POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Un approccio multiscalare e multifunzionale. Studio di fattibilità per una ciclovia sul territorio di Mazzè (TO) per la mobilità infracomunale e lo sviluppo turistico.

Original
Un approccio multiscalare e multifunzionale. Studio di fattibilità per una ciclovia sul territorio di Mazzè (TO) per la mobilità infracomunale e lo sviluppo turistico / 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. 148-155

Availability:
This version is available at: 11583/2961621 since: 2022-04-19T15:07:59Z

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)

25 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.

2.2.4 RAMI - 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

2018

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

Contratto di prestazione servizi per lo studio di fattibilità tecnica ed economica di piste ciclabili sul territorio comunale di Mazzè 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.

Committente: Comune di Mazzé (TO).

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

Lo studio affronta il tema del collegamento ciclopedonale tra il Comune di Mazzé, situato a ridosso dell'anfiteatro morenico di Ivrea, e il Comune di Chivasso situato 25 km a est di Torino. L'esigenza di questo collegamento è motivata dal fatto che Chivasso, ospitando un importante nodo ferroviario di collegamento con Torino e la Valle d'Aosta e diversi istituti di istruzione superiore, rappresenta la meta del pendolarismo di numerosi lavoratori e studenti. A questa esigenza legata alla mobilità si affianca l'opportunità di valorizzare le potenzialità turistiche dell'area dell'anfiteatro morenico e la sua connessione con l'importante direttrice della Via Francigena della Val d'Aosta.

Lo studio sperimenta la possibilità di interpretare il tema del collegamento ciclabile tra comuni limitrofi mediante un approccio multiscalare e multifunzionale, associando agli obiettivi legati alla mobilità quotidiana quelli che traguardano la fruizione turistica e la valorizzazione dei caratteri identitari del territorio.

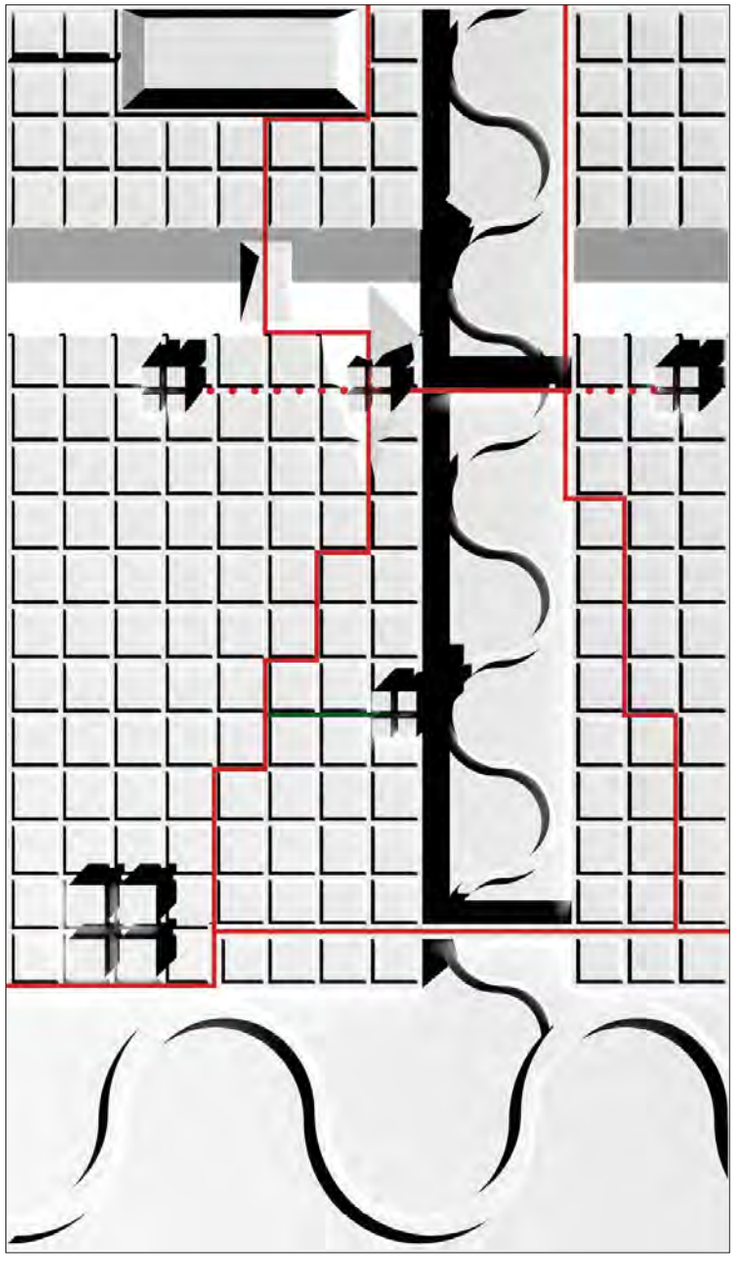
L'area di studio nel sistema dei percorsi ciclabili territoriali

L'area del Chivassese, identificata amministrativamente nella Zona Omogenea 10 dell'area metropolitana torinese, comprendente 24 comuni, è direttamente interessata dalla direttrice EuroVelo 8, che nel territorio piemontese è interpretata dalla ciclovia VENTO lungo il corso del Po ma anche dalla ciclovia del Canale Cavour, il cui tracciato assicura un collegamento diretto tra Torino e Milano.

