POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Agganciare gli strati territoriali. Studio di fattibilità per una rete ciclabile nel territorio di Casalgrasso (CN)

Original
Agganciare gli strati territoriali. Studio di fattibilità per una rete ciclabile nel territorio di Casalgrasso (CN) / Occelli, C., Palma, R., Dighero, S., Dutto, A.A. - In: Paesaggio con biciclette. Piccola ontologia illustrata per il progetto delle ciclovie di lunga percorrenza. / Meloni I., Palma R.. - STAMPA. - Torino : Accademia University Press, 2022. - ISBN 9791280136923. - pp. 76-83

Availability:
This version is available at: 11583/2961548 since: 2022-04-16T18:55:28Z

Publisher:
Accademia University Press

Published
DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

26 November 2026

Paesaggio con biciclette

Piccola ontologia illustrata per il progetto delle ciclovie di lunga percorrenza

Italo Meloni
Riccardo Palma

aA Accademia university press

Paesaggio con biciclette

Piccola ontologia illustrata per il progetto delle ciclovie di lunga percorrenza

Paesaggio con biciclette

Piccola ontologia illustrata per il progetto delle ciclovie di lunga percorrenza

Italo Meloni
Riccardo Palma

a cura di
Stefano Dighero
Erika Franco Gonzalez
Beatrice Scappini

scritti di:
Marco Bassani
Stefano Dighero
Andrea Alberto Dutto
Erika Franco Gonzalez
Italo Meloni
Chiara Occelli
Riccardo Palma
Beatrice Scappini
Gianmarco Tenca
Andrea Tonoli
Veronica Zucca

aA

Erika Franco Gonzalez è autrice di tutti i testi del capitolo “Nodi. Nodi di interferenza, interscambi, aree di sosta attrezzate, velostazioni”, tranne il testo della scheda 2.3.1a “Ponte abitato ciclopedonale lungo la ciclovia EuroVelo 8 a Torino”, il cui autore è Stefano Dighero, e il testo della scheda 2.3.4a “Hub cicloescursionistico Le Prigionette - Porto Conte” la cui autrice è Beatrice Scappini. Nello stesso capitolo gli autori degli elaborati grafici che illustrano progetti di tesi di laurea sono i tesisti riportati nelle intestazioni delle schede relative.

Il volume è stato finanziato
dal Centro Interuniversitario di Ricerche Economiche e Mobilità dell’Università degli Studi di Cagliari
e dal Politecnico di Torino.

© 2022
Accademia University Press
via Carlo Alberto 55
I-10123 Torino



prima edizione marzo 2022
isbn 9791280136923
edizione digitale www.aAccademia.it/ciclovie

Accademia University Press è un marchio registrato di proprietà
di LEXIS Compagnia Editoriale in Torino srl

Indice

9 Introduzione
Italo Meloni, Riccardo Palma

12 Ringraziamenti

PARTE PRIMA. PROGETTARE LE CICLOVIE DI LUNGA PERCORRENZA

15 1.1. Una strutturata pianificazione sostenibile del territorio e del suo patrimonio diffuso
Italo Meloni

21 1.2. Linee di Terra. Geografia e infrastrutture nel progetto architettonico delle ciclovie di lunga percorrenza
Chiara Occelli, Riccardo Palma

PARTE SECONDA. PICCOLA ONTOLOGIA ILLUSTRATA DELLE CICLOVIE DI LUNGA PERCORRENZA

2.1. RETI. Rete ciclabile nazionale, regionale, rete cicloviaria, segnaletica

39 2.1.0. Territori in rete. L'approccio reticolare per una fruizione sostenibile del paesaggio
Beatrice Scappini

42 2.1.1. RETE CICLABILE NAZIONALE. Studi per il Piano Generale della Mobilità Ciclistica. La pianificazione di una rete di ciclovie nazionali integrata con altre forme di mobilità dolce ed orientata alla valorizzazione turistica e culturale del territorio italiano
Italo Meloni, Riccardo Palma

54 2.1.2. RETE CICLABILE REGIONALE. Piano della mobilità ciclistica della Sardegna. La mobilità ciclistica come fattore strategico di sviluppo sostenibile e accessibilità regionale
Italo Meloni, Beatrice Scappini, Veronica Zucca

66 2.1.3. RETE CICLOVIARIA. Piano della mobilità attiva del Parco Geominerario. Sistema di itinerari tematici plurimodali per l'accessibilità e la fruibilità sostenibile delle componenti naturalistiche, archeologiche, storiche e culturali dei territori del Parco
Italo Meloni, Beatrice Scappini, Veronica Zucca

76 2.1.4. ITINERARIO CICLOPEDONALE. Agganciare gli strati territoriali. Studio di fattibilità per una rete ciclabile nel territorio di Casalgrasso (CN)
Chiara Occelli, Riccardo Palma, Stefano Dighero, Andrea Alberto Dutto

84 2.1.5. SEGNALETICA. Riconoscibilità e fruibilità degli itinerari ciclabili. L'immagine coordinata e la segnaletica di indirizzamento e informazione della rete ciclabile della Sardegna
Italo Meloni, Beatrice Scappini, Veronica Zucca

2.2. RAMI. Ciclovie europee, vie verdi ciclabili, recupero ai fini ciclabili, collegamenti ciclabili tra comuni, attraversamenti urbani e penetrazioni

93 2.2.0. Strade per biciclette. Le componenti lineari delle reti ciclabili
Stefano Dighero

96 2.2.1. CICLOVIE EUROPEE. Infrastrutture storiche per la ciclovia EuroVelo 5. Studio sulla ciclovia EuroVelo 5 tra Londra (UK) e Brindisi (IT)
Andrea Alberto Dutto

104 2.2.2. VIE VERDI CICLABILI. Architetture geografiche e infrastrutture storiche. Studio di fattibilità per una ciclovia lungo il Canale Gazzelli (TO)
Chiara Occelli, Riccardo Palma, Stefano Dighero, Andrea Alberto Dutto

114 2.2.3a. RECUPERO A FINI CICLABILI. Una *greenway* sulla ferrovia dismessa Chilivani - Tirso. Studio per il recupero del tracciato di ferrovia dismessa Chilivani - Tirso attraverso la sua conversione in infrastruttura ciclabile
Italo Meloni, Beatrice Scappini, Veronica Zucca

128 2.2.3b. RECUPERO A FINI CICLABILI. Una via a bassa velocità tra Torino e Milano. Studio di fattibilità per la ciclovia del Canale Cavour
Chiara Occelli, Riccardo Palma

138 2.2.3c. RECUPERO A FINI CICLABILI. Un modello combinato per la mobilità sostenibile. Studio di fattibilità per la progettazione di una ciclovia e di una sede per bus elettrico lungo il sedime della linea ferroviaria Pinerolo - Torre Pellice
Marco Bassani, Riccardo Palma, Andrea Tonoli, Stefano Dighero, Andrea Alberto Dutto, Erika Franco Gonzalez, Gianmarco Tenca

148 2.2.4. COLLEGAMENTI CICLABILI TRA COMUNI. Un approccio multiscalare e multifunzionale. Studio di fattibilità per una ciclovia sul territorio di Mazzè (TO) per la mobilità infracomunale e lo sviluppo turistico
Chiara Occelli, Riccardo Palma, Stefano Dighero, Andrea Alberto Dutto

156 2.2.5. ATTRAVERSAMENTI URBANI. L'attraversamento ciclabile della città di Cagliari. La definizione del percorso urbano e metropolitano della Ciclovia della Sardegna (SNCT)
Italo Meloni, Beatrice Scappini, Veronica Zucca

2.3. NODI. Nodi di interferenza, interscambi, aree di sosta attrezzate, velostazioni

165 2.3.0. I cuori della ciclabilità. Le architetture delle reti ciclabili
Erika Franco Gonzalez

168 2.3.1a. NODI DI INTERFERENZA. Ponte abitato ciclopedonale lungo la ciclovia EuroVelo 8 a Torino
Stefano Dighero

174 2.3.1b. NODI DI INTERFERENZA. Ponte ciclopedonale sul fiume Sesia lungo la ciclovia del Canale Cavour
Erika Franco Gonzalez, Riccardo Palma

178 2.3.2a. INTERSCAMBI. Un Bike-Hotel per il canale di Corinto lungo la ciclovia EuroVelo 8
Erika Franco Gonzalez, Riccardo Palma

184 2.3.2b. INTERSCAMBI. Rifunzionalizzazione del complesso Helicoide a Caracas
Erika Franco Gonzalez

190 2.3.3a. AREE DI SOSTA ATTREZZATE. Ospitalità diffusa lungo la ciclovia del Moncenisio
Erika Franco Gonzalez, Riccardo Palma

194 2.3.3b. AREE DI SOSTA ATTREZZATE. Camping e servizi lungo la ciclovia EuroVelo 8 a Casalgrasso (CN)
Erika Franco Gonzalez, Riccardo Palma

198 2.3.4a. VELOSTAZIONI. Hub cicloescursionistico Le Prigionette - Porto Conte. Un hub di interscambio per la mobilità attiva tra gli itinerari ciclabili e i percorsi escursionistici della foresta demaniale di Le Prigionette nel Parco Regionale di Porto Conte, Alghero (SS)
Italo Meloni, Beatrice Scappini, Veronica Zucca

208 2.3.4b. VELOSTAZIONI. Bicigrill sulla ciclovia del Canale Cavour nel nodo idraulico di Veveri (NO)
Erika Franco Gonzalez, Riccardo Palma

213 *Bibliografia*

217 *Gli autori*

Nella pagina a fronte: Saul Steinberg, *Horseback Riders and Bicyclists*, 1968. © The Saul Steinberg Foundation/Artists Rights Society (ARS), New York.

