

LA BASSA VAL PELLICE

UN PERCORSO CICLABILE PER LO SVILUPPO DELLA PRATICA DEL TURISMO LENTO

Candidato **SENINI GIORGIA**

Relatore **FASOLI VILMA**

Correlatore **CAMASSO MASSIMO**



Fotoinserimento di copertina

Il progetto della pista ciclabile lungo via del Molino, Torre Pellice



POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e le Valorizzazione del Patrimonio

TESI DI LAUREA MAGISTRALE

LA BASSA VAL PELLICE

UN PERCORSO CICLABILE PER LO SVILUPPO DELLA PRATICA DEL TURISMO LENTO

CANDIDATO: *Senini Giorgia*

RELATORE: *prof. Fasoli Vilma*

CORRELATORE: *prof. Camasso Massimo*

A.A. 2019/2020

INDICE

1. GLI ITINERARI CICLABILI PER LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO	p.7
1.1. Premessa	p.9
1.2. Dalla rete ciclabile regionale a quella locale	p.11
1.3. La rete ciclabile del Basso Pinerolese	p.17
2. ANALISI SOTTO TRACCIA ATTRAVERSO LA COMPARAZIONE DELLE FONTI CARTOGRAFICHE	p.21
2.1. Premessa	p.23
2.2. Le reti stradali nel XVII secolo tra sistema infrastrutturale del Ducato sabauda e specificità locale	p.24
2.3. La rete stradale della Valle Pellice nelle Visite degli Intendenti del Regno Sabauda	p.29
2.4. 1852. La viabilità della Valle Pellice nella Carta dello Stato Maggiore Sardo	p.32
2.5. 1882. La linea ferroviaria Pinerolo - Torre Pellice e lo sviluppo industriale della valle	p.33
3. IL PROGETTO DI UNA PISTA CICLABILE PER LA BASSA VAL PELLICE	p.35
3.1. Criteri di progetto del tracciato	p.37
3.2. I caratteri del percorso ciclabile	p.39
4. IL PATRIMONIO STORICO-CULTURALE E ARCHITETTONICO	p.57
4.1. Premessa	p.59
4.2. Incastellamenti e fortificazioni	p.61
4.3. Ville, palazzi nobiliari e culturali	p.67
4.4. Piazze e logge mercatali	p.81
4.5. Testimonianze dell'attività produttiva	p.87
4.6. Patrimonio ferroviario	p.97
4.7. Architetture religiose	p.103

5. IPOTESI DI VALORIZZAZIONE	p.119
5.1. Focus di progetto: la riconversione della stazione di Luserna San Giovanni in <i>Bike Hotel</i>	p.128
6. GLI INTERVENTI E L'ANALISI DELLE CRITICITA'	p.139
6.1. Le tipologie di intervento	p.141
6.2. Individuazione delle criticità e ipotesi di progetto	p.150
CONCLUSIONI	p.155
REGESTO DEI DOCUMENTI	p.157
BIBLIOGRAFIA	p.161
SITOGRAFIA	p.163
ALLEGATI	p.165

1.1. Premessa

In Italia il *Piano Strategico di Sviluppo del Turismo*¹ 2017-2022 segnala come le componenti paesaggistiche e naturalistiche e l'alta concentrazione di beni culturali, costituiscano gli aspetti fondamentali per lo sviluppo del turismo. Le ragioni sono riconducibili al cambiamento di tipologia del turista medio, sempre più attento e interessato alla riscoperta della cultura locale, nonché agli aspetti naturalistici e paesaggistici dei territori. L'anno 2019 è dedicato al *turismo lento*, che presuppone di viaggiare con ritmi che consentono di vivere l'esperienza guardandosi intorno e concedendosi il tempo di osservare, di assaporare e di ammirare i valori di un dato luogo. Secondo quanto affermato dal Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo Dario Franceschini, *"Il 2019 anno del turismo lento sarà un ulteriore modo per valorizzare i territori italiani meno conosciuti dal turismo internazionale e rilanciarli in chiave sostenibile favorendo esperienze di viaggio innovative, dai treni storici a alta panoramicità, agli itinerari culturali, ai cammini, alle ciclovie, ai viaggi a cavallo. Investire sul turismo sostenibile è una strategia di sviluppo che ha come fine la tutela e la riproposizione innovativa di luoghi, memorie, conoscenze e artigianalità che fanno del nostro Paese un luogo unico: un circuito di bellezza straordinariamente diffuso lungo tutto il suo territorio fisico, e lungo un arco di secoli di civiltà"*².

Tra gli orientamenti individuati, quello di incentivare lo sviluppo di percorsi ciclopedonali lungo tracciati storici nei territori soggetti a valorizzazione e riqualificazione, vanta già alcune significative esperienze.

L'obiettivo di questa tesi si colloca all'interno delle strategie volte a promuovere lo sviluppo della pratica del turismo slow e si muove all'interno del territorio della Bassa val Pellice, caratterizzato da un patrimonio storico-architettonico particolarmente significativo, ma poco conosciuto.

¹ Il Piano Strategico del Turismo è stato elaborato dal Comitato Permanente di Promozione del Turismo, con il coordinamento della Direzione Generale Turismo del MiBACT, il Ministero per i beni e le attività culturali.

² FRANCESCHINI, Dario. "Franceschini: il 2019 sarà l'anno del turismo lento", Ufficio Stampa MiBACT, Roma 4 novembre 2017.

Nel 2012 la chiusura della linea ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice ha inoltre comportato sia la sostituzione con un servizio pubblico su gomma, sia un sensibile aumento dell'uso del mezzo di trasporto privato. Gli effetti di questo cambiamento sono registrati dall'incremento del traffico soprattutto lungo il principale asse stradale, che connette i più importanti centri abitati della Bassa Valle Pellice, e dalle pesanti ricadute negative che hanno inciso sulla qualità della vita collettiva. Questo progetto di percorso ciclabile coglie l'opportunità offerta dalla presenza di altre iniziative organizzate sia all'interno della Regione Piemonte, sia nel territorio del Basso Pinerolese, ponendosi come elemento di integrazione di una rete infrastrutturale legata al tempo libero, ma capace anche di agevolare spostamenti sicuri e di breve distanza. Il percorso è stato individuato, lavorando "sotto traccia", a partire dai tracciati e dalle presenze architettoniche documentati dalla cartografia storica, con l'obiettivo di promuovere la conoscenza di un patrimonio che riveste un'importanza particolare all'interno della specificità delle culture, come quelle delle comunità Valdese e Cattolica, che da secoli abitano queste aree. Se da un lato il progetto propone la rifunzionalizzazione di alcuni edifici originariamente destinati a stazioni ferroviarie, dall'altro si avvicina alle specificità di un sistema territoriale complesso, agendo all'interno dei valori, dei segni e dei simboli nei quali queste comunità ancora oggi si riconoscono.