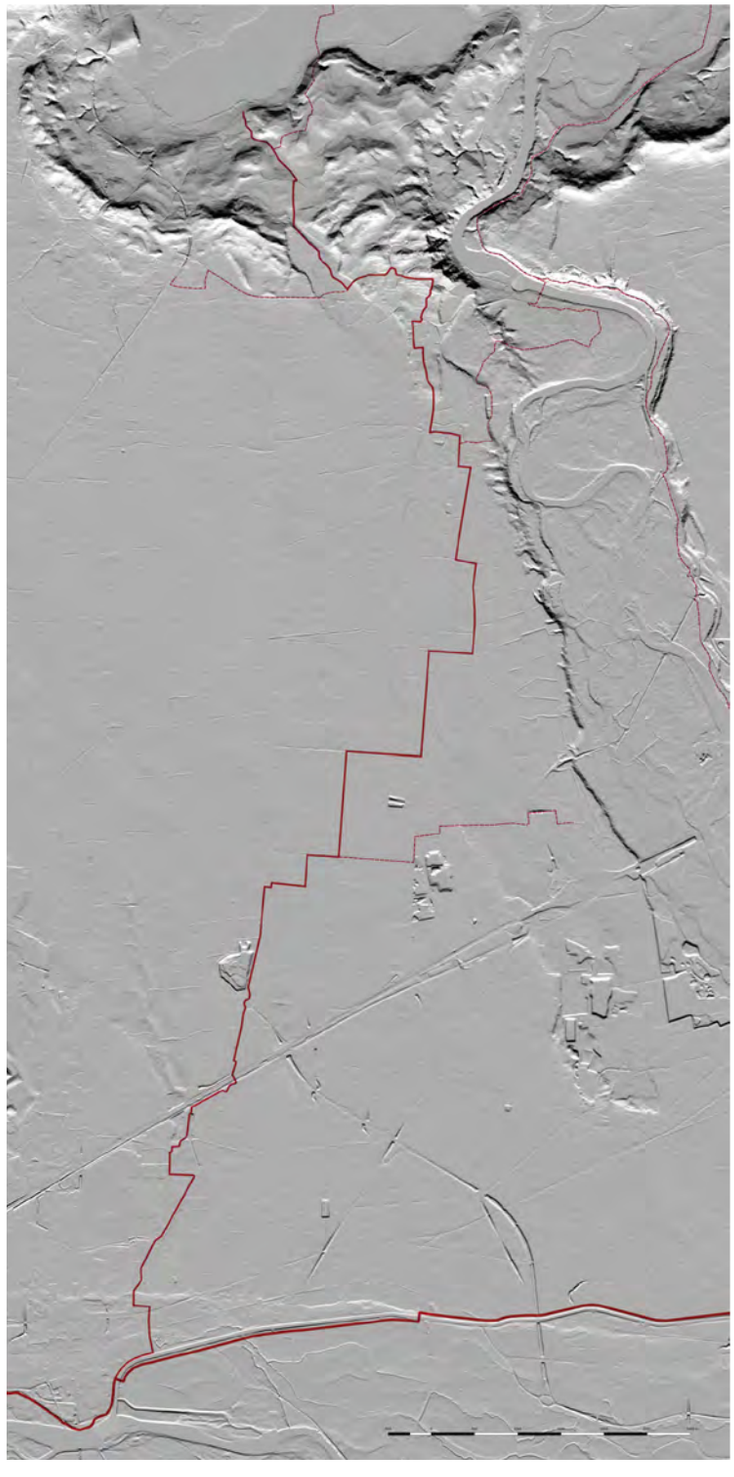
Questo territorio è caratterizzato da una varietà di contesti geografici. Le aree collinari si dispongono sia nel settore meridionale, raggruppando i territori dei comuni della Collina Torinese, così come quello settentrionale caratterizzato dalla presenza dell'anfiteatro morenico di Ivrea, su una propaggine del quale si situa il nucleo storico del Comune di Mazzé. Il settore orientale e quello occidentale dell'area sono invece caratterizzati da territori che si sviluppano lungo le linee d'acqua della Dora Baltea, a est, e del torrente Orco, a ovest. Al centro di questo quadro geografico si trovano invece aree di pianura disegnate dalla trama regolare dei terreni agricoli e delimitate nel settore meridionale dal fiume Po e dal sistema collinare.

Lo studio ha assunto come obiettivo generale l'individuazione di un'architettura della rete ciclabile che relazionandosi con i luoghi ne esalti la specifica caratterizzazione geografica e possa offrire agli utenti un'occasione di ri-conoscenza identitaria della forma della Terra sulla quale stanno viaggiando.

A questo scopo lo schema della rete cicloviaria che lo studio prefigura per quest'area prevede un sistema di dorsali, gerarchizzato in funzione delle esigenze di mobilità turistica, lavorativa e scolastica (fig.1). Le dorsali principali sono rappresentate da due percorsi che, incrociandosi in corrispondenza del Comune di Chivasso, consentono di attraversare l'area del Chivassese sia procedendo nella direzione est-ovest che in quella nord-sud.