Agganciare gli strati territoriali

Studio di fattibilità per una rete ciclabile nel territorio di Casalgrasso (CN)

2017

Gruppo di ricerca: Riccardo Palma, Chiara Occelli (responsabili), Stefano Dighero, Andrea Alberto Dutto.

Contratto di prestazione di servizi per lo Studio di fattibilità tecnica ed economica di piste ciclabili sul territorio Comunale di Casalgrasso per la mobilità interna e lo sviluppo turistico in coerenza con percorsi ciclabili già in sviluppo sul territorio regionale e sovraregionale.

Progetto di ricerca: Geografia e infrastrutture storiche nell'architettura delle ciclostrade del MAB Unesco CollinaPo.

Ente di ricerca: Dipartimento di Architettura e Design - Politecnico di Torino.

Committente: Comune di Casalgrasso (CN).

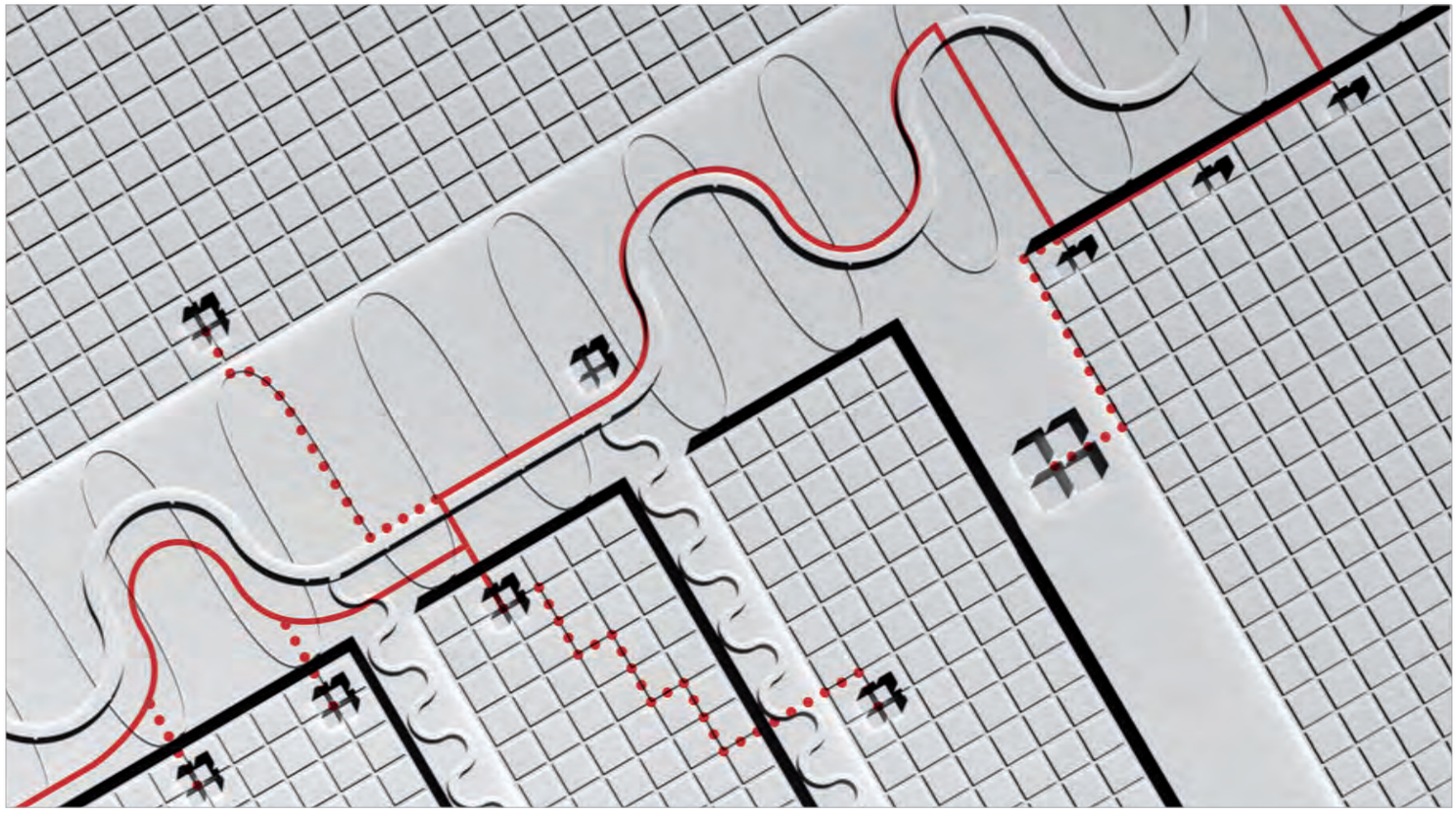
Lo studio di fattibilità ha come oggetto un itinerario ciclopedonale che collega 5 Comuni affacciati sul Po nel territorio a sud di Torino a cavallo con la Provincia di Cuneo. L'itinerario si collega direttamente, sfruttandolo come asse distributivo centrale, al tracciato della ciclovia EuroVelo 8 che in questo tratto potrebbe seguire ancora il corso del Po per poi abbandonarlo nei pressi di Saluzzo dirigendosi verso la Francia attraversando Cuneo e scavalcando il Colle di Tenda.

Lo studio, commissionato dal Comune di Casalgrasso e finalizzato principalmente a promuovere la mobilità ciclistica degli abitanti dei Comuni di Casalgrasso, Lombriasco, Pancalieri, Polonghera e Faule, propone un possibile modello di aggancio di un itinerario ciclopedonale di sviluppo locale su una dorsale di rilevanza transnazionale quale è quella costituita dalla EuroVelo 8. L'ipotesi indagata è che l'integrazione tra due scale così diverse non solo sia possibile ma anche necessaria affinché la dorsale principale possa effettivamente aprirsi ai territori attraversati portando benefici per le popolazioni locali sia grazie alla nuova offerta di mobilità attiva, sia grazie all'indotto economico creato dalla presenza dei cicloturisti sul territorio. Allo stesso modo questa integrazione è necessaria per i cicloturisti poiché permette di uscire dalla direttrice principale sfruttando comunque sedi dedicate e quindi protette, per sostare nei centri abitati entrando così in contatto con le culture dei loro abitanti e godendo di ciò che i luoghi possono offrire.

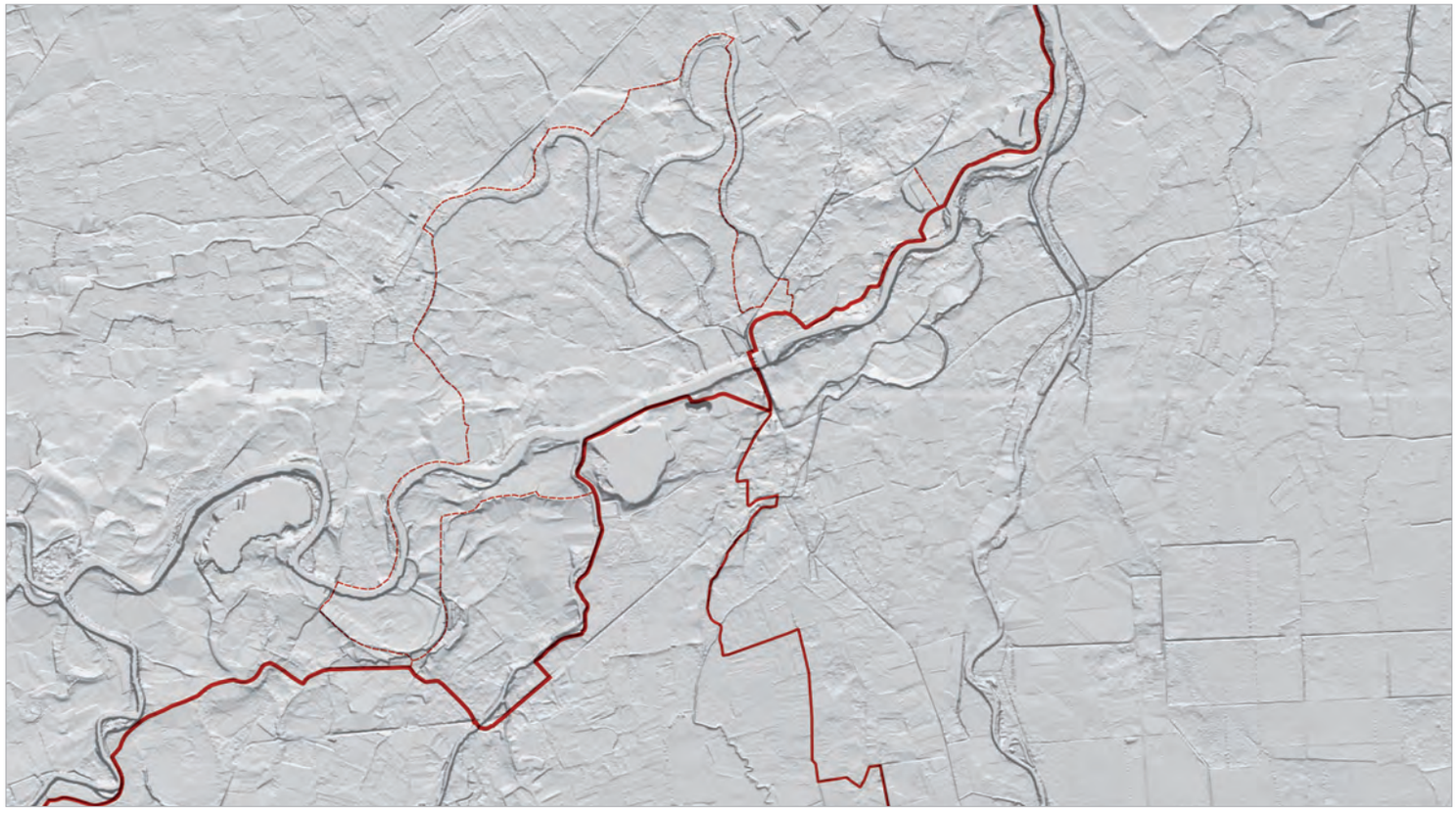
L'architettura geografica del territorio