1.2. Dalla rete ciclabile regionale a quella locale

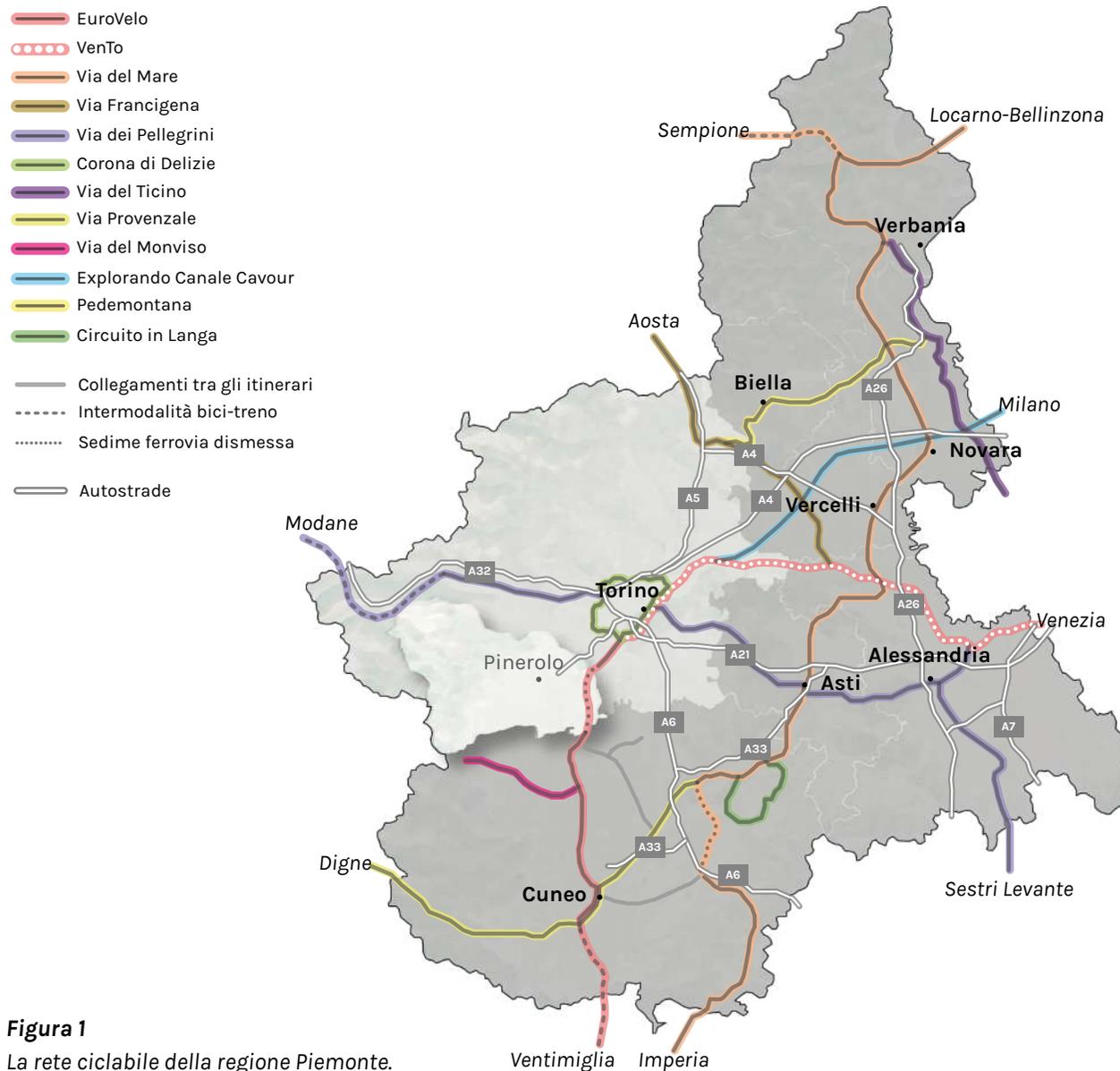


Figura 1
La rete ciclabile della regione Piemonte.

La Regione Piemonte è caratterizzata da una serie di tracciati ciclopedonali molto frequentati e per i quali, negli ultimi anni, si è registrato un forte interesse.

Tra questi itinerari emergono:

- **L'EuroVelo8**: il tratto italiano di questo itinerario è meglio conosciuto come *VenTo*, poiché permette di collegare Venezia a Torino, ma la gestione da parte di Bicitalia ha permesso di attribuirgli un altro nome, quello di Ciclovía del Po. Con questo percorso si è cercato di dare continuità ai diversi tratti resi ciclabili dalle amministrazioni locali, le quali però fanno ancora fatica a considerare il fiume Po come unica entità o, ancor meglio, infrastruttura cicloturistica che vada oltre i confini regionali o provinciali. Tecnicamente il percorso si presenta abbastanza vario, sia in termini di fondo stradale che di grado di protezione, legata quest'ultima alle più differenti destinazioni d'uso degli argini del fiume. Allo stato attuale *VenTo* è un progetto³, non una pista ciclabile già realizzata e pronta per essere percorsa in sicurezza e continuità⁴;

- La **ciclovía lungo il canale Cavour**: l'itinerario si snoda lungo un percorso di 229 Km, ed è stato concepito con l'obiettivo di riscoprire il territorio tra Milano e Torino, ricco di storia e paesaggi, dove architettura e agricoltura giocano un ruolo fondamentale. Ad oggi la pista lungo il canale non è ciclabile, ma è pur vero che esistono numerose strade che lo affiancano. Il problema principale è l'assenza di una legge nazionale che permetta ai consorzi privati di progettare e gestire ciclovie lungo i canali che attraversano il loro territorio.

E' soprattutto necessario che il percorso ciclabile sia dotato di una serie di sistemi di sicurezza⁵, come ad esempio i parapetti, che impongono spesso interventi troppo dispendiosi per gli attori

³ Il 43% del tracciato, purtroppo, non è percorribile e necessita quindi di interventi di adeguamento. Gli ostacoli più grandi rimangono amministrativi e procedurali. Secondo la supervisione scientifica del Politecnico di Milano, non appena si genereranno le condizioni amministrative e tecniche adatte, si potrà realizzare *VenTo* nell'arco di tre anni. Ciò non toglie che si possano realizzare in tempi più contenuti i primi tratti ciclabili, soprattutto laddove il percorso è già esistente o lo si può rendere agibile intervenendo solo sulle regole d'uso (come nel caso degli argini del Po). Con una seconda azione si potranno poi realizzare quegli interventi volti a massimizzare la continuità del tracciato, eliminando le discontinuità più macroscopiche e pericolose per il ciclista.

⁴ Per il progetto *VenTo* si veda <http://www.progetto.vento.polimi.it/territorio.html>.

