## POLITECNICO DI TORINO

### Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione e Città

### Tesi di Laurea Magistrale

# Universal Design come strumento di progetto: un nuovo percorso urbano integrato per il rione Piazza della città di Mondovì



**Relatore** prof.ssa Daniela Bosia

**Candidato**Federico Ottonello

Correlatori

prof. Carlo Terpolilli arch. Lorenzo Savio

A.A. 2017/2018

"[...] bello nella sua radice significa qualcosa che sta bene insieme, che sta in piedi, che funziona, nel senso che fa abitare e, nel caso specifico dell'architettura, che permette una *eudemonia*, come dicevano i Greci, cioè uno star bene, un abitare, un sentirsi a casa, un sentirsi a casa con gli altri [...]. Il bello è sinonimo di una architettura etica, perché non si può star bene, non si può abitare, se non in uno spazio che liberi, che faccia dialogare, che permetta l'andare e il venire, che non abbia barriere, barriere per nessuno [...]."

(M. Cacciari)

## INDICE

Introduzione	1
Capitolo 1 Design for All: una metodologia progettuale olistica	5
1.1 Una visione antropocentrica	6
1.2 Il rapporto tra l'ambiente e l'uomo, from <i>cure</i> to <i>take care</i>	8
1.2.1 L'ICF come strumento di Design	. 11
1.2.2 L'Active Design	. 12
1.3 L'accessibilità per lo sviluppo turistico di siti culturali minori	. 14
1.3.1 Alcune strategie utili	17
1.4 Soluzioni universali o particolari e relativi limiti	. 19
Capitolo 2 Le trasformazioni della città di Mondovì	. 24
2.1 La regione monregalese	24
2.2 Le origini	26
2.3 La nascita della città	. 28
2.4 La Mondovì dell'Età Moderna	31
2.5 La Mondovì dell'Età Contemporanea	. 33
2.6 Mondovì al giorno d'oggi	36
Capitolo 3 Il turismo a Mondovì	.37
3.1 Mondovì città d'arte	38
3.1.1 Il Duomo di San Donato	38
3.1.2 La Chiesa della Missione	39
3.1.3 Belvedere, Torre e Parco del Tempo	40
3.1.4 Il Vescovado	42
3.1.5 Fuori porta	42
3.1.6 Il Museo della Stampa	43

3.1.7 Museo della Ceramica	. 45
3.2 Le manifestazioni della tradizione monregalese	. 46
3.2.1 La città delle mongolfiere	. 47
3.2.2 Il Carlevè 'd Mondvì	. 47
3.2.3 La Fiera di Primavera	. 48
3.2.4 Peccati di Gola	48
3.2.5 Manifestazioni annuali minori	. 49
3.3 I dati del settore turistico	. 49
3.3.1 Quadro di sintesi piemontese	. 50
3.3.2 Quadro di sintesi Monregalese	. 52
3.3.2.1 Il settore turistico	
Capitolo 4 Il rione di Piazza oggi: l'analisi	. 57
4.1 L'orografia del territorio	60
4.2 L'edificato	62
4.3 Gli accessi	63
4.4 I pieni e i vuoti	65
4.5 La mobilità urbana	. 67
4.5.1 Il trasporto pubblico	. 69
4.5.2 I parcheggi	. 72
4.5.3 I flussi pedonali	. 74
4.5.3.1 La zona del Belvedere	. 76 . 78
4.7 Il tema dell'accessibilità	. 80
4.7.1 La zona del Belvedere	. 84
4.7.2 La zona di Piazza Maggiore	. 86
4.7.3 La zona della Cittadella	
Capitolo 5 La proposta progettuale	. 90
5.1 L'intervento nel contesto Monregalese odierno	. 90
5.2 Il quadro complessivo di progetto	93

5.3 L'ascensore verticale	95
5.4 Il parco attrezzato	96
5.5 Il teatro urbano	98
Conclusioni	100
Allegati	102
FONTI BIBLIOGRAFICHE	103
SITOGRAFIA	106

#### INTRODUZIONE

Il lavoro che qui di seguito sarà presentato si configura come il passo conclusivo del Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione e Città del Politecnico di Torino. Si è scelto di concludere questo percorso di studio svolgendo un'attività prettamente di analisi e progetto, a scala urbana ed architettonica, in continuazione di alcune esperienze fatte durante i due anni di Laurea Magistrale, scegliendo come oggetto di studio la città di Mondovì (CN - Italia) ed il suo rione più suggestivo ed antico: Piazza. Per dovere di cronaca, si precisa che la città in questione, Mondovì, rappresenta la città natale dell'autore, nonché la città dove egli stesso vive nonostante il percorso di studi svolto interamente nel capoluogo regionale piemontese, cioè Torino.

La possibilità di svolgere un così importante lavoro apportando le proprie competenze ed una personale testimonianza tecnica alla propria città, si è concretizzata con la partecipazione dell'autore al workshop internazionale *Turismo Accessibile a Mondovì*, con oggetto proprio Mondovì ed in particolare il rione Piazza. In questa occasione si sono svolti: seminari inerenti il rapporto tra valorizzazione dei beni culturali e ambientali, il turismo, il tema dell'*Universal Design* applicato nelle sue varie forme, l'accessibilità e la fruibilità degli spazi pubblici, ecc.; sopralluogo del centro storico con i vari tutor; definizione di linee generali di intervento progettuale in risposta alle esigenze riscontrate; suddivisione in tre focus di intervento quali il Parco

<sup>-</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Il workshop internazionale *Turismo Accessibile a Mondovì*, svolto dall'autore, è stato organizzato dal Dipartimento di Architettura e Design (DAD) del Politecnico di Torino, nell'ambito della rete degli *Accessibility Lab* di diversi atenei italiani, in collaborazione con il Comune di Mondovì e con il sostegno della Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo, dal 27 settembre al primo ottobre 2016.

del Belvedere, la Piazza Maggiore con l'ex tribunale e infine il complesso delle mura storiche e della Cittadella.

È proprio quest'ultimo tema di lavoro che ha visto protagonista in prima persona l'autore, dapprima durante il periodo del workshop e le attività svolte, successivamente come principale responsabile della redazione delle tavole finali per la mostra di fine attività (in vece di unico rappresentante del Politecnico di Torino nel gruppo di lavoro costituito durante il workshop) ed ora come proseguimento e definizione del progetto in questione come lavoro di Tesi Magistrale.

Il workshop ha quindi posto le basi per lo sviluppo delle fasi di lavoro e di ricerca della tesi, contribuendo alla definizione dell'approccio generale agli argomenti trattati, allo sviluppo di una masterplan di progetto che dialogasse in modo consapevole e coerente con i tre gruppi di lavoro, alla definizione di scelte progettuali a scala urbana e a scala architettonica, grazie anche alla partecipazione di alcuni esponenti di spicco nell'ambito della progettazione internazionale intervenuti attivamente durante il workshop, i quali hanno, con il loro contributo, indirizzato sensibilmente il lavoro qui di seguito svolto<sup>2</sup>.

La scelta delle tematiche sviluppate nei capitoli successivi della tesi ricalca, in parte, l'esperienza formativa del workshop, sia a livello di contenuti che di risultato progettuale prodotto. Qui di seguito si trova una piccola anticipazione dei vari capitoli sviluppati.

Il *Capitolo 1* ha come oggetto l'ampio tema dell'*Universal Design*, con particolare interesse a quelle che sono le tematiche ad oggi in discussione nel dibattito internazionale. Questa sezione ha lo scopo di andare a definire, seppur in modo

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Si ricordano le seguenti figure professionali intervenute specificatamente intervenute secondo le proprie competenze: Daniela Bosia (*Politecnico di Torino*) Alberto Arenghi (*Università degli Studi di Brescia*), Joao Pedro Falcao de Campos (*Instituto Superior Técnico de Lisboa*), Ilaria Garofolo (*Università degli Studi di Trieste*), Teresa Heitor (*Instituto Superior Técnico de Lisboa*), Antonio Lauria (*Università degli Studi di Firenze*), Renata Picene (*Università degli Studi di Napoli Federico II*), Carlo Terpolilli (*Università degli Studi di Firenze*).

sintetico e con una visione macroscopica, lo stato dell'arte dell'argomento, le sue implicazioni nel progetto, le tematiche ad esso più affini e i limiti di tale approccio.

Il *Capitolo 2* costituisce un primo approccio al contesto di lavoro con una visione calata nel tempo passato. L'inquadramento delle trasformazioni storico-politiche di una zona, seppur mai esaustivo né estremamente dettagliato, consente di comprendere quali siano state le fasi di sviluppo della città, non soltanto in termini culturali, economici e di potere (tutti aspetti di interesse), ma anche in termini di conformazione urbana in cui oggi ci si appresta ad intervenire. È sembrato doveroso anche questo tipo di approccio proprio perché Piazza, ovvero il contesto effettivo di lavoro, rappresenta il vero e proprio centro storico della città, nonché il primo agglomerato di edifici ed abitanti di quella che è diventata, poi, Mondovì.

Il *Capitolo 3* rappresenta invece una analisi del settore turistico prettamente legata all'andamento sia della Regione Piemonte, sia del Monregalese. I dati analizzati, seppur non esaustivi, servono per inquadrare lo stato di fatto di questo settore, definire i principali trend e comprenderne gli andamenti degli stessi. Nel contempo si è messa in luce l'intera offerta turistica di Mondovì cercando di evidenziare le possibili attrazioni che offrono Piazza e i dintorni. Questa parte è stata ritenuta necessaria perché Mondovì e la sua amministrazione hanno deciso di investire notevolmente in questo settore, in ragione dell'ampia possibilità di sviluppo che detiene e forte di una ricca offerta a disposizione.

Il *Capitolo 4* rappresenta una vera e propria analisi del rione Piazza, attraverso un numero considerevole di punti di vista che caratterizzano il contesto stesso. Questa parte permette, a chi non conosce il caso studio e la città di Mondovì, di farsi un'idea di essa, trarre alcune considerazioni ed entrare maggiormente nella realtà dei luoghi, al fine di comprendere meglio il progetto successivamente svolto; per l'autore essa è, invece, servita a fissare alcuni elementi precisi su cui costruire la proposta progettuale. Ovviamente, dati il lavoro che si intende complessivamente svolgere e lo scopo da raggiungere, l'analisi è stata compiuta a livello macroscopico, con ampi spazi possibili

di sviluppo, di maggior dettaglio e di perfezionamento in altri lavori di carattere più specifico.

Il *Capitolo 5* costituisce la parte finale del lavoro, ovvero la proposta progettuale. In questa sezione si andrà a descrivere molto genericamente il progetto proposto, evidenziandone le peculiarità e le caratteristiche, nonché le parti di cui è composto. Si prediligerà un approccio prettamente descrittivo in quanto la visualizzazione del progetto sarà delegata alle tavole in allegato.

Nonostante l'ampiezza delle singole parti e la trattazione coerente con una determinata esperienza studentesca (il workshop) ed una determinata scelta che ne ingloba i risultati (il progetto), l'intero lavoro qui di seguito esposto non ha la velleità di raggiungere una completezza ed una veridicità assolute, ma piuttosto tenta, nel complesso, di inserire un'interpretazione, un'analisi ed una scelta progettuale personale dell'autore alla già ricca serie di esperienze svolte sulla città di Mondovì, sul rione Piazza e sulla Cittadella, passibile di future integrazioni e ripensamenti, oltre che, naturalmente, possibile oggetto di discussione e dibattito.

Capitolo 1

DESIGN FOR ALL: UNA METODOLOGIA PROGETTUALE OLISTICA

Definibile con una serie di termini differenti, ad esempio come "Progettazione

Universale" con il suo corrispettivo in lingua inglese Universal Design, oppure con la

sua voce correlata "Progettazione per Tutti" cioè Design for All, questa definizione

rappresenta una nuova e più moderna metodologia di progetto applicabile in tutti quei

settori, quelle tematiche, quelle strategie, quegli atteggiamenti, in cui il Design, visto

nel suo più ampio significato, è parte integrante e costitutivo sia del processo che del

risultato finale, sia esso concreto e tangibile oppure prodotto astratto o servizio. Il

termine in questione si delinea come approccio più consapevole al progetto, non

avendo la pretesa di sostituirsi ad esso, bensì di integrarlo e completarlo, estendendolo

a tutte le condizioni possibili dell'abitare mettendo al centro di tutto la persona, cioè

chi abita. Si è di fronte ad una più sensibile e democratica visione del progetto che

rimette al centro del quadro esigenziale l'uomo, visto nella sua complessità e diversità,

definendolo a partire dalla sua relazione con l'ambiente, cioè il contesto in cui egli

stesso è inserito, ed evidenziando così il carattere indissolubile e di reciproca influenza

dell'ampio sistema body-environment che il Design, nel suo complessivo processo,

influenza continuamente.

L'applicazione di questi concetti sia in ambito architettonico e ambientale, sia nel

mondo dell'oggettistica, presuppone e determina una vera e propria rivoluzione

epistemologica di più larga scala, che eleva la progettazione ad essere nesso

indissolubile tra l'uomo e la realtà (cioè l'ambiente, naturale o progettato che sia),

riproponendo con maggiore attenzione e rinnovato slancio quella speranza

5

progettuale<sup>1</sup> intesa come capacità del progetto di analizzare, comprendere, modificare e quindi sintetizzare delle risposte che possano andare a modificare le condizioni di vita di tutti, attraverso un approccio multidisciplinare e comprensivo di particolari specialità e differenze.

Partendo da questi presupposti, che trovano prime testimonianze in alcune pubblicazioni come il libro *The Universal Design File*<sup>2</sup> (un primo vero approccio al design universale) o la più recente pubblicazione del Center for Active Design<sup>3</sup>, si cercherà qui di seguito di vagliare, seppur sinteticamente, come queste riflessioni si traducano oggi nello sviluppo, teorico e pratico, universale e particolare, del progetto di architettura e design, tentando di evidenziare come l'ampia area grigia di popolazione che ha bisogno di soluzioni specifiche possa trovare una coerente risposta grazie ad una progettazione *per tutti* che contempli in se stessa la necessità e la possibilità di futuri aggiustamenti particolari connessi però a soluzioni universali<sup>4</sup>.

#### 1.1 Una visione antropocentrica

Come accennato, con il *Design for All*, torna ad essere posto al centro di tutto l'uomo. Quest'ultimo è inteso sia come essere passivo, cioè influenzato dall'ambiente che lo circonda, sia come essere attivo, cioè capace di partecipare in modo diretto e svolgere determinate azioni che a loro volta possono modificare l'ambiente stesso. Uomo considerato sia come singolo individuo, sia come insieme di persone, più in

<sup>1</sup> Ci si riferisce all'interpretazione che Tomás Maldonado propone riguardo alla presa di coscienza del fatto che sia proprio il progetto l'attività capace di modificare le condizioni di vita di tutti. Per maggiore comprensione del tema si rimanda a TOMÁS MALDONADO, *La speranza progettuale: ambiente e società*, Torino, Einaudi, 1992.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Il libro in questione è stato pubblicato nel 1998 dagli autori Molly Follette Story, James Mueller e Roland Mace. Può essere considerato il risultato di una lunga strada, iniziata da Mace nel 1958, verso un approccio progettuale basato sui principi del design universale.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> La pubblicazione in questione è del 2010 dal titolo *Active Design Guidelines: Promoting Physical Activity and Health in Design*.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> A. ARENGHI (a cura di), *Design for All, Progettare senza barriere architettoniche*, Torino, UTET Scienze Tecniche, 2007, p. XI.

generale definibile con il termine società. In relazione a questo tipo di progettazione si collega in modo diretto e indissolubile il concetto di *sostenibilità*, ed in particolare quello di *sostenibilità sociale*. Nel 1987 il Brundtland Report dichiara infatti che:

Lo sviluppo sostenibile è quello sviluppo che consente alla generazione presente di soddisfare i propri bisogni senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri.<sup>5</sup>

Questa definizione lascia ampi spazi di interpretazione ma sicuramente pone al primo posto non tanto gli aspetti legati all'ambiente o all'economia, che hanno avuto recentemente maggiore attenzione ed importanza, piuttosto si riferisce in modo diretto alle generazioni umane future, cioè a quel capitale sociale e a quella diversità culturale utili al raggiungimento di una più soddisfacente esistenza intellettuale, emotiva, morale e spirituale. Come si evince dalla letteratura più ricorrente, il soddisfacimento delle esigenze future si determina se vi è equilibrio tra quattro grandi fattori: sostenibilità sociale, ambientale, economica e culturale. Proprio da questa visione e dai concetti da essa implicati si comprende come lo sviluppo, espresso poi in processi progettuali, sia caratterizzato da una forte componente antropocentrica.

Sebbene nel corso degli anni la componente sociale del concetto di sostenibilità sia stata per lo più accantonata in favore delle altre parti, oggigiorno si registra un'inversione di tendenza, testimoniata dalla sempre maggiore attenzione che riscuotono concetti come: senso dei luoghi, partecipazione sociale, qualità della vita tra gli altri, ecc. Concetti che, uniti alla relazione indissolubile tra uomo e ambiente, hanno permesso la formulazione di nuovi criteri che definiscono e ampliano il concetto di sostenibilità sociale come: equità, accessibilità, fruibilità, partecipazione, identità, coinvolgimento, ecc.

La relazione dialettica *body-environment* rimane indissolubile ed è suffragata dallo stesso processo progettuale che, con i suoi concreti risultati, ha la capacità di esprimere nel contempo anche la stretta e vincolante connessione esistente tra ambiente e salute.

7

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> UNITED NATIONS WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT (WCED), *Our Common Future* (Brundtland Report), Oxford University Press, 1987.

Quest'ultima relazione, sempre presente (anche quando non sembra palese e direttamente percepita), si dispiega a volte in modo positivo, altre in modo negativo, rispettivamente a seconda che l'ambiente abbia la capacità intrinseca di soddisfare o meno lo stato di salute o di malattia dell'uomo inserito in quello stesso ambiente<sup>6</sup>.

#### 1.2 Il rapporto tra l'ambiente e l'uomo, from *cure* to *take care*

Si è visto come la spinta verso l'universalità, in campo architettonico, derivi dalla ricerca teorica nel campo dell'accessibilità, dell'uguaglianza sociale e delle pari opportunità a cui l'Universal Design tende in termini di valori nei confronti sia della comunità sia del singolo individuo. Pur essendo portati a pensare che questo tipo di ricerca sia soltanto teorica ed astratta, in realtà, oltre che legato ad un moderno e rispettoso senso civico, l'obiettivo del Design for All tenta proprio di supportare il superamento del divario tra il teorico approccio al design e le soluzioni pragmatiche conseguentemente adottate. Questo è possibile assumendo come fondante la relazione che intercorre tra persona ed ambiente, posti in una relazione di biunivoca influenza e di stretto rapporto causa-effetto. Ricercare quelle che sono le teorie alla base dell'Universal Design implica il fatto di rendersi conto di come ogni azione e trasformazione attuata dagli esseri umani sull'ambiente (in veste di progettisti o meno) influenzi indubbiamente le persone stesse, la loro salute e il loro benessere. In questo discorso si inseriscono concetti e definizioni che ricalcano proprio questi argomenti, tra cui si ricordano le cosiddette Healthy Cities ed i principi dell'Active Design<sup>7</sup>. La questione della salute legata al progetto non è certamente un argomento connesso solamente a questo tipo di tematiche. È, a ben vedere, una questione che, negli ultimi anni, è stata sempre più legata agli ampi temi della progettazione, sia a scala urbanistica

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> A. Arenghi, I. Garofalo, A. Lauria, On the Relationship Between 'Universal' and 'Particular' in Architecture, in H. Petrie, J. Darzentas, T. Walsh, D. Swallow, L. Sandoval, A. Lewis, C. Power, Universal Design 2016: Learning from the Past, Designing for the Future: Proceedings of the 3rd International Conference on Universal Design (UD 2016), York, United Kingdom, August 21 – 24, 2016, IOS Press, 2016, pp. 31-32.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> *Ibidem*, p. 33.

che a quella di edifico. Termini come *healthy buildings*, *healthy cities*, *healthy places*, ecc. sono sempre più di uso comune.

Sicuramente l'importanza di questo rapporto salute-ambiente, perlomeno nei Paesi occidentali, è evidenziata dal nesso che esiste oggi tra la vita e la malattia e da come queste componenti siano cambiate nel corso degli ultimi secoli. La combinazione di successi medici, tecnologici, sociali e culturali ha permesso il superamento delle difficili condizioni di vita dei decenni passati, migliorando il rapporto del genere umano con problematiche quali l'igiene, le malattie, il lavoro, gli ambienti di vita.

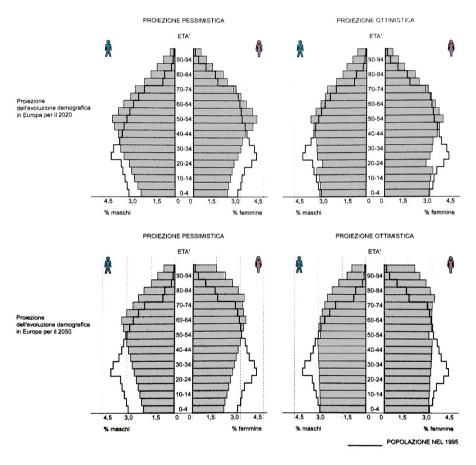


Figura 1 – Proiezione dell'evoluzione demografica in Europa per il 2010 (sopra) e per il 2050 (sotto). I grafici evidenziano come la caratteristica forma a piramide della distribuzione demografica si stia rovesciando, per cui l'indice di invecchiamento è destinato ad aumentare con ripercussioni socioeconomiche preoccupanti in A. ARENGHI (a cura di), Design for All, Progettare senza barriere architettoniche, Torino, UTET Scienze Tecniche, 2007, p. 9.

Gli standard di vita attuali hanno raggiunto livelli così alti al punto da modificare l'eziologia delle principali cause di morte, in passato rappresentate maggiormente da malattie infettive ed oggi legate in prevalenza a patologie croniche derivanti

dall'incremento dell'aspettativa di vita e dal miglioramento delle caratteristiche ambientali8. Una delle conseguenze principali di questi aspetti è senza dubbio il lento ma inesorabile processo di invecchiamento della popolazione, soprattutto nei cosiddetti Paesi sviluppati, primi fra tutti quelli europei, nei quali 130 milioni di persone hanno più di 50 anni e, nel 2020, ben una persona su due avrà superato questa età. Alla luce dei dati riportati e alla presa di coscienza di questo andamento, ammettendo che il processo degenerativo dovuto all'età crescente è espresso con una perdita progressiva delle funzioni corporee nella misura stimata di 1% all'anno dopo i 30 anni di età, il Design for All è chiamato a rispondere attraverso prodotti e servizi di ogni genere al più ampio numero possibile di persone, indipendentemente dall'età o dalla abilità delle persone stesse. Questo perché un'attenta gestione di tale involuzione psico-fisica della popolazione può essere vissuta in modo positivo qualora l'ambiente in cui si vive risulti capace di prevenire e in qualche modo compensare la perdita funzionale, ma potrebbe essere vissuta anche in modo negativo qualora l'ambiente progettato costituisse un elemento peggiorativo di tale condizione<sup>9</sup>. Questa particolare coscienza progettuale si prefigura come fondamentale applicazione al progetto soprattutto se inserita ex-ante ad esso ed ai suoi effetti applicativi, concretizzandosi come contributo ad incoraggiare, stimolare e massimizzare le capacità delle persone attraverso un ambiente più favorevole. Risulta così necessario il cambiamento di approccio al progetto: la presa di coscienza della relazione body-health-environment e dell'importanza di sostituire l'attenzione verso il concetto generico di cure con quello di take care, il quale si basa su una visione di più ampio respiro e proiettata nel futuro.

A. Arenghi, D. Malgrati, M. Scarazzato, Healthy Buildings: the ICF Classification as a designing tool, in A. Fikfak, E. V.Lazarević, N. Fikfak, M. Vukmirović, P. Gabrijelčič, Places and Technologies 2015, Keeping up with technologies to make healthy places: Book of Conference Proceedings, 2nd International Conference, Nova Gorica, Slovenia, June 18-19, 2015, Faculty of Architecture, 2015, p. 20.

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> *Ibidem*, p. 21.

D'altronde questa visione non fa altro che sposarsi perfettamente con la più sostanziale idea del termine Design, il quale deriva dal latino *pro jacere* cioè "gettare avanti"<sup>10</sup>.

### 1.2.1 L'ICF come strumento di Design

Si è visto quanto sia importante una lungimirante pianificazione in quelle che sono le attività di progettazione, soprattutto per lo stretto legame di reciproco coinvolgimento tra la malattia cronica e l'ambiente. Non è tanto lo stato di salute, di malattia o anche di disabilità il vero problema, quanto piuttosto la capacità dell'ambiente di rispondere in maniera adeguata a tale problematica. In questo senso, anche una condizione di buona salute potrebbe diventare di malattia se posta in un contesto inadatto, come del resto tutte le persone, per un periodo temporale più o meno limitato (ad esempio a causa di un problema di salute temporaneo), potrebbero trovarsi all'interno di un ambiente che, a causa delle sue caratteristiche, renda tale condizione completamente disabilitante. Pertanto, tanto più l'ambiente risulta mal progettato, tanto più lo stato di salute ne potrebbe risentire, raggiungendo gradi di disabilità talmente elevati da escludere persino la partecipazione di un individuo (qualunque stato di salute abbia) a quel preciso ambiente<sup>11</sup>.

L'analisi del progetto secondo l'ICF (International Classification of Functioning) parte da queste considerazioni e si collega direttamente ai principi dell'Universal Design, ai quali poi ne si collegano altri come quelli espressi nell'Active Design. L'OMS, approvando e ratificando l'ICF nel 2001, evidenzia lo stretto rapporto tra salute e disabilità che riguarda ogni singolo individuo, inserendolo in un sistema body-function-environment caratterizzato da mutue interazioni e misurando la qualità di un intervento di progettazione in termini di partecipazione dell'individuo. L'ICF si configura come un vero e proprio strumento, particolarmente versatile, a disposizione di tutte quelle figure professionali e tutti quegli enti coinvolti nel processo di

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> *Ibidem*, pp. 22-23.

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> *Ibidem*, p. 22.

progettazione di un determinato ambiente. Si tratta di un vero e proprio sistema di classificazione delle condizioni della persona, che tenta di rendere quantificabile la qualità di vita di tutti gli individui, anche per quei soggetti in stato di patologia o disabilità temporanea o permanete, prendendo in considerazione la persona stessa e il suo indissolubile rapporto con l'ambiente. Ogni intervento sull'ambiente è direttamente un intervento sulla persona e, di conseguenza, la causa del cambiamento dello stato di salute del sistema *body-environment*<sup>12</sup>. L'ICF, in modo concreto, si realizza attraverso la compilazione di una *check-list* per verificare lo stato di salute, di autonomia e di partecipazione di un individuo o di un gruppo di individui (con esigenze e stati di salute affini), ottenendo una valutazione storicizzata, valida per quel preciso momento e non per un altro, con il fine ultimo di suggerire interventi da realizzare per migliorare le difficoltà riscontrate o per mantenere una data condizione di benessere generale<sup>13</sup>.