L'analisi delle caratteristiche geografiche del territorio compreso tra Carignano e la confluenza del Pellice nel fiume Po ha avuto come obiettivo quello di mettere in relazione il percorso ciclopedonale con le forme del fiume. Ciò significa scommettere sulla capacità dell'architettura delle ciclovie – ovvero delle ragioni che sostengono il loro tracciato – di entrare in relazione con i luoghi mettendo in scena la forma della Terra (fig. 1).

Sotto questo punto di vista l'area considerata è fortemente caratterizzata dalla presenza del fiume Po e dei suoi affluenti: il Maira e il Varaita, in sponda destra, e il Pellice in sponda sinistra. Il territorio attraversato da questi corsi d'acqua è quindi costituito da una pianura incisa da basse valli e vallicole fluviali all'interno delle quali sono presenti, oltre agli alvei attuali, numerosi paleoalvei i cui tracciati permangono sia nel disegno del parcellario, sia nelle ancora percepibili depressioni che hanno scavato nel suolo. Il corso meandriforme del Po, continuamente modificato dalle piene, ha segnato in particolar modo questo territorio, disegnando una fitta trama di linee incise sulla superficie della pianura che in diversi casi sono divenuti laghi di cava. Il paleoalveo più consistente è però quello del Tanaro il cui corso nel Pleistocene inferiore e nell'Olocene è stato deviato verso quello attuale. Prima di questa "cattura" il Tanaro sfociava infatti nel Po all'altezza di Carmagnola. Nel medioevo i fondatori di Carmagnola scelgono di insediar-



1



2

Fig. 1: Schema dei percorsi ciclabili nel settore di territorio che si estende dal comune di Casalgraso a quello di Carignano.
Fig. 2: Carta della forma dei percorsi. Il rapporto tra la ciclovia e la geomorfologia.

si proprio al centro di quest'area paludosa per sfuggire agli attacchi dei nemici.

Il suolo del territorio oggetto di studio si presenta quindi come un palinsesto complesso composto dalle tracce lineari lasciate dalle acque fluviali presenti e passate, il cui sviluppo interessa un'area che in alcune porzioni si spinge anche a consistente distanza dall'alveo effettivo. Si può così dire che attraversare questo territorio lungo la direzione del Po significa sempre ricalcare qualcuna di queste linee di fiume.

Criteri e scelte progettuali

Lo studio dell'itinerario è stato impostato sulla base di alcuni criteri che perseguono il comune obiettivo di stabilire una relazione tra il percorso e i diversi strati che formano i luoghi. Nel fare ciò, lo studio segue l'idea che un itinerario ciclopedonale possa intercettare la molteplicità degli strati che compongono il paesaggio solo se è in grado di svelare come queste differenze si aggancino allo strato "di fondo" costituito dalle forme terrestri. La forma della Terra è infatti il "piano di aggancio" con il quale ogni strato antropico deve interagire e attraverso il quale si mette in relazione con gli altri strati.

Il primo criterio riguarda perciò l'importanza di individuare un rapporto chiaro tra i tracciati ciclabili e lo strato costituito dal suolo inciso dalle linee dei corsi d'acqua (figg. 3 e 4). Questo rapporto risulta fondamentale affinché i tracciati possano assumere il ruolo di "percorsi di conoscenza" identitari, in grado cioè di rappresentare e mettere in scena i caratteri geografici di un territorio sia nei confronti dei turisti, sia nei confronti degli abitanti.

Lo studio individua 4 tipologie di linee di fiume che vengono ricalcate da elementi appartenenti ad altri strati e alle quali sono stati agganciati i percorsi ciclopedonali in progetto:
– le linee di terrazzo definite dagli orli dei terrazzi fluviali incisi nella piana alluvionale. Sono spesso ricalcate da percorsi e su di esse si attestano gli insediamenti;
– le linee di ripresa o di argine che riprendono a distanza l'andamento dell'alveo del fiume e possono essere ricalcate in elevato da argini o in trincea da bealere, ovvero i corpi idrici artificiali realizzati per l'irrigazione dei campi o per le attività molitorie;
– le linee di sponda formate dal corso stesso del fiume e dai suoi bordi. Possono essere ricalcate da argini in rilevato rispetto al piano di campagna o da percorsi;
– le linee di paleoalveo lasciate da tratti di alveo abbandonati dal fiume. Possono essere ricalcate da bealere, percorsi di varia natura e da orli di terrazzo.

Il secondo criterio riguarda l'esigenza di connettere l'itinerario con lo strato dei percorsi ciclabili di interesse regionale, nazionale e sovranazionale. Oltre allo sviluppo della dorsale EuroVelo 8 passante lungo il corso del Po e diretta in Francia attraverso il Colle del Tenda, lo studio individua come strategiche sia le connessioni tra questa direttrice e le principali mete turistiche – in particolare la residenza reale di Racconigi – sia quelle con i centri abitati principali attraverso un circuito di collegamento tra i Comuni, tutti gravitanti intorno alla dorsale del Po, di Casalgrasso, Polonghera, Faule, Pancalieri e Lombriasco.

Il terzo criterio riguarda l'opportunità di utilizzare lo strato dei percorsi ciclabili in sede propria già realizzati autonomamente dai Comuni interessati. La presenza di alcune tratte di percorsi ciclabili discontinui costituisce infatti sia una criticità da superare, poiché la discontinuità rappresenta spesso un pericolo per l'utente, sia un'occasione per risparmiare risorse importanti e per inserire le tratte locali esistenti in una dimensione territoriale, anche dal punto di vista della loro gestione.

Infine il quarto criterio è quello che riguarda la necessità di mettere in rete lo strato dei beni culturali attraverso un percorso ciclabile che ne permetta una maggior valorizzazione e fruizione. Questo criterio comporta in generale la scelta di studiare e privilegiare i tracciati dei percorsi storici sui quali sono di norma impostate anche le architetture e i luoghi di interesse storico-culturale.

Problemi

Lo studio ha individuato alcuni aspetti problematici, relativi a diverse situazioni critiche che interessano il tracciato lungo il suo sviluppo.

Il primo aspetto riguarda l'attraversamento dei centri abitati. Spesso infatti le sezioni stradali disponibili non sono adeguate ad incorporare il tracciato ciclabile. Dove possibile, pertanto, i centri urbani sono stati aggirati affiancando i tracciati veicolari di circonvallazione. In altri casi, si è suggerito alle Amministrazioni di implementare Zone 30 o 20 che permettano il transito promiscuo in condizioni di sicurezza dei ciclisti.

Il secondo aspetto problematico riguarda gli attraversamenti del Po. I ponti stradali di Carignano, Carmagnola, Casalgrasso offrono opportunità strategiche per la realizzazione dei collegamenti lungo la direttrice EuroVelo 8. Mentre per il ponte di Casalgrasso si ritiene fon-



3



4

Fig. 3: Il suolo inciso dalle linee dei corsi d'acqua nella rappresentazione catastale dell'area di progetto.
Fig. 4: Foto aerea dell'area di progetto.

damentale, dato il suo ruolo di snodo per l'intera area, la realizzazione di una infrastruttura ciclopedonale, negli altri casi potrebbero essere individuate soluzioni che, basate sulla regolamentazione dei transiti, risultino alternative e meno onerose rispetto a quelle che comportano l'allargamento delle sedi stradali attuali.