⁵ Il tema della sicurezza e della gestione del progetto del Canale Cavour è stato affrontato da Chiara Ocellì, docente del Politecnico di Torino, e da Ombretta Bertolo, della Coutenza Canali Cavour, durante il seminario *Ciclovie e vie d'acqua. Per una mobilità sostenibile: fattibilità, sicurezza e gestione* tenutosi nel Salone d'Onore del Castello del Valentino il 26 marzo 2019.

pubblici impegnati nella gestione del canale⁶;

- La **Corona di Delizie in biciletta**: il sistema delle Residenze Reali sabaude è stato inserito in un'infrastruttura verde che ha l'obiettivo di integrare tale sistema con la cintura verde, rappresentata dal patrimonio naturale dei parchi metropolitani, dei fiumi e delle aree rurali ancora poco alterate, per riqualificare il territorio metropolitano torinese e migliorarne la qualità di vita. Per questo motivo è stato individuato un percorso cicloturistico che collega le Residenze Sabaude, costituito da un anello di oltre 90 Km con sette varianti storiche, attraverso percorsi in parte in sede propria e in parte su strade a traffico motorizzato⁷;

- La **Via del Ticino**: rappresenta sostanzialmente un itinerario caratterizzato da un interscambio treno/bici nell'ovest Ticino novarese: da Arona sul lago Maggiore, attraverso boschi e colline moreniche del Verbano, sino a Pombia e da qui al Parco della Valle del Ticino. Si tratta dunque di un percorso immerso nella natura e affiancato da molti corsi d'acqua, come ad esempio il Naviglio Grande e il fiume Ticino: percorsi lungo i quali si trovano ponti, centrali, dighe, sbarramenti e deviazioni di canali, in un sistema idraulico fortemente complesso⁸;

- La **Via dei Pellegrini**: a partire dall'anno 2000 Gianfranco Salotti⁹ ha studiato la possibilità di recuperare la percorribilità pedonale della collina morenica che si estende da Rivoli ad Avigliana, per raggiungere poi il Lago Piccolo e la Sacra di San Michele. L'itinerario si snoda lungo antiche vie di percorrenza, attraversa borghi e borgate, ad ovest di Torino, nella bassa valle di Susa e si sviluppa in due tratte di circa 22 km ciascuna: la prima collega il Castello di Rivoli al centro storico di Avigliana, toccando nel punto più elevato i 617 m del Col Buchet; la seconda da Avigliana sfiora il Lago Piccolo, sale alla Mortera e al Colle della Croce Nera, con 872 m di quota, e da qui giunge alla Sacra di San Michele¹⁰;

⁶ Per la ciclabile del Canale Cavour si veda <https://www.bikeitalia.it/2016/05/25/explorando-da-milano-a-torino-in-bici-lungo-il-canale-cavour/>.

⁷ Per la *Corona di Delizie in bicicletta* si veda <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/ambiente/mobilita-sostenibile/progetti-mobilita/itinerari-ciclabili/corona-di-delizie>.

⁸ Per la *Via del Ticino* si veda <http://www.cyclinglagomaggiore.it/slow/ciclabile-del-parco-piemontese-del-ticino/>.

⁹ Gianfranco Salotti è un ricercatore e studioso delle tradizioni locali, collaboratore dell'Associazione Salvaguardia Collina morenica, con sede a Rivoli, confluita in Pro Natura Torino nel 2009.

¹⁰ Per la *Via dei Pellegrini* si veda <http://torino.pro-natura.it/la-via-dei-pellegrini/>.

- La **Ciclovía Provenzale**: rappresenta una delle iniziative nate con il progetto *Nuovo territorio da scoprire - Le attività all'aria aperta a contatto con la natura* tra la Provincia di Cuneo e il Département des Alpes de Haute Provence, ripreso nel corso del 2015 con il progetto *Itinerari fra Langa e Alta Provenza*. Il collegamento tra i due territori transfrontalieri assume una significativa valenza europea, inserendosi a pieno titolo nella rete EuroVelo come importante raccordo tra le ciclovie esistenti. Il tracciato della ciclovía, che ricalca un percorso storico risalente alla via romana verso la Provenza, evidenzia un itinerario che possiede enormi potenzialità ambientali e turistiche¹¹;
- La **Pedemontana Alpina**: si tratta di un itinerario ciclabile che si sviluppa alla base dell'arco alpino da Trieste al Colle di Cadibona (Savona). Il progetto è stato inserito nella rete *Bicitalia*. Una delle leggende del cicloturismo è rappresentata dalla cavalcata delle Alpi lungo tutti i passi più importanti, teatro delle tappe più impegnative del Tour de France e del Giro d'Italia. Con la Pedemontana Alpina si propone un approccio simile, ma decisamente più facile, poiché ci si innesta su un corridoio che percorre la pianura alta ai piedi dell'arco alpino italiano: Trieste, Cividale, Gemona e Polcenigo completano l'arco in Friuli Venezia Giulia. Vittorio Veneto, Bassano, Vicenza, Verona e Peschiera del Garda sono le città toccate. Da quest'ultima si entra in Lombardia, dove l'itinerario tocca i punti territoriali dove nascono gli emissari di tutti i laghi prealpini¹²;
- La **Cyclo Monviso**: le città di Saluzzo, Savigliano e Racconigi, insieme alla municipalité de Guillestre, hanno collaborato alla creazione di un itinerario ciclabile che potesse stendersi dal Piemonte alle Hautes Alpes francesi. Oltre alla messa in sicurezza dei punti più delicati del tracciato, il progetto ha previsto anche la formazione di guide turistiche con l'obiettivo di accompagnare i visitatori alla scoperta del patrimonio storico-culturale e paesaggistico del territorio locale¹³;
- La **Via del Mare**: l'itinerario si innesta sul territorio delle Langhe per recuperare, a scopi turistici, l'ex sedime ferroviario della linea Bra-Ceva. Il progetto prevede una lunga pista ciclabile da Pollenzo fino a Ceva, e poi ancora oltre, collegandosi alla già esistente ciclovía Imperia-Sanremo¹⁴;

¹¹ Per la *Ciclovía Provenzale* si veda <http://www.bikelangheprovence.com/public/>.

¹² Per la ciclovía *Pedemontana Alpina* si veda <http://www.bicitalia.org/it/bicitalia/gli-itinerari-bicitalia/137-bi12-ciclovía-pedemontana-alpina>.

¹³ Per il progetto *Cyclo Monviso* si veda <http://www.visitterredeisavoia.it/it/cyclo-monviso/>.

¹⁴ Per la *Via del Mare* si veda <https://www.unionemonregalese.it/News-locali/Langhe-e-pianura/Pista-ciclabile-Via-del-mare-finanziato-lo-studio-di-fattibilita>.

- La **Via Francigena**: nota per esser stata una via maestra percorsa da migliaia di fedeli che dall'Europa si recavano in pellegrinaggio a Roma, cuore della cristianità, è stata oggetto di azioni inter-regionali volte alla valorizzazione, promozione e comunicazione del territorio ed incrementando il numero di pellegrini e di *turisti slow*¹⁵. Ad oggi gli itinerari francigeni, in Piemonte, sono suggestivi cammini di fede, ma anche percorsi adatti a tutti: adatti ad escursionisti ma anche alle famiglie. Costituiscono l'occasione per scoprire territori ricchi di testimonianze storico-artistiche come la Sacra di San Michele, patrimoni paesaggistici, come l'Anfiteatro Morenico di Ivrea, ed enogastronomici che consentono di assaporare la cucina medievale di monasteri e hostarie¹⁶;
- Il **Circuito in Langa**: rappresenta una lunga pista ciclabile che corre attraverso piccole aree verdi, trasformate in mete turistiche attraverso il recupero delle zone abbandonate, come vecchi mulini e aree industriali dismesse. Si sviluppa lungo il corso del fiume Tanaro che, da sempre confine naturale tra i due versanti delle colline, unisce le Langhe e il territorio del Roero¹⁷.