#### 1.2.2 L'Active Design

Chiarito il contesto in cui il *Design for All* trova la sua applicazione, i principi che sostiene e il dibattito culturale che lo anima, non risulta difficile individuare simili approcci che ne condividano, in gran parte, le premesse, i mezzi e le applicazioni. In questo senso, l'approccio promosso dall'*Active Design*<sup>14</sup> ne è sicuramente di esempio. Quest'ultimo prende ispirazione dall'analisi di come il *Design* del secolo scorso abbia influenzato in modo diretto e positivo il campo della salute, migliorandolo sotto molti punti di vista e riducendo drasticamente l'impatto delle malattie infettive sulla vita degli individui. Partendo da queste considerazioni e basandosi su ricerche sanitarie ed evidenze progettuali, *l'Active Design* dimostra come la buona progettazione possa favorire in modo sensibile il benessere fisico e mentale di un individuo e della sua

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> *Ibidem*, pp. 23-25.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> A. ARENGHI (a cura di), *Design for All, Progettare senza barriere architettoniche*, Torino, UTET Scienze Tecniche, 2007, pp. 5-6.

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> Il mondo dell'*Active Design* è racchiuso all'interno del sito dedicato https://centerforactivedesign.org/dove si trovano, tra le alte cose, tutte le pubblicazioni scaricabili gratuitamente dopo registrazione.

comunità, ed identifica delle linee guida da adottare, attraverso progetti concreti, per perseguire tali obiettivi.

In particolare si identificano quattro punti chiave, fondamentali per la trasformazione dell'ambiente con questo tipo di paradigma: il *trasporto attivo* e sicuro che incentiva la progettazione di un contesto agevole e a misura di pedoni e ciclisti attraverso la creazione di ampi spazi e vie privilegiate, esclusive o integrate in modo efficiente con la restante rete di trasporto pubblico esistente; gli *edifici attivi*, cioè capaci di interagire con chi ne usufruisce offrendo un ambiente confortevole da più punti di vista, quali l'ergonomia, l'accessibilità, la qualità visiva ed il confort termico; la *ricreazione attiva*, ovvero la creazione di ambienti in cui persone di ogni età, capacità e abilità possano trovare svago, sia di tipo fisico che culturale, luoghi di coesione sociale e condivisione di esperienze; l'*accesso al cibo*, cioè garantire la presenza di luoghi adibiti alla coltivazione di ortaggi e di cibo di prima necessità, facili da approvvigionare e con accesso diretto a fonti idriche, aperti e accessibili a tutti.<sup>15</sup>

A seguito di quanto detto, come elemento di supporto e come raccolta delle proposte e delle soluzioni progettuali che si possono adottare per il raggiungimento di tali obiettivi, è di assoluto interesse ricordare un'importante pubblicazione (seguita da altre similari e specifiche su altri temi) dal titolo *Active Design Guidelines*<sup>16</sup>, una sorta di vero e proprio manuale in cui vengono elencate, proposte e descritte una serie di strategie e di atteggiamenti progettuali atti a raggiungere i principi sopra elencati, proponendo come ampio e vario caso studio la città di New York, vista come grande banco di prova dei più importanti studi di progettazione internazionali. Si propongono qui di seguito, a titolo di esempio, alcuni di questi punti chiave (volutamente generici) proposti per la creazione di una *Active City*:

- a) Sviluppare e mantenere l'uso misto del territorio nei quartieri delle città;
- b) Migliorare l'accesso alle strutture di transito e di trasporto;

<sup>15</sup> In https://centerforactivedesign.org/ourapproach consultato il 2/11/2017.

<sup>16</sup> Una delle prime pubblicazioni del *Centre for Active Design*, pubblicata nel 2010, sicuramente la più famosa e la base delle successive.

- c) Migliorare l'accesso a piazze, parchi, spazi aperti e strutture ricreative, e progettare questi spazi per massimizzare il loro uso attivo laddove appropriato;
- d) Migliorare l'accesso ai negozi di alimentari a servizio completo e ai prodotti freschi;
- e) Progettare strade accessibili ai pedoni con elevata connettività, elementi per il rallentamento del traffico, di gusto paesaggistico, buona illuminazione, panchine e fontane d'acqua;
- f) Facilitare la bicicletta per la ricreazione e il trasporto sviluppando reti ciclabili ininterrotte e infrastrutture che incorporano sicurezza al coperto e parcheggio per biciclette all'aperto.<sup>17</sup>

L'Active Design promette quindi benefici non solo per la salute pubblica ma anche per l'ambiente e per il progresso nella progettazione universale grazie a strategie di progettazione che incentivano l'attività fisica e migliorano la salute di una sempre più ampia fetta di utenza, includendo persone con diverse capacità motorie, diverse età e diverse culture. Seguendo questi principi e adottando una progettazione oculata e rispettosa, il *Center for Active Design* ritiene con certezza che architetti e urbanisti possano aiutare a migliorare significativamente la salute ed il benessere della popolazione.

#### 1.3 L'accessibilità per lo sviluppo turistico di siti culturali minori

È ormai opinione condivisa che una nuova consapevolezza delle relazioni intercorrenti tra persone, paesaggio e territorio, risorse locali e patrimonio culturale e artistico possa portare alla riscoperta di un luogo, farne rivivere identità e memoria, e, quando possibile, creare un volano di ripresa economica e sociale in grado di migliorare la sua capacità attrattiva. Ovviamente si tratta di un processo che può richiedere anni per realizzarsi e naturalmente si basa sulla volontà e l'operatività di proposte, processi ed investimenti, oltre che sulla capacità di interazioni su più fronti e su più temi contemporaneamente. Se la questione in oggetto sembra più semplice per quei centri che godono già di una certa fama e che hanno la capacità di attrarre investimenti in modo più semplice e duraturo, la vera sfida sembra spostarsi in quei

14

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> CENTER FOR ACTIVE DESIGN, *Active design guidelines. Promoting physical activity and health in design,* City of New York, 2010, pp. 6-7.

posti meno conosciuti e meno attrattivi, ma che hanno la capacità, se correttamente stimolati, di far emergere una propria e forte identità legata al territorio e alla propria storia. È proprio in questo contesto che l'esteso ambito dell'*Universal Design* sembra assumere un ruolo importante per lo sviluppo del turismo, soprattutto attraverso applicazioni dirette legate all'ampio tema dell'*accessibilità*. Ovviamente non si sta dicendo che queste tematiche, anche se applicate in modo corretto e coerente, siano onnipotenti nello sviluppo del turismo dei centri culturali minori, bensì si sostiene che concetti come l'accessibilità possano essere utilizzati come strumenti, da integrare con altri ancora, capaci di rafforzare in modo sostenibile l'offerta e la risposta turistica del luogo, aumentando nel contempo la qualità di vita della comunità e dei suoi abitanti<sup>18</sup>.

Questo tipo di atteggiamento e questa particolare attenzione agli aspetti qui sopra citati trovano particolare interesse, oltre che concreto e possibile campo di azione, all'interno del suolo italiano, caratterizzato da un'ampia e capillare diffusione di beni culturali. Del resto, è evidente il fatto che quasi ogni città e ogni piccolo paese sul suolo nazionale sia oggetto di un prezioso patrimonio artistico, culturale, architettonico e paesaggistico. Il recente rapporto ISTAT<sup>19</sup> sui beni culturali italiani dimostra una realtà forte ed in crescita: il patrimonio culturale italiano vanta 4.976 musei e istituti similari, con un patrimonio diffuso quantificabile in 1,7 strutture ogni 100 km² e circa uno ogni 12.000 abitanti, mentre un comune italiano su tre ospita almeno una struttura a carattere museale. Le strutture espositive a carattere museale hanno registrato la cifra record di 110,6 milioni di ingressi (+6,4% rispetto al 2011). Nonostante questi dati che,

A. ARENGHI, I. GAROFALO, A. LAURIA, Accessibility as a design resource for the enhancement of lesser-knwon cultural sites from the perspective of turism, in R. CRISAN, D. FIORANI, L.KEALY, S. F. MUSSO, Conservation - Reconstruction. Small Historic Centres: conservation in the midst of change, Hasselt (Belgio), EAAE, 2015, p. 409.

I dati di seguito riportati fanno riferimento al report ISTAT pubblicato il 19 dicembre 2016, basato su dati dell'anno 2015, riguardo al patrimonio culturale italiano, in ISTAT, *I musei, le aree archeologiche e i monumenti in Italia*, in https://www.istat.it/it/files/2016/12/Report-Musei.pdf?title=Musei+e+monumenti+in+Italia+-+19%2Fdic%2F2016+-+Testo+integrale.pdf, 19 dicembre 2016, PDF, consultato il 5/11/2017, pp. 1-2.

nel complesso, sono incoraggianti, la polarizzazione dei visitatori nelle varie strutture è particolarmente elevata: i primi 20 musei e istituti similari hanno attratto nel 2015 quasi un terzo dei visitatori (31,9%), mentre il 36,5% ha registrato non più di mille visitatori all'anno. Visti questi dati e la capillarità con cui musei e centri di interesse culturale sono presenti nel suolo italiano, non si sbaglia nel considerate l'Italia come un grande *museo diffuso*, più conosciuto con il recente termine *ecomuseo*<sup>20</sup>, una visione adatta e coerente se si parla di piccoli villaggi storici o siti culturali-artistici-paesaggistici minori e meno conosciuti. È chiaro che non si sta parlando dei grandi centri turistici con migliaia di visitatori l'anno, bensì ci si riferisce a quei luoghi privi di forti elementi attrattivi, ma caratterizzati da un evidente rapporto tra paesaggio, storia, identità dei luoghi e comunità. Essi offrono un modello di turismo emozionale e a misura d'uomo, che può attrarre una fetta consistente di utenza, la quale preferisce questo tipo di turismo piuttosto che quello sovraccarico e consumistico di altri luoghi.

In un contesto così definito, la possibilità di garantire migliori condizioni di utilizzo di questo patrimonio, anche verso persone con disabilità, di supportare al meglio azioni di conservazione dell'eredità culturale, oltre ad una forte e strutturata promozione della consapevolezza del patrimonio possono intensificare la già presente forza di coesione di tutti questi siti minori, nonché la loro forza all'interno dell'offerta culturale del nostro territorio. A questo proposito, rendere i musei, i luoghi, i centri storici ecc. più accessibili serve ad allargare la base utile di utenti che possono avvicinarsi alla cultura e a quel territorio, rendendo possibile perseguire ideali sia di sostenibilità economica che di sostenibilità culturale, nell'ottica di una più ampia promozione e diffusione della stessa. Combinare contemporaneamente guadagno etico e profitti economici, maggiore inclusione e partecipazione sociale, miglioramento del benessere e introduzione di nuove spinte innovative rappresenta

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> Il termine ecomuseo, che racchiude in sé il concetto della cosiddetta musealità diffusa, nasce da due museologi francesi, Georges Henri Rivière e Hugues de Varin. Questo concetto sostituisce le parole chiave che descrivono il museo tradizionale, cioè immobile, collezione, pubblico, con altre parole chiave quali territorio, patrimonio e comunità.

una sfida impegnativa ma moralmente corretta, volta a rafforzare i diritti dei deboli e ad aumentare la potenziale partecipazione di individui con disabilità alla vita sociale e culturale del territorio (e non solo); nel contempo, rappresenta il tentativo di intervenire su un ampio segmento di mercato, ovvero quello dei turisti con bisogni specifici, dal grande potenziale non ancora sfruttato<sup>21</sup>.

#### 1.3.1 Alcune strategie utili

La valorizzazione culturale e turistica di siti minori<sup>22</sup>, soprattutto se posizionati in contesti complessi dal punto di vista geomorfologico, urbano ed economico, è una questione particolarmente impegnativa, che necessita di una sinergia di interventi su più fronti. Qui di seguito si proporranno alcuni esempi di possibili approcci generici e strategici, riscontrati e registrati all'interno dei più recenti dibattiti internazionali e aventi come campo di interesse il concetto di accessibilità, ovvero l'argomento che, in questa sede, ha maggior senso di essere analizzato.

Le prospettive sviluppate dalla dimensione socio-economica dell'accessibilità sono strettamente connesse all'attuazione di un processo di sviluppo locale, realizzabile, tra le altre cose, attraverso la definizione chiara e completa di un *network* di reti già in parte esistenti, al fine di promuovere le risorse e le tradizioni locali come un unico e grande prodotto, un'offerta architettonica, paesaggistica, culturale e gastronomica, che coinvolga in modo diretto anche la popolazione. Per innescare un processo di sviluppo locale e virtuoso un sistema territoriale dovrebbe avere ottime relazioni, sia all'interno del paese o del sito in questione grazie ad un forte dialogo tra le varie parti (residenziali, turistiche, pubbliche, dei servizi ecc.), sia con le realtà confinanti, affinché i vari nodi di questa rete, interni o esterni al contesto, siano facilmente raggiungibili, in stretta

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> A. ARENGHI, I. GAROFALO, A. LAURIA, Accessibility as a design resource for the enhancement of lesser-knwon cultural sites from the perspective of turism, op. cit., pp. 410-411.

Questo termine non vuole creare una gerarchia, bensì identifica quei luoghi che non sono meta del turismo di massa. La trattazione di questi non è di certo casuale, ma si configura come una coerente discussione poiché il caso studio scelto per la successiva parte di lavoro, cioè la città di Mondovì, appartiene sicuramente a tale categoria di luoghi.

relazione di *lavoro* l'uno con l'altro, assumendo così ognuno una propria fisionomia e rispondendo precisamente a specifici compiti.

Altro aspetto importante per compattare ulteriormente questo *network* di nodi è tutto il comparto legato alla comunicazione, che, tanto più oggigiorno, rappresenta un elemento chiave per la promozione di un territorio. In questo senso, però, va fatto un ampio lavoro di integrazione in ogni aspetto della comunicazione riguardo ai vari temi dell'accessibilità: lo stato dell'arte circa questo aspetto è rappresentato dalla possibilità, per qualunque tipo di utenza, di programmare anticipatamente il proprio viaggio o la propria visita in totale autonomia, sia in remoto che *in situ*, trovando informazioni chiare riguardo al grado di accessibilità di quei luoghi e i vari servizi utili messi in campo in tal senso<sup>23</sup>.

Altrettanto importante è l'ampio tema legata all'accessibilità fisica, dimensione che forse è, per tutti, più comprensibile e facile da attuare. Come per tutti gli ambiti dell'accessibilità, tanto più in questo, si deve rendere chiaro a quale grado di accessibilità si è arrivati: raggiungibilità, fruibilità, sicurezza d'uso, confort, indipendenza, ecc. Ovviamente la raggiungibilità è una caratteristica necessaria per un qualsiasi grado di accessibilità di un luogo, soprattutto se ci si riferisce alla scala urbana e territoriale. Un grado di accessibilità è accettabile, soprattutto in contesti particolari e con un territorio già di per sé difficile, quando esiste almeno una di queste possibilità<sup>24</sup>: utilizzare il trasporto pubblico in modo più indipendente possibile per raggiungere un determinato luogo di interesse; utilizzare un mezzo privato come un'automobile con possibilità di parcheggio regolare; presenza di almeno un percorso pubblico tra la zona di arrivo e l'eventuale edificio o spazio pubblico da raggiungere,

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> A. ARENGHI, I. GAROFALO, A. LAURIA, Accessibility as a design resource for the enhancement of lesser-knwon cultural sites from the perspective of turism, op. cit., p. 412.

Le valutazioni proposte rappresentano solamente esempi legati al buon senso. Maggiori informazioni tecniche sul rapporto accessibilità-mobilità urbana si trovano in A. LAURIA (a cura di), I Piani per l'Accessibilità. Una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare, Roma, Gangemini Editore, 2011.

senza la presenza di barriere architettoniche. La raggiungibilità si connette strettamente alla presenza ed alla necessità di una mobilità altrettanto sostenibile e accessibile, con soluzioni progettuali che abbracciano sia la scala urbana che quella dell'edificio. Ove possibile, si potrebbe anche integrare l'offerta esistente con una cosiddetta mobilità dolce<sup>25</sup>.

Tra le varie opzioni disponibili a proposito dell'argomento in questione, si possono valutare, sia pure con tutte le giuste e possibili discussioni del caso e a maggior ragione laddove non possa essere garantita la regolare raggiungibilità dei luoghi, tutte quelle moderne tecnologie che permettono veri e propri *tour virtuali* all'interno di luoghi di interesse, attraverso tecniche come realtà aumentata, ricostruzioni tridimensionali, ecc.<sup>26</sup>

In conclusione, una piena accessibilità dei luoghi, in modo concreto, seppur non sempre garantita ai massimi livelli, potrebbe dar miglior slancio non solo alla vita quotidiana degli abitanti, bensì anche all'attrattiva turistica di quel determinato luogo. Soddisfare requisiti di accessibilità secondo i principi dell'*Universal Design* presuppone l'analisi delle singole situazioni, evidenziandone limiti e potenzialità, ma avendo la consapevolezza che interventi in questa direzione, a prescindere da tutto, non possono che avere ricadute positive sul territorio stesso, anche solo in termini di confort e sicurezza, rispondendo a principi di democraticità e uguaglianza sociale.

#### 1.4 Soluzioni universali o particolari e relativi limiti

Nonostante la grande varietà di implicazioni ed argomenti a cui il *Design for All* tenta di rispondere in maniera più o meno efficace, un'attenzione particolare può essere posta nei confronti di una domanda, nota al mondo dell'architettura, a cui molti

Con questo termine si intende un tipo di mobilità sostenibile che ricerca il viaggio a bassa velocità, con l'utilizzo di mezzi alternativi come bici, cavalli, cammini abbandonati, linee ferroviarie dismesse, ecc., riutilizzando e riqualificando il patrimonio esistente.

<sup>26</sup> A. ARENGHI, I. GAROFALO, A. LAURIA, Accessibility as a design resource for the enhancement of lesser-knwon cultural sites from the perspective of turism, op. cit., pp. 412-413.

hanno cercato di rispondere e a cui anche questa metodologia di progetto non si sottrae: "per chi dobbiamo progettare?". La domanda sembra semplice, ma in realtà non lo è. Nel corso della Storia dell'Architettura si sono susseguite una serie di riflessioni, anche di grandi architetti e pensatori, i quali hanno tentato di definire l'oggetto della risposta in modo concreto e tangibile, ricercando un essere umano dalle misure perfette, ricreando cioè uno standard umano che fosse il più vicino possibile a Dio oppure in perfetta armonia con il mondo della natura e delle cose reali (grazie alle sue proporzioni, alle sue misure, alla relazione che intercorreva tra lui e le altre cose). Impossibile non citare l'Uomo Vitruviano di Leonardo da Vinci, oppure, in campo architettonico, il Modulor del famoso architetto svizzero-francese Le Corbusier. Se da un lato molti progettisti sono cresciuti professionalmente attraverso lo studio di questi grandi pensatori e architetti, forse, al giorno d'oggi, una risposta come quelle precedenti può sembrare sì efficace ed interessante, ma forse non del tutto esaustiva oltre che difettosa sotto alcuni punti di vista. Si innesta all'interno di questa serie di proposte anche l'Universal Design, proponendo una risposta più alternativa e moderna, forse anch'essa non esaustiva o definitiva, ma sicuramente più adatta ai nostri tempi. Proprio come si evince dal termine Design for All, l'oggetto di questa metodologia progettuale è racchiuso nella parola tutti, o meglio ancora per tutti. È un concetto astratto e forse utopico, ma è solo con questo tipo di definizione che si riescono a comprendere in un'unica risposta tutte le differenze, le contraddizioni e le diversità che il mondo reale presenta<sup>27</sup>. Partendo da questi presupposti, il Design for All si delinea come un concetto inteso a concepire e gestire la complessità del mondo reale, con un oggetto di interesse che non è circoscrivibile ad un numero prefissato di individui o a un gruppo di persone con le medesime esigenze o le medesime caratteristiche (uno standard appunto), bensì si configura come sistema aperto

-

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> A. ARENGHI, I. GAROFALO, A. LAURIA, On the Relationship Between 'Universal' and 'Particular' in Architecture, cit., p. 35.

mutevole nel tempo, che racchiude una sfera sempre più ambia di individui con l'intento di diminuire quella *fascia grigia* di utenza non coperta<sup>28</sup>.

È assolutamente comprensibile che l'approccio per tutti porti con sé diversi problemi sia teorici che operativi. Tanto più a causa del fatto che, spesso, nel corso dei secoli, si siano perseguite strade volte ad omologare gli umani in determinate categorie, con proprie caratteristiche e proprie esigenze, piuttosto che accorparle in un unicum aperto e modificabile. Questo ha prodotto solamente maggior separazione, sfociando a volte in vera e propria segregazione, soprattutto per quei gruppi con particolari esigenze o che più comunemente vengono identificati come disabili. In passato, infatti, l'approccio progettuale senza barriere si attuava in un contesto fine a se stesso, che tendeva a risolvere puntualmente delle esigenze molto specifiche, non curandosi della coerenza e dell'armonia complessiva del risultato progettuale ottenuto. Non si sta parlando solamente, in questo caso, dell'armonia formale di un progetto, bensì della capacità o meno che esso ha di racchiudere in modo coerente le soluzioni adottate, senza creare divisioni all'interno dell'utenza, senza che ambienti e servizi possano essere stigmatizzanti per le persone con disabilità. La ricerca della soluzione puntuale, particolare e dedicata, senza una visione completa del design dell'ambiente in cui viene inserita, ha portato nel passato a situazioni spiacevoli e ancor più divisorie<sup>29</sup>. Quello a cui punta l'Universal Design è, quindi, evitare queste situazioni grazie alla progettazione di prodotti e servizi che siano adatti a tutti, ovvero che non abbiano la necessità di adattamento o di design specializzato, integrando eventuali e necessari sistemi particolari nel modo più armonioso e discreto possibile.

Questa tensione verso l'universale non è, ovviamente, cosa facile da realizzare, soprattutto in un campo come l'architettura, caratterizzata da un processo progettuale creativo e *sintetico*, in cui convergono le competenze del progettista e molti altri aspetti che ne determinano in modo sensibile il risultato. Inoltre, non sono da sottovalutare

 $^{28}\,$  A. Arenghi (a cura di), op. cit., p. 10.

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> A. ARENGHI, I. GAROFALO, A. LAURIA, On the Relationship Between 'Universal' and 'Particular' in Architecture, cit., p. 36.

le ricadute sociali e le varie categorie di utenti che usufruiranno del progetto; all'interno del processo creativo, questi sono aspetti spesso considerati (o risultanti in modo indiretto) deboli in confronto ad altri, come quelli economici, iconici ed estetici, ben più forti e facilmente perseguibili.

In aggiunta a quanto detto, è chiaro che ogni soluzione progettuale adottata, afferente o meno al mondo dell'Universal Design, porta con sé la possibilità di essere adatta ad un tipo di utenza e meno adatta o del tutto sfavorevole per un'altra. Questa metodologia progettuale è conscia del fatto che determinate scelte abbiano degli effetti positivi per determinate cose, insignificanti per altre, negativi per altre ancora. Esiste poi, a complicare la questione, la cosiddetta eterogenesi dei fini, termine coniato per la prima volta dal filosofo e psicologo Wilhelm Wundt, ma concetto teorizzato per la prima volta dal filosofo italiano Giovan Battista Vico, facilmente riassumibile con l'espressione: conseguenze non intenzionali di azioni intenzionali, ovvero la possibilità per alcune azioni umane (quindi anche per il progetto) di raggiunge risultati inattesi, siano essi positivi, negativi o neutri. Per concretizzare il discorso, si può fare l'esempio delle cosiddette stramps, cioè la fusione di gradini e rampe: da un alto sono sicuramente una scelta progettuale che permette il superamento del dislivello sia a persone normodotate che a persone in carrozzella, ma, se progettate senza troppa cura (ad esempio utilizzando un solo materiale di finitura), possono creare seri pericoli a persone ipovedenti.

Partendo da queste considerazioni si può comprendere come una soluzione progettuale definita *universale* sia un concetto alquanto relativo, tanto più se si prende in considerazione, tra tutti i vari temi di discussione, il concetto di accessibilità. La prassi vorrebbe che si facesse riferimento alla valutazione dell'accessibilità rispetto ad una persona specifica e in un determinato contesto spazio-temporale. In un progetto pubblico, che sia a scala urbana o a scala di edificio, questo approccio non è ovviamente possibile. A causa proprio del fenomeno della *divergenza degli effetti*, le soluzioni universali saranno ovviamente la risposta *di sintesi* di un ampio spettro di esigenze e di aspettative, che escluderanno comunque una fetta più o meno grande di individui,

andando sempre a creare la cosiddetta area grigia, insieme di tutti quei bisogni non riconosciuti e non considerati. A questo punto si renderanno così necessarie le soluzioni particolari in grado di soddisfare i bisogni e le aspettative di queste persone<sup>30</sup>. D'altronde, è la stessa Convenzione delle Nazioni Unite a sancire che il *Design for All* ha la possibilità, in caso di necessità, di integrare i propri progetti con dispositivi atti ad assistere particolari bisogni di determinati gruppi di persone<sup>31</sup>.

In conclusione, l'approccio, visto nel suo complesso, si realizza attraverso due tipi di strategie: da una parte, quella principale e prioritaria, è volta a garantire la produzione di soluzioni il più universali possibili, cioè capaci di rispondere alla maggior parte delle esigenze e delle necessità degli individui; dall'altra si trova la possibilità di integrazione del precedente progetto con soluzioni *ad hoc* al fine di correggere errori o problemi specifici, sia del presente che del futuro. Nonostante l'*Universal Design* tenti utopicamente di raggiunge il concetto di universalità, sembra, nel contempo, avere la capacità di osservare i propri limiti, tralasciare i suoi slogan apodittici e, in modo consapevole, grazie ad una progettazione senza soluzione di continuità, avere le capacità di risolvere in modo puntuale le lacune create precedentemente, raggiungendo, così, gradi di soddisfazione e partecipazione sempre maggiori.

La strada da percorrere oggi sembra più chiara che in passato: le conoscenze, la sensibilità, le trasformazioni sociali e le innovazioni tecnologiche spesso possono aiutare ad individuare la direzione migliore da seguire, ma resta alle persone, soprattutto in veste di progettisti, volerla percorrere.

<sup>&</sup>lt;sup>30</sup> *Ibidem*, p. 37.

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> Ci si riferisce in questo caso alla Convenzione sui diritti delle persone con disabilità (UNCRPD) (A/R/61/106) del 2006.

### Capitolo 2 Le trasformazioni della città di Mondovì

#### 2.1 La regione monregalese

La storia della città di Mondovì è molto complessa, essenzialmente a causa delle sue origini e della sua posizione orografica. Le origini della città sono, ancora oggi, oggetto di forte discussione storica e spesso in merito si trovano fonti incomplete e talvolta anche in contrasto tra di loro. Nonostante questo, è ormai chiaro a tutti che il territorio in cui è sorta la città di Mondovì, regione oggi nota come *Il Monregalese*, è stato di assoluta importanza in tutte le vicende cittadine, da quelle prettamente politiche e di difesa a quelle economiche e commerciali. Non a caso, la città ha la peculiarità di essere distribuita su più livelli, una caratteristica unica all'interno del territorio monregalese: si presenta in parte su un colle che veniva denominato *Monte Regale*, dove troviamo il nucleo originario della città, e in parte su un piano, luogo di ampliamenti successivi (anche odierni).