Infine, il terzo aspetto problematico riguarda i nodi infrastrutturali, ovvero le intersezioni con le strade ad alto scorrimento, per i quali si è ritenuto utile far riferimento alle indicazioni contenute nelle "Norme tecniche per la progettazione, realizzazione e segnalazione di piste e percorsi ciclabili in sede urbana e extraurbana" approvate dalla Regione Piemonte con DGR 85-19500 del 26 maggio 1997.

Le carte orientate al progetto

Il progetto di itinerario si appoggia ad alcune carte costruite allo scopo di studiare quegli strati del territorio che possono essere intercettati e sottolineati dal percorso.

Carta delle acque e delle riserve naturali

Questa carta rappresenta il rapporto tra la ciclovia e lo strato delle aree naturali, costituito da riserve protette e siti di valore paesaggistico, che si dispiega lungo il fiume Po. Il progetto dell'itinerario segue queste linee fluviali che caratterizzano lo sviluppo delle sponde del fiume, rispondendo alla necessità di collegare tra loro le aree di riserva naturale del Parco del Po. Allo stesso modo la carta mostra come le linee dei paleoalvei siano vocate ad essere utilizzate per sviluppare un possibile itinerario di collegamento tra la dorsale principale EuroVelo e i centri abitati limitrofi di Pancalieri, Polonghera e Faule (fig. 5).

Carta della memoria dei percorsi

In questa carta è stata studiata la possibile relazione tra l'itinerario di progetto e lo strato dei percorsi storici così come sono rappresentati nei fogli dell'Istituto Geografico Militare del 1880-82. Appoggiandosi alla trama di questi percorsi e alle sue relazioni con la forma del suolo, l'itinerario ha la possibilità di collegare gli insediamenti che si sono sviluppati lungo il fiume Po alle architetture storiche isolate di particolare valore culturale, tra cui cascine e chiese campestri, che costellano il territorio agrario. L'obiettivo è quello di recuperare attraverso l'infrastruttura ciclabile l'antico rapporto che legava i centri abitati al loro territorio (fig. 6).

Carta della forma dei percorsi

In questa eleborazione cartografica il possibile rapporto tra l'itinerario e la geomorfologia è rappresentato attraverso il modello tridimensionale digitale ed ombreggiato del suolo (*Digital Terrain Model*). L'obiettivo di questa carta è quello di individuare una forma architettonica dell'itinerario che metta in scena le figure geografiche del luogo. Nella carta l'amplificazione delle altimetrie tramite le ombre enfatizza le incisioni delle linee d'acqua degli alvei del fiume Po e dei suoi affluenti (torrenti Maira e Varaita) così come la più lieve trama ortogonale dei suoli agricoli che caratterizzano la pianura. Agganciandosi a queste tessiture della superficie terrestre, l'itinerario può introiettare le diverse modalità di percorrenza offerte dal luogo e rappresentarne le identità geografiche (fig. 2).

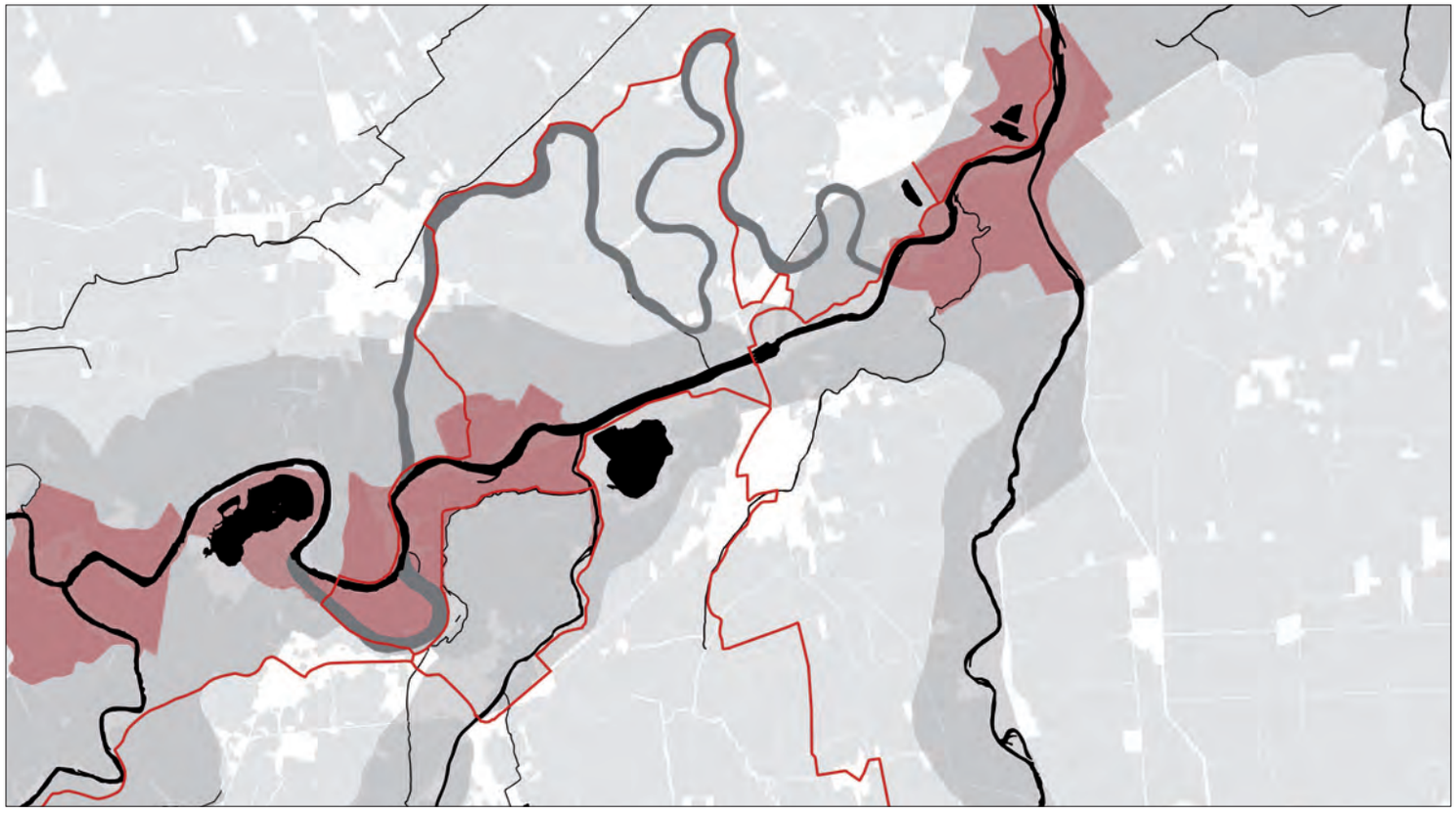
Progetto dell'itinerario ciclopedonale

Il tracciato dell'itinerario proposto si inserisce nel quadro complessivo della mobilità ciclopedonale prevista dal piano EuroVelo della Comunità Europea e in particolare nella direttrice EuroVelo 8, assunta dalla Regione Piemonte con la Deliberazione della Giunta Regionale 27 luglio 2015, n. 22-1903 "Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale" ai sensi della L.R. 17.04.1990, n. 33.