Tra l'elenco delle ciclovie appena citate sono presenti percorsi di diverso tipo, da quelli più impegnativi che si sviluppano su pendenze molto elevate e per i quali è necessario essere allenati, e altri di più facile percorrenza, quindi più accessibili e frequentati.

Grazie alle interconnessioni con l'EuroVelo e lo slancio portato dai progetti della *VenTo* e della *Cyclo Monviso*, soprattutto negli ultimi anni, il territorio del Pinerolese, nel quale si inserisce il tema di progetto della Valle Pellice, è stato impegnato in un ampio processo di sviluppo locale, finalizzato a progetti di turismo sostenibile.

¹⁵ Tramite questo itinerario vengono collegati i passi alpini del Gran San Bernardo, del Moncenisio e del Monginevro con il Canavese e la Valle di Susa, fino a Torino, Vercelli e spingendosi sin verso il mare, percorrendo il Monferrato e attraversando la Provincia di Asti e i borghi dell'Alessandrino.

¹⁶ Per la *Via Francigena* si trova all'indirizzo <https://www.turismotorino.org/it/esperienze/cultura/turismo-religioso/via-francigena/progetto>.

¹⁷ Per il *Circuito in Langa* si veda <https://www.lastampa.it/2017/02/07/cuneo/una-pista-ciclabile-lungo-il-tanaro-per-unire-il-roero-alle-langhe-rD6GZzR8qAySOhuYVi3KIP/pagina.html>.

Ad oggi l'area può contare su 750 Km di itinerari ciclopedonali, costituiti da strade poderali, sterrate e asfaltate, poco trafficate e alla portata di tutti. La rete ciclabile Pinerolese si interconnette con la *Cyclo Monviso* lungo l'asse Moncalieri-Saluzzo e con l'asse delle ciclopiste torinesi attraverso l'area di Airasca-Stupinigi. E' connessa inoltre con l'Alta val Pellice e con l'area del Monviso, dove si sviluppa una forte connotazione del turismo ciclabile legato alle mountain bike o a piedi attraverso i diversi tipi di percorsi di trekking sulle Alpi.

1.3. La rete ciclabile del Basso Pinerolese

Per l'elaborazione di un progetto di pista ciclabile tra i comuni della Bassa val Pellice, non sono stati analizzati e presi come esempio tutti i percorsi ciclabili presenti nel Pinerolese, ma solamente quelli caratterizzati da pendenze medie poco elevate e da un alto grado di fruibilità.

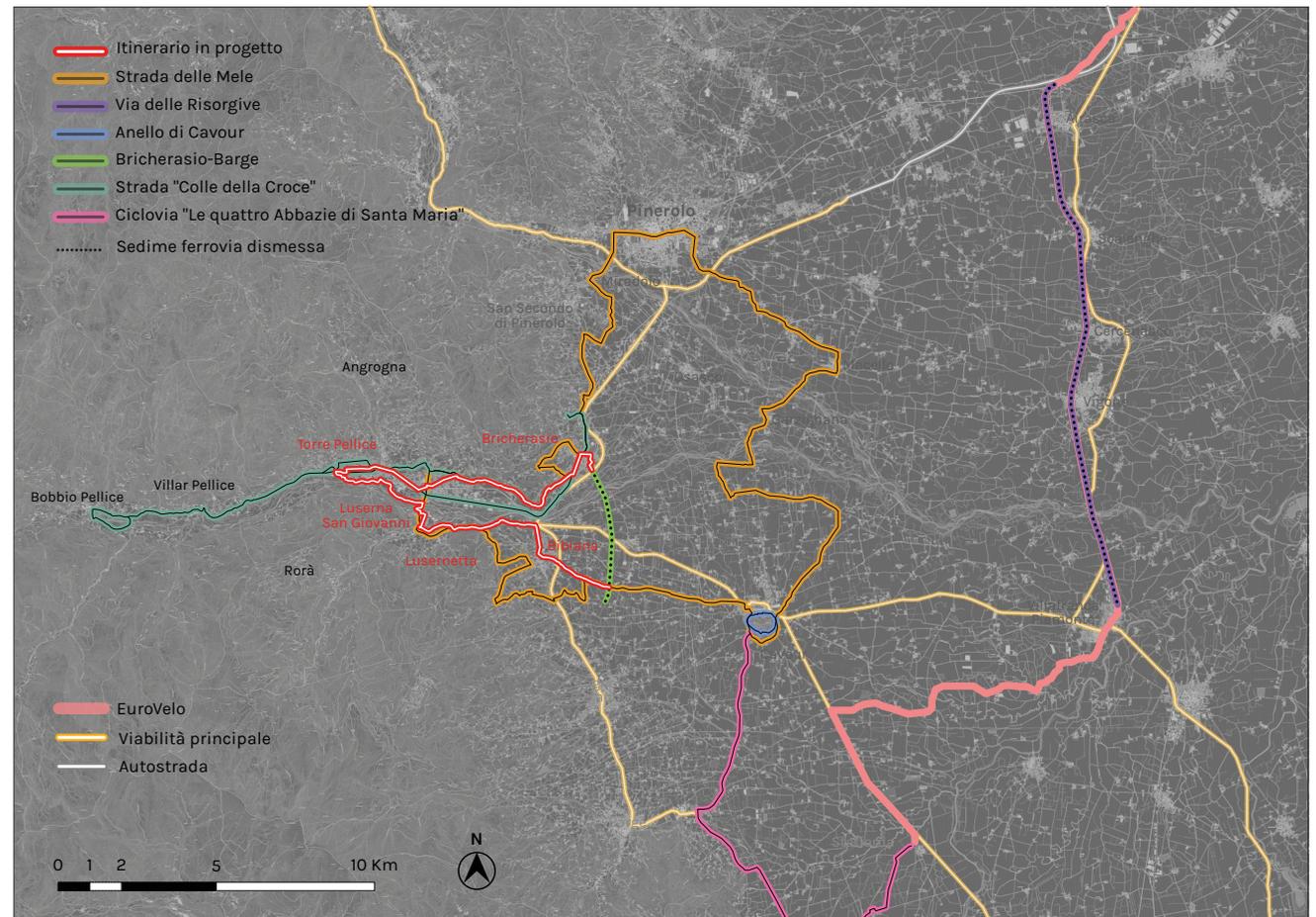


Figura 2
 Cartografia dei percorsi ciclabili di rilievo che attraversano il Basso Pinerolese.

Ogni percorso si presenta con propri itinerari e con difficoltà e tempi di percorrenza differenti: questi fattori dipendono dal tipo di manto stradale, dalle pendenze del tracciato e dal grado di sicurezza offerto.

Attualmente sono presenti:

- La **Strada delle Mele**, lunga 55 Km e percorribile lungo strade segnalate che collegano Pinerolo a Cavour. La pianura a Sud di Pinerolo in cui si trovano Osasco, Macello, Garzigliana, Campiglione Fenile e Cavour si fa meno dolce verso la Val Pellice. Bibiana, ancora in pianura, è posta ad ovest dei paesi di Lusernetta e Luserna San Giovanni, ed è caratterizzata da sensibili dislivelli e da strade più movimentate. Al ritmo lento della pianura si sostituisce quello più incalzante delle strade di collina, che nei loro salii e scendi portano a Bricherasio e a San Secondo di Pinerolo. Il patrimonio ambientale, di cui si può fruire lungo questo itinerario, si compone delle eccellenze agricole del territorio: i filari delle piantagioni di meli e gli allevamenti di Cavour, i piccoli frutteti del consorzio *Pinfruit* e il distretto dei cavalli di Vigone¹⁸.