Da questa premessa risulta quindi utile andare a scavare più a fondo all'interno della storia e della geografia del territorio che ha dato i natali alla città di Mondovì.

La regione è caratterizzata da un susseguirsi di montagna, collina e pianura. A ponente si estende fino al corso del fiume Pesio, spingendosi anche verso i fiumi Gesso e Stura; a levante si sviluppa verso le montagne, oltre i fiumi Corsaglia e il Casotto; infine, viene chiusa da più importanti ed alte catene montuose come le Alpi Marittime. Questo territorio, che comprende pressappoco l'antico contado di *Bredolo* (nome importante per la città di Mondovì che si ritroverà successivamente nella trattazione), per sua natura differiva e differisce tutt'ora da quelli che gli stanno attorno e da questa differenza deriva una prima speciale e complessa caratteristica della vita e della storia della città.

Da un punto di vista prettamente orografico e naturalistico, si evidenzia che i territori confinanti con il Monregalese o degradano velocemente dalla montagna alla pianura oppure stallano in un susseguirsi ampio e vasto di colline (le Langhe). Differente e più moderato è, per l'appunto, il Monregalese. Nelle prime descrizioni di questo territorio, si evidenziano innanzitutto le ricchezze boschive, i pascoli, le pietre e i marmi pregiati e le bellezze dei panorami di natura calcarea. Si tratta di una regione descritta come ricca di acque e falde acquifere, ampie cascate ed importati bacini fluviali:

Le alpi feconde di buoni pascoli, fiancheggiate da ampie selve di faggi e di abeti, hanno molte sorgenti di pure acque, e numerosi piccoli laghi che alimentano i fiumi Tanaro, Pesio, Corsaglia ed Ellero<sup>1</sup>

Il fiume Pesio ricorre spesso in queste trattazioni e la sua natura ne diventa quasi un'iconografia. Si evidenzia una ricchezza rigogliosa e varia: monti e valli ricchi di castagneti, zone collinari ricche di frutteti e vigneti, zone pianeggianti che una volta bonificate diedero luogo a rigogliosi orti e nuovi insediamenti.

Dal punto di vista geografico, il territorio occupa una posizione abbastanza centrale, vicina alle più importanti e dirette vie di comunicazione per la Francia e la Liguria, tra il Colle di Tenda e il Colle di Cadibona<sup>2</sup>.

Oltre a questi caratteri definibili come naturali, è possibile evidenziare anche altri aspetti caratteristici del Monregalese e soprattutto degli abitanti di Mondovì. Se da un lato molte realtà piemontesi come Cuneo, Cherasco e Fossano sorsero per un diffuso amore di libertà e di vita comunitaria in opposizione alle pratiche del feudalesimo, senza una vera e propria storia alle spalle, dall'altro si trova la città di Mondovì, nata e cresciuta secondo principi differenti, riferendosi fin dalle origini ad una realtà già precostituita. Mondovì infatti trovò negli abitanti del borgo di Vico, nei loro costumi,

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> G. CASALIS, Il Monregalese nel dizionario geografico storico-statistico-commerciale degli stati di S. M. il re di Sardegna del prof. Goffredo Casalis 1833 - 1855 e nella Miscellanea artistica della Provincia di Cuneo del prof. Attilio Bonino 1935, Mondovì, Rotary Club, 1985, p. 161.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> A. MICHELOTTI, Storia di Mondovì, Mondovì, Rotary Club, 1989, pp. 5-7.

nelle loro consuetudini, nelle loro usanze e nei loro privilegi una matrice forte che non verrà mai dimenticata nel corso dei secoli del suo sviluppo. In questo senso, è utile ricordare come gli abitati di Vico godessero di ampi privilegi di origine nobiliare concessi direttamente dal vescovo di Asti, mantenuti grazie agli amichevoli rapporti con i vescovi stessi nel corso degli anni. Questo aspetto venne ereditato dagli abitanti di Mondovì, che proseguirono in questa stessa direzione, ricercando sempre maggiori diritti di libertà nei confronti della Chiesa e tentando di mantenerli quando soggetti al potere dei signori.

Da Vico, quindi, la cittadina di Mondovì ebbe le sue prime consuetudini amministrative e civili, nonché quelle religiose<sup>3</sup>. All'epoca apparve come una normale consuetudine la fusione di queste due realtà. Questa comunione è testimoniata direttamente dal nome della città:

Da' deu vocaboli monte e vico fecesi l'accorciato nome di Mondovì, perché la fabbricazione di questa città fu eseguita sopra un monte già compreso nel territorio di Vico, ed eziadio perché gli abitanti di questo villaggio ne formarono subito la parte principale<sup>4</sup>

Più precisamente, il nome deriva da *Mont ëd Vi*, cioè "il monte di Vico" ("Vi" come abbreviazione), poi *Mondevì* e infine *Il Mondovì*, ancora preceduto dall'articolo. A partire dall'inizio del Seicento quest'ultimo si va perdendo e la forma *Mondovì* diventa di uso corrente<sup>5</sup>.

#### 2.2 Le origini

Nelle trattazioni dello sviluppo del Monregalese e della città di Mondovì si è soliti iniziare la narrazione da un tempo molto antico, addirittura prima dell'Impero

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Ibidem*, pp. 7-9.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> G. CASALIS, *op. cit.*, p. 232.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> G. COMINO, "Schede storico-Culturali dei comuni del Piemonte: Comune di Mondovì, http://www.regione.piemonte.it, 1998, PDF, consultato il 23/10/2017, p. 1.

Romano. Come è facile immaginare, di questa parte di storia si hanno, però, solamente informazioni scarse, di difficile reperibilità e del tutto generiche.

Nonostante questo, è ormai consolidato il fatto che questo territorio era occupato fin dall'Età del Bronzo da Liguri chiamati *Vagienni*, popolazione che risiedeva nelle valli dell'alto Po e dei torrenti Varaita, Maira, Grana, Stura, Gesso, Pesio e Corsaglia. Non si conosce con precisione il momento in cui questa popolazione divenne conquista dell'Impero Romano, ma probabilmente avvenne nel II sec a.C. e, forse, addirittura con una resa incondizionata. Nelle varie trattazioni storiche spicca spesso il nome della fiorente città romana *Augusta Bagiennorum*, lodata dallo stesso Plinio<sup>6</sup> come splendida città<sup>7</sup>.

Queste popolazioni sotto la guida romana progredirono in fretta, sia da un punto di vista economico e commerciale, sia dal punto di vista civile, accogliendo in sé leggi, usi e costumi delle città di diritto romano. Dopo la caduta dell'Impero Romano ed il passaggio delle invasioni barbariche, all'epoca dei domini longobardo, franco e infine dell'Impero Carolingio il territorio dell'attuale Monregalese venne a far parte della *Contea di Bredolo*, situata presso l'odierna Breolungi.

Nel frattempo, accanto al potere laico crebbe gradualmente il potere religioso dei vescovi che, per una serie di avvenimenti, da dipendenti dei conti divennero dapprima vescovi immuni e successivamente vescovi-conti. Non a caso, proprio il contado di Bredolo, ma anche parte dell'odierno cuneese, passarono sotto la giurisdizione feudale del vescovo-principe di Asti, come feudo del Sacro Romano Impero nel 901 d.C<sup>8</sup>.

Se per un primo momento la sovranità del vescovo di Asti sembrò incontrastata, da lì a poco si susseguirono una serie di anni particolarmente bui per l'intero contado di Bredolo e non solo. Fu, infatti, il periodo delle invasioni saracene che interessarono i primi anni del X secolo e che videro la completa conquista dei territori in modo stabile

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> La città è citata da Plinio il Vecchio (*Naturalis historia*, III, 47 e 49) come *oppidum* ligure.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> A. MICHELOTTI, *op. cit.*, pp. 9-13.

<sup>8</sup> Ibidem, pp. 13-16.

a partire dal 950. A tale periodo risale il cruento martirio, ad opera proprio di questi barbari, del vescovo Bernolfo che spesso si recava in visita nelle cittadine di sua competenza. Il corpo del Vescovo e dei suoi vicari vennero seppelliti sulle rive dell'Ellero, dove nel 1301 sorse la chiesetta in suo onore, ancora oggi esistente. Qui si conservarono le spoglie del Santo martire sino al 1514, quando vennero poi spostate all'interno della cattedrale cittadina.

Verso il 984 i Saraceni furono sconfitti e definitivamente cacciati, con le regioni piemontesi che versavano, però, in pessime condizioni. Nonostante questo, ricominciò ben presto la vita normale e nel contempo risorsero alcuni centri cittadini, compreso il contado di Bredolo, riconfermato sotto il dominio del vescovo di Asti come da volere dell'imperatore Enrico III nel 1041.

L'importanza politica di questa contea, nonostante la vasta estensione territoriale, era piuttosto limitata; è quindi presumibile che Bredolo non abbia mai raggiunto le proporzioni di una città vera e propria, ma sia rimasto un modesto centro rurale fortificato, destinato dopo il 1000 ad una lenta ed inesorabile decadenza a causa dell'esaurirsi del potere feudale e dell'affermarsi dei comuni.

Nonostante moltissime genti vivessero tutto sommato in modo confortevole, con signori non opprimenti e che erogavano facilmente sempre più libertà, è un dato di fatto che la vita comunale stava prendendo piede in tutta Italia e, più in particolare, nei suoi territori settentrionali<sup>9</sup>.

#### 2.3 La nascita della città

Animate da una voglia di libertà e di autodeterminazione sempre più forti, dal 1100 in avanti le popolazioni di molti villaggi e castelli fuggirono dalle loro realtà verso località spesso dominanti o comunque facilmente difendibili.

-

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> *Ibidem*, pp. 16-21.

É questo il periodo in cui, sotto la protezione della *Lega Lombarda*, sorsero le nuove comunità di Savigliano e Cuneo. Quasi contemporaneamente a quest'ultimo nacque anche *Il Monteregale* (l'odierna Mondovì), fondata nel 1198¹º dalle genti di Vico, Vasco, Carassone e Bredolo, prima con una certa divisione delle residenze (terzieri), che avevano il proprio "fuoco" nelle chiese parrocchiali di San Donato (Vico), San Lorenzo (Vasco) e Sant'Andrea (Carassone), e poi dando luogo ad un comune libero con propri privilegi, traffici e statuti. Protetti sull'altura del *Monsregalis* e occupando il solo quartiere di Piazza, vissero per un periodo di quasi due secoli rimanendo chiusi nelle loro mura, comunicando con l'esterno attraverso le quattro porte di Carassone, Vico, Vasco e Breo, ed inglobando sempre più genti¹¹.

La popolazione si trovò ad aumentare numericamente e ciò portò a delle inevitabili modificazioni del territorio e, in particolar modo, dei terzieri di Piazza, che assunsero a poco una forma più precisa. L'elemento di unione tra i terzieri si concretizzò nella costruzione della Piazza Maggiore:

Nel tardo medioevo quindi la città si presenta così formata da un nucleo forte e ben difeso sul colle e da una propaggine urbanizzata e sotto controllo che arriva fino a torrente<sup>12</sup>

La prima attestazione del toponimo *Monsregalis* è contenuta nel documento dell'8 novembre 1200 con cui il vescovo di Asti impose il pagamento del fodro agli uomini di Bene. Da questo momento, ogni volta che il nuovo comune redigeva un atto pubblico si denominava sempre *Monsregalis*. Il riconoscimento ufficiale, però, avvenne con l'inizio della seconda fase della vita del nuovo comune: nel 1233 fu proprio il vescovo di Asti a chiamarlo così, nel momento in cui le due parti stipularono un formale accordo<sup>13</sup>.

29

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Per approfondire: *Ibidem*, pp. 30-41.

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> A. CRISTINA, M. Z. MANTOVANI, *Il duomo rinascimentale di Mondovì: indagini storiche e ipotesi di riuso*, Tesi di Laurea, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino, pp. 1-2.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> L. MAMINO, Mondovì, in Città da scoprire guida ai centri minori, Milano, TCI, 1983, p. 57.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> G. COMINO, *op. cit.* p. 1.

Al primo periodo di splendore e di libertà dell'età comunale seguirono tempi di decadenza e di occupazione straniera da parte di varie signorie, il cui dominio si estendeva, di volta in volta, a quasi tutte le zone del basso Piemonte.

L'indipendenza della cittadina fu breve poiché il vescovo di Asti, unitosi al marchese di Ceva, riuscì nel 1200 ad espugnarla e in seguito, nel 1231, a distruggerla. Risorse nel 1232 e, formando una lega con i comuni di Milano, Cuneo e Savigliano, resistette a un nuovo attacco degli astigiani. Altri signori si succedettero al potere: i D'Angiò, signori della Provenza e il re di Napoli; i Visconti di Milano; i Marchesi del Monferrato; i Savoia d'Acaja. Amedeo VIII di Savoia si impadronì definitivamente del Monregalese nel 1418<sup>14</sup>.

Data significativa per Mondovì è l'8 giugno 1388, quando papa Urbano VI decise di costituire il Monteregale come diocesi autonoma, staccandola da quella di Asti, colpendo in maniera netta il fronte dei suoi oppositori in tutto il Piemonte, tra i quali la stessa diocesi di Asti, passata all'obbedienza dell'antipapa francese. Questo avvenne non a caso: probabilmente, in un periodo così delicato come lo Scisma d'Occidente, la fedeltà mostrata da Mondovì al legittimo papa di Roma unitamente all'aumento di popolazione e di importanza della città stessa, rappresentarono elementi decisionali fondamentali. Grazie a questo, la chiesa di San Donato, antica parrocchia del terziere di Vico, venne eretta a cattedrale della città<sup>15</sup>.

-

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> A. MICHELOTTI, *op. cit.*, pp. 45-110.

<sup>15</sup> *Ibidem*, pp. 110-115.

#### 2.4 La Mondovì dell'Età Moderna

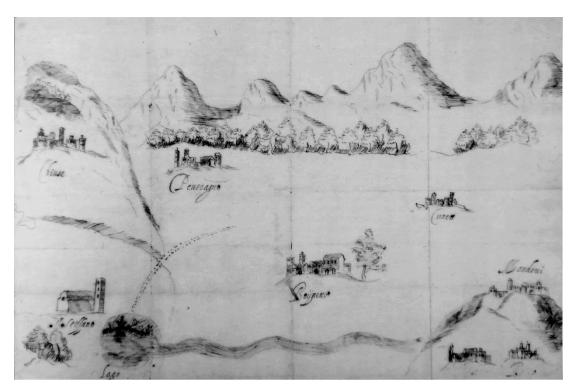


Figura 2 - Rappresentazione schematica del borgo e del territorio dii Beinette con le località confinanti di Mondovì, Cuneo, Peveragno, Chiusa e S. Stefano del Lago; in A. BRACCO, L. MAMINO, Disegni e tipi diversi dell'Archivio storico del Comune di Mondovì, Mondovì, Città di Mondovì, 2002 p. 18-19.

Dalla conquista di Mondovì da parte dei Savoia la città crebbe fino a divenire nel XVI secolo la più popolosa del Piemonte: vennero redatti gli statuti della città *Statuta Civitatis Monteregale* del 1425 e venne pubblicato il primo libro stampato in Piemonte nel 1472 (iniziò in questo modo la tradizione dell'arte tipografica monregalese).

Il neo-ducato fu, però, soggetto a continui contrasti con i signori confinanti. Fin dagli ultimi anni del Quattrocento Mondovì venne a trovarsi in gravi disagi politici ed economici. Tale situazione si accentuò ulteriormente nei primi anni del Cinquecento a causa dei timori per le pestilenze, le discordie civili, i saccheggi e le rovine per mano degli eserciti francesi.

Nel 1535 il re di Francia Francesco I invase l'intero Piemonte assoggettando Mondovì fino alla metà del Cinquecento<sup>16</sup>.

-

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> Per approfondire: *Ibidem*, pp. 149-154, pp. 196-220.

I monregalesi non tardarono a stancarsi dei nuovi signori, anche a causa dei vari tributi straordinari imposti per le spese di guerra e di difesa della città. Tanto che quando, nel 1559, il duca Emanuele Filiberto di Savoia firmò il trattato di pace di Cateau-Cambrésis ed ottenne la restituzione del ducato dopo ben ventiquattro anni di dominio francese, i cittadini lo accolsero con grandi festeggiamenti<sup>17</sup>.

Testa di Ferro (questo era l'appellativo con cui veniva chiamato il duca dalla popolazione) era sapiente ed astuto, stabilì un buon ordine finanziario, economico, agricolo, culturale e militare, e riorganizzò l'ordinamento tributario, non senza contrasti interni. L'aumento demografico, unito allo sviluppo economico e commerciale dell'intera città, favoriti sicuramente dalla posizione strategica che la vedeva punto di incontro e di collegamento tra Piemonte e Liguria, portarono la città nel 1622 a diventare capoluogo di una delle dodici provincie dello stato sabaudo<sup>18</sup>. Attorno a Mondovì si ampliò la circoscrizione amministrativa: in basso alle mura della città si addensarono sempre più i quartieri di Carassone, di Breo, di Pian della Valle, del Borgato e del Rinchiuso, creando un'ininterrotta corona abitata sull'Ellero.

Nel corso del XVII secolo, il panorama socio-politico cambiò totalmente, con un insieme di eventi negativi che sconvolsero letteralmente tutto il territorio: guerre e conflitti interni, tra cui il cosiddetto eccidio dei Marsini, invasioni, razzie, ma anche carestie e pestilenze, tra le quali si ricorda principalmente quella del 163019. Nonostante il culmine positivo della città fosse ormai superato e le difficoltà economiche e sociali sempre più forti, si giunse ugualmente ad una riorganizzazione dell'esistente e all'inserimento di Mondovì nella grande opera di rappresentazione dei luoghi del Ducato Sabaudo intitolata *Theatrum Sabaudiae* del 1682 (Figura 2).

Ad aggravare ancora la situazione, dopo pochi anni di ripresa dalla pestilenza, ci pensò la città stessa, acquistando un ruolo di rilievo nelle rivolte contro i duchi sabaudi

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> *Ibidem*, pp. 224-232.

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> *Ibidem*, p. 293.

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> *Ibidem*, pp. 297-309.

a causa della *gabella* sul sale. Mondovì godeva infatti da molti anni di un antico privilegio (risalente al 1392) che esentava i suoi abitanti dal pagamento dell'imposta sul sale e a questo privilegio non voleva rinunciare. La paura di perdere gli antichi diritti, le difficili condizioni economiche e i tributi sempre più stringenti sfociarono nelle cosiddette Guerre del Sale che si susseguirono tra il 1680 e il 1699. La conclusione si ebbe solamente nel 1698 con un editto che scioglieva il Consiglio Generale del Monregalese e imponeva la frammentazione del territorio<sup>20</sup>.

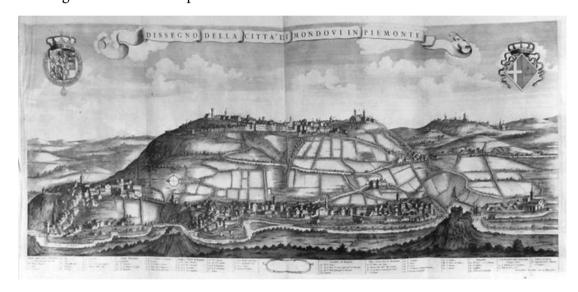


Figura 3 - Disegno della città di Mondovì in Piemonte; in http://cartiglio.it/.

## 2.5 La Mondovi dell'Età Contemporanea

Nonostante le difficili condizioni degli abitanti della città a causa di carestie e guerre appena descritte, lungo tutto il secolo si osservò un netto incremento dell'importanza culturale della città, nonché una ritrovata centralità all'interno della politica del Piemonte. Si susseguirono una serie di vicende minori che comunque caratterizzarono gli scritti e le memorie dell'epoca.

La vita della città fu condizionata da una serie di personaggi appartenenti a differenti famiglie, il cui nome è noto ancora oggi, dal momento che in loro ricordo sono state designate le denominazioni di vie, piazze, chiese e quartieri all'interno della

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> *Ibidem*, pp. 337-355.

città stessa. Tra i tanti, si possono ricordare la famiglia dei Morozzo, il marchese di Ormea, Giovanni Battista Trona, il conte Dalmazzo Vasco, lo storico Grassi di Santa Cristina, il vescovo Casati, il fisico Giovanni Battista Beccaria, il poeta Francesco Regis e infine l'architetto Francesco Gallo<sup>21</sup>.

Proprio quest'ultimo rappresentò sicuramente una figura fondamentale per Mondovì, ma altrettanto per il Monregalese ed il Cuneese. Operò in moltissime città del territorio piemontese, svolgendo progetti di tipo urbanistico, ospedali, palazzi del potere e svariate chiese. Tra tutti i suoi lavori spicca sicuramente, per qualità e grandiosità, il Santuario di Vicoforte che, ad oggi, risulta essere la cupola con sezione orizzontale ellittica più grande al mondo. Egli morì nel 1750 a Milano, vedendo la sua realizzazione ormai compiuta e amata da tutta la popolazione.

Verso la fine del secolo però, una nuova minaccia prendeva forma alle porte dello stato sabaudo: i Francesi con Napoleone Bonaparte. La guerra nelle zone piemontesi cominciò nel settembre del 1792. Se in un primo momento, fino al 1795, l'esercito francese ridusse le ostilità grazie ad un ottimo lavoro del re sabaudo<sup>22</sup>, con l'ascesa di Bonaparte al ruolo di generale capo, il tracollo fu inevitabile. Nonostante la resistenza delle popolazioni piemontesi, l'esercito francese, dopo la conquista di Ceva e San Michele, non si fermò e, dopo la famosa Battaglia di Mondovì del 21 aprile 1796<sup>23</sup>, riuscì ad entrare e conquistare definitivamente anche la città stessa di Mondovì. Dopo il trattato di Cherasco del 28 aprile 1796 e numerosi negoziati, queste terre vennero restituite al re sabaudo, per poi diventare nuovamente conquista francese dal 1798, poi delle truppe austro-russe e poi nuovamente francesi dopo la decisiva battaglia di Marengo (1800). Venne infine restituito ai Savoia, come peraltro tutto il Piemonte, con la Restaurazione nel 1814<sup>24</sup>.

-

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> *Ibidem*, pp. 431-492.

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> G. VACCARINO, *I Giacobini Piemontesi (1794-1814)*, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, 1989, pp. 12-15.

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> A. MICHELOTTI, *op. cit.*, pp. 495-507.

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> *Ibidem*, pp. 431-492.

Dopo la breve parentesi napoleonica, i Monregalesi furono protagonisti dei moti rivoluzionari del 1821 e 1833. Nonostante questo, gli anni che seguirono portarono ad una nuova crescita economica: agricoltura, filatura ma anche nuove cartiere e nuovi pastifici. Tra le molte nuove attività produttive spiccava sicuramente la produzione della ceramica, che sarebbe diventata tipica e trainante per la città stessa.

L'intensificarsi dei traffici ormai totalmente localizzati nei piani di Breo e della Valle produsse il trasferimento dei più importanti uffici da Piazza al piano e il riacutizzarsi dei contrasti fra le due parti della città.

Con l'inizio del Novecento Mondovì si espanse oltre il torrente, verso Ovest, a formare il nuovo rione dell'Altipiano. Gli ultimi decenni e la gestione urbanistica del 1957 del comune non hanno promosso ricuciture di rilievo nella città.

Di particolare rilevanza è la nascita di una vera e propria icona della città di Mondovì: la funicolare. Quest'ultima, realizzata nel 1886, collegava i due livelli della città, ovvero la parte bassa (Breo) e la parte alta (Piazza). La funivia funzionò in modo ininterrotto fino al 1975, quando, a causa di un progressivo calo dell'utenza e dei sempre maggiori costi di gestione, venne definitivamente chiusa.

Gli investimenti infrastrutturali non finirono qui. Nel corso del secolo altre importanti opere definirono la città che conosciamo tutt'ora: la stazione ferroviaria con la tratta Cuneo-Mondovì (oggi interrotta), la nascita della zona residenziale Altipiano, il traforo della collina, il viadotto e infine la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Savona (1933).

Assolutamente da ricordare è il valor militare dimostrato dalla città e dai suoi abitanti per la guerra di liberazione. Per i sacrifici effettuati e per le capillari attività di Resistenza partigiana durante la Seconda Guerra Mondiale, la città verrà insignita della Medaglia di Bronzo al Valor Militare.

## 2.6 Mondovì al giorno d'oggi

La Mondovì odierna conta un totale di circa 22.000 abitanti ed un'estensione comunale di ben 87 km². Con la definizione della nuova stazione ferroviaria, la creazione di nuovi quartieri industriali sul piano e l'ampliamento dei quartieri residenziali come il Ferrone e l'Altipiano, oggi la fisionomia della città pare ormai alquanto definita.

Un grande lavoro di rinnovamento dell'immagine di Mondovì, nonché di valorizzazione della stessa, è riscontrabile nelle iniziative e negli investimenti fatti in questi ultimi anni. Da una parte, la ricostruzione di uno dei simboli della città, la funicolare, inaugurata nel 2006 e firmata dal designer Giugiaro. Dall'altra, il tentativo di ridefinizione della città come piccola ma ricca città turistica con numerose iniziative nel settore: i restauri degli affreschi di Andrea Pozzo, il restauro della Chiesa della Missione e la promozione nella vicina Vicoforte dell'iniziativa *Magnificat* per la visita del Santuario. Infrastrutture, arte ma anche sport ad alta quota: Mondovì viene infatti ormai definita la *città delle mongolfiere* grazie allo svolgersi, ogni anno, dell'*International Balloons Meeting*, competizione sportiva di mongolfiere che vede la partecipazione di equipaggi da ogni parte del mondo. Infine, non potevano mancare investimenti verso altri aspetti della vita della città: da una parte la spinta commerciale grazie alla nascita dell'outlet Mondovicino, proprio alle porte di Mondovì e connesso con la tratta autostradale Torino-Savona, dall'altra lo spostamento e la nascita di un nuovo ospedale di riferimento monregalese e cebano<sup>25</sup>.

Turismo, enogastronomia e valorizzazione del territorio sono e saranno le parole chiave della Mondovì di oggi e del prossimo futuro.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> COMUNE DI MONDOVÌ, MondoViGuida. Un mondo di storia, arte, cultura, sapori, sport e natura, tra città e territorio, Mondovì, Città di Mondovì, 2011, pp. 10-11.