1



2

Fig. 1: Schema direttore dei percorsi ciclabili nel Comune di Mazzè.
Fig. 2: Il tracciato di progetto della ciclovia nella carta della forma del suolo ottenuta sulla base del *Digital Terrain Model.*

La dorsale est-ovest coincide con il progetto della Ciclovia del Canale Cavour e della Ciclovia VENTO, caratterizzati sostanzialmente da una percorrenza continuativa lungo le linee d'acqua. La dorsale nord-sud, ovvero la Ciclovia della Via Francigena della Val d'Aosta, appare invece come un'occasione di sviluppo del territorio contestuale alla direttrice EuroVelo 8 ma lungo linee di terra, cioè linee che esaltano il disegno agrario della pianura. In particolare il progetto prevede per questa dorsale uno sdoppiamento del tracciato.

Un primo tracciato a vocazione più turistica e naturalistica può correre lungo la sponda sinistra della Dora Baltea e connettere la Ciclovia del Canale Cavour con Ivrea, sfruttando le alzaie, da sud a nord, dei canali ottocenteschi Farini e Depretris e infine del Naviglio di Ivrea, costruito nel 1468 da Jolanda di Savoia.

Un secondo tracciato, che connette Chivasso con Mazzè e il lago di Candia e che costituisce l'oggetto specifico dello studio, corre invece lungo la sponda destra della Dora Baltea ed è maggiormente orientato alla fruizione scolastica e lavorativa. I due tracciati si congiungono mediante un percorso che dal Lago di Candia raggiunge il ponte di Strambino.

L'architettura geografica del territorio

Il tracciato di progetto è stato impostato a partire da una analisi delle caratteristiche geografiche del territorio compreso tra il Lago di Candia e il fiume Po. L'obiettivo di questa analisi è quello di tracciare percorsi ciclopedonali che siano non solo in sintonia con gli elementi geografici ma che soprattutto rappresentino, per chi li percorre, un'occasione per conoscerne e apprezzarne le caratteristiche. In questo modo l'esperienza del transito può essere vissuta come un'esperienza identitaria. Ciò significa scommettere sulla capacità dell'architettura della ciclovia – ovvero della forma del suo tracciato – di entrare in relazione con la forma dei luoghi non solo in termini di percezione paesaggistica offerta al ciclista o al pedone, ma anche come un'occasione di mettere in scena la forma della Terra.

In particolare sono state individuate tre aree lungo le quali sviluppare il percorso di collegamento: la collina facente parte dell'Anfiteatro morenico di Ivrea, la pianura alluvionale e la valle fluviale della Dora Baltea.

Le aree di collina sono collocate a nord e a sud della pianura alluvionale. A sud si trovano le colline dell'astigiano, a ridosso del fiume Po, mentre a nord, in corrispondenza con Mazzè, si apre l'anfiteatro morenico di Ivrea, da molti geologi ritenuto il più grandioso degli anfiteatri glaciali d'Europa. Imponente complesso di cerchie moreniche, l'anfiteatro è stato edificato dal ghiacciaio della Dora Baltea allo sbocco della Valle d'Aosta nel corso di una decina di glaciazioni. Esso è costituito dal detrito eroso a monte dai ghiacciai, trasportato ed infine deposto durante gli episodi di maggiore espansione glaciale del Quaternario.