- L'**Anello di Cavour**, che disegna un percorso circolare attorno alla Rocca di Cavour. La peculiarità di tale area risiede nella coesistenza in un ambito ristretto di una notevole varietà di ambienti naturali e di manufatti di interesse storico ed architettonico, di cui la nuova pista rende facile la scoperta. Percorrendo i quasi 4 Km del percorso si succedono visuali sempre diverse e sorprendenti della Rocca, dei campi coltivati che si estendono ai suoi piedi, dei vigneti e dell'antico sistema delle bealere di irrigazione. Il limitato sviluppo chilometrico, l'andamento pianeggiante e la regolarità del fondo stradale, rendono l'itinerario facilmente fruibile dalla più ampia fascia di cicloamatori, in particolar modo da famiglie e bambini. La separazione dalla strada veicolare è affidata al sistema delle bealere esistenti ed ottenuta tramite l'inserimento di cortine vegetali, evitando il ricorso a parapetti e barriere stradali. Il fondo della pista ciclabile è realizzato con la tecnica tradizionale del *macadam*¹⁹.

¹⁸ Per la *Strada delle Mele* si veda <http://www.stradadellemelepinerolese.it/default.asp?id=1>.

¹⁹ Per l'*Anello della Rocca di Cavour* si veda <http://web.map2app.com/A-spasso-per-Cavour/it/Piste-ciclabili-e-servizi/ANELLO-DELLA-ROCCA-DI-CAVOUR/>.

- La pista ciclabile costruita dalla Provincia di Torino su una tratta ferroviaria che collegava il Pinerolese con la Provincia di Cuneo, da tempo dismessa e smantellata. Si tratta dell'antica linea ferroviaria **Bricherasio-Barge**²⁰.

La Provincia di Torino ha progettato e costruito il tratto Bricherasio-Bibiana, lungo circa 2,3 Km, mentre la parte restante è stata realizzata in collaborazione con la Provincia di Cuneo²¹.

- La pista ciclabile Airasca-Moretta-Saluzzo, anch'essa ricavata da un antico sedime ferroviario successivamente dismesso, anche chiamata **Via delle Risorgive**, data la presenza di numerose risorgive lungo il percorso e nei territori attraversati. Si tratta di un tracciato pianeggiante lungo e continuo, immerso nella campagna, avente come uniche interruzioni i piccoli paesi e le vestigia delle vecchie linee ferroviarie: segnali, stazioni e passaggi a livello. E' possibile inoltre fare delle soste sul torrente Pellice. Percorribile in qualsiasi stagione, il percorso vanta aree di sosta attrezzate²².

- La **strada del Colle della Croce**, la quale non presenta alcuna caratteristica che le consenta di essere riconosciuta come pista ciclabile, poiché manca di segnaletica, sia orizzontale che verticale, e di tratte in sicurezza.

La Strada Provinciale 161, che collega Pinerolo all'ultimo comune della val Pellice, presenta limiti di velocità totalmente inappropriati per permettere di essere percorsa da tutti i tipi di veicoli e non solo da quelli motorizzati. E' utile precisare inoltre come tra i comuni che si trovano nella bassa valle e Bobbio Pellice ci sia comunque un dislivello notevole (234 m): la ciclovia diventa, dunque, di difficile percorribilità. Sebbene non ci siano sufficienti elementi per poterla definire una ciclovia, quella del Colle Croce è comunque frequentata da ciclamatori e sportivi, e rientra tra le vie ciclabili segnalate nel dossier *Il Pinerolese, un piacere da scoprire con lentezza*. Giunti a Bobbio Pellice in bici, è possibile scegliere tra itinerari di mountain bike, come l'Alpe della Ciabraressa, e percorsi di tipo escursionistico situati ad alta quota.

²⁰ La linea ferroviaria Bricherasio-Barge nacque nel 1885 come diramazione della linea Pinerolo-Torre Pellice. Lunga circa 12 Km, fu elettrificata nel 1921. Numerosi furono i manufatti costruiti, soprattutto per l'attraversamento dei corsi d'acqua: ben 123 tra piccoli ponti, acquedotti e sifoni. Non riuscendo a reggere il confronto con le autolinee, nel 1966 la Bricherasio-Barge cessò il servizio viaggiatori e nel 1970 fu definitivamente chiusa al traffico.

²¹ Per la ciclovia Bricherasio-Bibiana si veda http://www.provincia.torino.gov.it/speciali/2011/piste_ciclabili/.

²² Per la *Via delle Risorgive* si veda <https://www.ecodelchisone.it/news/2017-11-18/pista-ciclabile-via-risorgive-ecco-inaugurazione-ufficiale-villafranca-28169>.

- Il progetto **Le quattro Abbazie di Santa Maria**, un'iniziativa di alto profilo che intende promuovere nei circuiti culturali e turistici la conoscenza e l'immagine di preziosi edifici di culto, di aggregazione e di studio, risalenti tra il X e XIII secolo. I quattro importanti complessi monumentali interessati dal progetto sono: il sito monastico ed i resti dell'antica Abbazia di S. Maria, con l'attuale Chiesa di S. Verano di Abbadia Alpina nel Comune di Pinerolo; l'Abbazia di S. Maria di Cavour, con la più antica cripta paleocristiana del Piemonte; il complesso dell'Abbazia di Staffarda in territorio di Revello; infine, l'Abbazia cistercense di Monte Bracco in Barge.

I siti sono raggiungibili attraverso un percorso di appena 55 Km, parte in pianura e parte in territorio montano, entro il quale le pendenze raggiungono, a tratti alterni, elevate percentuali. L'interesse per questo itinerario è determinato dalla possibilità di compiere un viaggio alla scoperta delle persistenze monumentali architettoniche collocate in ambienti paesaggistici di grande fascino, incorniciati dalla corona delle Alpi Cozie e dalla bellezza della struttura geologica piramidale del Monviso. Gli obiettivi del progetto riguardano la valorizzazione, la promozione e la messa in rete delle quattro abbazie, attraverso la realizzazione di attività coordinate in una comune azione sinergica. Lo sviluppo di percorsi pedonali-ciclo-ippo-turistico-naturalistici e la produzione di materiale informativo per gli eventi promozionali e turistici hanno permesso di promuovere un turismo locale, nazionale ed internazionale.

Inoltre, il progetto si è proposto di adottare iniziative a largo spettro per la ricerca di fondi da destinarsi a progetti finalizzati al restauro conservativo e filologicamente rigoroso degli edifici. Si è posta attenzione al riuso degli spazi in funzione delle attività di promozione culturale e turistica, alla ricerca archeologica delle preesistenze, alla catalogazione ed alla conservazione delle opere d'arte, dei libri e dei documenti archivistici reperiti nei siti coinvolti. Altro aspetto di particolare rilevanza è l'adesione alle iniziative già esistenti e a quelle future, per ciò che concerne l'ampliamento del progetto *VenTo* e le linee guida dei percorsi EuroVelo²³.