# Capitolo 3 IL TURISMO A MONDOVÌ

L'ampio excursus che si è appena affrontato testimonia senza ombra di dubbio che Mondovì è una delle città cuneesi di maggiore rilievo storico e culturale. Sicuramente il capoluogo piemontese, Torino, primeggia fra tutte le realtà, ma Mondovì si inserisce tra i primi posti grazie alle sue profonde radici medioevali, alla sua antica storia universitaria e vescovile, al ricco patrimonio artistico, alla fisionomia suggestiva ed iconica e ad una natura ricca ed autentica.

Da una parte troviamo un'offerta artistica di prim'ordine, tra cui spiccano sicuramente il Museo della Stampa, con la raccolta di macchinari più ricca d'Italia, il Museo della Ceramica, la bellissima Chiesa della Missione decorata dal maestro Andrea Pozzo, e una realtà musicale ancora viva ed articolata. Dall'altra parte, si circonda di un territorio ricco, interessante e variegato che offre servizi differenti: strutture ricettive slow living e slow food, parchi naturali, spazi termali, comprensori sciistici, ma anche nuovi centri commerciali e nuove iniziative ed eventi nel mondo enogastronomico e sportivo.

Questa componente è più che mai importante soprattutto al giorno d'oggi, con il turista che cerca un'esperienza viva con cui entrare in contatto con la realtà visitata, non essendo interessato soltanto a visitare i luoghi ma desiderando anche cogliere aspetti della vita della popolazione e instaurare nuove relazioni con il territorio.

Qui di seguito si tenterà di realizzare una panoramica di massima, più attuale possibile, sui vari elementi di interesse turistico offerti dal Monregalese e da Mondovì, ricercando le maggiori ricchezze artistiche ed i più caratteristici eventi dell'offerta cittadina.

#### 3.1 Mondovì città d'arte

La città e le opere d'arte che possiamo trovare sono sicuramente di particolare stampo Barocco o, perlomeno quelle di maggiore importanza, appartengo a questo gusto artistico. Le manifestazioni artistiche di stampo barocco tendono a mettere in risalto il virtuosismo della decorazione, l'estrosità e la meraviglia, scostandosi dal gusto rinascimentale maggiormente equilibrato. Il Barocco trova la più compiuta realizzazione in architettura. A differenza del Rinascimento, gli edifici si adattano agli spazi concessi dai centri caratterizzati dall'origine medievale, senza forzarli e senza rompere il loro ordine precostituito, ma creando dall'irregolarità un ulteriore movimento artistico. Le facciate, unitamente agli arredi urbani, diventano la base per la creazione di quinte scenografiche attraverso il rivestimento e l'illusione. Viene fatto un utilizzo sempre maggiore dei grandi affreschi a soffitto con al centro il fruitore che, sedotto dall'illusione prospettica e pittorica, si stupisce e si emoziona. Fu uno stile monumentale, adatto al prestigio dei signori, del papato o della monarchia stessa, che influenzò anche luoghi ed edifici minori lontani dai più ricchi centri cittadini.

#### 3.1.1 Il Duomo di San Donato

La cattedrale di Mondovì viene edificata a partire dal 1739 per poi essere conclusa più di venti anni dopo. Essa è l'ultima opera dell'architetto Francesco Gallo che muore nel 1775, prima di vederla conclusa definitivamente. S'innalza sui resti dell'antica chiesa romanica dedicata a San Francesco. Come per le altre architetture del Gallo, rappresenta un interessante esempio di architettura barocca. La pianta è a croce greca con una particolare cupola nella quale si inscrivono quattro croci greche cupolate e una campata centrale in aggetto ornata da marmi e statue. L'interno è a tre navate con un'ampia cappella dedicata al Santissimo, sotto cui è stata ricavata la cripta per la sepoltura dei vescovi e di antiche famiglie monregalesi. Percorrendo la navata centrale

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> COMUNE DI MONDOVÌ, MondoViGuida. Un mondo di storia, arte, cultura, sapori, sport e natura, tra città e territorio, Mondovì, Città di Mondovì, 2011, pp. 58-59.

si giunge all'altare maggiore e al presbiterio, entrambi realizzati in marmo su disegno del Gallo e sotto la direzione del Vittone, mentre le altre navate della chiesa sono arricchite da numerose opere d'arte, affreschi, dipinti e sculture particolarmente complessi e prodotti da artisti locali e non, tra cui ricordiamo: Giovenale Bongiovanni di Pianfei, a cui appartengo le decorazioni pittoriche, Emilio Morgari, che rappresentò nell'abside la scena del Martirio di San Donato, e Francesco Gronin, che realizzò la Natività di Maria sopra il coro<sup>2</sup>.

## 3.1.2 La Chiesa della Missione



Figura 4 - Mondovì: Chiesa di San Francesco Saverio più conosciuta come Chiesa della Missione; immagine di Enrico Dante in www.juzaphoto.com/p/Dantes/.

Esempio perfettamente calzante di quanto detto pocanzi è sicuramente la grande Chiesa della Missione, costruita tra il 1665 ed il 1678 dall'architetto Giovenale Boetto proprio dirimpetto a Piazza Maggiore, la piazza principale e storica dell'intera Mondovì e di Mondovì Piazza. Ciò che più emerge dell'intera costruzione sono sicuramente gli apparati decorativi e pittorici di Andrea Pozzo, pittore, architetto e

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> *Ibidem*, pp. 82-83.

trattatista tra i più influenti del periodo barocco. La decorazione pittorica di Andrea Pozzo ha trasformato l'intera superficie della copertura, pressoché piatta, in un fastoso e colorato repertorio di elementi decorativi e finte architetture come quella della cupola centrale con la Gloria di San Francesco Saverio, uno degli esiti più alti della pittura prospettica barocca europea. Egli, mediante gli stessi elementi architettonici e cromatici utilizzati per decorare le pareti, costruisce un finto tamburo ottagonale privo di copertura che si apre verso l'infinito. Il recente restauro ha riportato al vecchio splendore l'intera costruzione: i lavori hanno preso inizio con le coperture per poi proseguire con i dipinti a secco del Pozzo, andando ad eliminare le pesanti ridipinture ottocentesche, e poi ancora con gli scavi archeologici ed infine con gli impianti e la pavimentazione interna.

L'intero restauro, finanziato dalla Fondazione CRC, rappresenta l'impegno nel tentativo del recupero e della valorizzazione di una eccellenza artistica del Monregalese<sup>3</sup>.

## 3.1.3 Belvedere, Torre e Parco del Tempo

I cosiddetti Giardini del Belvedere rappresentano tutt'oggi uno dei luoghi più suggestivi della città e danno spazio alla famosa Torre dei Bressanini (Figura 4), una vera e propria icona della città, visibile in tutte le raffigurazioni della stessa (dai tempi antichi ad oggi) ed elemento cardine dello *skyline* di Mondovì.

La torre, grazie ai suoi 29 metri, merlata e con grande orologio, è il residuo di ciò che resta dell'antica chiesa di Sant'Andrea. Caratteristico è anche l'orologio, a lancetta unica, ideato nel lontano 1859 dai Fratelli Jemina. La torre, insieme ai giardini del Belvedere e al palazzo di Giustizia, costituisce il Parco del Tempo, un affascinante percorso divulgativo che conduce il visitatore alla scoperta dei meccanismi di misurazione del tempo. In particolare, sulle pareti esterne della Torre Civica due pannelli illustrano il funzionamento delle meridiane e suggeriscono un percorso

-

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Ibidem*, pp. 78-79.

attraverso le antiche meridiane dislocate sia nel centro storico di Piazza che negli altri rioni, per un totale di ben 20 meridiane. A testimonianza di questo aspetto è ancora da ricordare l'intera parete meridionale della manica dell'ex Collegio dei Gesuiti di Mondovì (ex sede del Tribunale), dove sono affrescati dodici orologi solari settecenteschi disposti su tre livelli e racchiusi in pesanti cornici barocche con festoni, ghirlande e drappeggi. Questo complesso gnomonico è forse per dimensioni e numero di orologi solari il maggiore d'Europa e risulta restaurato da poco più di un decennio<sup>4</sup>.

L'importanza del tempo e della torre sono peraltro testimoniate dal simbolo stesso della città, raffigurante un moro che batte le ore con in mano le chiavi della città e con la torre sullo sfondo<sup>5</sup>.



Figura 5 – Torre dei Bressanini vista dall'ingresso nel Parco del Belvedere di Via Francesco Gallo. Immagine elaborata dall'autore.

.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> G. Paltrinieri, *Mondovì - Dodici Orologi Solari*, http://www.lineameridiana.com, 2004, consultato il 27/10/2017

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> COMUNE DI MONDOVÌ, *op. cit.*, pp. 88-91.

#### 3.1.4 // Vescovado

L'edificio nasce grazie al volere del papa Urbano VI che lo fece erigere per omaggiare il vescovo di una dimora idonea alla sua carica e come dono alla città per la futura proclamazione della diocesi. Nel XVI secolo venne anche utilizzato come sede universitaria per volere del duca Emanuele Filiberto di Savoia. La disposizione dei locali vede la presenza di numerose stanze tutte formalmente allineate l'una dopo l'altra, cioè in *enfilade*, riccamente decorate con affreschi, arazzi e raffigurazioni di papi e personaggi ecclesiastici illustri. Tra le sale spiccano per importanza e ricchezza la Sala delle Lauree, ancora oggi utilizzata per alcune cerimonie importanti come la consegna dei diplomi o delle lauree stesse, la Sala dei Vescovi dove sono raffigurati i Vescovi della città e papa Urbano VI, ed infine la famosa Sala degli Arazzi contenente quattro arazzi facenti parti di una serie più ampia firmata dal fiammingo Francoes van Den Hecke, uno dei più importanti tessitori artigiani delle Fiandre. Nella stessa sala si trova anche un preziosissimo crocifisso d'avorio attribuito al Bernini<sup>6</sup>.

## 3.1.5 Fuori porta

A parte le realizzazioni architettoniche ed artistiche di maggior rilievo che si trovano all'interno della città di Mondovì, il territorio circostante e le campagne stesse del Monregalese sono puntinate da cappelle e piccole chiesette rionali, alcune l'identità di significative per storica questi luoghi. Tra le tante si possono ricordare: la Cappella di Santa Croce sulla strada che da Piazza conduce a Vicoforte, nella quale si trovano gli affreschi firmati da Antonio Dragone da Monteregale; la cappella di San Bernolfo, già incontrata nella storia di Mondovì e realizzata in favore dell'omonimo vescovo martire; la Cappella di San Bernardo delle Forche, chiamata così perché sorse dove una volta erano presenti e ben visibili i patiboli; l'Antica Pieve di Santa Maria, forse il più antico monumento del Monregalese;

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Ibidem, pp. 84-87.

la Chiesa di San Fiorenzo, fiore all'occhiello dell'arte gotica, rivestita da numerosissimi affreschi ancora ben conservati.

Infine, non si può non citare una delle architetture più importanti del Monregalese e nel mondo per il suo primato ancora imbattuto di più grande cupola ellittica orizzontale: il *Santuario Regina Montis Regalis* (Figura 5) situato nella vicina Vicoforte. Senza addentrarsi nelle varie fasi di costruzione dell'intera fabbrica, è importante ricordare che si sono susseguiti illustri nomi di architetti ed artisti nella storia della fabbrica, tra cui Ascanio Vitozzi, Francesco Gallo, Filippo Juvarra, Mattia Bortoloni e Felicino Biella<sup>7</sup>.



Figura 6 – Vista dell'ingresso del Santuario di Vicoforte; in http://www.fashionfortravel.com/.

#### 3.1.6 Il Museo della Stampa

Il Museo Civico della Stampa, ubicato in via Misericordia, venne inaugurato nel 2001 e detiene oggi la più grande raccolta di macchine da stampa a livello italiano. Come accennato nella trattazione della storia della città, proprio a Mondovì venne stampato il primo libro del Piemonte, solo 16 anni dopo l'invenzione della stampa a

.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Ibidem, pp. 96-98.

caratteri mobili da parte di Gutenberg. Il primo monregalese a cimentarsi in così particolare impresa fu il tipografo Antonio Mattia, pronto a cogliere quelle che potevano essere le opportunità dell'industria cartaria. Questo libro, dal titolo *De Institutiones Confessorum*, fu stampato il 24 ottobre 1472 per il vescovo di Firenze e con il sostegno economico del facoltoso Baldassarre Cordero. Da questo momento si posero le basi per una tradizione tipografica giunta fino ai giorni nostri. Il percorso museale inizia con la ricostruzione dell'Editrice Tipografica Moderna di Nizza Monferrato, tipico esempio di officina grafica dell'epoca, per poi proseguire con l'esposizione di antichi caratteri in piombo affiancati ad alcuni famosi modelli di macchine per la composizione tipografica: la *Lynotype*, la *Monotype*, la *Typograph* e la *Nebitype*. A seguire si trova la sala dedicata alla stampa tipografica con alcune macchine ottocentesche. Infine, la mostra si conclude con alcuni torchi per la stampa artistica, dai primi modelli antichi del 1640 a quelli più recenti per la stampa su pietra del 18508.



Figura 7 – Serie di elementi utilizzati nelle prime forme di stampa ed esposti all'interno del percorso espositivo del Museo della Stampa; in http://www.comune.mondovi.cn.it/.

-

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Ibidem, pp. 104-108.

## 3.1.7 Museo della Ceramica

La tradizione legata alla produzione di manufatti in ceramica del monregalese ha inizio agli inizi dell'Ottocento e si svilupperà lungo tutto il secolo raggiungendo, nella seconda metà del secolo, i livelli più alti di tutta la sua storia.



Figura 8 – Apparato espositivo di una delle numerose sale del percorso museale del Museo della Stampa, situato all'interno del medievale Palazzo Fauzone; in http://www.compagniadisanpaolo.it/.

Prima del 1805 la produzione di questo settore era in mano a pochi artigiani e commercianti e non costituiva un'attività rilevante all'interno del sistema produttivo monregalese. Grazie alla figura di Francesco Perotti venne introdotta a Mondovì la produzione di terraglia fine, mentre con la figura di Benedetto Musso si ebbe il vero passo in avanti: egli importò tecnologie, maestranze e soprattutto conoscenze che ben presto portarono la realtà ceramica monregalese a diventare capillare e significativa all'interno del contesto non solo monregalese ma anche nazionale. Grazie ad un fiorente momento di espansione economica europea, il territorio attorno alla città si riempì di fabbriche, dislocate vicine alle materie primarie per la produzione di ceramica: la legna e naturalmente l'argilla. Si ricordano, quindi, la prima fabbrica di terraglia del 1805 nel quartiere Rinchiuso di Mondovì, il primo impianto del quartiere

Carassone di Benedetto Musso nel 1813 e poi i più tecnologici e sviluppati impianti industriali di Chiusa Pesio, Villanova e Vicoforte Moline, dotati di numerosi reparti e di grandi forni particolarmente efficienti per l'epoca. Proprio in questi anni si fissarono per sempre i caratteri della produzione della cosiddetta *Ceramica Vecchia Mondovi*°. Negli anni successivi, le condizioni dell'intera industria peggiorarono notevolmente: verso la fine dell'800, a causa della crisi mondiale dei prezzi e dopo la crisi finanziaria, molte industrie e produzioni annesse dovettero ridimensionarsi e spesso chiudere. Nonostante uno sviluppo industriale nei primi anni del Novecento, la Grande Guerra impose uno stop forzato alla crescita. Dal secondo dopoguerra in avanti le condizioni non migliorarono affatto: gli impianti ottocenteschi andavano rinnovati e gli scarsi margini di guardano, complice una concorrenza italiana sempre più agguerrita ed industriale, portarono alla definitiva conclusione, negli anni '60 e '70, dell'esperienza tradizionale monregalese nel settore della ceramica.

Il museo ripercorre queste vicende proponendo i risultati artistici e manifatturieri di quasi due secoli di storia. L'allestimento è particolarmente ricco ed ampio, con la presenza di moderne installazioni multimediali ed espositive<sup>10</sup>.

#### 3.2 Le manifestazioni della tradizione monregalese

In questa sezione si cercherà di dare un quadro di riferimento per ciò che concerne l'offerta turistica monregalese nell'ambito di manifestazioni culturali, sportive e gastronomiche. Un territorio come quello Monregalese, ricco di storia e tradizione, deve, oggi più che mai, annoverare nella sua offerta turistica anche particolari e piacevoli esperienze. Queste, non solo legate all'ambiente artistico, ma anche più vicine alle esigenze diversificate e spesso più popolari della cittadinanza, si concretizzano con

46

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> La Ceramica Vecchia Mondovì era caratterizzata da decori semplici, di gusto popolare, stesi con poche e rapide pennellate dai colori vivaci. La decorazione interessava anche il bordo dell'oggetto, ingentilito dai tipici merletti traforati ottenuti con spugne intagliate, dove predominava una tonalità squillante di blu a base di solfato di cobalto.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Ibidem, pp. 96-98.

una serie di eventi ricorrenti che ormai sembrano aver segnato la memoria del territorio e degli abitanti piemontesi e non solo.

## 3.2.1 La città delle mongolfiere

Così viene definita la città di Mondovì oggi, dopo ben 29 edizioni dell'International Ballon Meeting. Un evento che è diventato il più longevo dei raduni italiani del settore e che vede la partecipazione di equipaggi italiani ed internazionali di grande rilievo. Ogni anno, per tre giorni, una quarantina di equipaggi si sfidano in gare tecniche sopra i cieli di Mondovì. Nonostante le condizioni meteo avverse dell'edizione 2016 con risultati lo stesso molto soddisfacenti, l'edizione 2017 è stata sicuramente una delle migliori sia in termini di equipaggi che di pubblico. La manifestazione ha saputo regalare momenti appassionanti e suggestivi anche per i profani del settore. Passaggio cruciale nella costruzione di questa tradizione sportiva è stato lo svolgimento dei Word Air Games tra Torino Avigliana e Mondovì nel 2009, evento che costituì un'occasione unica ed irripetibile per emergere e distinguersi e per godere dell'attenzione della stampa internazionale. Mondovì ospitò le competizioni di aerostatica e l'evento olimpico venne proprio annunciato dai Campionati Italiani di Volo in Mongolfiera, che costituirono il test event dei WAG 2009 per l'aerostatica.

Il volo in mongolfiera è diventato un elemento caratterizzante del Monregalese ed ha permesso al territorio di uscire dai confini nazionali e di attirare flussi stranieri legati, in questo caso, ad un turismo di nicchia che sembra assolutamente apprezzare gli sforzi fatti fino ad ora<sup>11</sup>.

#### 3.2.2 Il Carlevè 'd Mondvì

Storia, tradizione e cultura popolare si incontrano in questa manifestazione, attraverso cortei storici, sfilate di carri allegorici, maschere delle città e l'icona del Moro. Quest'ultimo scandisce le ore in Piazza S. Pietro dal Baldacchino della chiesa e

-

<sup>11</sup> http://www.aeroclubmondovi.it/, consultato il 2/11/2017

fu associato al Carnevale per la prima volta nel lontano 1903 in una allegra marcia che richiamava gli abitanti a far festa. Da allora la rievocazione non si interruppe più, se non nel periodo delle Guerre Mondiali. Il programma è particolarmente ricco e variegato, ricco di musica, esibizioni, spettacoli teatrali e serate gastronomiche che coinvolgono numerosi istituti e tutte le fasce di età<sup>12</sup>.

#### 3.2.3 La Fiera di Primavera

Rappresenta una fiera dalle origini agricole particolarmente antiche che sanciva il ritorno degli abitanti nelle vallate e in occasione della quale si facevano scambi e acquisti per la nuova stagione di lavoro. Oggi, giunta alla sua 58^ edizione, riesce a trasformare il rione di Breo in un'ampia esposizione fieristica dove continua a persistere l'apporto agricolo, ma che si è aperta ormai ad accogliere numerose e diverse attività legate al settore artigianale e commerciale, fino a quello enogastronomico. Una fiera che conta più di 350 bancarelle solo per il grande mercato e che amplia sempre di più l'offerta in altri ambiti come quello della vacanza e del tempo libero, con espositori del settore automobilistico, ciclo e motociclo, caravan, camper e anche giardinaggio. Una manifestazione che attrae ben 30.000 visitatori in un solo fine settimana, che ripopola il centro storico di Piazza e che segna circa 5.000 passeggeri in funicolare<sup>13</sup>.

#### 3.2.4 Peccati di Gola

Si tratta di un'altra grande fiera legata alle tematiche enogastronomiche locali e non, capace di attirare presenze da tutto il Piemonte, dalla Liguria, dalla Lombardia e persino dalla Francia. Un evento irrinunciabile che nasce nel 1996 e che prosegue tutt'ora, caratterizzato da ingresso gratuito e disposizione diffusa in aree tematiche in tutte le parti delle città, coinvolgendo principalmente le vie di Breo e Piazza Maggiore nella parte alta della città. Nell'edizione 2017 la manifestazione ha raggiunto in soli 3 giorni più di 30.000 visitatori. Ovviamente rappresenta una vetrina importante per le

.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> COMUNE DI MONDOVÌ, op. cit., pp. 62-63.

<sup>13</sup> http://www.comune.mondovi.cn.it/, consultato il 2/11/2017

produzioni tipiche a filiera corta, del biologico e del tradizionale piemontese, ma sempre più spesso nel corso degli ultimi anni viene integrata da altre iniziative come convegni, presentazioni librarie, cene tematiche e laboratori didattici culinari. La manifestazione è inserita nel circuito eventi *Autunno con Gusto* promosso dall'ATL del cuneese<sup>14</sup>.

## 3.2.5 Manifestazioni annuali minori

Naturalmente, affianco ad eventi di un certo calibro e di ormai comprovato interesse cittadino e regionale, il calendario degli eventi di Mondovì vede una serie di modesti iniziative su molti fronti.

Si ricordano, ad esempio, i cosiddetti *Doi Pass* o, come li definiscono in molti, i *Mercu n' piasa*, serate con animazioni, spettacoli musicali e teatrali ma anche sfilate di moda. Si tratta di 4 o 5 appuntamenti durante i mesi di luglio ed agosto con cadenza settimanale in concomitanza dell'apertura serale degli esercizi commerciali in centro città.

Si annovera anche la manifestazione "Sport in Piazza", evento promozionale sportivo volto soprattutto alla scoperta dell'offerta sportiva monregalese, grazie al quale i ragazzi possono provare nuovi sport e fare nuove esperienze oltre che iscriversi alla nuova stagione sportiva.

Infine, particolare attenzione è volta al periodo natalizio, costellato di allestimenti e luminarie d'autore, serate animate per i più piccoli, spettacoli e varie iniziative nel centro storico di Mondovì, con aperture straordinarie degli esercizi commerciali<sup>15</sup>.

#### 3.3 I dati del settore turistico

Se da un lato è utile farsi un'idea chiara dell'offerta turistica globale del territorio monregalese, dall'altro si deve anche valutare se gli investimenti fatti hanno prodotto

-

<sup>14</sup> http://www.peccatidigolamondovi.it/, consultato il 2/11/2017

<sup>15</sup> http://www.comune.mondovi.cn.it/, consultato il 2/11/2017

o stanno producendo i risultati attesi. In quest'ottica, lo scopo che si vuole raggiungere è quello di avere un quadro di massima, con dati certi e riconosciuti, di quelli che sono i movimenti turistici dichiarati dalle strutture ricettive di Mondovì, per poi confrontarli con gli stessi dati degli anni passati e con città differenti. Per fare questo sono utili i dati collettati dalla Regione Piemonte e in particolare dall'Osservatorio Turistico. In questa sezione sono raccolti i documenti relativi ai Dati Statistici sul Turismo Piemonte<sup>16</sup>, ovvero i dati ufficiali statistici della regione su tale argomento. In particolare, è possibile vedere: l'andamento del turismo regionale rispetto a quello nazionale, l'analisi dei movimenti in arrivo e delle presenze sul territorio in questione, oltre che il trend dell'offerta ricettiva con il numero di esercizi e letti, con ulteriori suddivisioni in capoluoghi e comuni. Qui di seguito verranno analizzati alcuni dati di sintesi considerati significativi per inquadrare, per lo meno in linea di massima, il turismo all'interno dei territori di nostro interesse.

## 3.3.1 Quadro di sintesi piemontese

Per definire meglio il Monregalese è utile inserirlo nel contesto regionale, al fine di comprendere quelli che sono i trend che potrebbero influenzarlo. Grazie ad una visione di maggiore scala numerica e geografica, è possibile capire meglio quelle che sono le strade percorse dal settore, aspetto necessario per intraprendere investimenti volti ad indirizzare meglio l'offerta locale.

Si riportano qui di seguito due tabelle di indubbia utilità in tal senso. Rappresentano entrambe alcuni dati di sintesi, estratti dal Rapporto Dati Statistici 2016<sup>17</sup> (dati 2015) in confronto con l'anno precedente e con i dati collettati nel 2006: si tratta di un ampio sguardo temporale di quasi un decennio.

\_

I dati di cui si fa riferimento riguardano i movimenti turistici dichiarati mensilmente dalle strutture ricettive piemontesi secondo il tracciato ISTAT. Risultati più attendibili si potranno avere grazie al progetto BigData4Tourism che prevede l'analisi dei flussi turistici provenienti da reti mobili. Questi dati non vengono qui analizzati poiché il progetto è ancora in fase sperimentale.

REGIONE PIEMONTE DIREZIONE TURISMO, Dati Statistici sul Turismo in Piemonte, http://www.piemonte-turismo.it/documenti/market-research-statistics/rapporto-dati-2016, 6 aprile 2017, PDF, consultato il 3/11/2017.

	Arrivi in Piemonte								
	Variazione 2006-2015 e 2015-2014								
	2006	2014	2015	% 2006-2015	% 2015-2014				
Italia	1.987.614	3.131.508	2.812.555	41,50%	-2,05%				
Estero	1.325.894	3.313.508	1.883.983	42,09%	19,93%				
Totale	3.313.508	3.313.508	4.696.538	41,74%	5,72%				

	Presenze in Piemonte								
	Variazione 2006-2015								
2006 2014 2015 % 2006-2015 % 20									
Italia	6.153.947	7.909.347	7.686.811	23,91%	-2,05%				
Estero	4.940.383	5.151.959	5.995.029	21,65%	16,36%				
Totale	11.094.330	13.061.306	13.681.940	23,32%	4,75%				

Tabella 1 – Sintesi degli arrivi e delle presenze dall'Italia e dall'estero per la Regione Piemonte; rielaborazione grafica dei dati dell'autore.

	Top5 presenze per paese: variazione					
	2015/2014					
	2014	2014 2015 %				
Germania	332.032	362.155	9,07%			
Francia	248.110	318.407	28,33%			
Svizzera e Liechtenstein	190.408	209.472	10,01%			
UK	125.614	168.436	34,09%			
USA	79.558	104.363	31,18%			

	Top5 presenze per paese: variazione				
	2015/2014				
	2014 2015 %				
Germania	1.256.550	1.371.599	9,16%		
Francia	584.650	756.348	29,37%		
UK	469.013	637.903	36,01%		
Svizzera e Liechtenstein	436.015	513.507	10,91%		
BeneLux	548.753	489.692	10,76%		

Tabella 2 – Valutazione delle prime cinque nazionalità estere di turisti, in termini di presenze, per la Regione Piemonte; rielaborazione grafica dei dati svolta dall'autore.