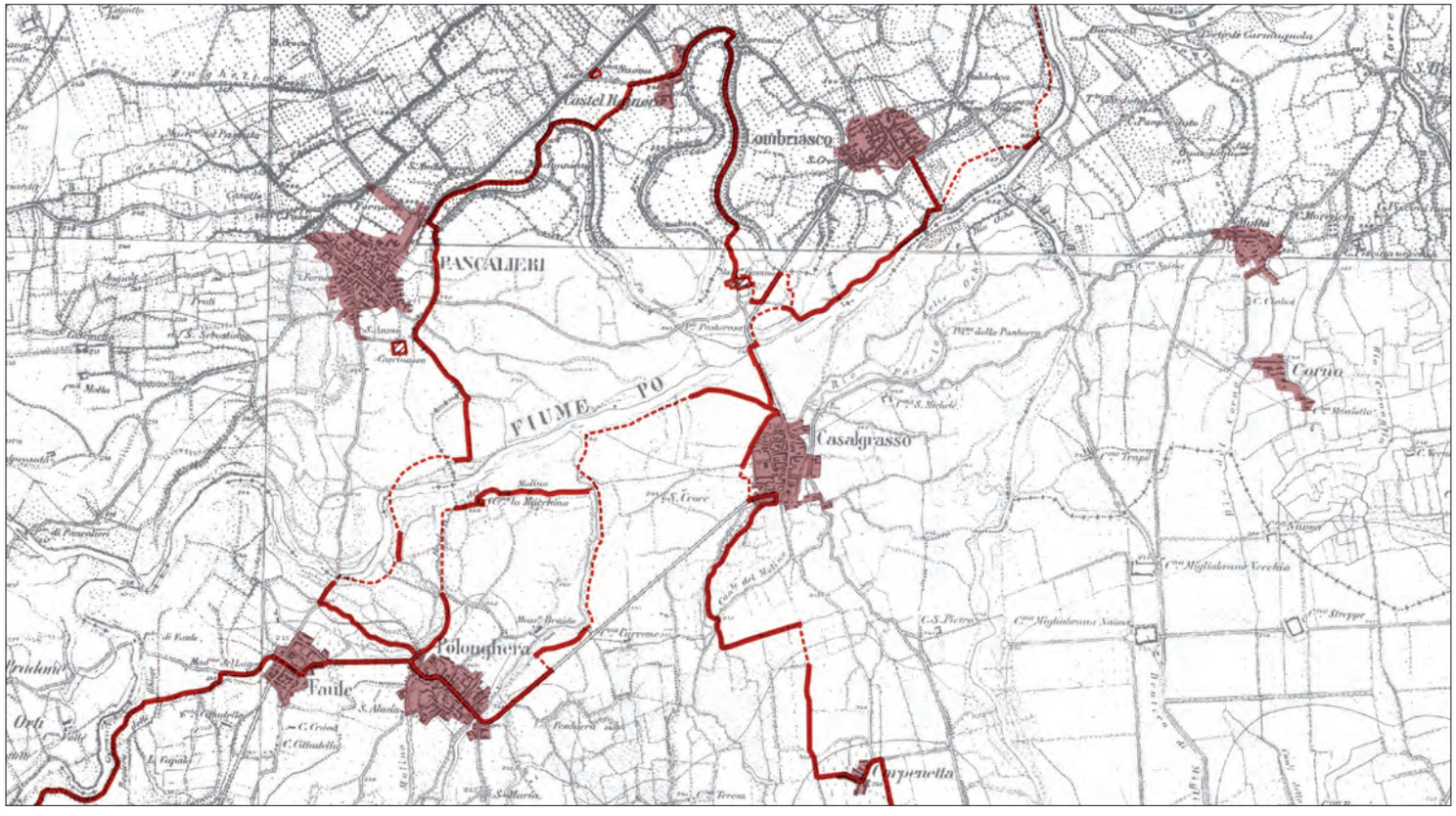
L'itinerario individuato dallo studio, esclusivamente in sede protetta o in sede promiscua a zona 30, collega Casalgrasso a Lombriasco, Pancalieri, Polonghera e Faule. Un ulteriore collegamento studiato è quello con la frazione di Carpenetta e con la Tenuta Reale di Racconigi. Lo studio mette inoltre in evidenza la necessità di un attraversamento ciclopedonale sul Po in prossimità o in aderenza al ponte esistente (fig. 7). In questo quadro, le principali aste considerate sono:

Tratto Carignano - Faule della direttrice EuroVelo 8

La direttrice EuroVelo 8 è sostanzialmente completata su sede propria tra Torino e Carignano lungo la sponda sinistra del Po. Da qui in poi lo studio propone un tracciato che permette di percorrere e conoscere le diverse linee di fiume precedentemente descritte. Dopo aver superato il ponte di Carignano sulla SP 122, il tracciato, proseguendo in sede promiscua su strade vicinali, passa in sponda destra e raggiunge Borgo Cornalese attraversando Tetti Faule. Da Borgo Cornalese, interessantissimo insediamento di impianto medioevale divenuto dipendenza della settecentesca Villa De Maistre, il tracciato, sempre in sede promiscua, insiste sulla strada che segue la linea spezzata dell'orlo di terrazzo fluviale, connettendo una serie di insediamenti storici rurali tra cui la cascina Fortepasso, sempre di impianto medievale. In prossimità del nucleo di Molinasso il tracciato scende



5



6

Fig. 5: Carta delle acque e delle riserve naturali. Il rapporto tra la ciclovia e le risorse naturali.
Fig. 6: Carta della memoria dei percorsi. Il rapporto tra la ciclovia e i beni culturali.

dal terrazzo per attraversare in sede propria, il paleoalveo del Tanaro e, mediante il ponte sul Po della SR 20, riportarsi in sponda sinistra. Da qui il tracciato si snoda in sede propria lungo la linea sinuosa della sponda del fiume usufruendo di un percorso esistente fino al ponte di Casalgrasso sulla SP 30 che permette, mediante una passerella di progetto, di ritornare sulla sponda destra. Da Casalgrasso il tracciato si sviluppa in sede propria e, dopo avere attraversato l'area di una cava di ghiaia in fase di dismissione e superato con una passerella di progetto il fiume Varaita, segue una serie di linee di argine costituite sia da bealere sia da percorsi che si sviluppano a poca distanza dal fiume fino a lambire gli abitati di Polonghera e Faule. Da qui in poi il tracciato devia verso sud seguendo il corso del fiume.

Collegamento Casalgrasso - Racconigi

L'importante collegamento con la Reggia sabauda di Racconigi e il suo parco, è pensato come un percorso che ricalca l'orditura ortogonale del coltivo ed è realizzato attraversando l'abitato di Casalgrasso, sia in sede propria, sia in sede promiscua mediante limitazioni di velocità, utilizzando le strade che presentano le sezioni più larghe. Superato l'abitato di Casalgrasso il tracciato raggiunge la frazione di Carpenetta e, in seguito, la Tenuta Berroni. Da qui si propone di attraversare il torrente Maira con un ponticello, esistente fino agli anni '30 del secolo scorso, che permette al tracciato di collegarsi sia al Centro Cicogne, sia ai parcheggi di pertinenza della Reggia.

Itinerario di collegamento intercomunale

Benché l'itinerario abbia come obiettivo principale quello di assicurare la mobilità locale e lavorativa tra i Comuni interessati dallo studio, la sua percorrenza permette ai cicloturisti di uscire dall'asta principale della ciclovia EuroVelo 8 per visitare il territorio circostante e per sfruttare i servizi di accoglienza offerti. L'itinerario ha come snodo principale il ponte ciclopedonale sul Po a Casalgrasso. Da qui, dopo un breve tratto lungo la SP 663 da realizzarsi in sede propria, il tracciato si sviluppa sempre in sede propria lungo la linea di paleoalveo costituita da un percorso esistente che conduce all'abitato di Pancalieri. Da Pancalieri il tracciato si affianca in sede propria alla SP 149 e supera il fiume attraversando il ponte di Faule. Riprendendo in senso inverso la direttrice principale prima descritta, il circuito si chiude di nuovo a Casalgrasso.

Agganciare il territorio

Le grandi ciclovie nazionali o internazionali costituiscono infrastrutture indispensabili non solo per lo sviluppo del cicloturismo come forma di turismo sostenibile, ma possono avere un ruolo determinante nella transizione verso un diverso modello di mobilità da parte degli abitanti dei territori attraversati. Ciò non dipende solo dal fatto che le sedi ciclabili possono essere percorse indifferentemente da turisti e abitanti, assolvendo così più ruoli contemporaneamente. La presenza di una dorsale internazionale rappresenta infatti anche l'occasione di innestare su di essa percorsi locali che hanno il doppio ruolo di permettere ai cicloturisti di visitare lentamente i territori circostanti la via principale ma anche di consentire agli abitanti di usufruire di ulteriori possibilità di spostamento. A differenza di un'autostrada una ciclovia di interesse nazionale o internazionale è una linea dai bordi continuamente aperti e continuamente disponibili a ricevere innesti locali. Mentre l'autostrada, per poter conseguire gli obiettivi di velocità che la caratterizzano, deve configurarsi come un sistema chiuso e impermeabile al territorio che attraversa, la ciclovia al contrario vive di una continua osmosi, fisica ma anche sociale, tra il suo tracciato e le aree attraversate.

Per questi motivi gli itinerari locali come quello che il Comune di Casalgrasso ci ha chiesto di studiare devono essere progettati, laddove è possibile, come porzioni di una rete che opera contemporaneamente su scale diverse, individuando gerarchie e ruoli per ogni suo ramo. Allo stesso modo la possibilità di realizzare concretamente le grandi dorsali ciclabili transregionali e transnazionali si appoggia anche alla capacità di cogliere nei progetti locali l'occasione di ricucire tratte isolate in un disegno unitario e di pensare alle ciclovie come infrastrutture il cui successo dipende dal grado di apertura che presentano rispetto ai territori attraversati.