²³ Per il progetto Le quattro Abbazie di Santa Maria si veda <https://cesmap.it/progetto-le-quattro-abbazie-di-santa-maria/>.

2.1. Premessa



Figura 3

Schema rappresentativo dell'analisi sotto traccia.

Il tracciato ciclabile lungo la Bassa val Pellice è l'esito di un lavoro di analisi condotto a partire dallo studio della cartografia storica elaborata da parte del Governo Sabauda a partire dal XVII secolo. Lo studio delle fasi precedenti a questo ambito cronologico si è rivelato poco significativo poiché le registrazioni cartografiche che ci sono pervenute si riferiscono ad aree circoscritte e marginali rispetto all'ambito di progetto. Il lavoro di analisi tuttavia non ha mancato di tenerle in considerazione laddove i tracciati potessero chiarire le relazioni e le connessioni tra la bassa valle e le specificità dei sistemi di collegamento intervallivi. D'altra parte in epoca moderna, rispetto alla politica strategica di difesa dal Regno di Francia, per la sua connotazione orografica il Ducato di Savoia ha riservato alla Valle Pellice un valore secondario, sia perché attraversata da un fiume a carattere torrentizio, sia perché naturalmente difesa da sbarramenti montuosi ad elevata pendenza, quindi di difficile percorribilità.

La val Pellice è conosciuta piuttosto come teatro di conflitti di religione tra i valdesi, dal XIII secolo abitanti di questo territorio, e il Ducato. Alcuni studi hanno messo in evidenza come fasi alterne abbiano caratterizzato la convivenza tra comunità Valdese e Stato Sabauda: dalla tolleranza manifestata da Emanuele Filiberto (1561) a campagne di aggressione condotte durante il governo di Carlo Emanuele II e di Vittorio Amedeo (dal 1655 al 1690) fino al 1848, data che segna la concessione dello Statuto Albertino e la definitiva libertà civile e religiosa di questa comunità. Posto tra l'Alta val Pellice e la regione francese del Queyras, fin dalla seconda metà del XVI secolo, il colle della Croce ha rappresentato il principale passaggio di ordine militare, come testimoniano la *Relazione della corte di Savoia di Giovanni Correr tornato ambasciatore nel 1566*¹ e la *Relazione dello Stato di Savoia di Fantino Corrarò*², del 1598.

¹ CORRER, Giovanni, *Relazione della corte di Savoia di Giovanni Correr tornato ambasciatore nel 1566*, (cfr. ALBERI Eugenio, *Le relazioni degli ambasciatori veneti al senato durante il secolo decimosesto*, serie II, tomo V, Società Editrice Fiorentina, Firenze 1858).

² CORRARO, Fantino, *Relazione dello Stato di Savoia di Fantino Corrarò 1598* (cfr. ALBERI Eugenio, *Le relazioni degli ambasciatori veneti al senato durante il secolo decimosesto*, serie I, appendice, Società Editrice Fiorentina, Firenze 1863).

Queste relazioni evidenziano la presenza di una fitta rete di vie di transito alternative a quella principale di fondo valle e caratterizzate da sentieri, mulattiere da consentire ai valdesi non solo veloci spostamenti, ma soprattutto vie di fuga in caso di pericolo.

2.2 Le reti stradali nel XVII secolo tra sistema infrastrutturale del Ducato sabauda e specificità locale

Nell'incisione di Giovanni Tommaso Borgonio dal titolo *Carta generale de Stati di Sua Altezza Reale*³, pubblicata nel 1683, i confini dello Stato Sabauda sono indicati con una linea tratteggiata e restituiscono l'assetto raggiunto con il Regno di Francia in occasione della *Pace di Cherasco*⁴ nel 1631. Gli assi viari evidenziano il collegamento tra la Piazzaforte di Pinerolo e la fortificazione di Perosa, in val Chisone, all'epoca appartenenti al Regno di Francia. Appartenenti al Ducato Sabauda, erano per contro le fortificazioni di San Michele di Luserna, di Santa Maria di Torre di Luserna (oggi Torre Pellice) e di Mirabocco, in val Pellice. Delle tre valli nelle quali era concentrata la presenza della comunità valdese (Valle Pellice, Valle di San Martino oggi nota come Germanasca, e la Valle Chisone), solo la Valle Pellice manteneva una continuità territoriale con il Ducato Sabauda.



Figura 4

Stralcio della carta del Borgonio con evidenziata l'unica strada che collegava Bricherasio all'Alta valle.

Si noti il mancato collegamento con Pinerolo. (BRT, Incisione III 311)

³ Gio. Tomaso Borgonio, *Carta generale de Stati di Sua Altezza Reale*, Torino, 1683.

⁴ Al Ducato vennero restituite alcune terre monferrine, la val Germanasca con le sue risorse estrattive, le fortezze di Susa, Avigliana e Bricherasio, ma non quelle di Pinerolo e Perosa, che con tutta la valle del Chisone passarono sotto il dominio francese, divenendo una presenza minacciosa nei territori ducali, e aprendo alla Francia una nuova via di penetrazione diretta nella pianura piemontese.

La Valle di San Martino rappresentava infatti un'enclave tra la Valle Chisone in mano francese e la Valle Pellice sotto il governo Sabauda e direttamente collegata con Torino.

Il ruolo strategico della Valle Pellice risultava di particolare importanza poiché ad essa era demandata la difesa del fronte occidentale contro la Francia. Nella mappa manca anche il collegamento diretto tra Bricherasio, primo paese che si incontra all'imbocco della val Pellice, e Torre, e ancora tra quest'ultimo e Luserna. Da Bricherasio è rappresentata un'unica strada che lo collega con Luserna per poi, seguendo la destra orografica del fiume Pellice, raggiungere Bobbio e, da qui, spostarsi verso Mirabocco e il colle della Croce. Anche Bibiana risulta essere priva di collegamenti tra la pianura circostante e la val Pellice.

Emergono sostanziali differenze dal confronto tra la Carta di Borgonio e gli *Atti di visita delle strade* del 1621, così Emergono sostanziali differenze dal confronto tra la Carta di Borgonio e gli *Atti di visita delle strade* del 1621, così come con la carta di Valerio Grosso del 1658 e con quella di Padre Contini del 1690.

Gli *Atti* del 1621 offrono un quadro dettagliato della condizione viaria del tempo. In essi sono riportati dati significativi relativi all'economia delle comunità montane, ai lavori da eseguirsi da parte della proprietà privata fino alla descrizione della conformazione delle strade presenti in val Pellice. Per l'analisi ed il confronto con la carta del Borgonio sono stati presi in esame i verbali relativi ai comuni di *Bricherasio*⁵, *Torre Luserna*⁶ e *Luserna*⁷. In essi è documentata la presenza di:

- a) una strada che da Bricherasio raggiunge Pinerolo;
- b) una strada che corre lungo il versante sinistro del fiume Pellice e conduce fino al fondo valle, raggiungere il forte di Mirabocco e il colle della Croce;
- c) il collegamento tra Luserna e il centro di Torre;
- d) il collegamento tra Luserna e il centro di Bibiana.