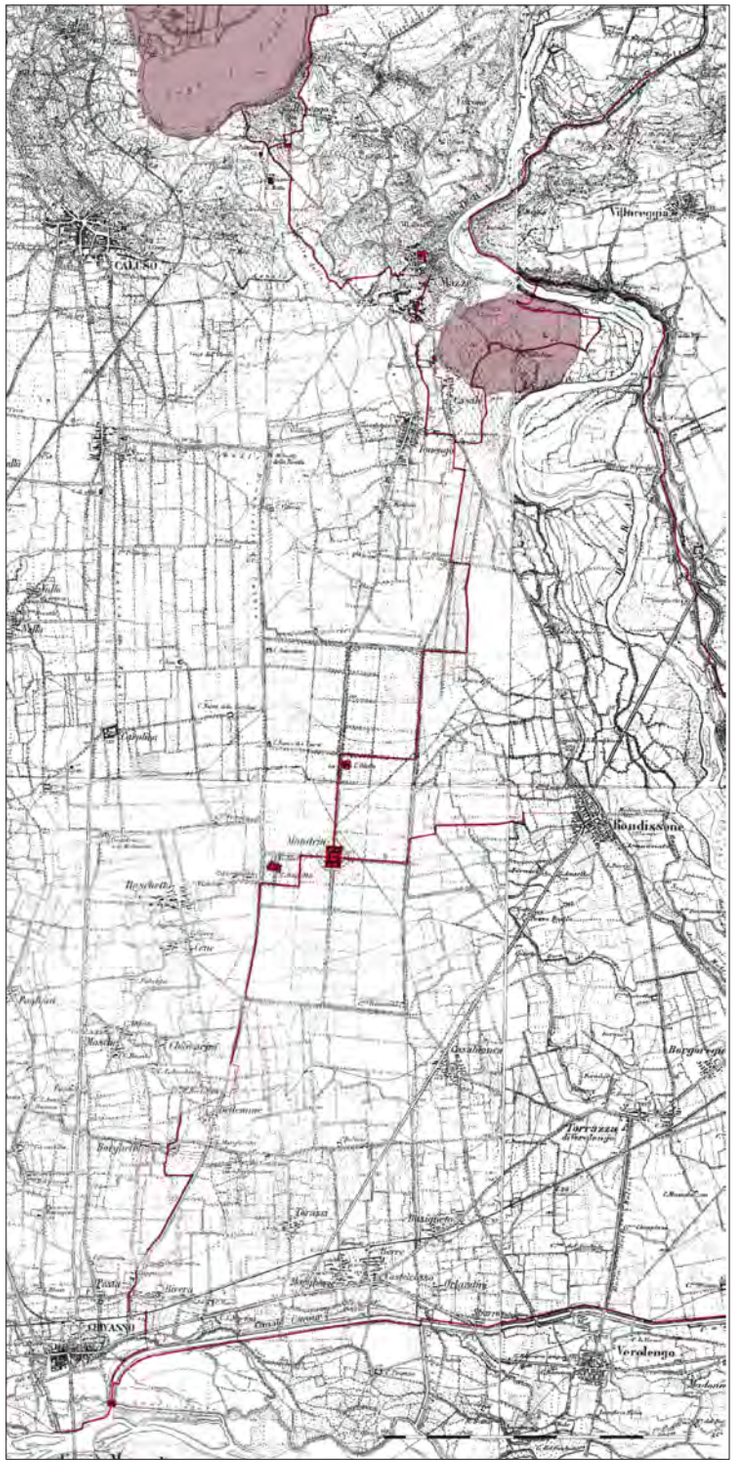
L'insediamento di Mazzè è strettamente correlato a questa formazione geologica, essendo l'abitato posizionato su un dosso allungato che costituisce l'estrema propaggine verso sud dell'anfiteatro. Questo dosso separa il grandioso "sfioratore" di Mazzé, ovvero la stretta gola con la quale la Dora Baltea esce dalla cerchia morenica, da uno sfioratore secondario i cui resti sono ora testimoniati dalla Valle della Motta che apre un varco nella collina verso il lago di Candia.

Le aree di pianura a sud della collina sono invece caratterizzate da un parcellario ortogonale, di origine romana, che conferisce al territorio agrario una trama regolare orientata sull'asse nord-sud. Oltre a costituire un dispositivo di suddivisione territoriale, il reticolo centuriato regola anche la disposizione del complesso di edifici rurali che si posizionano nei punti di incrocio tra gli assi, come succede in modo esemplare nel caso della Tenuta della Mandria, costruita nella seconda metà del XVIII secolo, per volontà di re Carlo Emanuele III di Savoia. Su questo reticolo, tagliato in diagonale dal Canale di Caluso che si getta nella Dora all'altezza di Rondissone, si imposta una trama viaria secondaria molto fitta e fortemente legata alla strutturazione agraria del territorio.

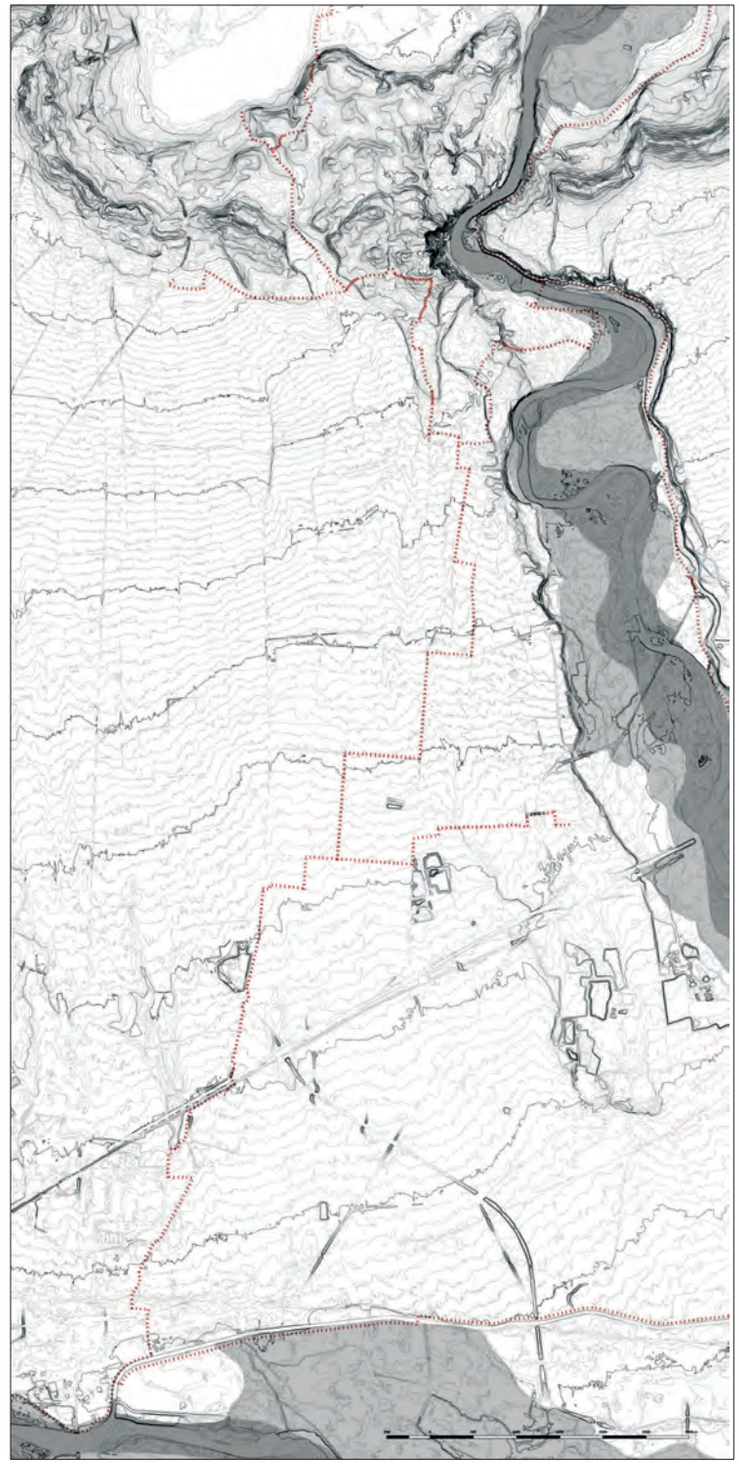
Infine, le aree di fiume sono quelle che delimitano il territorio pianeggiante: a est, con la Dora Baltea, a ovest con il torrente Orco, e a sud con il Po. Queste aree sono costituite da valli fluviali che hanno inciso la pianura creando terrazzi digradanti verso l'alveo e ripide scarpate come nel caso dello spettacolare affaccio di Mazzé sulla Dora. Le aree comprese nella valle della Dora rivestono un importante interesse paesaggistico grazie alla presenza di aree naturali, di spettacolari opere idrauliche in sponda sinistra come il Canale d'Ivrea, il Canale Depretis e il Canale Farini, di aree archeologiche come il sistema delle miniere d'oro (aurifodine) già presenti in epoca romana nel territorio di Mazzé.