La prima tabella (Tabella 1) definisce i numeri totali degli arrivi e delle presenze in Piemonte, sia di nazionalità straniera che italiana, evidenziando i valori parziali e totali degli anni in questione per poi sottolineare la variazione percentuale della fascia temporale 2006-2015 e del biennio 2014-2015.

Tralasciando per un attimo i numeri totali, che sono comunque alti, è sicuramente significativo valutare la variazione della fascia temporale maggiore: l'incremento degli arrivi raggiunge circa quota +40%, un dato sicuramente ottimo sottolineato anche dal

buon +20% delle presenze. Questo testimonia come, per lo meno fino ad ora, il settore turistico, a meno di qualche cedimento attorno al 2009, è caratterizzato da un trend in forte crescita. Molto positiva è anche la variazione durante il biennio, che fa registrare un +20% negli arrivi per quanto riguarda gli stranieri, confermato peraltro dal dato soddisfacente delle presenze straniere attestato ad un +16%. In leggera flessione invece, sia in arrivo che in presenze, il dato dei turisti italiani. Questo a conferma di come il Piemonte sia sempre più una meta turistica internazionale ed europea.

Per comprendere meglio quest'ultimo dato e avere una valutazione più precisa di cosa significa turismo straniero, può essere utile la seconda tabella (Tabella 2) che contiene, però, dati riguardanti solamente il biennio.

La nazione straniera che conta il numero maggiore di arrivi è la Germania, seguita a ruota dalla Francia e dalla Svizzera. Si conferma per tutte e tre un buon trend di crescita percentuale, soprattutto per la Francia. Da annoverare anche altre due nazioni: l'UK e gli USA, che in totale raggiungono cifri minori delle precedenti nazioni ma si posizionano con forte trend in crescita rispettivamente di +34% e +31%.

Seppur con dati semplici e di certo non esaustivi, il quadro è piuttosto chiaro: turismo in crescita in Piemonte, che conferma l'andamento positivo di quasi un decennio, soprattutto per la componente del settore turistico di stranieri europei.

## 3.3.2 Quadro di sintesi Monregalese

#### 3.3.2.1 Il settore turistico

Per quanto riguarda il settore ricettivo, qui di seguito si riportano i dati concernenti le presenze ed i pernottamenti alberghieri a Mondovì, tratti sempre dall'Osservatorio Turistico della regione estratti dal Rapporto Dati Statistici 2016 dall'allegato riguardante i dati comunali<sup>18</sup> (in questo caso dati 2016), per poi confrontarli con i dati del triennio precedente e i dati del 2006 al fine di avere un quadro decennale in linea

REGIONE PIEMONTE DIREZIONE TURISMO, Dati Statistici sul Turismo in Piemonte. Dati comunali, movimenti nei comuni, http://www.piemonte-turismo.it/documenti/market-research-statistics/rapporto-dati-2016, 6 aprile 2017, PDF, consultato il 3/11/2017.

con quanto svolto fino ad ora per i dati generali del Piemonte, evidenziando maggiormente in questo caso di nostro maggiore interesse, il trend degli ultimi anni inserendo i dati relativi anche all'anno 2013.

Andando più nel dettaglio, è utile la tabella riportata qui di seguito, in cui si esplicitano maggiormente i dati da valutare (Tabella 3).

Anno	Posizione	Strutture ricettive		Italiani		Stranieri		Totale		
		Esercizi	Letti	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	T.M.P.
2006	9	13	375	7.169	22.637	2.243	8.114	9.412	30.751	3,27
2013	19	22	404	6.925	18.713	3.335	8.046	10.260	26.759	2,61
2014	16	23	406	7.974	20.630	3.881	9.600	11.855	30.230	2,55
2015	15	24	394	7.509	17.600	4.810	13.197	12.319	30.797	2,5
2016	12	26	442	8.737	25.349	4.549	14.868	13.286	40.217	3,03

Tabella 3 – Quadro sintetico della situazione del settore turistico di Mondovì in termini di posizione nella classifica regionale, grado di offerta delle strutture ricettive e numeri di arrivi e presenze sia di italiani che di stranieri; rielaborazione grafica e dei dati svolta dall'autore.

Innanzitutto, i dati sopra indicati collocano Mondovì al 12^ posto in provincia di Cuneo in quanto a presenze totali (40.217), preceduta in ordine decrescente da Alba (185.556), Cuneo (125.330), Frabosa Sottana (88.735), Limone Piemonte (83.110), Bra (71.672), Fossano (61.600), Roccaforte Mondovì (60.950), La Morra (42.666), Cherasco (41.298) ed infine Sampeyre (40.911).

Ad un primo sguardo, considerando l'anno 2006 e subito dopo il 2016 si nota un peggioramento in termini assoluti della posizione in classifica, sintomo del fatto che probabilmente le altre città piemontesi hanno svolto un miglior lavoro nell'ambito turistico rispetto a Mondovì. Nonostante questo, è utile fare due considerazioni: il trend, in termini di classifica, è dal 2013 assolutamente in miglioramento, sintomo del fatto che la città sta recuperando posizioni utili; inoltre, da notare, nel contempo, che dal 2006 ad oggi sia le presenze che gli arrivi sono aumentati in buon numero, segno che la città, nonostante le posizioni in classifica, ha comunque incrementato il volume totale. Per astrarre maggiormente e tentare di capire cosa possa essere successo, è probabile che, semplicemente, Mondovì abbia lavorato in modo adeguato in termini turistici, ma complessivamente meno bene rispetto alle altre città del Piemonte che

hanno saputo rispondere in modo più efficace alla crisi economica e alle esigenze settoriali.

Per quanto riguarda i posti letto e gli esercizi dichiarati, non c'è nulla di estremamente importante, se non il fatto che, nell'arco del decennio, gli esercizi sono duplicati (da 13 a 26), mentre i posti letto sono in sostanza rimasti invariati. Questo forse può essere causato da una sempre più diversificata qualità di offerta, oltre che dalla nascita di tante e piccole realtà settoriali piuttosto che poche realtà ma con dimensioni maggiori.

Osservando i dati disaggregati di arrivi e partenze sia di turisti stranieri che di turisti italiani, si delinea un quadro discretamente positivo, principalmente a livello di trend. In termini totali restano sempre maggiori i turisti Italiani, con 8.737 arrivi e ben 25.349 presenze, ma con trend (anche rispetto al 2006) scarsamente crescente; al contrario, nonostante il numero di stranieri sia minore, con 4.549 arrivi e 14868 presenze, il trend di crescita sembra essere migliore (soprattutto rispetto al 2006).

Infine, l'ultimo dato che vale la pena osservare è il T.M.P., che si inserisce in piena media regionale ma che aveva registrato un notevole calo degli anni passati, per poi tornare più positivo con gli ultimi dati del 2016. Questo tempo di permanenza è un dato comunque particolarmente interessante e si attesta nell'ultimo anno a circa 3 giorni/notte.

#### 3.3.2.2 Il settore culturale

dall'Osservatorio Culturale del Piemonte ed in particolare i vari report annuali legati al settore museale e a quello dei beni culturali<sup>19</sup>. Ovviamente si prenderà in considerazione il report più recente pubblicato nel 2017 e riguardante i dati del numero di visite 2016 confrontati con il biennio precedente.

In questo ambito sono di particolare interesse i dati catalogati ed analizzati

http://www.ocp.piemonte.it/doc/report\_annuali/ocp\_reportannuale2016\_musei.pdf, 12 luglio 2017, PDF, consultato il 3/11/2017.

OSSERVATORIO CULTURALE DEL PIEMONTE, Il pubblico dei musei in Piemonte, report annuale 2016,

Per quanto riguarda l'offerta monregalese, si trovano catalogati la Chiesa della Missione, il Museo della Stampa, il Museo della Ceramica e la Torre Civica del Belvedere, ovvero tutte le principali attrattive culturali già precedentemente descritte.

La tabella di sintesi qui di seguito è sicuramente di aiuto nell'analisi della situazione monregalese.

Museo	Anno			Variazione		
	2014	2015	2016	% 2015-2014	% 2016-2015	
Chiesa della Missione	746	840	2.212	12,60%	163,30%	
Museo della Ceramica	3.462	-	4.715	-	-	
Museo della Stampa	1.105	437	814	-60,50%	86,30%	
Torre Civica del Belvedere	2.227	2.910	3.934	30,70%	35,20%	
Totale	7.540	4.187	11.675			

Tabella 4 – Quadro sintetico dei flussi turistici all'interno dell'offerta culturale di Mondovi; rielaborazione grafica e dei dati svolta dall'autore.

Nonostante i dati mancanti del Museo della Ceramica, il quadro complessivo tra l'anno 2014 e il 2016 è abbastanza chiaro: a fronte di un passaggio di persone basso in termini assoluti (se confrontato con i numeri elevati dei musei torinesi), si registrano un +4.135 passaggi annuali, cioè un trend estremamente positivo con una crescita percentuale di +54,80%, arrivando ad un totale di 11.675 per l'anno 2016. Il dato totale annuo del 2015 non risulta attendibile a causa della mancanza di dati del Museo della Ceramica.

Andando più nel dettaglio, si possono comprendere meglio gli andamenti di ogni singolo elemento. La Torre Civica ha oggi un ottimo trend positivo che si attesta ad un +30% sia per il 2015-2014 che per il 2016-2015. Inoltre, il valore assoluto di 3.934 passaggi annui nel 2016 la colloca al secondo posto tra le attrazioni turistiche nell'ambito della cultura, a testimonianza di quanto sia amata dai cittadini e non solo. Il Museo della Stampa, nonostante un forte calo delle presenze nel 2015 (-60%), riacquista punteggio con un ottimo risultato nel 2016 in termini di variazione percentuale rispetto allo sconsolante dato del 2015. In termini assoluti, però, il risultato è lontano dal totale del 2014 ed è il più basso delle quattro offerte qui analizzate. Di buon auspicio è il quadro della Chiesa della Missione, che triplica gli afflussi nel 2016

portandosi ad un totale di 2.212 con un +163,3% rispetto al 2015. Infine il Museo della Ceramica, che, con i suoi 4.715 visitatori l'anno nel 2016, si attesta come l'attrazione culturale più visitata nella città di Mondovì. Da notare come tutte e quattro queste offerte siano dislocate nel rione di Piazza, a dimostrazione dell'importanza storica e culturale di questa parte di città per l'intero Monregalese.

## Capitolo 4

IL RIONE DI PIAZZA OGGI: L'ANALISI

Come si è visto nelle pagine precedenti, il rione Piazza, ovvero la parte alta della città, rappresenta la zona più antica, iconica e carica di quella memoria storica che si respira in centri urbani piccoli ma ricchi di un passato importante. Un passato che tutt'oggi riecheggia, seppur flebile, nei meandri e nei vicoletti di Piazza.

Il contrasto tra l'origine antica del quartiere e la vita moderna è oggi molto evidente, come del resto lo è in qualsiasi cittadina di questo tipo. Lo spopolamento del rione è diventato inevitabile con lo sviluppo commerciale, economico e demografico della città. Questo ovviamente non è un fatto circoscritto agli ultimi anni, ma ha visto un notevole incremento a partire dagli anni Cinquanta del secolo scorso, fino ad arrivare allo stallo odierno con una conformazione e una distribuzione della città che si possono definire pressoché consolidate.

Senza entrare nello specifico di uno studio urbanistico relativo alla città di Mondovì, che in questa sede potrebbe risultare superfluo, si può andare a descrivere la città stessa attraverso la morfologia architettonica che caratterizza le varie parti della città. Questa, insieme all'esperienza diretta dell'autore, fornisce, seppur in sintesi, una visione coerente con quanto è realmente oggi la città, spiegando come si innesta il rione Piazza con essa.

Piazza e Breo sono i quartieri storici della città. La classica distribuzione gotica degli edifici residenziali ne è testimonianza: Breo, la parte bassa di Mondovì, si caratterizza oggi per un'ampia zona a traffico limitato in cui si trovano una serie di attività commerciali di ogni tipo, bar, ristoranti e uffici del settore terziario, spesso e volentieri situati al piano terra o al primo piano e lungo le strade principali. I piani superiori, le vie minori e le corti interne sono dedicate alla residenza.

Altipiano e Ferrone rappresentano invece due dei quartieri più recenti; entrambi hanno avuto grande sviluppo dalla seconda metà del secolo scorso e la loro fisionomia ne è la riprova: strade e vie principali in griglia in parte anche ortogonale, stecche di edifici residenziali sui quattro lati del quadrato e serie di più recenti edifici posizionati in maniera più libera e puntiforme. L'Altipiano si caratterizza per una vocazione sia residenziale che commerciale, mentre il Ferrone per una decisamente più residenziale.

Tra le zone più storiche della città si trovano sicuramente i quartieri di Carassone e del Borgatto, piccoli agglomerati di case ed edifici a destinazione principalmente residenziale, posti ai due lati opposti dell'asse longitudinale di Breo.

In entrata e in uscita da Mondovì si trovano poi alcune vie importati per la viabilità cittadina. Qui l'edificato si allunga a ridosso delle strade, degradando man mano che ci si allontana dal centro, per poi lasciare spazio a cascinali e terreni coltivati. Vanno ricordate Via Rosa Bianca, che collega Mondovì con Villanova e la zona delle Alpi Marittime; Via Cuneo, la strada principale che porta all'omonimo capoluogo di provincia; Via Torino, in direzione del capoluogo regionale e principale collegamento per città come Fossano e Savigliano,; e infine Via Langhe, che porta direttamente verso il centro commerciale di Mondovicino, al casello autostradale di immissione nella Torino-Savona e verso la fondovalle che unisce la città a Ceva da una parte e ad Alba e Bra dall'altra.

Questa breve descrizione della città di Mondovì, seppur sintetica, spigolosa e ben lontana dall'essere esaustiva e capace di evidenziare tutti gli aspetti di una città, rispecchia abbastanza fedelmente la disposizione morfologica e funzionale che la città di Mondovì detiene attualmente. Il sistema insediativo descritto in cui vivono gli abitanti monregalesi è frutto, senza ombra di dubbio, delle varie stratificazioni che si sono susseguite dal Seicento fino ai nostri tempi. Si tratta di una città che si è evoluta fortemente verso una sistemazione urbanistica e planimetrica di tipo policentrico, che tutt'oggi ancora la contraddistingue.

In questo contesto il rione Piazza si innesta in modo differente ed unico: se le relazioni tra le varie parti della città sono di tipo orizzontale, con il rione Pizza l'intera città innesta invece una relazione verticale. Non a caso, Mondovì Piazza rappresentava il centro religioso, amministrativo e militare e il luogo di residenza dei notabili: una situazione di privilegio testimoniata dalle sue stesse orografia e disposizione.

Oggi come allora, dalla parte bassa, in qualunque parte ci si trovi, con mezzi pubblici o privati, a rotaia o gommati, oppure a piedi, bisogna salire circa 140 m di dislivello per raggiungere il rione alto. Una condizione che rende Piazza decisamente particolare e suggestiva.

La sua genesi antica è evidente fin da subito: strade strette che si diramano nel costruito, lastricati di pavè per le vie principali, marciapiedi praticamente inesistenti o di difficile utilizzo, edifici a ridosso strada alti al più tre piani fuori terra, piccoli spiazzi che spesso indicano la presenza di una chiesa o una abitazione nobiliare, Piazza Maggiore (la piazza principale) al centro del rione, numerosi portici e negozi. Tutte le strade, sia piccoli vicoletti che quelle carrabili, portano nella piazza, salendo da una parte del rione per poi proseguire e scendere dall'altra.

Piazza si presenta quindi come una complessa realtà della città di Mondovì, un agglomerato edilizio dalla consistenza storica e da una fitta trama edilizia che si distribuisce sul territorio evidenziando forti legami con lo stesso. Una trama di distribuzione urbanistica che presenta forti relazioni soprattutto con le caratteristiche orografiche del territorio, caratterizzato da dislivelli importati sia tra Piazza e la restante parte di città, sia all'interno dello stesso rione, e da un sistema viario che nel corso del tempo ha costruito la struttura portante dello sviluppo insediativo stesso<sup>1</sup>.

Qui di seguito si tenterà di effettuare un'analisi del rione Piazza, quando possibile anche attraverso l'utilizzo di illustrazioni e materiale fotografico, mettendo in evidenza una serie di tematiche e di diversi piani di lettura, reputati fondamentali per il successivo passo del lavoro in questione, ovvero il progetto.

-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> A. FARRUGGIA (a cura di), *Identità culturale e salvaguardia dei nuclei storici. Il caso di Mondovì Piazza*, Torino, Celid, 2007, pp. 146-147.

## 4.1 L'orografia del territorio

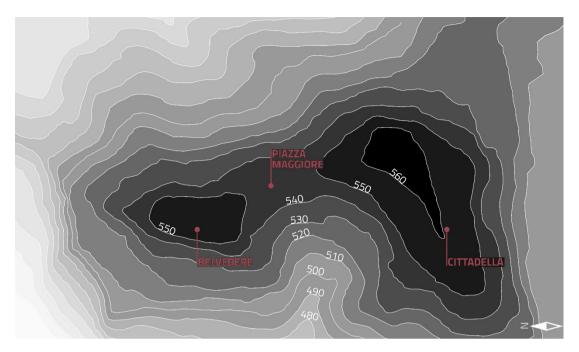


Figura 9 – Rappresentazione dell'orografia del terreno del rione Piazza di Mondovì. L'equidistanza tra le isoipse rappresentate è di 10 m. In rosso alcuni riferimenti per facilitare l'orientamento del lettore. Illustrazione elaborata dall'autore.

Grazie a quanto scritto fino ad adesso risulta semplice comprendere in quale misura la conformazione del territorio sia elemento di caratterizzazione di tutta la città di Mondovì. A parte la collina in sé, che crea già una notevole definizione del territorio, lo stesso rione di Piazza si articola su più livelli e questo ne influenza sicuramente il suo utilizzo.

Il centro del rione è senza dubbio la Piazza Maggiore, che, nonostante una leggera pendenza verso Ovest, si attesta a circa 546 m s.l.m., trovandosi così in una situazione di circa mezza altezza all'interno di Piazza. Infatti, proseguendo sia a Nord verso Via Francesco Gallo che a Sud per Via San Pio V e Via Giolitti, si deve superare del dislivello positivo, arrivando rispettivamente al Belvedere ad una altezza di circa 558 m s.l.m., e alla zona della Cittadella a circa 562 m s.l.m. In buona approssimazione la Piazza Maggiore si trova al centro di due parti di rione, non soltanto in termini di distanza ma anche in termini di altitudine complessiva. D'altronde, è proprio il Belvedere con la sua torre e con una visuale libera da arbusti e alberi ad essere uno dei luoghi più caratteristici di Mondovì, oltre che di facile individuazione dai territori circostanti

extraurbani. Come si è accennato, la Piazza Maggiore si attesta in una posizione mediana del rione, infatti procedendo verso Ovest, verso Est e verso Sud-Est il terreno scende, più o meno bruscamente. Sul lato Ovest e precisamente lungo il tragitto della Funicolare si trova il tratto più pendente della collina di Piazza, mentre la viabilità ridiscende in modo più equilibrato attraverso Via delle Scuole innestandosi in Via Enzo Tortora ad una altezza di circa 518 m s.l.m. Partendo sempre da Piazza Maggiore e spostandosi in direzione Sud-Est per Via Vico si giunge in Piazza d'Armi, posta a circa 524 m s.l.m. La parte Est del rione è altrettanto scoscesa come la parte Ovest, tanto da non presentare quasi nessun tipo costruzione abitativa.

La presenza di due lati della collina molto scoscesi, di una parte alta e terminale (la parte Nord) e in sostanza di un unico ingresso (Via Vico) equilibrato e con una più dolce pendenza spiega in modo molto semplice la particolare conformazione dell'edificato di Piazza e dell'evidente allungamento di quest'ultimo verso Sud<sup>2</sup>.

I dati altimetrici qui riportati derivano dalla consultazione del software Geo3D, nuovo strumento di consultazione dei dati ambientali del Geoportale Arpa Piemonte, in http://webgis.arpa.piemonte.it/geoportale/ consultato il 22/12/2017.

#### 4.2 L'edificato

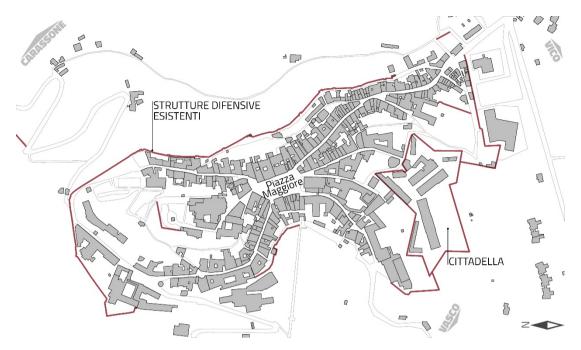


Figura 10 – Rappresentazione dell'edificato del rione Piazza di Mondovì. Evidenziati i Terzieri di origine, la Piazza Maggiore, unione dei terzieri, e in colore rosso le strutture difensive ancora esistenti compresa la Cittadella. Illustrazione elaborata dall'autore.

Come si è visto nei capitoli precedenti, il sistema insediativo della città di Mondovi, e ancor di più del rione Piazza, è il risultato di una serie di stratificazioni storiche assai complesse e di difficile individuazione all'interno della disposizione urbana odierna. Nonostante questo, è evidente come i primi abitanti del *Monte Regale* si siano insediati in queste zone con grande spontaneità, contribuendo alla definizione di una forma urbana di difficile lettura. Uno studio attento è però in grado di rilevare le direttrici storiche di sviluppo dell'edificato, articolato nei terzieri di Carassone, Vico e Vasco. Lo spazio centrale tra i terzieri, che all'epoca comunale definiva un'area neutrale tra i tre, divenne materializzazione dell'unione comunale e fulcro di qualificazione della città e della sua composizione urbanistica; ancora oggi, la Piazza Maggiore è il centro della vita rionale, dove vengo svolti mercati e piccole fiere e dove si affacciano bar, piccoli negozietti e l'imponente Chiesa della Missione.

Evidenti rimangono anche le testimonianze storiche dell'architettura militare che caratterizza la zona: parte delle mura difensive e anche le varie porte di acceso al rione. Nel XIV secolo l'espansione di Piazza avvenne infatti all'interno delle mura della città,

saturando le aree inedificate anche attorno alla stessa Piazza Maggiore. Il sistema fortificato voluto da Emanuele Filiberto nel XVI rimane tutt'ora particolarmente evidente e di centrale importanza nella conformazione del rione e nella sua immagine esteriore grazie in primo luogo alla cosiddetta Cittadella e ai vari bastioni che la compongono<sup>3</sup>.

#### 4.3 Gli accessi

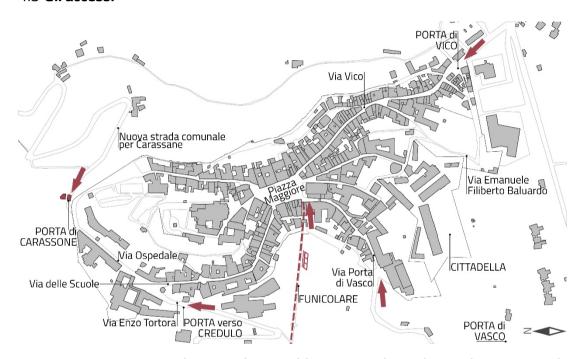


Figura 11 – Rappresentazione dei principali accessi del rione Piazza di Mondovì. Evidenziati in rosso le vie di ingresso al rione in corrispondenza delle antiche porte della città e anche l'accesso diretto a Piazza Maggiore tramite Funicolare. Illustrazione elaborata dall'autore.

Analizzando una città o parte di essa, non si può non soffermarsi su alcuni punti fondamentali, tra cui sicuramente gli accessi, ovvero le vie e le direzioni privilegiate per raggiungere e attraversare una porzione di città, in questo caso il rione Piazza di Mondovì. L'individuazione di questi punti indica sia dove e per quale motivo l'abitato risulta permeabile e facilmente accessibile, sia in che modo e attraverso quali mezzi è possibile accedervi. Questo aspetto risulta di grande interesse soprattutto in un contesto come Piazza: definire dove oggi la città sia accessibile in termini di mobilità

-

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Ibidem, pp. 144-145.

urbana veicolare ed anche pedestre in una realtà che ha visto la sua genesi e il suo sviluppo soprattutto per le sue caratteristiche di difficile accessibilità (basti pensare all'orografia del territorio e dalla presenza di una cinta muraria lungo tutto lo sviluppo cittadino), diventa oltre che curioso anche particolarmente interessante. Gli accessi, proprio perché controllati e limitati il più possibile in passato, costituiscono oggi un elemento di assoluta caratterizzazione del rione, un punto di partenza coerente per lo studio della città stessa.

Entrando più nel dettaglio in quella che è la realtà dei luoghi, si indentificano sia accessi veicolari, che si possono valutare di uguale importanza tra di loro, sia una serie di accessi pedestri, tra i quali ne spicca uno in particolare.

Tra quelli veicolari si ricordano: verso Nord la Nuova Strada Comunale per Carassone, che si innesta nel rione Piazza in Via Ospedale grazie alla Porta di Carassone; a Ovest Via Enzo Tortora attraverso la cosiddetta *Porta verso Credulo* che si innesta anch'essa in via Ospedale e che si collega a Piazza Maggiore con Via delle Scuole; a Sud-Ovest Via Porta di Vasco, attraverso, appunto, la Porta di Vasco, che in modo diretto si collega a Piazza Maggiore; infine a Sud con Via Vico attraverso la Porta di Vico. Se all'imbocco di quest'ultima si prosegue per la stessa si arriva direttamente in Piazza, se invece si svolta verso Ovest si percorre Via Emanuele Filiberto Baluardo che, lasciandosi sulla destra il nuovo polo scolastico, sale in direttissima verso la parte più alta del rione dove si trova la Cittadella. Da qui si può ridiscendere verso Via S. Pio V e poi Via del Seminario per giungere nuovamente in Piazza.

Volendo trarre qualche informazione più qualitativa si può tranquillamente affermare che i due accessi di Via Carassone e Via Vasco sono poco utilizzati in quanto collegano parti della città non centrali, mentre restano assolutamente più utilizzate Via Enzo Tortora, principalmente perché garantisce un veloce accesso alle scuole di Piazza, e Via Vico, sia per la presenza del nuovo polo scolastico sia come punto di arrivo di tutti gli studenti che gravitano attorno a Mondovì come città scolastica e provenienti dal territorio Cebano (e non solo).

Per quanto riguarda i sistemi pedestri di accesso al rione, essi sono costituiti da stradine che risalgono la collina, si affiancano alle strade di accesso ma spesso poi tagliano in modo diretto la via. Tra questi spicca quello principale, caratteristico e anche più suggestivo: l'accesso offerto dalla Funicolare. La Funicolare di Mondovì garantisce, infatti, una buona soluzione sia per i pedoni in visita alla città sia per studenti e lavoratori di Piazza. Posizionata sul versante Ovest della collina, collega in modo diretto il rione di Breo con la parte alta della città, partendo da Via Funicolare (Breo) e arrivando direttamente in Via Porta di Vasco (Piazza), proprio all'altezza in cui quest'ultima si innesta con Piazza Maggiore. Un collegamento visto spesso solamente dal basso verso l'alto ma che viene molto utilizzato anche in direzione opposta e che può regalare in egual modo una forte suggestione.