Chiara Occelli, Riccardo Palma,
Stefano Dighero, Andrea Alberto Dutto

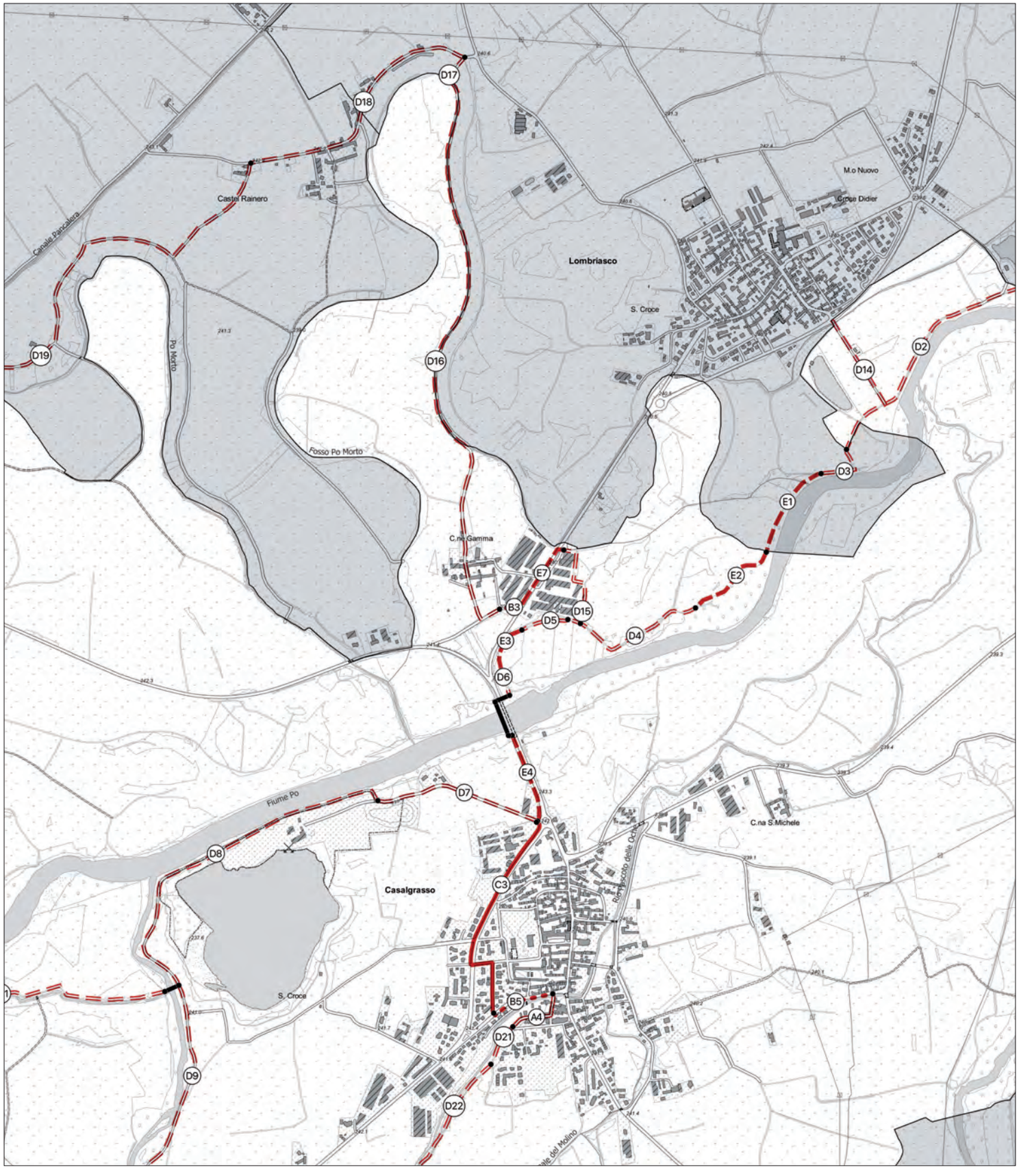


Fig. 7: Carta dei tracciati e delle loro tipologie. Le tratte suddivise per tipologie di intervento.

Bibliografia

AA. VV., *La gestione delle ciclovie. Esperienze e competenze in Italia ed Europa*, EDUMOB - Educazione alla mobilità sostenibile P. O. Interreg ALCOTRA 2014-2020, 2019

L. Barbarossa, *Bikescapes. Ciclovie e paesaggio in Sicilia orientale*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna 2021

C. Barile, I. Meloni, R. Palma, E. Pettinelli, S. Dighero, A. A. Dutto, B. Scappini, «Studi per il Piano Generale della Mobilità Ciclistica», in "Benessere e/o salute? 90 anni di studi, politiche, piani - XII Giornata Internazionale di Studio INU", a cura di F. D. Mocci, M. Sepe, *Urbanistica Informazioni*, n. 289 (2020), pp. 6-10

A. Bellini, *Happy Bike. Pedalando verso la felicità*, Marotta & Cafiero, Napoli 2014

G. Bottazzi, G. Puggioni, *Comuni in estinzione. Gli scenari dello spopolamento in Sardegna, Regione Sardegna*, Progetto IDMS, Cagliari 2013

R. Busi, M. Pezzagno, *Mobilità dolce e turismo sostenibile. Un approccio interdisciplinare*, Gangemi, Roma 2021

N. Carrà, *La ciclabile del parco dell'Aspromonte della Città Metropolitana di Reggio Calabria,* in *Atti della XXI Conferenza Nazionale SIU. Workshop 2.3 - Oltre l'auotomobile. Forme innovative di mobilità per la rigenerazione urbana e territoriale*, 2016, pp. 28-34

F. Cocco, N. Fenu, M. Lecis Cocco-Ortu, *SPOP. Istantanea dello spopolamento in Sardegna*, LetteraVentidue, Siracusa 2016

G. Deenihan, B. Caulfield, D. O'Dwyer, «Measuring the success of the Great Western Greenway in Ireland», in *Tourism Management Perspectives*, n. 7 (2013), pp. 73-82

G. Deleuze, F. Guattarì (1980), *Mille piani. Capitalismo e schizofrenia*, Cooper Castelvecchi, Roma 2003

S. Deromedis, *Il manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità. Ideare, pianificare, progettare, promuovere e gestire le infrastrutture ciclabili*, Ediciclo, Portogruaro (VE) 2019

E. Di Cesare, B. Scappini, V. Zucca, I. Meloni, *La mobilità ciclistica come fattore strategico di sviluppo sostenibile e accessibilità regionale: il caso della Sardegna*, in *DIVERSEcity*, a cura di A. Marata, R. Galdini, CNAPP, Roma 2019, pp. 85-94

A. A. Dutto, R. Palma, *Ponti abitati e ciclovie. Piccolo manuale per la progettazione di velostazioni*, ArabaFenice, Boves (CN) 2019

EUROISLANDS, *The Development of the Islands - European Islands and Cohesion Policy*, ESPON Programme 2013, Final Report, 2013.

European Cyclists' Federation, *Cycling delivers on the global goals. Shifting towards a better economy, society, and planet for all*, 2016.

F. Farinelli, *Prima della città, dopo la metropoli*, in *Piccole città, borghi e villaggi*, Touring Club Italiano, Milano 2006, vol. I, pp. 13-15

FTourism & Marketing, *Destinazione Sardegna 2018-2021* - Piano Strategico di Sviluppo e Marketing Turistico della Sardegna, 2018

O. Heddebaut, F. Di Ciommo, «City-hubs for smarter cities. The case of Lille "EuraFlandres" interchange», in *European Transport Research Review*, n. 10(1) (2018), pp. 1-14

M. Heidegger (1951), *Costruire Abitare Pensare*, in Id., *Saggi e discorsi*, Mursia, Milano 1991

I. Illich (1973), *Elogio della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino 2006

ISFORT, *Comunicato stampa - 14° Rapporto sulla mobilità*, 19 aprile 2017

K. Kazemzadeh, A. Laureshyn, L. Winslott Hiselius, E. Ronchi, «Expanding the Scope of the Bicycle Level-of-Service Concept: A Review of the Literature», in *Sustainability*, n. 12(7) (2020).

F. La Cecla, *Perdersi. L'uomo senza ambiente*, Laterza, Bari 1988

F. La Cecla, *Mente locale. Per un'antropologia dell'abitare*, Elèuthera, Milano 1993

A. Magnaghi, *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Milano 2000

C. Mari, *Il marketing sociale per la mobilità ciclistica urbana*, Pearson Italia, Milano - Torino 2013

I. Meloni, C. Saba, B. Scappini, V. Zucca, *Rete ciclabile della Sardegna*, in *Premio Urbanistica 2018*, a cura di V. Cosmi, Supplemento a URBANISTICA 160, INU Edizioni, Roma 2018, pp. 4-8

I. Meloni, C. Saba, B. Scappini, V. Zucca, *La Rete Ciclabile della Sardegna: l'integrazione con il sistema regionale di mobilità lenta attraverso i parchi ciclistici*, in *Premio Urbanistica 2019*, a cura di V. Cosmi, Supplemento a URBANISTICA 161, INU Edizioni, Roma 2019, pp. 26-28

I. Meloni, C. Saba, B. Scappini, V. Zucca, *Improving regional accessibility through planning a comprehensive cycle network: the case of Sardinia (Italy)*, in *Planning, nature and ecosystem services*, a cura di C. Gargiulo, C. Zoppi, FedOA Press, Napoli 2019, pp. 859-868

I. Meloni, F. Perseu, C. Saba, B. Scappini, V. Zucca, *Le ciclovie della Sardegna Nord Occidentale* in *Atti della tavola rotonda Pinnettas de pedra. Un progetto di turismo lento per la fruizione delle risorse territoriali del Meilogu-Villanova*, ISSLA – Istituto Sardo di Scienze Lettere e Arti, Sassari 2019, pp. 41-49

G. Motta, A. Pizzigoni, *Tracciare piani, disegnare carte. Spazi e linee della cartografia nel progetto di architettura | Sketching plans drawing maps. Cartographical spaces and lines in architectural design*, in *Tracciare piani, disegnare carte. Architettura, cartografia e macchine di progetto | Sketching plans, drawing maps. Architecture, cartography and architectural design machines*, a cura di A.A. Dutto, R. Palma, Accademia University Press, Torino 2016, pp. 3-45

