P.L.U.S. – P.I.A.N.U.R.A.*", Villafrnaca

Comunità Montana Valli Gesso e Vermenagna (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Un distretto rurale ed ambientale di qualità*".

De Paulis, De Paulis, Peyracchia (a cura di) (2007) "*Le stelle dell'orsa. Riflessioni sui Programmi Territoriali Integrati della Provincia di Cuneo"*, Quaderno del Territorio n.1/2007, Associazione Culturale Bafile, Busca (CN)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004) "*S.I.S.TE.M.A. Sviluppo Integrato Sistemi TErritoriali Multi Azione*", Roma

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (2007a) "*2007-2013. Il territorio come infrastruttura di contesto"*, Roma

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2007b) "*Reti e territori al futuro"*, Roma

Regione Piemonte (1997) "*Piano Territoriale Regionale"*, Torino

Regione Piemonte, Provincia di Torino (2002) "*Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale"*, Torino

Regione Piemonte, Provincie di Alessandria, Asti e Cuneo (2003) "*PRUSST Piemonte Meridionale",* Cuneo

Regione Piemonte, Provincia di Cuneo (2004) "*Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*", Cuneo

Regione Piemonte, (2005) "*Per un nuovo Piano Territoriale Regionale: documento programmatico"*, Torino

Regione Piemonte (2007) "*Piano Territoriale Regionale: quadro di riferimento strutturale"*, Torino

Regione Piemonte (2009) "*Piano Paesaggistico Regionale"*, Torino

Regione Piemonte (2009) "*Piano Paesaggistico Regionale"*, Torino

Regione Piemonte (2010) "*I paesaggi vitivinicoli del piemonte: Langhe-Roero e Monferrato. Dossier di candidatura*" Volumi I e II

Regione Piemonte (2011) "*Nuovo Piano Territoriale Regionale"*,Torino

Unioncamere Piemonte (2001) "*La pedemontana piemontese: analisi e prospettive per un rilancio del progetto unitario"*, Torino

Unione Fossanese (2007) "*Programma Territoriale Integrato. Centralità geografica: un'opportunità strategica*", Fossano