## 4.4 I pieni e i vuoti

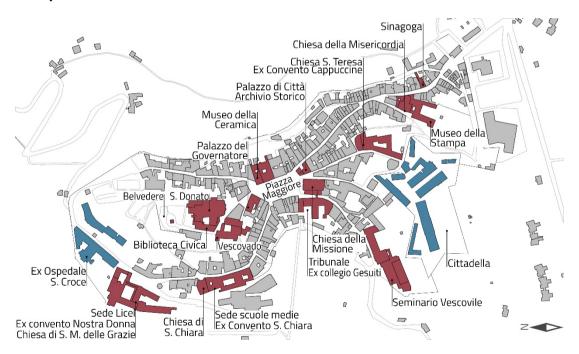


Figura 12 – Rappresentazione dei principali edifici del rione Piazza di Mondovì. Evidenziati in rosso gli edifici di interesse artistico/storico, i musei e le scuole, in blu i principali edifici vuoti ed abbandonati. Illustrazione elaborata dall'autore.

Caratteristica peculiare del rione Piazza è senz'altro la contemporanea presenza di luoghi ed involucri edilizi di pregio (o presunti tali) come chiese, palazzi di giustizia e luoghi panoramici, contrapposti a grandi, e in passato anche importanti, involucri

edilizi completamente vuoti o del tutto abbandonati. Una contrapposizione forte, particolarmente sentita sia dalla popolazione che dall'amministrazione, causa di dibattiti anche accesi e di proposte progettuali mai messe in opera. Una situazione che si protrae ormai da anni e che negli ultimi decenni si è ulteriormente intensificata. Una contingenza del tutto particolare che vede la contrapposizione di questi elementi in una porzione di città piuttosto ridotta.

Gli elementi di interesse storico e culturale sono già stati evidenziati nei capitoli precedenti e tra di essi si ricordano, ad esempio, la Cattedrale di San Donato a Nord, la Chiesa della Missione in centro e la Chiesa della Misericordia a Sud, il Museo della Stampa nella zona centrale e il Museo della Ceramica in Via della Misericordia. Altri elementi importanti e caratterizzanti il rione Piazza di oggi sono sicuramente le scuole, tra cui il Liceo "Vasco-Beccaria-Govone", l'Istituto Alberghiero "Giolitti-Bellisario-Paire", l'Istituto "Cigna-Baruffi-Garelli", la scuola di Musica; a queste si aggiungono l'Accademia Montis Regalis, il Vescovado, la Biblioteca Civica e infine il suggestivo panorama che si può osservare dal Belvedere con la Torre e il Parco del Tempo.

Di contro, si evidenziano alcuni edifici o intere porzioni del rione Piazza del tutto abbandonati. Prima fra tutte la Cittadella, detta anche la *Galliano*, un'ampia porzione nella zona Sud di Piazza, situata in posizione privilegiata rispetto alla restante parte della città. Fino ad una ventina di anni fa era ancora utilizzata e i Monregalesi sicuramente la ricordano tutt'oggi in associazione con la Scuola Allievi o lo storico *Battaglione Mondovì*. Ora però il sito è completamente abbandonato e l'incuria e il degrado stanno emergendo rapidamente. Se fino a poco tempo fa venivano saltuariamente utilizzati gli spazi aperti per particolari manifestazioni come Peccati di Gola, mostre o concerti estivi, ora come ora è completamente abbandonata a se stessa. Il degrado interessa non soltanto le parti interne al perimetro fortificato, ma anche l'intera zona circostante adibita oggi in parte a parcheggio e in parte lasciata al verde incolto e selvatico. Si tratta di una situazione in pieno stallo nonostante le numerose proposte avanzate nel corso degli anni dagli organi competenti, oltre che tema di

lavoro per numerose tesi di Laurea del Politecnico di Torino. L'edificio è tutt'ora di proprietà del Demanio<sup>4</sup>.

Altri involucri edilizi vuoti che da pochi anni si sono aggiunti a quelli già presenti sono tutti i locali dell'ormai ex Ospedale Santa Croce, situato in Via Ospedale vicino alla Porta di Carassone, una costruzione progettata e realizzata dal famoso architetto monregalese Francesco Gallo. Il nuovo Ospedale della città di Mondovì, con il nome di Ospedale Montis Regalis, è stato inaugurato nel 2009. Da quel momento l'abbandono della vecchia struttura è stato inesorabile e la fatiscenza dei locali e del circondario assume oggi livelli assai preoccupanti. L'edificio, acquisito dalla Provincia nel 2010, è stato oggetto di numerose proposte: la più interessante riguarda la possibilità di trasferimento dei Licei proprio in questa struttura. Ad oggi, però, nulla è stato fatto<sup>5</sup>.

La situazione è sicuramente insolita e oggetto di discussione su più tavoli di lavoro. La cittadinanza auspica per la Cittadella una nuova vita affinché non sia perso un luogo di caratteristica memoria di Mondovì, mentre per l'ex Ospedale Santa Croce una risoluzione capace di garantire sicurezza e decoro a questa parte storica della città. I vari enti istituzionali come Comune, Provincia e Regione sono, d'altro canto, ancora fermi ad un nulla di fatto.

#### 4.5 La mobilità urbana

In un contesto così particolare come il rione Piazza, caratterizzato dalla sua posizione privilegiata e sopraelevata del territorio, dalla sua genesi particolarmente antica e dalla sua moderna vocazione turistica, è molto interessante parlare di mobilità urbana. L'analisi che si propone qui di seguito non ha certo la pretesa di entrare nel

\_

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> M. Turco, «Fate qualcosa per la Cittadella» Si torna a parlare della Cittadella, e di quella "vecchia" caserma a Piazza, in http://www.unionemonregalese.it/Territorio/Mondovi/Fate-qualcosa-per-la-Cittadella, 4 dicembre 2014, consultato il 20/11/2017.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> S. SILVA, *Ex ospedale di Mondovì*, in http://www.samuelesilva.net/blog/2016/04/29/ex-ospedale-dimondovi/, 29 aprile 2016, consultato il 20/11/2017. Immagine elaborata dall'autore.

dettaglio di questa tematica, ma ha lo scopo di far comprendere in modo concreto quali sono gli strumenti che l'abitante tipo di Mondovì ha a disposizione per raggiungere Piazza, come sono stati risolti i vari problemi di collegamento e come gli abitati percepiscono in termini di fruibilità i luoghi a loro disposizione.

Da una parte si analizzerà, quindi, quello che è oggi il sistema di trasporto pubblico cittadino, quali servizi offre e i loro costi, ma anche le principali vie di transito di Piazza, con attenzione alle zone adibite a parcheggio ed alla loro dislocazione. Quest'ultimo è un tema fondamentale sottolineato anche dalla recente chiusura di parte del rione Piazza al transito veicolare privato (esclusi i residenti) grazie alla costituzione di una ampia zona ZTL centrale<sup>6</sup>. Dall'altra parte, grazie soprattutto alla conoscenza del contesto da parte dell'autore, si cercherà di comprendere maggiormente come i cittadini di Mondovì si muovano all'interno del rione.

Per questo tipo di analisi si sono presi in considerazione i tre casi studio oggetto di lavoro durante il workshop *Turismo Accessibile a Mondovì*: la zona del Belvedere, la Piazza Maggiore e la zona della Cittadella.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> La creazione di una zona ZTL a Piazza deriva da un percorso iniziato ormai da un paio di anni che ha visto la formazione di una prima ZTL nelle vie principali di Breo principalmente per garantire che la via commerciale per eccellenza di Mondovì fosse esclusivamente pedonale. A Piazza le motivazioni sono più ampie e volte prima di tutto a decongestionare dal traffico le zone centrali (ad esempio Piazza Maggiore) negli orari di punta, in favore sia del trasporto pubblico che di maggiore sicurezza.

## 4.5.1 Il trasporto pubblico

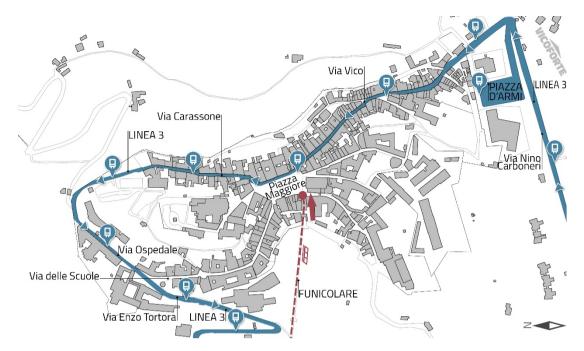


Figura 13 – Rappresentazione del trasporto pubblico del rione Piazza di Mondovì. Evidenziata in rosso la Funicolare e il suo punto di arrivo a ridosso di Piazza Maggiore, in blu il percorso della Linea 3 del trasporto pubblico cittadino su gomma con indicate le relative fermate. Illustrazione elaborata dall'autore.

Per una cittadina tutto sommato piccola come Mondovì (poco più di 20.000 abitanti) il trasporto pubblico assume dimensioni e servizi sufficienti a rispondere a quella utenza (ancora poca) che ne usufruisce. Tralasciando in questa discussione valutazioni riguardanti le modalità con cui la città si innesta nel tessuto extraurbano, è utile evidenziare come il fulcro della mobilità pubblica sia, ancora oggi, la stazione ferroviaria. In questo senso la città gode di un'ottima posizione, collegandosi direttamente alla tratta ferroviaria Torino-Savona. È proprio dal piazzale esterno alla stazione che transitano le tre linee di servizio pubblico urbano su gomma dell'intera porzione centrale della città. Le tre linee tentano la copertura dei vari punti di interesse presenti nella cittadina, con un costo per singola corsa di  $1,10 \in$ , per il settimanale di  $7,65 \in$ , per il mensile di  $28 \in$ , per l'annuale di  $246 \in$ . Le tre linee autobus sono così suddivise: la Linea 1 collega la stazione con Breo e il nuovo ospedale; la Linea 2 collega la stazione con i rioni di Sant'Anna e di Carassone; la Linea 3 collega la stazione con il rione Piazza e il centro commerciale Mondovicino. Quindi, solamente una linea, la

Linea 3, è utile a coloro che vogliono salire a Piazza, con un servizio che ha inizio alle ore 6:20 e si conclude alle ore 21:007. Il percorso appare ben studiato e dà la possibilità a chi si trova nella zona centrale di Breo di prendere tale corsa; restano comunque escluse alcune zone, come quella di Carassone che non ha, con tale percorso, un collegamento diretto alla zona. La linea risale la collina di Piazza dal versante Ovest, facendo una serie di fermate per soddisfare le esigenze degli abitanti che si trovano lungo la collina, arrivando a Piazza da Via Carboneri e inserendosi in Via Vico. Approcciando a Piazza, effettua una prima fermata in Piazza d'Armi, risale poi Via Vico e si ferma nuovamente in Piazza Maggiore, per poi ridiscendere da Via Carassone nella quale ferma un'altra volta, quindi passa in Via Ospedale e ferma nuovamente all'inizio di Via Enzo Tortora, proprio di fronte agli istituti scolasti. Da qui ridiscende la collina effettuando altre fermate e proseguendo il tragitto. Un servizio che nel complesso può essere valutato in modo positivo, considerando le corse previste ad intervalli regolari di un'ora.

Continuando a parlare dell'apparato di trasporto su gomma, da tener presenti sono i servizi erogati dal Comune in risposta alle esigenze degli studenti monregalesi e non di raggiungere gli istituti scolastici dislocati proprio sulla collina di Piazza. In tal senso, per rispondere all'utenza che vive all'interno del comune di Mondovì, il trasporto pubblico intensifica e aggiunge determinate linee a quelle già esistenti, in concomitanza degli orari di ingresso e di uscita scolastici. Una serie di linee di integrazione prevedono, quindi, la salita degli autobus direttamente dalla zona di Carassone e l'arrivo di fronte agli istituti scolastici da Via Ospedale, mentre altre linee prevedono l'arrivo degli autobus nella zona di Piazza D'Armi.

È infatti proprio Piazza d'Armi ad essere stata rivalutata, negli ultimi anni, in termini di trasporto pubblico. Come appena accennato, confluiscono qui, soprattutto in orari di interesse scolastico e grazie al nuovo polo da poco inaugurato, un gran

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> BUSCOMPANY, Linea 3 Piazza-FS-Mondovicino, in http://www.buscompany.it/sites/default/files/orari/703.pdf, PDF, consultato il 20/11/2017.

numero di mezzi per trasporto di studenti e non solo, inclusi tutti quei mezzi e quelle offerte di trasporto pubblico extraurbano che dal Cebano e da zone limitrofe si collegano alla città di Mondovì.

Inoltre, da non sottovalutare le più recenti proposte (in misura ridotta già attive) che riguardano eventuali collegamenti tra la Mondovì vista come città storica ed artistica e le più vicine località di simile attrazione, principalmente Vicoforte grazie al Santuario Regina Montis Regalis, con particolare attenzione a modalità di trasporto a basso impatto ambientale, come autobus elettrici e nuovi mezzi sia individuali che collettivi come e-bike e piccoli scooter a quattro ruote elettrici per disabili e non.

Oltre al trasporto pubblico su gomma, per Mondovì non è possibile non considerare la Funicolare, fiore all'occhiello della città nonché simbolo della stessa. Una bella ed utile possibilità per tutti coloro che ne vogliono usufruire. Non solo un'attrattiva turistica ma anche un veloce e diretto collegamento tra Breo e Piazza, nuovamente funzionante dal 2006 ed estremamente comodo. Le corse, previste ogni dieci minuti, costano 1,30 € con biglietto a validità oraria, e tutti gli abbonamenti del trasporto pubblico su gomma possono essere utilizzati anche per il trasporto via Funicolare.

Stazioni e percorso originari, salita veloce e panorama mozzafiato: la Funicolare è oggi il collegamento più comodo, rapido e piacevole tra le due anime più antiche della città: Breo e Piazza.

## 4.5.2 I parcheggi

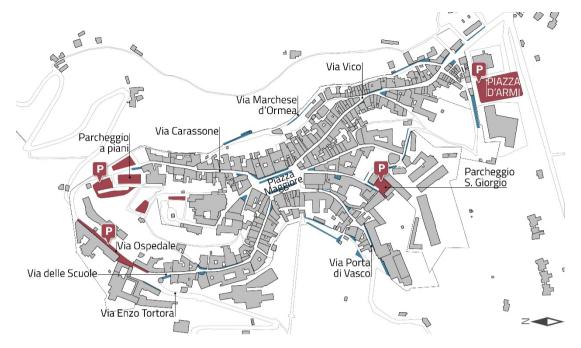


Figura 14 – Rappresentazione dei parcheggi del rione Piazza di Mondovì. Evidenziate in rosso le zone riconosciute come parcheggi e destinate solamente a tale uso, in blu le zone di parcheggio comunemente utilizzate dai residenti (e non), tollerate ma non riconosciute come tali in senso stretto. Illustrazione elaborata dall'autore.

Il tema dei parcheggi è un argomento assai spinoso per ogni città, sia per le città particolarmente grandi come Torino (per fare un esempio conosciuto) ma anche per cittadine di minori dimensioni, proprio come Mondovì. Il parcheggio selvaggio, in doppia fila, o in luoghi non consoni sono da sempre oggetti di dibattito anche in questa città, come del resto in molti altri ambiti urbani. Le complicazioni riguardo a tale tematica sono comunemente presenti in ogni rione, ma risultano sentite con particolare vigore sia nel rione di Breo che in quello di Piazza, dove strade strette e necessità di circolazione sia privata (su gomma) che per carico e scarico merci, mischiata in determinate fasce orarie ad esigenze particolari (si vedano le scuole, gli uffici, negozi, ecc.), situazioni di disagio. creano spesso In questo ambito, Piazza presenta al suo interno più zone adibite a parcheggio, alcune anche a media/alta capienza, che spesso riescono a soddisfare in maniera abbastanza adeguata le esigenze dei fruitori giornalieri delle zone alte, ma che risultano solitamente poco apprezzate per i veri e propri residenti del rione, i quali ricercano spesso posteggio il più vicino possibile alla propria abitazione.

Entrando più nel dettaglio, si evidenziano da Nord a Sud del rione una serie di luoghi adibiti a parcheggio o sosta diversi per loro peculiarità ed utilizzo. A Nord del rione si trova un ampio parcheggio a piani, con singola entrata e singola uscita, utilizzabile dai normali mezzi su gomma ma che risulta poco pratico e poco accessibile a molte altre parti di utenza poiché i collegamenti tra i vari terrazzamenti sono particolarmente ripidi e non esiste nessun tipo di mezzo (ad esempio un ascensore) per il superamento del dislivello. L'ultimo terrazzamento, cioè quello posto più in alto, risulta essere quello più vicino al centro ed è quindi riservato ai residenti oltre che per il parcheggio dei disabili. Fino a quando era attivo l'Ospedale Santa Croce il parcheggio era molto frequentato sia dai lavoratori dell'ospedale che dai famigliari in visita. Oggi l'intera zona e, di conseguenza, il parcheggio, sono quasi inutilizzati. Medesima situazione per tutti i parcheggi lungo strada in Via Ospedale, che vengono abitualmente occupati dai lavoratori e dagli studenti dei Licei collocati lì vicino.

Non vi sono altri spazi così ampi adibiti a parcheggio perché non è richiesta una così grande capacità di posti auto concentrati. Si registrano solamente altri parcheggi liberi e di numero considerevole in Piazza d'Armi, modificata recentemente grazie alla costruzione del nuovo Polo scolastico.

Gli altri luoghi adibiti a parcheggio sono i classici spazi recuperati nelle vie cittadine che spesso vengono usati dai residenti oppure per le brevi soste, come è evidente ad esempio in vie come Via delle Scuole, alcuni tratti di Via Vico e lungo Via della Marchese di Ormea.

Da ricordare in questa analisi è sicuramente il fatto che gran parte della zona centrale di Piazza ad oggi è sotto copertura ZTL grazie al controllo degli accessi su ben quattro varchi: Via Vico, Via delle Scuole, Via Vasco all'altezza del Vescovile e all'incrocio tra Via San Pio v e Piazza Maggiore. Gli orari sono particolarmente stringenti: dal 1 giugno al 30 settembre la ZTL è attiva nei giorni feriali dalle 19:45 alle 7:00 e in quelli festivi dalle 12:30 alle 7:0; dal 1 ottobre al 30 maggio è attiva solo il

sabato e i giorni festivi dalle 19:45 alle 7:00<sup>8</sup>. A prescindere dal fatto che si possa essere d'accordo o meno con tale scelta comunale, è indubbio che la presenza della ZTL diminuisce fortemente la possibilità di transito della zona centrale di Piazza con mezzi propri e aumenta nel contempo l'importanza di quelle zone appena al di fuori del nucleo centrale che ne permettono un avvicinamento veloce e sicuro, oltre che comodità di parcheggio.

## 4.5.3 I flussi pedonali

L'opportunità offerta dal workshop, unita alla conoscenza dei luoghi da parte dell'autore e ad alcune sedute ulteriori di studio, hanno reso possibile una maggiore comprensione di come siano utilizzati e vissuti gli spazi pubblici presenti a Piazza. Quello che si propone qui di seguito è una sorta di media ragionata sull'utilizzo di una particolare zona del rione e non ha la pretesa di definire ora per ora e giorno per giorno come quello spazio venga considerato e utilizzato. In alcuni momenti della giornata ci sono particolari eventi che possono in parte ribaltare i risultati qui di seguito esposti, come ad esempio il movimento degli studenti prima e dopo la scuola (si veda il caso di Piazza Maggiore) oppure l'afflusso concentrato di persone per lo svolgimento della messa della domenica mattina (si veda la zona di accesso al Belvedere). L'intenzione non è quella di vagliare ogni piccola variazione in ogni momento della giornata, in quanto sarebbero troppe le variabili di cui tenere conto, bensì si intende comprendere se sussistano degli atteggiamenti comuni e degli approcci condivisi nel modo in cui gli abitanti (o le persone che frequentano questi luoghi) hanno nel vivere e sperimentare questi luoghi.

Le descrizioni qui di seguito riportate, sia discorsivamente che graficamente, potranno chiarire quanto fino ad ora preannunciato.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> M. Turco, *ZTL a Piazza: ecco dove saranno le telecamere*, in http://www.unionemonregalese.it/Territorio/Mondovi/Ztl-a-Piazza-ecco-dove-saranno-letelecamere, 16 novembre 2016, consultato il 20/11/2017.

### 4.5.3.1 La zona del Belvedere

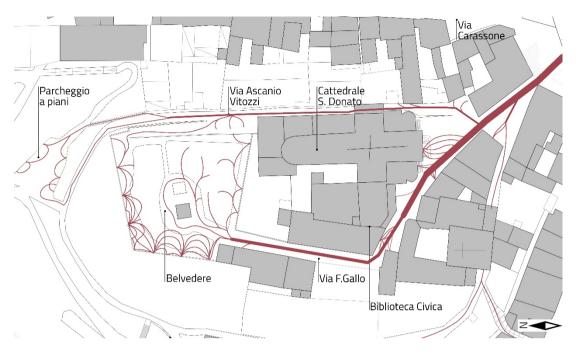


Figura 15 – Rappresentazione dei principali flussi pedonali riscontrati nella zona del Belvedere del rione Piazza di Mondovì. Illustrazione elaborata dall'autore.

Nella rappresentazione grafica qui sopra riportata risulta evidente un fatto: l'approccio al Belvedere è decisamente più frequente ed assiduo da Via Francesco Gallo piuttosto che da Via Ascanio Vitozzi. Una constatazione piuttosto comprensibile se si pensa che la via scelta è quella più breve e quella che spontaneamente viene da seguire in prima battuta. Chi vuole salire al Belvedere e sostare nei suoi giardini transita da qui, mentre ovviamente chi è diretto a lavoro (in entrata a Piazza) o verso altre zone di Mondovì (in uscita) utilizza la seconda via, che si collega in modo diretto al parcheggio. Siccome l'afflusso di persone proviene principalmente da Piazza Maggiore, è sempre Via Francesco Gallo ad essere scelta da coloro che si dirigono sia verso la Cattedrale di San Donato (flusso che aumenta durante gli orari di messa) sia verso la Biblioteca Civica.

Da notare come viene utilizzato e occupato il Parco del Belvedere: le persone sostano o passeggiano prevalentemente verso i bordi del giardino, più assiduamente lungo il lato Ovest (quello verso la parte bassa della città) piuttosto che verso il lato Est (verso le Langhe). Il piccolo parco giochi è mediamente poco utilizzato e si anima maggiormente durante le ore pomeridiane. A parte il rispondere all'esigenza di adulti

a spasso con i bambini, il giardinetto verde risulta poco frequentato. Complessivamente, il luogo è poco frequentato e si rianima principalmente nei giorni festivi oppure in determinate ore del giorno, ma solo per un breve lasso di tempo.

# 4.5.3.2 La zona di Piazza Maggiore

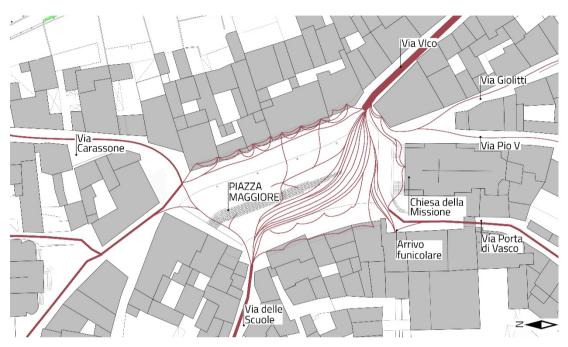


Figura 16 – Rappresentazione dei principali flussi pedonali riscontrati nella zona di Piazza Maggiore del rione Piazza di Mondovì. Illustrazione elaborata dall'autore.

Qui l'output grafico rivela una cosa singolare che però non è affatto difficile da osservare durante la giornata: la conformazione della piazza non è fattore di unione e di coesione tra le due parti ad altezza differente, bensì si rileva un elemento di divisione e separazione. La parte centrale della piazza, composta dai gradoni e dalle due rampe di gradini, non offre quindi un adeguato mezzo di collegamento. Le persone che ne usufruiscono, sia in termini di passaggio (attraverso le scale) sia di sosta (sui gradoni), non sono molte e il flusso principale insiste nel passare attorno all'architettura della piazza, andando da Via Vico verso Via delle Scuole (o viceversa) e da Via Vico verso la parte opposta della piazza (o viceversa). I passaggi verso Via Vasco sono nella media, mentre il numero di utenze che passano dalla piazza per risalire le vie di Via Giolitti e Via San Pio V sono numericamente basse. Detto questo, è utile fare altre considerazioni a proposito di questo scenario: durante il passaggio di studenti, quanto detto poco fa

viene confermato, mentre nelle ore in corrispondenza del pranzo durante giornate caratterizzate da bel tempo la parte centrale della piazza risulta maggiormente occupata rispetto al solito, con persone che sostano e camminano sia nella zona dei gradoni che nelle parti pianeggianti. Lo stesso fenomeno si registra nelle medesime fasce temporali anche sotto i portici della piazza, soprattutto nella parte più alta di quest'ultima. Da notare come durante l'estate la parte centrale della piazza sia completamente inutilizzata, soprattutto nelle ore più calde, a causa della mancanza di ombreggiatura naturale e di verde. Le mezze stagioni sembrano il periodo ideale per l'utilizzo della stessa.

In sintesi, Piazza Maggiore assume valenza di luogo pubblico principalmente di passaggio piuttosto che di stallo o sosta. Data la sua conformazione e la sua architettura, la piazza sembra evidenziare la differenza tra la parte più alta e la parte più bassa piuttosto che creare una armoniosa unione tra le due. La mancanza di verde rappresenta invece un forte ostacolo nella sua fruibilità specialmente nelle ore e nei periodi più caldi. La presenza esclusiva di superfici dure ed impermeabili limita molto l'appeal che essa ha sui possibili fruitori.

### 4.5.3.3 La zona della Cittadella

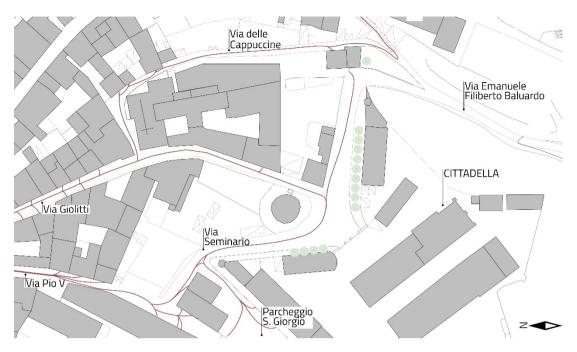


Figura 17 – Rappresentazione dei principali flussi pedonali riscontrati nella zona circostante la Cittadella del rione Piazza di Mondovì. Illustrazione elaborata dall'autore.