Le carte orientate al progetto

La proposta progettuale avanzata dallo studio si appoggia su tre carte tematiche dedicate a tre diversi problemi progettuali.



3



4

Fig. 3: Carta della memoria. La carta rappresenta il tracciato della ciclovia sulla base IGM del 1881 mettendo in evidenza le cascine storiche e l'area delle aurifodine di Mazzé.
Fig. 4: Carta delle pendenze. La carta rappresenta il tracciato della ciclovia sulla base delle curve di livello a 1 metro.

Carta della forma

Questa carta indaga la relazione tra l'architettura della ciclovia e la forma dei luoghi, intesa come forma terrestre (fig. 2). La base cartografica dell'elaborazione è l'immagine tridimensionale ed ombreggiata del *Digital Terrain Model* (DTM) fornito dalla Regione Piemonte.

La rappresentazione ottenuta accelerando le ombre mostra come le aree di collina siano collocate a nord e a sud della pianura alluvionale. A sud si trova la collina dell'astigiano, a ridosso del fiume Po, mentre a nord, in corrispondenza di Mazzè, si dispiega l'anfiteatro morenico di Ivrea. Posizionandosi lungo la dorsale che delimita l'imbocco di uscita dall'anfiteatro della Dora Baltea, noto come sfioratore di Mazzè, l'insediamento di Mazzè è strettamente correlato a questa conformazione geologica.

Le aree di fiume delimitano il territorio pianeggiante a est, con la Dora Baltea, a ovest con il torrente Orco, e a sud con il Po. Le valli dei due immissari del Po assumono la forma di due profondi solchi incisi nella pianura.

Infine, le aree di pianura sono caratterizzate dalla trama regolare degli appezzamenti coltivati che si orienta sull'asse nord-sud. Seppure indeboliti, i segni di questa centuriazione caratterizzano, con una certa omogeneità, tutto il territorio a sud dell'anfiteatro morenico.

Carta della memoria

Questa carta ha come obiettivo quello di mettere in relazione il tracciato della ciclovia con i percorsi storici presenti nei fogli dell'Istituto Geografico Militare del 1880-82 (fig. 3). La carta mostra un'architettura del territorio sostanzialmente coincidente con l'assetto attuale. In particolare, la suddivisione catastale dei terreni agricoli impostata sulla base di una griglia ortogonale, appare come il disegno che regge i principali elementi architettonici del territorio. Le cascine, infatti, si posizionano sui nodi della griglia, sviluppando una serie di variazioni tipologiche sulla corte aperta, i cui esempi principali sono la tenuta settecentesca della Mandria e più a nord, la Cascina Giletta. All'interno del centro abitato di Mazzé, la carta mette in evidenza il Castello, originario del XII secolo e trasformato nel tempo fino a raggiungere l'attuale espressione eclettica neogotica. Oltre alle preesistenze architettoniche di pregio, la carta mostra anche le aree di interesse paesaggistico. Tra queste, il sito archeologico delle Aurifodine che testimonia l'attività di estrazione aurifera avviata in epoca romana nell'area racchiusa da un meandro della Dora Baltea, all'ingresso del centro abitato di Mazzé, e più a nord il Parco Naturale del Lago di Candia (istituito nel 1995 dalla Provincia di Torino) i cui settori di palude sono di particolare interesse naturalistico.