M. Navarra, *INWALKABOUTCITY 2.0. Architetture geologiche e faglie del tempo*, LetteraVentidue, Siracusa, 2013

N. Nur, *Il dibattito contemporaneo sull'urbanizzazione: oltre i confini della città*, in ISTAT - Istituto Nazionale di Statistica, *Forme, livelli e dinamiche dell'urbanizzazione in Italia*, ISTAT, Roma 2017

C. Occelli, R. Palma, «Architetture geografiche e invenzione architettonica del territorio. Restauro e progetto degli insediamenti rurali lungo il terrazzo fluviale del Po torinese», in *Architettura del Paesaggio*, n. 20 (2009)

C. Occelli, R. Palma, «L'invenzione del MiTo. Il futuro del Canale Cavour (1863-1866)», in *ANANKE*, vol. 4 (2012), pp. 212-219

C. Occelli, R. Palma, «Architecture of the landform and settlements identities. Cycle-routes as new linear public spaces», in *The Journal of Public Space*, n. 2 (2) (2017), pp. 63-74

C. Occelli, R. Palma, N. Besenval, *Abitare gli strati. Per una topologia del territorio contemporaneo*, in *Abitare il futuro… dopo Copenhagen*, Atti delle Giornate internazionali di studio, Università Federico II di Napoli, Dipartimento di Progettazione Urbana e Urbanistica, CLEAN, Napoli 2010

C. Occelli, R. Palma, M. Sassone, *La ciclostrada del Canale Cavour. Una via a bassa velocità tra Torino e Milano*, ArabaFenice, Boves (CN) 2012

R. Palma, *Stratigrafie del presente. Cartografie orientate al progetto architettonico del territorio*, in *Le sfide cartografiche. Movimento, partecipazione, rischio*, a cura di E. Casti, J. Lévy, Il lavoro editoriale/università, Ancona 2010, pp. 211-228

R. Palma, *Costruire, abitare, orientare. Architetture geografiche e fondazione dello spazio pubblico / Building, Dwelling, Orienting. Geographical architectures and foundation of public space*, in *Tracciare piani, disegnare carte. Architettura, cartografia e macchine di progetto | Sketching plans, drawing maps. Architecture, cartography and architectural design machines*, a cura di A.A. Dutto, R. Palma, Accademia University Press, Torino 2016, pp. 171-193

Parlamento Italiano, *Legge 2/2018, Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.*

G. Perrin, *Chemins de traverses: nos anciennes lignes ferroviaires*, RTBF, Bruxelles 1993

M. Pezzagno, *Greenway nella pianificazione urbana e territoriale*, Sintesi, Brescia 2002

P. Pileri, *Progettare la lentezza*, People, Gallarate 2020

P. Pileri, A. Giacomel, D. Giudici, *Vento. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Corraini, Mantova 2015

P. Pileri, A. Giacomel, D. Giudici, C. Munno, R. Moscarelli, F. Bianchi, *Ciclabili e cammini per narrare territori*, Ediciclo, Portogruaro (VE) 2018

F. Piras, E. Sottile, G. Tuveri, I. Meloni, «Could there be spillover effects between recreational and utilitarian cycling? A multivariate model», in *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 147(C) (2021), pp. 297-311

A. Pizzigoni, *Dalla rappresentazione di paesaggio alla ricerca in architettura. Scritti e acquerelli di Massimo Scolari*, in Id., *Educazione all'architettura*, Franco Angeli, Milano 2011

Regione Autonoma della Sardegna, *Delibera di Giunta Regionale n. 22/1, 7 maggio 2015. Opere ed infrastrutture di competenza ed interesse regionale. Piano regionale delle infrastrutture*, 2015

Regione Autonoma della Sardegna, *Linee guida per l'uso dell'identità visiva del marchio SARDEGNA*, 2007

Regione Autonoma della Sardegna, *Programma di Sviluppo Rurale 2014-2019*, 2014.

Regione Autonoma della Sardegna, *Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna*, 2018

G. Santilli, P. Soldavini, *Bikeconomy: viaggio nel monodo che pedala*, Egea, Milano 2019

G. Tanda, *Studio progetto per il censimento dei Beni Archeologici del Goceano*, UnissResearch, Sassari 1992

M. Tira, M. Zazzi, *Pianificare le reti ciclabili territoriali*, Gangemi, Roma 2007

A. Valentini, «Mettere in rete le risorse: le greenway quali strumenti per il progetto del paesaggio periurbano», in *Quaderni della Ri-Vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio*, 2 (2005), pp. 15-26

A. Vorhaug, *Understanding bicycle ridership: Bicycle parking in central areas and by public transport stations*, Norwegian University of Science and Technology, Trondheim 2011

P. Walker, *Noi ciclisti salveremo il mondo*, Sperling & Kupfer, Cles (TN) 2017

W.A.P. Wimbledon, «Geosites - A new conservation initiative», in *Episodes*, 19 (1996), pp. 87-88

Gli autori

Marco Bassani è Professore ordinario in Ingegneria Stradale, Ferroviaria e Aeroportuale presso il Politecnico di Torino, dove insegna "Progetto di Infrastrutture Viarie" e "Sicurezza Stradale" ed è responsabile del Laboratorio di Sicurezza Stradale e Simulazione di Guida. Nel 2013, è stato *visiting professor* presso la University of Maryland (US). È autore di articoli scientifici relativi ai materiali stradali e agli effetti operativi e comportamentali della geometria stradale. È membro dell'*Editorial Board di Transportation Letters - The International Journal of Transportation Research* dal 2016, e Academic Editor della rivista *PloSONE* dal 2018.

Stefano Dighero si laurea in Architettura per il Progetto Sostenibile presso il Politecnico di Torino. Dal 2018 svolge attività di ricerca sui temi della ciclabilità presso il Dipartimento di Architettura e Design dello stesso Ateneo. Attualmente è titolare di un assegno per lo svolgimento di attività di ricerca nell'ambito di una convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per lo sviluppo di studi relativi al Piano Generale della Mobilità Ciclistica.

Andrea Alberto Dutto è ricercatore post-doc presso il Dipartimento di Teoria dell'Architettura della RWTH Aachen University (D). Dal 2018 al 2020 è stato assegnista di ricerca post-doc presso il Dipartimento di Architettura e Design del Politecnico di Torino. Con Riccardo Palma è co-autore del volume "Ponti abitati e ciclovie. Piccolo manuale per la progettazione di velostazioni" (Boves: Araba Fenice, 2019).

Erika Franco Gonzalez è architetto presso l'Università Central de Venezuela, dove consegue anche la doppia laurea con il Politecnico di Torino. Dal 2019 frequenta il Corso di Dottorato di Architettura, Storia e Progetto presso il Politecnico di Torino. La sua ricerca è focalizzata nello studio del piano inclinato e il rapporto tra architettura e bicicletta, attraverso la realizzazione di un atlante che classifica gli edifici secondo i diversi sistemi distributivi.

Italo Meloni è Professore ordinario in Pianificazione dei Trasporti presso il Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura (DICAAR) dell'Università di Cagliari, ed è direttore del Centro Interuniversitario di Ricerche Economiche e Mobilità (CIREM). Ha svolto un'intensa attività scientifica, didattica e professionale nel settore della pianificazione dei sistemi di trasporti ed in particolare della mobilità sostenibile, durante la quale ha coordinato numerose ricerche e progetti a livello internazionale e nazionale.

Chiara L. M. Occelli, Phd in Storia e Critica dei Beni Architettonici e Ambientali è Professore associato in Restauro, membro del Dipartimento di Architettura e Design del Politecnico di Torino e membro eletto del Consiglio Universitario Nazionale. La sua attività

di ricerca si concentra intorno a tre nuclei tematici principali: il rapporto tra restauro e storia; il rapporto tra restauro e progetto dei nuovi apporti; il rapporto tra restauro, territorio, città. Proprio per la ricchezza di temi e di competenze che il progetto di restauro interseca, Chiara Occelli ha svolto e svolge molte ricerche in team con colleghi di altre discipline tanto dell'architettura, quanto dell'ingegneria. È autrice di saggi e di articoli, i più recenti dei quali frutto di una intensa collaborazione con colleghi spagnoli.

Riccardo Palma, PhD presso lo IUAV di Venezia, è Professore associato in Composizione architettonica e urbana presso il Dipartimento di Architettura e Design del Politecnico di Torino ed è membro del Collegio Docenti del Dottorato di Ricerca in Architettura Storia e Progetto dello stesso Ateneo. Le sue ricerche, svolte in Italia e all'estero, si incentrano sulla teoria del progetto di architettura e sui rapporti tra architettura, cartografia e geografia dei luoghi, con una particolare attenzione al ruolo dell'architettura nel progetto delle infrastrutture per la mobilità ciclistica.

Beatrice Scappini si laurea in Architettura presso l'Università degli Studi di Firenze, dove consegue anche il Master di II livello "Il progetto della Smart City". Dal 2017 svolge attività di ricerca sui temi della mobilità sostenibile e della ciclabilità presso il Centro Interuniversitario di Ricerche Economiche e Mobilità (CIREM). Attualmente frequenta il Corso di Dottorato del DICAAR dell'Università di Cagliari con una ricerca che approfondisce le relazioni tra mobilità sostenibile e struttura dello spazio urbano.