Per la zona più a Sud del rione Piazza, nella quale è compresa anche la Cittadella vera e propria, il lavoro di analisi risulta sicuramente più difficile sia per l'ampia zona da coprire, che non permette una visione globale su tutti i fronti, sia perché si tratta di una zona poco frequentata (per lo meno nella parte alta), caratterizzata dal passaggio di sole persone che abitano in quel luogo oppure che vi transitano con autoveicoli per altri motivi. Poco numerosi sono i pedoni che risalgono Via Giolitti e Via San Pio v, quindi è facile presumere che praticamente nessuno, se non per qualche particolare necessità, utilizzi il collegamento alto che unisce Piazza d'Armi con Piazza Maggiore. In alternativa viene utilizzata Via Vico, che risulta sicuramente più veloce e che tra l'altro permette, non senza difficoltà, l'arrivo in Via Misericordia per l'accesso al Museo della Ceramica, per poi proseguire, attraverso una viuzza stretta e ripida, fino ad accedere in Via Emanuele Filiberto Baluardo nella sua parte finale. La restante parte alta dà l'accesso alla Cittadella, all'Opera Regina Montis Regalis e alla Via delle Cappuccine (molto caratteristica).

In conclusione, si è di fronte ad una parte di città che, nonostante la sua ricchezza storica e la possibilità di offrire ampi spazi, viene ad oggi poco sfruttata. Complice di

questo è sicuramente la situazione di abbandono della Cittadella stessa e la condizione di scarsa accessibilità che deriva principalmente dalla necessità di superare importanti dislivelli.

# 4.6 II verde pubblico

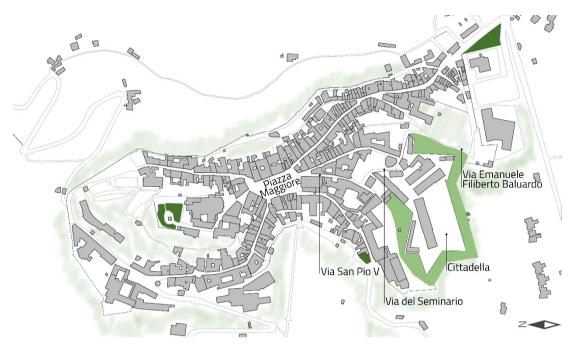


Figura 18 – Rappresentazione delle zone verdi del rione Piazza di Mondovì. Evidenziate in verde scuro le zone dotate di verde attrezzato, in verde chiaro la zona semi-pianeggiante attorno alla Cittadella, il resto le zone verdi di risulta e non accessibili. Illustrazione elaborata dall'autore.

Analizzando una realtà complessa come quella del rione Piazza, ma più in generale un qualunque contesto urbano, spesso risulta interessante la comprensione di come si relazionino le varie parti di città (costruito, viabilità, abitanti, ecc.) con il verde pubblico. A volte il verde crea cesure nell'abitato generando separazione, altre volte crea unione, altre ancora è semplicemente un verde accessorio, inteso come un qualcosa che occupa parti residuali della città, essendo visibile e tangibile, ma in realtà non direttamente fruibile. Quest'ultima è, secondo l'autore, la chiave di lettura che si addice maggiormente anche al verde di Mondovì Piazza. In questa parte di città, infatti, non si riscontra una presenza significativa di zone verdi accessibili alla cittadinanza. L'unico luogo verde, se così può essere definito, è il giardino del Belvedere, in cui si trovano un piccolo parco giochi per bambini, qualche albero come cornice e niente di

più. Tutte le altre parti verdi o non sono accessibili, o sono lasciate completamente in balia dell'incuria (e quindi risultano ugualmente non accessibili), oppure si trovano ad occupare porzioni di città inutilizzate, scoscese e senza interesse. Del resto, non si deve dimenticare che l'oggetto di analisi è un centro storico particolarmente stratificato e giunto quasi a completa saturazione, e il tema del verde, soprattutto in passato, era di secondaria importanza.

É però necessario evidenziare come in realtà esista una parte di verde non scoscesa e quindi di possibile utilizzo, oltre che abbastanza ampia e con un'ottima visuale: si tratta del verde situato attorno alle mura della Cittadella. Questa porzione di terreno è tutt'ora non accessibile, ma potrebbe esserlo in quanto collegata in modo pressoché diretto (ma ad ora interrotto) sia nella zona Sud-Est con Via Emanuele Filiberto Baluardo, sia nella zona Nord-Ovest con Via San Pio v e Via del seminario. Si tratta di un appezzamento di terreno con poca pendenza, già utilizzato negli anni passati come elemento accessorio della Cittadella e che regala scorci inaspettati su Piazza stessa e sulla cittadina di Mondovì, soprattutto dal versante Nord-Ovest: sicuramente uno spazio ancora indefinito ma con grandi potenzialità.

### 4.7 Il tema dell'accessibilità

Il tema dell'accessibilità rappresenta sicuramente un aspetto importante che, oggi più che mai, deve essere tenuto in conto, soprattutto in un contesto cittadino dal carattere storico così particolare, che ha la velleità e la necessità di attrarre il più gran numero di persone interessate garantendo servizi all'altezza delle aspettative di tutti, compresa tutta quella utenza che ha esigenze più specifiche. Avendo l'obiettivo di realizzare un progetto che presti attenzione, nel suo sviluppo, anche a queste tematiche, messe in gioco grazie all'apporto assolutamente propedeutico del workshop svolto dall'autore a Mondovì, risulterà quindi evidente la necessità di analizzare, seppur in maniera sintetica, aspetti legati a questo argomento. L'analisi successiva, ancora una volta, non ha la pretesa di essere esaustiva, tanto più per il fatto che

l'accessibilità legata al design (architettonico ma non solo) ingloba in sé un ampio ventaglio di professionalità, esigenze, utenze e, di conseguenza, anche risposte e soluzioni, spesso e volentieri molto specifiche e puntuali, assolutamente non inscrivibili nella loro totalità in un lavoro come questo.

Detto ciò, è utile andare a definire, perlomeno in modo sintetico che cosa si intende oggi con il termine di accessibilità e quali implicazioni dirette porta con sé.

La parola chiave è inclusione, ovvero rendere partecipe in autonomia qualsiasi persona, comprese quelle con disabilità, andando a creare o modificare ambienti, luoghi, oggetti in modo che siano fruibili, comprensibili, accoglienti e sicuri per la maggior parte della popolazione. Ovviamente, accanto al significato più pragmatico di questo termine (non esaustivo), legato alla componente fisica e spaziale dell'ambiente, bisogna aggiungere quella serie di significati e di implicazioni legati agli aspetti temporali, percettivi, comunicativi, identificativi, informativi, organizzativi, ecc. Ad esempio, parlando di barriere architettoniche ci si sofferma, spesso, su quelle che limitano la mobilità delle persone con disabilità motoria, molto meno, invece, su tutta quella serie di barriere che si possono definire, in modo complessivo, come *percettive*. In questo senso è utile ricordare come la stessa definizione di barriera architettonica, contenuta nell'art. 1 del DM 14 giugno 1986, poi riproposta nei successivi DPR 503/96 e 380/2001, imponga uno sguardo più ampio. Qui di seguito la definizione di barriera architettonica riportata testualmente:

- a) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
- b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
- c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.<sup>9</sup>

\_

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Ministero dei Lavori Pubblici, Decreto Ministeriale, 14 giugno 1989, n. 236, Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia

La normativa amplia poi ulteriormente il numero di interazioni, introducendo parallelamente all'accessibilità altri due gradi di fruibilità degli spazi: la visitabilità e l'adattabilità, intesi come requisiti oggettivi ed essenziali degli edifici e dei luoghi pubblici, ovvero non un'esigenza soggettiva ed eventuale delle persone ma una vera e propria caratteristica dell'involucro edilizio. Questi due gradi si innestano in una scala decrescente di qualità e di risposta esigenziale rispetto al concetto unificatore di accessibilità. Se si considera quest'ultima come il grado massimo da ottenere, che prevede la possibilità per tutti di raggiungere, accedere e poter usufruire di tutte le attrezzature dell'edificio dello spazio pubblico, la visitabilità limita il concetto precedente a persone con ridotta capacità motoria o sensoriale che riuscirebbero a relazionarsi con l'edificio o con lo spazio pubblico in modo più limitato ma comunque sufficiente ed agevole. Con il termine di adattabilità si indica, invece, la possibilità di raggiungere gradi di accessibilità superiori, modificando nel tempo lo spazio a cui ci si riferisce<sup>10</sup>.

Tutti questi sono elementi che vanno a creare una tematica particolarmente articolata e piena di sfaccettature. Il tema dell'accessibilità, quindi, si dispiega e trova spazio in tutte le parti del design, dall'analisi stakeholder fino al processo creativo vero e proprio, ponendosi come: requisito democratico, in quanto risponde a esigenze differenti e a volte anche in contrasto tra di loro; requisito partecipato, perché parte dal presupposto che al centro del progetto ci sia l'uomo in tutte le sue forme; requisito scientifico, in quanto si dispiega attraverso metodologie rigorose e legate all'ergonomia; requisito della progettazione inclusiva, che rappresenta un vero e proprio atteggiamento

\_

residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche, Gazzetta Ufficiale n. 145 del 23 giugno 1989, visibile in http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1989/06/23/089G0298/sg.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> A. ARENGHI (a cura di), *Design for All, Progettare senza barriere architettoniche*, Torino, UTET Scienze Tecniche, 2007, pp. 18-22.

*culturale*, non nuovo o differente, bensì moderno e promosso in modo più consapevole<sup>11</sup>.

Introdotto questo tema e compresa la varietà delle implicazioni che esso ha all'interno non solo del progetto, ma anche e soprattutto nell'ambiente costruito esistente, si cercherà qui di seguito di mettere in evidenza, molto sinteticamente, quelli che sono stati i principali elementi di criticità riscontrati durante il workshop, siano essi legati all'accessibilità in genere o maggiormente al *turismo accessibile*. Il contesto sarà nuovamente Piazza e saranno analizzati i tre casi studio come nel capitolo precedente.

Per dovere di completezza si precisa che le condizioni e le valutazioni qui di seguito svolte sono legate alle condizioni al contorno tutt'ora vigenti nel rione di studio (innanzitutto la presenza della ZTL attiva per il centro di Piazza) ma anche alla volontà di porsi di fronte all'esigenza di cittadini e turisti di essere il meno possibile dipendenti da altre persone per raggiungere i luoghi di interesse.

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> M. C. AZZOLINO, A. LACIRIGNOLA, *Progettare per tutti. Dalle barriere architettoniche all'accessibilità. Atti del Workshop*, Roma, Aracne Editrice, 2011, pp. 23-25.

# 4.7.1 La zona del Belvedere

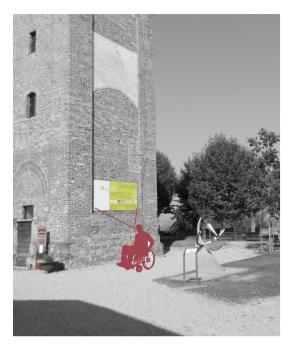




Figura 19 – Il Parco del Tempo all'interno del Belvedere. Evidenziati i pannelli informativi e il loro collocamento che li rende non accessibili a tutti. Immagini elaborate dall'autore.

Come si è visto precedentemente, la zona in questione rappresenta uno dei punti cardine della città di Mondovì e naturalmente del rione Piazza. Un contesto che richiama non soltanto gli abitanti di Mondovì, ma anche i turisti. Questi ultimi sono, infatti, soliti inserire questa meta come punto fermo di un eventuale tour a Mondovì. Per questo motivo, è sicuramente di interesse un'analisi legata alla fruibilità del luogo, alla sua capacità comunicativa ed alla facilità con cui lo si raggiunge.

Innanzitutto, partendo da questo ultimo punto, ci si ricollega a quanto detto durante l'analisi dei flussi: l'arrivo al Belvedere è sicuramente privilegiato da Piazza Maggiore utilizzando Via Francesco Gallo, sia perché di uso più comune ed intuitivo, sia per una questione di suggestione. Tuttavia, l'accesso in modo indipendente e senza l'ausilio di un autoveicolo potrebbe risultare particolarmente difficile per eventuali disabili in carrozzina, a causa di una pendenza ed una lunghezza troppo elevate considerando l'arrivo da Piazza Maggiore, ma anche per eventuali persone con disabilità visive, che non avrebbero alcun riferimento lungo il tragitto, come potrebbero essere gli indicatori tattili a terra o una pavimentazione dedicata.

Evidenziati i problemi per raggiungere la zona, che ovviamente non possono essere risolti del tutto perché derivano dall'orografia stessa del terreno, si possono trovare altre criticità presenti nel luogo. In particolare, si fa riferimento ai dispositivi atti a fornire informazioni di vario tipo (dove ci si trova, quali siano gli elementi da guardare con più attenzione, quale sia l'inquadramento storico). Questi cartelloni informativi disposti nel Belvedere, due in totale, non sembrano affatto adeguati al loro scopo: la loro disposizione, infatti, non ne garantisce una visibilità ottimale da parte dell'utenza, che rischia di non vederli del tutto. A causa della posizione non ottimale spesso non vengono erogate le informazioni che si vorrebbero trovare, ad esempio non è presente nessun cartellone disposto lungo il lato Ovest del Belvedere che descriva in qualche modo cosa si stia guardando; inoltre, tutti i cartelloni che si trovano qui, in Piazza e anche nelle restanti parti di Mondovì, non sono dispositivi fruibili per tutti, in quanto non vi è la possibilità per un non vedente di leggere in Braille i testi e la disposizione grafica, i colori scelti, il font e il carattere dei testi non aiutano di certo un eventuale lettore con qualsiasi difficoltà visiva a leggere in modo semplice queste informazioni.

Infine, da sottolineare la difficoltà di accesso al Belvedere anche una volta arrivati ai piedi della Torre, a causa della pavimentazione scelta: i classici sampietrini presenti praticamente in tutto il percorso dalla Piazza Maggiore fino al Belvedere stesso (che non garantiscono il massimo confort possibile per una sedia a ruote ma che, se ben curati, non sono un grande ostacolo), sono sostituiti da un percorso in ghiaino con zone ed aiuole verdi. Questo tipo di pavimentazione chiaramente non garantisce un'accessibilità adeguata alla zona. Nonostante si integri abbastanza bene con il contesto e sia comunemente accettata, sicuramente non rappresenta una scelta per tutti: un utente in sedia a ruote o chiunque con difficoltà motorie potrebbe avere serie difficoltà nel voler percorrere questi spazi, nonché accedere al parco giochi (peraltro umile e poco attrattivo). Una scelta di pavimentazione differente oppure un percorso dedicato sarebbero preferibili.

### 4.7.2 La zona di Piazza Maggiore



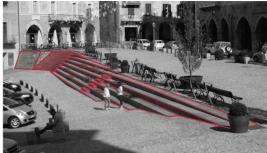




Figura 20 – Elementi esemplificativi in Piazza Maggiore. A sinistra cartellonistica posta sotto i porti nella parte alta della piazza, poco visibili e di design scadente. A destra gli elementi di arredo urbano della piazza poco fruibili ed esempio di barriera architettonica presente nei portici attorno alla piazza stessa. Immagini elaborate dall'autore.

Come si è visto in precedenza, la Piazza Maggiore viene vissuta in modo particolare sia dagli abitanti che dalle altre persone che frequentano questi luoghi. L'analisi dei flussi testimonia inequivocabilmente questo aspetto. Detto ciò, è facilmente riscontrabile attraverso esperienza diretta che la piazza in questione rappresenta una grande e complessa barriera architettonica, articolata e non banale, causa sicuramente di difficoltà di approccio per molti utenti. Ammettendo di arrivare con la Funicolare, la visione che si apre è quella di una Piazza in pendenza (neanche troppo poca), con la persona posta nella parte più bassa di essa. Intuitivamente si va dritti, senza entrare nei portici a fianco (ed è meglio così perché poi si dovrebbe tornare indietro a causa di gradini che delimitano l'area e non permetterebbero un facile accesso alla piazza), superando così la pendenza e arrivando nella parte più alta. La pavimentazione esterna della piazza è oggi in rifacimento completo, ma quella precedente era poco accessibile, caratterizzata da piastre di pietra di medie dimensioni con fughe piuttosto larghe e più basse di livello. Anche la parte centrale della piazza, quella prettamente pedonale e non

veicolare, è caratterizzata da una pavimentazione altrettanto fastidiosa, il cosiddetto ghiaietto lavato, con ghiaia di dimensione piuttosto grande e con la parte cementizia piuttosto bassa rispetto al livello più alto della pietra. La pavimentazione, quindi, nelle sue varie forme, non sembra andare incontro alle esigenze di tutti, soprattutto a quell'utenza con particolari esigenze di mobilità. Un passo in questa direzione poteva essere facilmente fatto, anche soltanto attraverso l'inserimento di qualche percorso facilitato e con caratteristiche e finiture differenti, tanto più se si considera che la piazza è stata completamente rivista e modificata non troppi anni fa. Dell'aspetto originario, oggi, non rimane quasi nulla, quindi un intervento in tal senso era possibile oltre che auspicabile.

Si riscontrano inoltre gli stessi problemi visti nella zona del Belvedere riguardo ai pannelli informativi. Seppur presenti, la loro collocazione non è delle migliori. Ad esempio, scendendo dalla funicolare non si incontrano in modo diretto pannelli o indicazioni esaustive su eventuali percorsi o itinerari da svolgere, che vengono invece installati all'interno della Piazza (a volte), con una cartellonistica caratterizzata da un buon design ma che continua a non essere accessibile a tutti: innanzitutto non sono presenti traduzione dei testi in lingue differenti, non è presente la lingua Braille e nessun altro tipo di grafica in rilievo che possa essere di utilità a persone con problemi visivi, le informazioni sono lacunose e non vengono utilizzate tecnologie o riferimenti esterni che possono essere d'aiuto nel completare il quadro informativo. Altra serie di pannelli si ritrova di fronte al Museo della Ceramica, come si vede dalle foto sopra riportate: qui si riscontrano le criticità riportate Un aspetto particolare che è fin d'ora evidente è la mancanza di uniformità di design, di colorazione e, in senso più ampio, di riconoscibilità di tutti quegli elementi informativi e comunicativi installati per le vie della città: le differenze, anche molto marcate, tra la cartellonistica presente in Piazza Maggiore, quella del Belvedere e quella nella parte restante della città di Mondovì (si veda quella utilizzata in Breo) non aiutano di certo chi ne vorrebbe usufruire nell'individuazione e nella sua intuitiva comprensione.

In conclusione è comunque doveroso constatare come Piazza Maggiore sia sicuramente un luogo nel complesso facile da raggiungere, sia attraverso i mezzi pubblici (Funicolare e trasporto pubblico su gomma) sia con quelli privati (superato lo scoglio della ZTL); risulta invece ridotta rispetto ai risultati attesi la sua fruibilità, soprattutto per coloro con difficoltà di vario genere oppure con un qualche tipo di disabilità. Il tutto a corollario di una situazione di disagio, per molti legata alla mancanza praticamente completa di una anche pur piccola zona di verde ombreggiato all'interno della piazza (come del resto era presente prima del rinnovo).

### 4.7.3 La zona della Cittadella





Figura 21 – Esempi di strade in forte pendenza e di difficile accessibilità in zona Cittadella. A sinistra il vicolo che collega il Museo della Stampa in Via Misericordia a Via Emanuele Filiberto Baluardo, a destra la ripida Via del Seminario. Immagini elaborate dall'autore.

Per quanto riguarda quest'ultima parte di Piazza, questo tipo di analisi, se legata al turismo accessibile, perde un po' di significato in quanto, perlomeno ad oggi, risulta poco utilizzata e, dal punto di vista dell'interesse turistico, di certo per nulla attrattiva. Nonostante questo presupposto si possono comunque fare alcune considerazioni: il punto più interessante di questa parte di città a livello turistico è il Museo della Stampa situato in Via della Misericordia, la quale si innesta in Via Vico e anche in Via

Emanuele Filiberto Baluardo attraverso una scalinata stretta e ripida. Qui l'unico mezzo realmente utile per arrivare comodamente al museo è il trasporto pubblico su gomma, che ha una fermata proprio in prossimità, oppure è possibile arrivare da Piazza Maggiore e ridiscendere per Via Vico. Il tragitto, seppur possibile anche in sedia a ruote, ha due grandi problematiche: nella discesa non è prevista alcuna via dedicata o accessibile per chi ha questo tipo di esigenze; d'altronde, gli stessi marciapiedi sono in pratica inesistenti, pieni di interruzioni e spesso con barriere architettoniche. In secondo luogo, l'unico modo per ritornare in piazza, data la pendenza in salita troppo elevata, è attraverso l'attesa del servizio pubblico su gomma (il che non è di per sé un elemento critico, ma soltanto una semplice constatazione). La restante parte della zona, soprattutto quella più alta che vede la presenza dell'ingresso alla cittadella, è pressoché inaccessibile se non con mezzi privati. Inoltre, una volta arrivati in cima le pendenze di tutte le vie sono tali da non consentire di raggiungere la Piazza in modo sicuro. Restano fruibili con l'aiuto esterno o con ausili elettrici sia Via Pio V (meno pendente) che Via Giolitti; troppo pendenti restano invece Via del Seminario e Via Emanuele Filiberto Baluardo.

Altre considerazioni, allo stato attuale dei luoghi, sarebbero superflue dato che questa parte di città, ora come ora, ha poco da offrire a coloro che sono in visita a Mondovì e risponde prettamente ad esigenze abitative (o altro) di persone del posto.

# Capitolo 5 La proposta progettuale

All'interno di questo elaborato, il capitolo che tratta e descrive la proposta progettuale formulata anche graficamente non poteva che essere l'atto conclusivo di tutto il lavoro svolto finora. I capitoli precedenti hanno posto le basi teoriche, ideologiche nonché concrete e pragmatiche che hanno tentato di indirizzare il progetto.

Questa parte conclusiva di ambito progettuale viene di pari passo con tutto il lavoro svolto e, in particolare, risulta fortemente influenzata da quanto già svolto dall'autore sia durante che dopo il workshop internazionale *Turismo Accessibile a Mondovì*, un lavoro ampio e significativo che l'autore ha realizzato in gruppo durante il periodo di svolgimento del workshop stesso, ma anche successivamente come rielaborazione ed integrazione grafica degli elaborati, in veste di rappresentante del proprio *teamwork* per la mostra finale di tutti i lavori svolti.

Qui di seguito vengono riportati sinteticamente i punti di maggiore interesse della parte progettuale realizzata, lasciando da parte gli aspetti più tecnici (non si vuole in questa sede svolgere una mera relazione tecnica di progetto) in favore degli aspetti di concept e di design che hanno portato alla fisionomia finale del progetto. Composizione finale e rielaborazione grafica sono visibili in modo più diretto e comunicativo, sotto forma di tavole di progetto, negli allegati a questo elaborato.

### 5.1 L'intervento nel contesto Monregalese odierno

Come si è visto nei capitoli precedenti, il comune di Mondovì è situato in una posizione geografica particolare, tra collina e pianura, in buona posizione rispetto alla vicina città di Cuneo, a circa 90 km di distanza dal capoluogo regionale Torino, a circa

un'ora di automobile dal mare ligure e vicinissima alle montagne ed alle rispettive località sciistiche. Inoltre, risulta ben servita dalla rete di trasporto sia ferroviario che autostradale. Insomma, la posizione geografica rispetto al contesto urbanistico circostante è da considerarsi buona e con un buon potenziale intrinseco.

Altrettanto importante, e forse più peculiare e caratterizzante, è la morfologia del territorio del centro città: il rione Piazza infatti si staglia nel cielo grazie alla collina del Monte Regale, che garantisce alla città e al rione una particolare e suggestiva visibilità da tutto il circondario, nonché da tutti coloro che percorrono l'autostrada Torino-Savona in direzione di quest'ultima. Lo *skyline* che ne deriva rappresenta un'interessante cartolina di benvenuto per la città, che può garantire risvolti su più fronti, da quello economico e di marketing a quello storico-artistico.

Infine, ovviamente, si ricordano le numerose attrattive di interesse turistico ed architettonico presenti in tutta la città, ma con capillare presenza e qualità proprio nel rione Piazza, che si distingue dalle altre parti della città proprio per il suo tessuto edilizio fitto ma costellato di notevoli punti di interesse. Sicuramente la Piazza maggiore, i palazzi che la circondano e la Chiesa della Missione sono l'esempio principale e più suggestivo.

Di pari passo con questo tipo di valutazione, l'amministrazione comunale presente¹ ha dimostrato, su più fronti, di comprendere l'importanza dello sviluppo cittadino anche in termini di sostenibilità culturale, valorizzazione e recupero del patrimonio della cittadina di Mondovì, con ovviamente particolare interesse al rione più antico e suggestivo, cioè quello di Piazza. Da tempo, infatti, il comune ha attuato un insieme di interventi di varia natura volti proprio a rafforzare, da una parte, la vita quotidiana dei propri cittadini e, dall'altra, a migliorare la capacità attrattiva, ricettiva e di offerta legata al turismo. Numerosi sono gli assi portanti di questo programma di sviluppo del rione, con temi quali la mobilità, la riqualificazione di spazi non utilizzati o dismessi e

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Ci si riferisce all'amministrazione comunale di Mondovì rappresentata dell'ormai ex sindaco Stefano Viglione, rimasto in carica fino alle elezioni amministrative della primavera 2017.

il rafforzamento delle connessioni tra i vari punti di interesse di Piazza. In questo senso gli interventi promossi sono volti alla messa in rete di tutte le risorse possibili all'interno del contesto, affinché Piazza si dimostri effettivamente un polo attrattivo di tipo turistico capace di integrarsi con il territorio circostante, favorendo la percezione di un centro antico strutturato e di rilievo, capace di offrire servizi di qualità ed una partecipazione allargata che permettano di conoscere la città di Mondovì, il suo suggestivo rione antico, ma anche le bellezze del Monregalese in cui esso è inserito.

All'interno di questa ampia e varia proposta di interessi e di possibili interventi comunali, alcuni di essi sono, per lo meno in questa sede, ritenuti più importanti e significativi e quindi di vitale importanza per il progetto successivamente proposto. Per quanto riguarda l'ampio tema della mobilità, è di particolare interesse la rinnovata attenzione sui trasporti pubblici e la gestione dei parcheggi nel rione Piazza al fine di limitare la congestione nelle vie del centro storico. L'intenzione è sia quella di intensificare e proporre la Funicolare come mezzo ideale per l'arrivo a Piazza, sia quella di rivalutare Piazza D'Armi come polo di interscambio urbano ed extraurbano per il trasporto pubblico ma anche come nuovo accesso al rione e al nucleo storico con la creazione dell'ascensore inclinato. Questo permette di creare quel corollario di condizioni volte a ridurre l'uso dell'auto privata e di accedere al centro città a piedi o attraverso i servizi pubblici.