Carta delle pendenze

Questa carta descrive la forma del luogo attraverso le curve di livello, estrapolate dal modello digitale (DTM) fornito dalla Regione Piemonte ed elaborato sulla base della ripresa aerea ICE 2009-2011 (fig. 4). Il luogo viene quindi restituito nella sua forma dalle curve di livello che riproducono l'andamento del suolo con sezioni ad un'equidistanza di 1 metro, parametro adeguato a conciliare la lettura altimetrica della conformazione dell'anfiteatro morenico con quella dell'area di pianura. La carta riporta inoltre le fasce di rispetto del Piano di Assetto Idrogeologico, rispettivamente di tipo A (fascia di deflusso della piena) e di tipo B (fascia di esondazione).

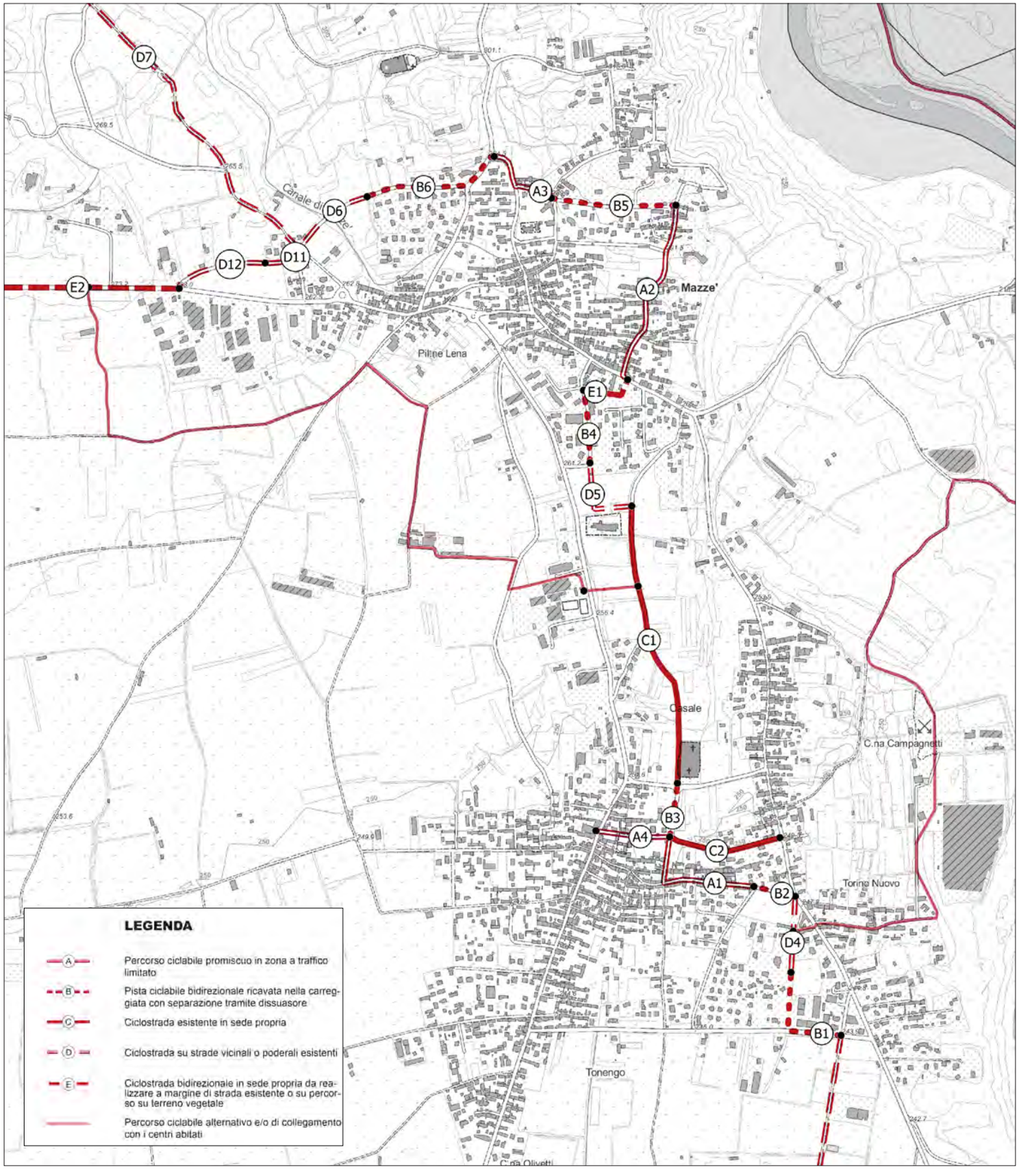
Questa analisi permette di mettere il relazione il percorso della ciclovia con tre categorie di pendenza, che corrispondono a tre principali forme del territorio del Chivassese. La prima categoria corrisponde ad un grado di pendenza inferiore o uguale al 2% e riguarda, quindi, principalmente i tratti di ciclovia che si sviluppano in aree di pianura e lungo le vie d'acqua. La seconda categoria è contraddistinta da un grado di pendenza compreso tra il 2% e il 4% e caratterizza le tratte con sviluppo nord-sud comprese nel settore meridionale e parzialmente collinare del territorio comunale Mazzé. Infine, la terza categoria riguarda i tratti di ciclovia con un fattore di pendenza compreso tra il 4% e il 6%, ritenuto come valore limite per una percorrenza agevole e limitato ai segmenti del tracciato che si sviluppano lungo il crinale dell'Anfiteatro morenico.