⁵ MALLELIO, C., *Relazione di visita delle strade, Bricherasio, 1621.*

⁶ PASERO, Giovanni Tommaso, *Relazione di visita delle strade, Villar Luserna e Torre Luserna, 1621.*

⁷ PASERO, Giovanni Tommaso, *Relazione di visita delle strade, Luserna, 1621.*

L'opera di Valerio Grosso⁸, invece, rappresenta il primo documento cartografico specifico delle tra valli valdesi. La *Carta delle Tre Valli di Piemonte*⁹ non presenta alcuna via di comunicazione stradale, ma, per quanto riguarda il territorio della val Pellice, evidenzia la presenza di quattro ponti che attraversano i principali torrenti, e grazie ai quali è consentita la comunicazione a Luserna e a Torre dai territori di Bibiana e Bricherasio: uno di essi permette l'attraversamento del torrente Luserna nei pressi della località omonima; il secondo varca il Pellice allo scopo di collegare Luserna con la sponda sinistra; il terzo assicura invece la possibilità di superare il torrente Angrogna, raggiungere Torre e il suo forte; l'ultimo attraversa ancora il Pellice tra i luoghi di Bibiana e di Bricherasio.

Infine, la carta Padre Contini, dedicata *All'Altezza Reale Vittorio Amedeo II duca di Savoia Principe di Piemonte Re di Cipro & C.* del 1690¹⁰, mostra un disegno dettagliato del territorio che si estende da Torino fino al Marchesato di Saluzzo, comprendendo le tre valli valdesi. Da essa emerge una fitta rete viaria di collegamento tra la Piazzaforte di Pinerolo e Bricherasio, a sua volta collegato con la valle attraverso una strada che corre in sinistra orografica del Pellice. Il centro di Luserna è collegato sia con quello di Bibiana, attraverso un tracciato che segue la destra orografica del fiume, sia con quello di Torre. Da qui si raggiunge Bobbio, questa volta attraverso una strada che corre lungo la sinistra orografica del Pellice. La carta si interrompe in prossimità di Villar Pellice, che costituisce la tappa intermedia tra Torre e Bobbio.

⁸ Valerio Grosso (circa 1585-1649), fu un importante pastore delle valli, originario di Bobbio Pellice. Iniziò il suo ministero ad Angrogna, per poi spostarsi a Maniglia-Massello, a Villasecca, ancora a Bobbio Pellice come coadiutore e nuovamente a Villasecca. Pastore per tutta la val San Martino nel biennio della peste 1630-1633, fu ancora a Villar Pellice dal 1631 al 1639, ed infine tornò a Villasecca, ove morì. Fu, insieme a Pierre Gilles, uno degli unici due pastori delle valli, soggette ai Savoia, sopravvissuti alla peste del 1630, in FRATINI M., *La Carta delle tre valli di Piemonte di Valerio Grosso*, Biblioteca della Società di Studi Valdesi, 189, Torre Pellice 2011.

⁹ CRASSUS, Valerius, *Carta delle tre valli di Piemonte, anno del 1640*, in MORLAND, Samuel, *The history of the Evangelical Churches of Piedmont*, Londra 1658.

¹⁰ P.Contini Capell.o, *All'Altezza Reale / Vittorio Amedeo II duca di/Savoia Principe di Piemonte Re di / Cipro & C., Moncalieri li 2 luglio 1690.*



Figura 5

Stralcio della carta di Padre Contini, con evidenziate la cittadella fortificata di Pinerolo, Saluzzo e Bricherasio. Si noti la presenza della fitta rete viaria.

(BRT, Disegno III 22)

Dall'Atto di visita delle strade riguardante Bricherasio, si può constatare come le strade Rege fossero tre, le medesime rappresentate nella carta di Padre Contini:

<<administr.e ducalli et di Thomaso Bosio con sindaco sud.o transformi nella strada o sia via nuova andando verso Pin.lo, san Secondo, Ozasco et altri loghi qual è distrutta e ruinatta.

Più transferirsi di compagnia et alli [...] sud.a nella strada pubblica, andando a Macello, Vigone e Torino et altri loghi circumvicini, qual strada si ritrova comoda et piana.

Più transferirsi di compagnia sud.a nella strada pubblica andando a Luserna et valli, et altri loghi d.a. la strada di Luserna, qual ha anche bisogno di riparazioni.

[...] perché esservi altra strada bella e comoda in altro logo ad andar a detta valle.

Più transferirsi di compagnia sud.a nella strada pubblica andando a Bubiana, Bagnolo, Barge et altri loghi circumvicini qual strada [...] visitata nelli loghi [...] ha bisogno di riparaz.e [...].

[...] Perciò chiedo in conformità di esso et dell'altro duca dell'administr.e ne venghi per noi fatta la visita alli giro strade regalli più ampla.te che non si è fatta la prima>>¹¹.

Dal testo si evince come Bricherasio rappresentasse un punto nevralgico dal quale partivano la strada verso Pinerolo, quella che conduceva all'interno della val Pellice e la strada verso Barge, da dove si poteva raggiungere Saluzzo, capitale dell'omonimo Marchesato. Nella carta del 1690 la val Pellice risulta dotata di numerosi tracciati che permettono un collegamento con la pianura, ed in particolare con la cittadella fortificata di Pinerolo.

Per quanto riguarda la rappresentazione dei forti, si ritrovano ancora quello di Luserna, con mura e bastioni e dominato dalla torre di San Michele, e l'impianto pentagonale della fortezza di Santa Maria a Torre Pellice.

¹¹ MALLESIO, C., Relazione di visita delle strade, Bricherasio, 1621.

2.3. La rete stradale della Valle Pellice nelle Visite degli Intendenti del Regno Sabauda

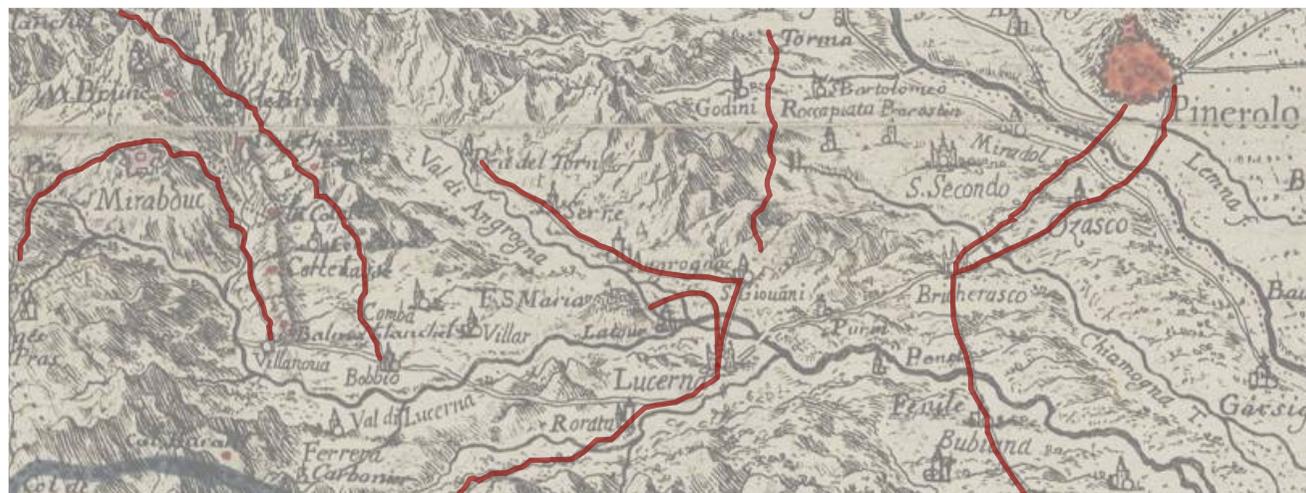
Nella mappa realizzata da Giacomo Stagnone, dal titolo *Carta Corografica degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, data in luce dall'ingegnere Borgonio, corretta ed accresciuta nell'anno 1772¹² i confini delle aree interessate dalla presenza Valdese si riferiscono a quelli definiti dal *Trattato di Utrecht*¹³ nel 1713 quando Pinerolo e la Valle Chisone ritornano in mano sabauda.