Accanto a questa tipologia di interventi, si sottolineano interessanti proposte di rivalutazione degli edifici dismessi, con l'obiettivo di rispondere in modo diretto ad alcune richieste della comunità. Tra i molti si ricorda la necessità di nuove sedi per i Licei a cui si vorrebbe rispondere attraverso la rifunzionalizzazione dell'ex Ospedale Santa Croce oppure la rivalutazione del cosiddetto complesso "delle Orfane" per la creazione di un polo culturale con biblioteca. Soprattutto quest'ultimo esempio, con la sinergia del nuovo interscambio cittadino di Piazza d'Armi, potrebbe creare un contesto del tutto favorevole al vicino Museo della Stampa e alla Chiesa della Misericordia con apprezzabili ricadute turistiche e culturali.

È proprio all'interno di questo contesto, prendendo spunto da questo corollario di proposte e visioni della nuova città di Mondovì e di Piazza, che il progetto svolto dall'autore tenta di inserirsi. La proposta progettuale che di qui a breve verrà descritta cerca di essere il più coerente possibile con i presupposti fino ad ora descritti, facendo tesoro degli spunti progettuali scaturiti durante il workshop, della conoscenza diretta dei luoghi da parte dell'autore e delle competenze teoriche messe in campo ed acquisite, cercando nel contempo di rispettare il più possibile le aspettative comunali, proponendo quindi un progetto non utopico e autoreferenziale ma calato nella realtà dei luoghi e avente come punti di forza la rivalutazione di spazi fino ad ora abbandonati o del tutto inutilizzati, il collegamento di alcuni punti cardine del rione e l'apertura di nuovi scorci della città e del paesaggio Monregalese.

### 5.2 Il quadro complessivo di progetto

Numerose esperienze italiane ed estere hanno ormai evidenziato che la valorizzazione dei centri storici va spesso di pari passo con lo sviluppo e la riorganizzazione della mobilità del territorio in cui essi sono inseriti. L'obiettivo è una ridefinizione dei servizi di mobilità tale per cui non risultino autoreferenziali e circoscritti all'interno del luogo, bensì inseriti all'interno di un *network* urbano ed extraurbano efficiente ed ampio, che possa rispondere in maniera valida alle più ampie esigenze della popolazione.

Il progetto ha l'intento di integrare in modo differente ed innovativo alcune realtà del rione all'interno della già consolidata maglia urbana, proponendo, a fianco dell'ormai appurato ruolo unificatore della Funicolare, un nuovo percorso di accesso alla città, completamente pubblico e percorribile da pedoni, persone con disabilità motorie<sup>2</sup> e piccoli mezzi di locomozione. Il percorso, di interesse sia turistico che

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Il progetto, concentratosi sulla risoluzione della mobilità urbana a livello rionale, ha posto particolare attenzione ai medesimi temi riguardo all'ampio mondo della disabilità. Tutti gli altri temi inerenti all'accessibilità a cui il progetto non risponde in modo diretto sono da considerarsi allo stesso modo necessari e possibile motivo di approfondimento in altra sede più appropriata.

culturale, collega Piazza d'Armi con il centro pulsante di Piazza, cioè Piazza Maggiore, attraversando una serie di luoghi ad oggi non utilizzati dalla comunità. Da Piazza d'Armi si sale verso il collegio "ex Orfane" attraverso l'ascensore inclinato; qui si ha il facile accesso al collegio stesso, al Museo della Stampa ed anche alla Chiesa della Misericordia. Proseguendo, è possibile raggiungere il percorso elevato attorno alle mura della città, proprio all'incrocio tra Via Emanuele Filiberto e Via della Misericordia, attraverso l'utilizzo di un secondo ascensore verticale; da qui inizia il percorso esterno alle antiche fortificazioni della Cittadella che, senza troppi cambi di pendenza, porta fino all'attuale parcheggio San Giorgio. In questa zona il progetto prevede l'inserimento di un ampio teatro urbano con quinte sceniche rappresentate da una serie di scorci della città particolarmente suggestivi. Il progetto prevede il superamento del dislivello presente attraverso il design attento dei percorsi, che confluiscono, dal punto di vista pedonale, all'imbocco di Via San Pio V, permettendo, in modo diretto ed agevole, l'arrivo in Piazza Maggiore.

L'intento complessivo che scaturisce dalla visione di insieme di questo progetto, oltre agli aspetti finora elencati che sono fondanti per tale proposta, è la possibilità concreta per la comunità tutta (cittadini e non) di riappropriarsi nuovamente di un'ampia parte di città, costellata da un paesaggio ricco e suggestivo, per troppo tempo abbandonata a se stessa e senza la possibilità di essere conosciuta, apprezzata e vissuta. Si tralasciano temporaneamente tutti quei progetti e quelle proposte di rifunzionalizzazione della Cittadella in sé, la quale, perlomeno fino ad oggi, non ha alcuna possibilità di trovare una reale e concreto riutilizzo, e si tenta di mostrare, per la prima volta, una via differente ed alternativa per la valorizzazione del rione Piazza. Ed è proprio in questo senso che entra in gioco il tema cardine del progetto, cioè la mobilità, intensa come capacità di percorrere i luoghi e di interagire con essi ricercando il più alto grado di partecipazione possibile, capace, perlomeno in questa sede, di ridare slancio all'intero rione fornendo dei nuovi mezzi e delle nuove possibilità sia per la comunità che per il turismo.

### 5.3 L'ascensore verticale

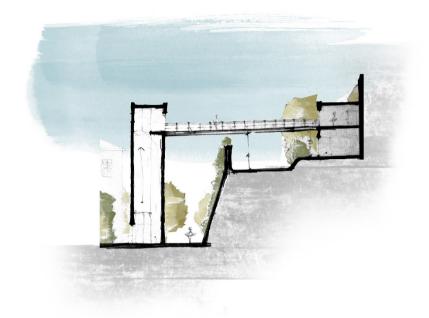


Figura 22 – Schizzo di *concept* dell'ascensore verticale utile al superamento del dislivello presente tra la base del collegio "ex Orfane" e il piano del percorso fuori alle mura della Cittadella. È visibile qui la passerella aerea che si collega in modo diretto alle mura della Cittadella. Quest'ultima caratteristica è stata poi rivista in fase di progetto. Illustrazione elaborata dall'autore.

La necessità della progettazione di un ascensore verticale è rappresentata dall'assoluta importanza di mettere in diretto e semplice collegamento il livello del collegio "ex Orfane" con il sopraelevato percorso attorno alle mura della città. Senza l'inserimento di tale dispositivo, non vi è modo di collegare i due punti in modo che tutti possano transitarvi in modo intuitivo ed autonomo. L'unica via pedonale presente è costituita dalla stretta e ripida Via della Misericordia, assolutamente non accessibile a chiunque abbia un qualche tipo di difficoltà motoria. Per questi motivi il dislivello totale viene superato in parte grazie al posizionamento di un'ampia stramps, che consente nel contempo l'accesso all'ampia zona verde attorno al collegio, e per la restante parte attraverso l'ascensore verticale stesso. Nello schizzo di progetto qui sopra riportato, ancora allo stadio di concept, era evidente la forza suggestiva di tale componente, il quale si alzava fin oltre il piano stradale e collegava, con un'ampia passerella aerea, la parte alta delle mura della cittadella. Nonostante questo, proseguendo con lo sviluppo dello stesso e del complessivo sistema di percorso, è stato

ritenuto troppo sovrastante (in termini di impatto visivo oltre che di altezza) la vicina cupola della Chiesa della Misericordia e si è ritenuto opportuno ridimensionare questo elemento, abbassandolo di qualche metro e connettendo lo sbarco dell'ascensore con il piano stradale e quindi con il piano basso delle mura della cittadella. La possibilità di accedere in totale indipendenza, in un futuro, alla Cittadella, è comunque garantita da un passaggio già esistente all'interno delle mura della città quasi alla fine del percorso interno al parco. La tecnologia applicata all'ascensore è assolutamente semplice, di grande leggerezza, ma nel contempo di grande impatto: una struttura portante a montanti e traversi in acciaio che non si nasconde completamente, vetro per garantire luminosità agli sbarchi e infine lamiera microforata in acciaio COR-TEN come finitura esterna, capace, con la sua semitrasparenza, di garantire particolari giochi di luce per chi usufruisce dell'ascensore.

## 5.4 Il parco attrezzato

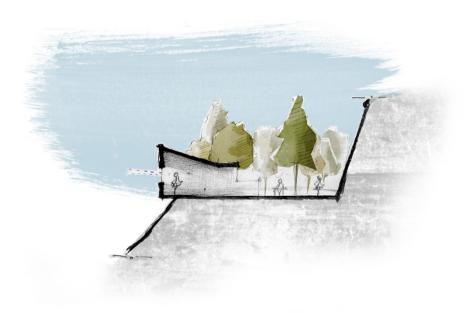


Figura 23 – Schizzo di *concept* del parco attorno alle mura della Cittadella. Visibile la relazione con le mura e la presenza di strutture per il relax e la sosta in punti particolarmente panoramici. Quest'ultima caratteristica è stato poi confermata in fase di progetto. Illustrazione elaborata dall'autore.

L'ampio parco verde si estende lungo tutto il confine delle mura della Cittadella, legando direttamente il teatro urbano alla zona dell'ascensore verticale e indirettamente al complesso della Chiesa della Misericordia e del Museo della Stampa. L'idea è quella di realizzare un percorso che segua il perimetro dei bastioni dell'ex Cittadella sabauda, rendendo così fruibile un elemento di pregio sotto il profilo storico e paesaggistico. Il percorso, garantito da una mobilità integrata (ascensore e percorso pedonale), diventa fruibile anche da biciclette o piccoli veicoli elettrici e apre le porte all'utilizzo di una parte nuova di città e al suo relativo panorama sconosciuti fin ad ora.

In concreto, percorrendo questo nuovo tratto di strada, si trovano, a ridosso della Via Emanuele Filiberto Baluardo, un'ampia serie di orti urbani attraversati dal percorso stesso. Ad oggi, parte di questa prima zona è proprio adibita a questa funzione; l'integrazione di questa sua caratteristica è sembrata necessaria nell'intento di creare un luogo aperto alla comunità che potesse esprimere condivisione e partecipazione. Percorrendo questo spazio e lasciata la zona dedicata agli orti, si apre un susseguirsi articolato e vario di aree coperte di sosta/belvedere, piccole costruzioni in legno dal design minimale che costituiscono l'ossatura del parco stesso, garantendo ampi spazi per il relax e la contemplazione del paesaggio, mostrandosi nel contempo idonei anche a eventuali mostre temporanee grazie alle dimensioni piuttosto generose. Le strutture a progetto si presentano ribassate rispetto al percorso principale ed accessibili attraverso comode rampe. Inoltre sono costruite a sbalzo rispetto al declivio del terreno che, nelle zone di limite, ha una pendenza abbastanza pronunciata. L'idea a cui tende questa particolare soluzione progettuale è la ricerca di una immersione più ampia possibile all'interno del paesaggio. Seguendo il percorso attorno alle mura, si trovano anche luoghi di sosta e di relax aperti e all'ombra della vegetazione, mentre nella sua parte mediana, nella zona di più ampia larghezza trasversale, si trova un'importante area gioco per bambini, nonché un'area fitness per adulti ed un'eventuale parete di arrampicata sportiva sulle mura della Cittadella stessa. Questo ultimo tassello, ovvero l'aspetto ricreativo integrato con quello sportivo, si prefigge di

essere un componente importante all'interno del percorso e motivo, in futuro, di un possibile ampliamento in altre parti del parco.

Il parco, a prescindere dalle funzioni e dal design di progetto, di cui si può discutere o meno, non presenta ampie difficoltà in termini di mobilità. L'ampio percorso principale permette un confortevole passaggio sia per i pedoni sia per eventuali persone in carrozzella o con scooter elettrici; inoltre, la pendenza regolare e contenuta che presenta la zona non richiede particolari accorgimenti se non il posizionamento di rampe più o meno lunghe in capo e coda al parco, al fine di collegare lo stesso con le restanti parti del percorso (cioè il teatro urbano e la zona dell'ascensore verticale).

### 5.5 Il teatro urbano

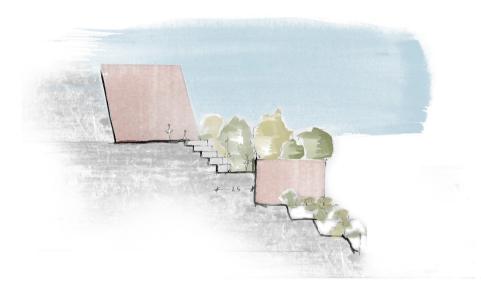


Figura 24 – Schizzo di *concept* della zona adibita a teatro urbano. Visibile la via principale con a ridosso una zona di gradoni posti come un ampio anfiteatro. Tale conformazione è stata poi confermata in fare di progetto. Illustrazione elaborata dall'autore.

Questo spazio pubblico è concepito come un luogo informale e dinamico, caratterizzato dalla polivalenza di utilizzo e di pubblico fruitore. Il fatto di essere indicato, in questa fase di progetto, con il termine *teatro urbano* identifica la capacità di creare un nuovo punto di vista all'interno del *landscape* cittadino, una sorta di nuova scena teatrale in cui il pubblico è ovviamente il cittadino o il singolo fruitore del luogo,

mentre le quinte sceniche offerte corrispondono alla città stessa ed in particolare ad uno scorcio molto suggestivo che mette in contatto diretto (cioè visivamente) questo luogo particolare con la zona del Belvedere e la cupola del Duomo. Questo teatro è adatto ad attività di intrattenimento ma anche di semplice passatempo e si delinea come possibile luogo di ritrovo per i cittadini di Mondovì. Uno spazio con una architettura dei percorsi più marcata e che caratterizza in modo deciso il luogo stesso. Esso rappresenta la testa (o la coda) del nuovo percorso attorno alle mura della Cittadella, una sorta di portale di passaggio verso le zone del parco. I gradoni a progetto seguono il declivio del terreno e rendono così fruibile a tutti questo fazzoletto di terra. L'inserimento di comode rampe è un espediente necessario per garantire l'accessibilità alla maggior parte dei fruitori e questo, inevitabilmente, segna in modo netto la nuova architettura della zona, sia da un punto distributivo che visivo. L'apertura di questa parte di città conferisce al luogo nuovo dinamismo e spiana la strada per altre possibili integrazioni ed ampliamenti futuri; in particolare ci si riferisce all'ampia zona verde che si estende nella parte posteriore e laterale rispetto all'edificio della diocesi di Mondovì e che lambisce il lato Nord-Ovest del parco ad un livello inferiore. Proporre l'utilizzo di questa parte di verde potrebbe essere interessante ma di per sé non è realizzabile a causa del dislivello troppo elevato tra le due parti. Proprio nella zona del teatro urbano queste due parti collimano e diventano quindi entrambe oggetto di interesse. Di per sé questa parte di parco è raggiungibile da Via San Pio V in totale autonomia, ma è anche collegata in modo diretto con il limitrofo parcheggio San Giorgio. Quest'ultimo è stato ridimensionato ed integrato, per quanto possibile, con la restante parte del luogo, attraverso una particolare ed inedita schermatura. Il parcheggio assolve alla necessità dei cittadini e dei lavoratori di Piazza, ma nel contempo costituisce anche un possibile punto di arrivo alla città e al parco per coloro che hanno particolari esigenze.

### CONCLUSIONI

Il lavoro proposto complessivamente si delinea come un ampio ed eterogeneo excursus all'interno di nuove metodologie di progetto, applicate attraverso dirette esperienze fatte dall'autore durante il suo percorso di studio. La scelta di svolgere questo tipo di elaborato con oggetto proprio la città di Mondovì non è stata affatto casuale, bensì è stata frutto dell'interesse nato durante il workshop svolto e poi coltivato nelle fasi successive, senza tralasciare il fatto che la città di Mondovì è la città natale dell'autore, dove egli vive tuttora e alla quale è particolarmente legato. Il lavoro ha permesso di scoprire nuove realtà e nuove caratteristiche di questa cittadina anche a chi l'ha vissuta da sempre, evidenziando come in realtà essa sia molto più complessa di quanto si possa pensare. La parte più compilativa e di carattere storico ha alimentato numerose curiosità ed ha consentito una maggiore comprensione del territorio, mettendo in mostra quanto il passato di questa cittadina sia stato differente e particolare, particolarmente lontano nei fatti e nelle vicende rispetto alla consapevolezza preliminare dell'autore. La conoscenza storica, e soprattutto la comprensione dei travagli che si sono succeduti nel corso dei secoli, hanno sicuramente cambiato il modo in cui l'autore vede, sente e di conseguenza vive e vivrà questo luogo. La tematica turistica è stata ovviamente di grande interesse, ha posto accenti e precisazioni su molti luoghi, spazi o architetture, nonché manufatti e beni che fino ad adesso non sembravano aver avuto attrattiva; inoltre, il quadro complessivo del turismo ha messo in chiaro quanto questa tematica sia forse la più diretta strada per una maggiore sopravvivenza dei luoghi e delle memorie del posto, una possibilità concreta di esperienza diretta della città, del tutto democratica ed egualitaria se il design del luogo lo rende possibile. È proprio in questo senso che è entrato in gioco l'ampio tema dell'Universal Design. L'analisi del dibattito internazionale in questo ambito ha permesso di ampliare la già grande fetta di competenze e professionalità che asseriscono al processo progettuale, evidenziando in modo inequivocabile quanto le scelte fatte da professionisti progettisti, siano essi architetti, ingegneri o designer, abbiano una ricaduta diretta nella vita di tutte le persone, non soltanto a breve termine e in modo palese, ma anche nel corso degli anni e in modo sotteso.

La sintesi dell'intero lavoro è la proposta progettuale, differente dalle più consuete proposte inerenti la città di Mondovì riguardanti spesso (ma non solo) la Cittadella e capace di aprire un nuovo sguardo sulla collina di Piazza e di prendere in considerazione luoghi spesso lasciati in secondo piano. Un progetto che ovviamente non ha la pretesa di essere risolutore di tutte le problematiche della collina, ma capace di mettere l'autore di fronte ad un contesto realmente vicino e compreso in modo particolarmente approfondito, calato nella realtà dei luoghi in modo il più possibile coerente con essi.

In conclusione, il lavoro è stato, nel complesso, di grande capacità formativa per l'autore stesso che questi luoghi li conosce (ora più di prima) piuttosto bene. Si è certi che potrà esserlo anche per tutti coloro che si appresteranno, in futuro o nell'immediato presente, alla conoscenza della città di Mondovì nel tentativo di migliorarla sempre più.

## ALLEGATI

A corollario della parte più compilativa del lavoro sono stati redatti degli elaborati grafici per l'analisi del rione Piazza e per la visualizzazione delle proposte progettuali presentate.

In dettaglio gli elaborati prodotti sono:

- TAVOLA 1: analisi del rione Piazza secondo molteplici punti di vista
- TAVOLA 2: concept delle idee di progetto inserite nel contesto attraverso punti nodali e proposta di masterplan della zona di interesse.
- TAVOLA 3: progetto e visualizzazione della zona connessa all'ascensore verticale e dettaglio tecnologico di quest'ultimo.
- TAVOLA 4: progetto e visualizzazione del parco attrezzato al di fuori delle mura della Cittadella
- TAVOLA 5: progetto e visualizzazione del teatro urbano come innesto del percorso attorno alle mura storiche con il centro del rione

## FONTI BIBLIOGRAFICHE

- ALEMANI CRISTINA, ZANGARINI MANTOVANI MASSIMIGLIANO, *Il duomo rinascimentale di Mondovì: indagini storiche e ipotesi di riuso*, Tesi di Laurea, Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.
- ARENGHI ALBERTO (a cura di), *Design for All, Progettare senza barriere architettoniche*, Torino, UTET Scienze Tecniche, 2007.
- ARENGHI ALBERTO, GAROFALO ILARIA, LAURIA ANTONIO, Accessibility as a design resource for the enhancement of lesser-knwon cultural sites from the perspective of turism, in Crisan Rodica, Fiorani Donatella, Kealy Loughlin, Musso Stefano Francesco, Conservation Reconstruction. Small Historic Centres: conservation in the midst of change, Hasselt (Belgio), EAAE, 2015.
- ARENGHI ALBERTO, MALGRATI DANIELE, SCARAZZATO MICHELE, Healthy Buildings: the ICF Classification as a designing tool, in Fikfak Alenka, Lazarević Eva Vaništa, Fikfak Nataša, Vukmirović Milena, Gabrijelčič Peter, Places and Technologies 2015, Keeping up with technologies to make healthy places: Book of Conference Proceedings, 2nd International Conference, Nova Gorica, Slovenia, June 18-19, 2015, Faculty of Architecture, 2015.
- ARENGHI ALBERTO, GAROFALO ILARIA, LAURIA ANTONIO, On the Relationship Between 'Universal' and 'Particular' in Architecture, in Petrie Helen, Darzentas Jenny, Walsh Tanja, Swallow David, Sandoval Leonardo, Lewis Andrew, Power Christopher, Universal Design 2016: Learning from the Past, Designing for the Future: Proceedings of the 3rd International Conference on Universal Design (UD 2016), York, United Kingdom, August 21-24, 2016, IOS Press, 2016.
- AZZOLINO MARIA CRISTINA, LACIRIGNOLA ANGELA, *Progettare per tutti. Dalle barriere architettoniche all'accessibilità. Atti del Workshop*, Roma, Aracne Editrice, 2011.

- BARACCO LUCIA, Barriere percettive e progettazione inclusiva. Accessibilità ambientale per persone con difficoltà visive, Trento, Edizioni Centro Studi Erickson, 2016.
- Bracco Alessandro, Mamino Lorenzo, *Disegni e tipi diversi dell'Archivio storico del Comune di Mondovì*, Mondovì, Città di Mondovì, 2002.
- CASALIS GOFFREDO, Il Monregalese nel dizionario geografico storico-statistico-commerciale degli stati di S. M. il re di Sardegna del prof. Goffredo Casalis 1833 1855 e nella Miscellanea artistica della Provincia di Cuneo del prof. Attilio Bonino 1935, Mondovì, Rotary Club, 1985.
- CENTER FOR ACTIVE DESIGN, Active design guidelines. Promoting physical activity and health in design, City of New York, 2010.
- COMUNE DI MONDOVÌ, *MondoViGuida: un mondo di storia, arte, cultura, sapori, sport e natura, tra città e territorio,* Mondovì, Città di Mondovì, 2011.
- COMUNE DI PARMA, MINISTERO DEL LAVORO, DELLA SALUTE E DELLE POLITICHE SOCIALI (a cura di), *Libro bianco su accessibilità e mobilità urbana. Linee guida per gli Enti locali*, Milano, Franco Angeli Edizioni, 2009.
- FARRUGGIA ANGELA (a cura di), Identità culturale e salvaguardia dei nuclei storici. Il caso di Mondovì Piazza, Torino, Celid, 2007.
- FILLI ETTORE, La Provincia di Mondovì nella seconda metà del '700. Crisi dell'antico regime, occupazione militare e sommosse, Boves, Araba Fenice, 2013.
- LAURIA ANTONIO (a cura di), I Piani per l'Accessibilità. Una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare, Roma, Gangemini Editore, 2011.
- MALDONADO TOMÁS, La speranza progettuale: ambiente e società, Torino, Einaudi, 1992.
- MAMINO LORENZO, Mondovì, in Città da scoprire: guida ai centri minori, Milano, TCI, 1983.
- MICHELOTTI AMEDEO, Storia di Mondovì, Mondovì, Rotary Club, 1989.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, Decreto Ministeriale, 14 giugno 1989, n. 236, Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche, Gazzetta Ufficiale n. 145 del 23 giugno 1989, visibile in http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1989/06/23/089G0298/sg.

UNITED NATIONS WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT (WCED), *Our Common Future* (Brundtland Report), Oxford University Press, 1987.

VACCARINO GIORGIO, *I Giacobini Piemontesi (1794-1814)*, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, 1989.

## **SITOGRAFIA**

- BUSCOMPANY, Linea 3 Piazza-FS-Mondovicino, in http://www.buscompany.it/sites/default/files/orari/703.pdf, PDF, consultato il 20/11/2017.
- COMINO GIANCARLO, Schede storico-territoriali dei comuni del Piemonte: Comune di Mondovì, http://www.regione.piemonte.it, 1998, PDF, consultato il 23/10/2017.
- ISTAT, *I musei*, *le aree archeologiche e i monumenti in Italia*, in https://www.istat.it/it/files/2016/12/ReportMusei.pdf?title=Musei+e+monumenti +in+Italia+-+19%2Fdic%2F2016+-+Testo+integrale.pdf, 19 dicembre 2016, PDF, consultato il 5/11/2017.
- OSSERVATORIO CULTURALE DEL PIEMONTE, *Il pubblico dei musei in Piemonte, report annuale*2016,
  http://www.ocp.piemonte.it/doc/report\_annuali/ocp\_reportannuale2016\_musei.p
  df, 12 luglio 2017, PDF, consultato il 3/11/2017.
- PALTRINIERI GIOVANNI, *Mondovì Dodici Orologi Solari*, http://www.lineameridiana.com, 2004, consultato il 27/10/2017.
- REGIONE PIEMONTE DIREZIONE TURISMO, *Dati Statistici sul Turismo in Piemonte*, http://www.piemonte-turismo.it/documenti/market-research-statistics/rapporto-dati-2016, 6 aprile 2017, PDF, consultato il 3/11/2017.
- REGIONE PIEMONTE DIREZIONE TURISMO, *Dati Statistici sul Turismo in Piemonte. Dati comunali, movimenti nei comuni,* in http://www.piemonte-turismo.it/documenti/market-research-statistics/rapporto-dati-2016, 6 aprile 2017, PDF, consultato il 3/11/2017.

SILVA SAMUELE, *Ex ospedale di Mondovì*, in http://www.samuelesilva.net/blog/2016/04/29/ex-ospedale-di-mondovi/, 29 aprile 2016, consultato il 20/11/2017.

TURCO MARCO, «Fate qualcosa per la Cittadella» Si torna a parlare della Cittadella, e di quella "vecchia" caserma a Piazza, in http://www.unionemonregalese.it/Territorio/Mondovi/Fate-qualcosa-per-la-Cittadella, 4 dicembre 2014, consultato il 20/11/2017.

TURCO MARCO, ZTL a Piazza: ecco dove saranno le telecamere, in http://www.unionemonregalese.it/Territorio/Mondovi/Ztl-a-Piazza-ecco-dove-saranno-le-telecamere, 16 novembre 2016, consultato il 20/11/2017.

http://www.regione.piemonte.it/, consultato il 10/10/2017.

http://www.ocp.piemonte.it/, consultato il 12/10/2017.

http://cartiglio.it/, consultato il 15/10/2017.

https://centerforactivedesign.org/, consultato il 1/11/2017.

http://www.aeroclubmondovi.it/, consultato il 2/11/2017.

http://www.comune.mondovi.cn.it/, consultato il 2/11/2017.

http://www.peccatidigolamondovi.it/, consultato il 2/11/2017.

http://webgis.arpa.piemonte.it/geoportale/, consultato il 22/12/2017.