Il progetto del collegamento ciclopedonale

Il progetto si inserisce nel quadro complessivo della mobilità ciclopedonale dell'area della zona omogenea 10 e ha come obiettivi sia le connessioni tra Chivasso, Mazzé e il Lago di Candia lungo il tracciato principale, sia quelle con i Comuni limitrofi mediante tracciati secondari. In particolare, il progetto della direttrice Chivasso - Mazzé - Strambino si compone dei seguenti tratti, identificati principalmente sulla base delle caratteristiche geografiche del territorio attraversato.

L'attraversamento del nodo infrastrutturale di Chivasso

A partire dalla stazione ferroviaria di Chivasso e dall'area della presa del Canale Cavour, si prevede un tracciato ciclabile che permetta la connessione con la ciclabile



5

Fig. 5: Carta dei tracciati e delle loro tipologie. La carta rappresenta le tratte suddivise per tipologie di intervento.

esistente in sede propria che corre a fianco della SP 81 e consente un collegamento pressoché continuo fino alla frazione di Betlemme. Qui, in assenza di sezioni stradali che consentano alla pista ciclabile di poter attraversare in sicurezza il centro abitato, si propone di aggirare l'area urbanizzata, assumendo come tracce di impianto i limiti catastali dei terreni agricoli e, dove possibile, di accostarsi a strade di interesse locale per cui la promiscuità d'uso ciclabile e veicolare non appare problematica. Questo tratto della direttrice è caratterizzato dalla presenza di importanti infrastrutture: la ferrovia, il Canale Cavour, l'autostrada. Esse costituiscono sia ostacoli da superare sia elementi caratterizzanti il territorio che l'infrastruttura ciclabile può mettere in risalto con le sue intersezioni, come succede nel progetto di sovrappasso ciclopedonale illustrato nella fig. 6.

L'attraversamento della pianura centuriata

In prossimità della frazione Campagna il percorso ciclabile esistente si interrompe. Il progetto prevede quindi di realizzare un tracciato che, sfruttando le strade poderali impostate sulla maglia ortogonale degli appezzamenti agricoli, proceda in direzione nord-est. La forma "a scaletta" del tracciato, che attraversa la pianura con brevi tratti rettilinei tra loro ortogonali e che permette di visitare la tenuta della Mandria, intende sottolinearne la struttura paesaggistica fondata sull'originaria centuriazione romana.

L'attraversamento del dosso di Mazzé

Nell'interessare l'abitato di Mazzé il tracciato richiede di essere sviluppato in sede propria, sfruttando tratti di ciclabili già esistenti. Questa porzione della direttrice individua come asse principale il percorso della via che costituisce il crinale del dosso morenico sul quale sorge buona parte dell'abitato di Mazzè. L'attraversamento del centro storico, culminante nel Castello, deve misurarsi con sezioni stradali insufficienti ma adattabili all'uso ciclistico con provvedimenti di limitazione del traffico veicolare.