Gianmarco Tenca è Ingegnere Civile presso la Direzione Viabilità della Città Metropolitana di Torino. Nel 2021 ha svolto la professione presso un importante studio di progettazione di Torino seguendo numerosi progetti stradali, tra i quali le sistemazioni superficiali legate al recupero della ferrovia urbana Torino - Ceres. Nel 2020/2021 ha collaborato come ricercatore con il Politecnico di Torino per lo studio riguardante la realizzazione di una ciclovia e di una sede per bus elettrico lungo il sedime di una linea ferroviaria. Nel 2019 ha conseguito la Laurea Magistrale in Ingegneria Civile presso il Politecnico di Torino, indirizzo Infrastrutture e sistemi di trasporto, con la tesi "Validazione di un simulatore di guida con sistema di visione in realtà virtuale. È iscritto all'Albo degli Ingegneri di Torino.

Andrea Tonoli, laureato nel 1988 in ingegneria Aeronautica, ha conseguito il dottorato di ricerca nel 1993 al Politecnico di Torino. Attualmente è professore ordinario presso il Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Aerospaziale. È referente del Corso di Studi in Ingegneria dell'Autoveicolo e della sede del Politecnico per la Valle D'Aosta. Gli interessi di ricerca e di insegnamento si concentrano sullo sviluppo di sistemi sistemi di trazione elettrica e ibrida, ammortizzatori attivi e rigenerativi, sistemi e componenti per la guida autonoma.

Veronica Zucca si laurea in Architettura presso l'Università degli Studi di Cagliari. Dal 2016 al 2021 ha svolto attività di ricerca presso il Centro Interuniversitario di Ricerche Economiche e Mobilità (CIREM) nell'ambito della pianificazione territoriale di reti e itinerari dedicati alla mobilità sostenibile e alla ciclabilità.

nella stessa serie

Tracciare piani, disegnare carte. Architettura, cartografia e macchine di progetto
Sketching plans, drawing maps. Architecture, cartography and architectural design machines

a cura di Andrea Alberto Dutto, Riccardo Palma

2016 | pp. 214

Questo libro presenta i risultati di un percorso di ricerca collettivo – svolto sotto la guida di Giancarlo Motta e Antonia Pizzigoni prima presso il Politecnico di Milano e poi presso il Politecnico di Torino – che riguarda i rapporti tra progetto di architettura e cartografia.
Il libro, che si compone di saggi teorici e di una selezione delle ricerche svolte in un arco di tempo che va dal 1974 al 2014, propone un nuovo genere di dispositivo progettuale: le carte orientate al progetto di architettura. La proposta, che mira ad inserirsi nel dibattito sul ruolo degli elementi geografici nel disegno degli insediamenti, si appoggia sulla natura costruttiva della carta e sulla capacità della cartografia di mettere in scena la forma architettonica della Terra.

This book describes the results of a collective research project – led by Giancarlo Motta and Antonia Pizzigoni first at Polytechnic of Milan and then at Polytechnic of Turin – that concerns the relation between architectural design and cartography.
The book contains theoretical essays and a collection of the main research developed from 1974 to 2014 that together propose a new kind of architectural design apparatus: maps oriented towards projects. This proposal aims at participating the debate concerning the role of geographic elements in settlement design and is based on the constructive aspects of the map and its capability to represent the architectonic features of landform.

paper	9788899982249	18,00 €
pdf	9788899982256	4,99 €

Utilizzare anziché costruire
Ricerche e progetti di architettura per i territori del Po torinese

a cura di Alberto Bologna, Cinzia Gavello, Riccardo Palma

2018 | pp. 160

Questo volume raccoglie gli esiti di due esperienze coordinate tra loro: il Corso di Eccellenza Utilizzare anziché costruire. Architetture territoriali nell'epoca della sostenibilità del Dottorato di Ricerca in Architettura. Storia e Progetto del Politecnico di Torino e la scuola estiva di architettura Sewing a small town. Environmental networks and strategic places, svoltasi nel Comune di Gassino Torinese (TO) nell'estate 2016. I diversi contributi, forniti da dottorandi, docenti e progettisti invitati, affrontano, sotto diverse angolazioni culturali e disciplinari, un tema assolutamente attuale: come progettare architetture e insediamenti in un'epoca nella quale non ci si può più permettere di "aggiungere" ma solo di "levare" o "utilizzare"? Le pur molteplici risposte che il libro fornisce a questa domanda, hanno in comune l'idea che "utilizzare" significa "prendersi cura" di tutto ciò che si genera a partire da un "fondo" esistente la cui natura è collettiva. Tra possibili descrizioni dell'esistente che questa cura progettuale comporta, il libro pratica in particolare la cartografia, considerata come uno strumento indispensabile per mettere in scena, e quindi "utilizzare" nel progetto, il rapporto fondativo che lega gli insediamenti ai caratteri geografici del territorio.

paper	9788899982874	14,00 €
pdf	9788899982881	3,99 €

Architetture senza città
Militari, cartografi e ingegneri nei territori di guerra
Antonia Pizzigoni
2016 | pp. 214

La fine della guerra di posizione e il successivo concentrarsi degli interessi militari, sia teorici che pratici, sulla guerra di movimento hanno messo il territorio al centro di un insieme di studi geografici, di tecniche di rappresentazione (la cartografia scientifica), di sistemi di fortificazione e di architetture sempre più distanti dallo spazio e dai principi della costruzione urbana.
Questo studio nasce dall'ipotesi che l'insieme del sapere e delle opere militari debbano essere considerati, ben oltre le motivazioni belliche che li hanno determinati, come la premessa a una più vasta ed estesa opera di rifondazione degli insediamenti non più solo militari, ma dell'abitare in generale.
Per quanto riguarda in modo specifico le costruzioni, esse, proprio perché da tempo prive di funzioni belliche, possono rivelare in maniera più libera e immediata i principali aspetti della loro natura architettonica. La ragione della loro importanza rispetto alla dispersione della città o, come si è appena detto, alla prospettiva di un modo di abitare ancorato alla terra, sta proprio nel fatto che si tratta di costruzioni che hanno sciolto molti dei precedenti legami con la città e che hanno definito nei rapporti col territorio le loro principali caratteristiche. Se è importante che i progetti di insediamenti pensati e realizzati al di fuori dello spazio urbano siano adeguati alle caratteristiche dei luoghi che vanno ad occupare, è necessario che essi siano, per così dire, armati di una capacità di conoscenza e di controllo dello spazio del territorio che non può essere la stessa che ha guidato la costruzione della città e la sua architettura. E poiché la sapienza, e l'intelligenza delle opere e dell'architettura militare hanno preceduto le attuali prospettive ad uso civile degli spazi territoriali, è utile seguirne le tracce.
Queste opere forniscono alcune importanti chiavi per interpretare il passaggio dall'architettura della città che non è più in grado di rinnovarsi, all'architettura del territorio e quindi alla più generale possibilità di ridisegnare la Terra.
In vista di questo obiettivo, che rappresenta una tra le più ambiziose e difficili questioni della contemporaneità, i lasciti provenienti dalla cultura militare, dagli scritti e dalle opere di grandi generali, dai testi di teorici della guerra, dai cartografi che realizzarono le carte degli Stati, dai progetti di ingegneri militari, fino alle grandi opere di fortificazione territoriale del XX secolo, possono essere rimessi in gioco come oggetti di una nuova archeologia e come riferimenti per una possibile architettura senza città.

paper	9791280136091	14,00 €
pdf	9791280136107	3,99 €

finito di stampare
per i tipi di
Accademia University Press
in Torino
nel mese di aprile 2022

Questo libro affronta un tema finora poco trattato nell'ambito della ricerca: il progetto delle ciclovie, o delle reti di ciclovie, di lunga percorrenza.
Nei prossimi decenni in Italia le infrastrutture ciclabili assumeranno un ruolo strategico per il raggiungimento di obiettivi come la transizione verso la mobilità attiva degli abitanti, lo sviluppo del turismo sostenibile, il rilancio economico e il ripopolamento delle aree interne.
Davanti a questo scenario, piuttosto che definire standard e regole astratte, il libro presenta le concrete esperienze progettuali dei suoi autori – che vanno dalla scala della pianificazione di livello nazionale a quella del progetto d'architettura – tramite una "descrizione teorica" finalizzata ad estrarre dal singolo progetto quegli elementi di generalità che possono essere applicati in altri casi simili.
Le schede che illustrano gli esiti di queste esperienze mirano perciò a fornire un inventario delle principali componenti delle ciclovie di lunga percorrenza, le cui proprietà sono studiate tramite il progetto.
Il risultato è una piccola ontologia illustrata che ha l'obiettivo di contribuire alla costruzione, necessariamente collettiva, di un manuale *per exempla* al quale rivolgersi nei prossimi anni per realizzare quel "paesaggio con biciclette" che il nostro Paese si attende e si merita.

Accademia University Press

€ 24,00