L'ingresso nell'anfiteatro morenico

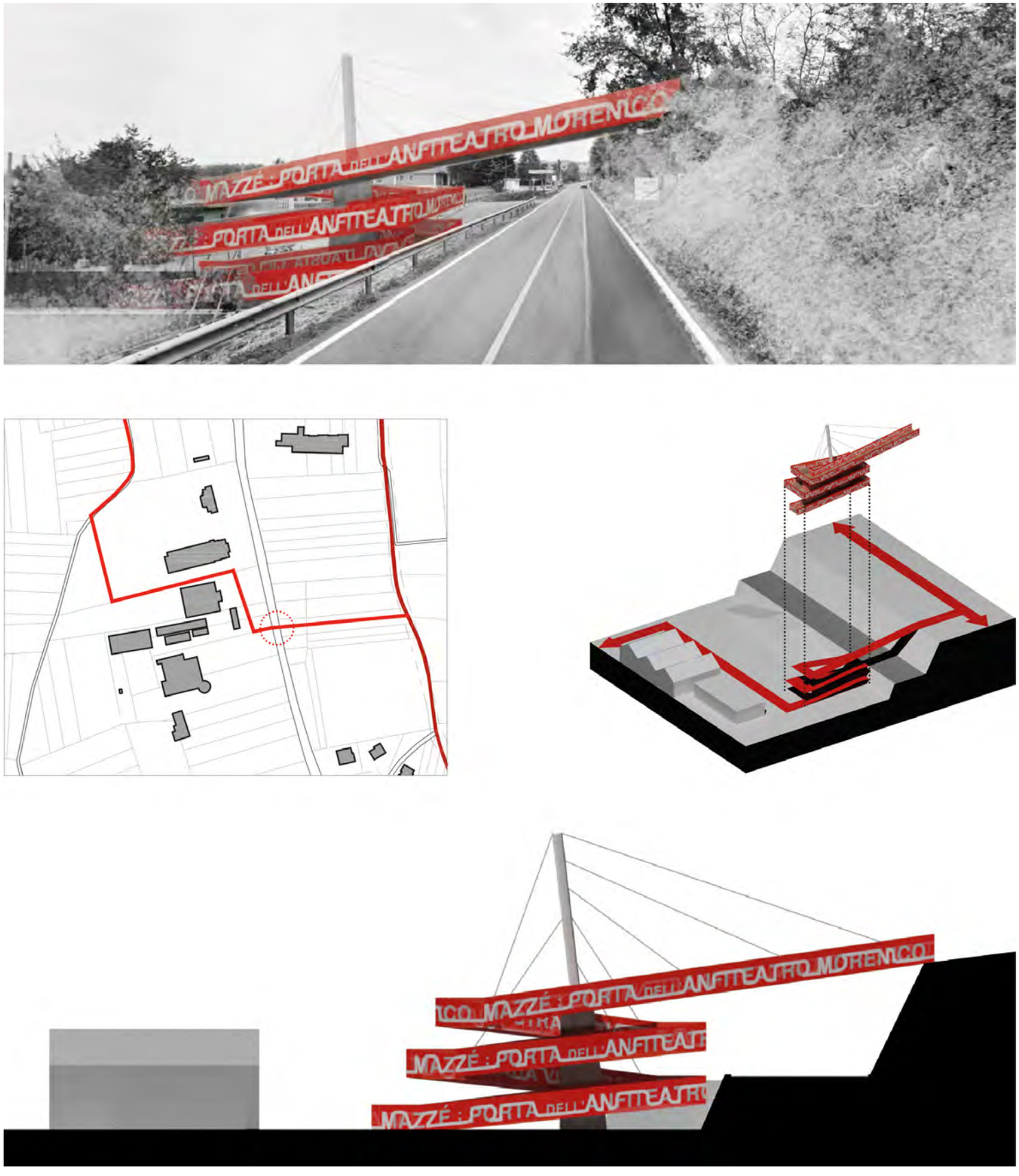
Dal centro abitato di Mazzè si sviluppano due tracciati. Il primo prosegue la direttrice principale verso nord, attraversando la Valle della Motta, per giungere alla Cascina della Motta e successivamente al Lago di Candia. Questo tratto della direttrice ha un ruolo importante nel radicare il tracciato agli elementi geografici caratterizzanti il territorio gravitante su Mazzé. La Valle della Motta costituisce infatti il residuo geologico dello sfioratore che permetteva alle acque interne all'Anfiteatro di uscire verso la pianura. Lo stesso Lago di Candia rappresenta ciò che rimane di un grande lago glaciale che si estendeva per tutta la cerchia morenica. La Valle della Motta si presenta quindi come l'ingresso ideale nella "stanza" paesaggistica dell'Anfiteatro.

II secondo tracciato permette l'importante collegamento intermodale tra Mazzè e la Stazione di Caluso, già in parte realizzato in sede propria.

Un'infrastruttura multiscalare

Come si è cercato di descrivere, le poche decine di km previsti dal progetto sono inserite in un contesto multiscalare che va dalla mobilità quotidiana degli abitanti a quella per la valorizzazione turistica locale fino a quella che coinvolge percorsi transnazionali. A differenza delle infrastrutture per il traffico veicolare infatti, per le ciclovie non vale quella corrispondenza tra scala e importanza dell'infrastruttura e le sue caratteristiche tecniche che costringe a realizzare autostrade, superstrade, strade a scorrimento veloce, strade intercomunali e così via. Da un punto di vista tecnico una ciclovia può accogliere indifferentemente utenti che hanno obiettivi di viaggio molto diversi – lavoratori, studenti, turisti stranieri, ciclisti locali – senza che ciò comporti una differenziazione tecnica della sede, a patto ovviamente che essa sia sufficientemente scorrevole e corrisponda agli standard internazionali. Questo è il pregio dello spazio della ciclovia: è aperto a tutti e per questo presenta le caratteristiche di socialità che tradizionalmente sono associate agli spazi pubblici urbani. Questo studio mostra quindi come sia possibile cogliere l'occasione di un'esigenza nata localmente – il cambiamento del modello di pendolarismo tra un Comune e un hub trasportistico + centro scolastico – per progettare una ciclovia capace di assumere molteplici ruoli a diverse scale territoriali. Per ottenere questo risultato è necessario però abbandonare una logica settoriale che vede le ciclovie come dotazioni quantitative il cui valore è misurabile solo in km realizzati indipendentemente dal ruolo che essi possono avere in un contesto di mobilità attiva generale. È invece necessario progettare misurandosi con l'architettura complessiva delle reti ciclabili sapendo che il progetto deve fare i conti sia con frammenti di percorsi già realizzati ma privi di connessioni tra loro, sia con gli scenari progettuali più generali che sono ancora in corso di realizzazione.

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



6

Fig. 6: Progetto di passerella ciclopedonale come porta dell'anfiteatro morenico di Ivrea. Dall'alto in basso: fotoinserimento; planimetria; espoloso assonometrico; prospetto.

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