Il miglioramento di questa rappresentazione, rispetto a quella del Borgonio, risiede nell'approfondimento dei collegamenti viari. Nel territorio a monte di Bobbio vengono indicati due percorsi, che permettono il collegamento con la valle San Martino e la regione del Queyras; è ben visibile il collegamento tra la valle in questione e la valle Po, attraverso la strada di Rorà. Luserna è collegata a San Giovanni e a Torre attraverso due strade che varcano il torrente Pellice e si immettono sulla sinistra orografica. E' indicata la strada che, dal borgo di San Giovanni, prosegue fino ad Angrogna e arriva a Pra del Torno.

Figura 6

Stralcio della carta dello Stagnone. Sono evidenziati gli aggiornamenti rispetto alla viabilità rappresentata dal Borgonio.

(AST, Sezione Corte, Carte topografiche e disegni, Carte topografiche segrete, Borgonio B1 nero)



¹² Jacobus Stagnonus, *Carta corografica / degli / Stati di S.M. il Re di Sardegna / data in luce / dall'Ingegnere / Borgonio / nel 1683 / corretta ed accresciuta / nell'anno 1772*, incidit Taurini 1772.

¹³ Con questo trattato le fortezze di Exilles e Fenestrelle, ancora militarmente attive, passarono definitivamente in mani sabaude.

Sono indicate inoltre due strade che tendono a Pinerolo, passando rispettivamente per San Secondo e Osasco, ed una terza che, da Bricherasio, si collega direttamente a Saluzzo, passando per Cavour.

Per avere un quadro più ampio e dettagliato del sistema viario nel corso del XVIII secolo, si è condotto un'ulteriore analisi, facendo riferimento alla *Description des passages qui se trouvent dans les Alpes qui separent le Piédmont de la France* di Jean Baptiste Rouzier.

Il capitano sabauda che, durante la guerra di successione austriaca, terminata con la Pace di Aquisgrana nel 1748, organizzò incursioni nel Delfinato con bande di miliziani valdesi, narra di tutti i possibili percorsi di collegamento attraverso l'arco alpino, suddividendo il manoscritto in numerosi capitoli dedicati a ogni valle occidentale del Piemonte, presente tanto sul versante francese quanto su quello piemontese. Nel capitolo dedicato alla val Pellice vengono illustrati i vari percorsi che dalla pianura raggiungono l'imbocco della valle e quelli di risalita alle cime montuose¹⁴.

Anche se alcuni toponimi non sembrano più riconoscibili la descrizione è molto dettagliata inoltrandosi nella descrizione dei colli maggiormente utilizzati o dei ponti o degli attraversamenti. Il testo si suddivide in tre parti: la prima tra queste descrive i diversi percorsi utilizzabili per raggiungere l'imbocco della valle dalla pianura, e quelli principali che risalgono il solco vallivo. Le strade riportate sono quelle rappresentate nella carta di Giacomo Stagnone; il valore del manoscritto risiede anche nell'accuratezza con la quale egli descrive i tempi di percorrenza delle strade e le distanze tra un insediamento e l'altro, nonché il territorio entro il quale si inserisce il sistema viario¹⁵.

¹⁴ Jean Baptiste Rouzier, *Grand Routte de la vallée de Luserne, depuis la ville de Pignerol, Briqueras, e Bibiane, jusques à l'hamau de ville neuve, commonauté de Boby, apres la quelle l'on trouvera deux etâts des cols qui ce trouvent dans la susditte vallée, scauoir un de ceux qui sont sur la droite, e l'autre sur la gauche, en montant la ditte, avec diverses routtes qui conduisent aux mêmes, à la fin de ces deux etâts on verrà le col qui ce trouve dans le fonds de la vallée*, Torino, 1749, pp.570-592.

¹⁵ Nel testo viene descritto il paesaggio agrario della pianura all'imbocco della val Pellice, ricco di bealere, campi coltivati e cascine. Rouzier descrive il territorio della Bassa valle, dal quale emergono gli insediamenti valdesi con i propri templi, e quelli cattolici, con le proprie chiese. Nel narrare il percorso della strada che, da Torre Pellice, conduce al fondo valle, l'autore descrive la borgata Santa Margherita di Torre, caratterizzata dall'attraversamento del canale della Ruata, che alimentava il mulino presente nell'omonima borgata.

Presso il fondo Intendenza di Pinerolo dell'Archivio di Stato di Torino sono conservate tutte le *Relazioni di visita delle strade*, redatte dagli intendenti. Esse descrivono sostanzialmente due aspetti: la distribuzione sul territorio delle strade appartenenti a ogni località e le riparazioni necessarie a particolari tratti.

La precisione nella registrazione della rete infrastrutturale riportata da queste *Relazioni* assume una grande importanza, poiché confermata dal permanere del loro tracciato fino al primo decennio del XIX secolo.

Prendendo in esame la *Visita delle strade e ponti del presente luogo della Torre*, si legge che la strada utilizzata per raggiungere il fondo valle da Torre fosse solamente quella in sinistra orografica del fiume Pellice:

<<e ci sia risultato esser unica la strada esistente in questo territorio denom.ta strada della Torre per Villaro e Bobbio. [...] d'esser il suolo di d.a strada sassoso di larghezza accomunata d'un trabucho, ed in molti sitti d'un trabucho e mezzo c.a sostenuta da muraglia, e ripe sode non sendosi mai praticati, né potersi praticare fossi laterali attesa la montuosa e sassosa situaz.ne>>¹⁶.

E' dunque chiaro come Giacomo Stagnone permanga nello stesso errore riportato da Borgonio.

¹⁶ Bartolomeo Antonio Bonardo pod.tà - Giacomo [Goanta] primo consigliere, *Visita delle strade e ponti del presente luogo della Torre fatta in settembre 1762, Torre, 11 settembre 1762.*

2.4. 1852. La viabilità della Valle Pellice nella Carta dello Stato Maggiore Sardo

Conclusa la fase di occupazione napoleonica, con la Restaurazione riprendono i lavori di ricognizione e di registrazione cartografica dello Stato Sabauda che ora comprende anche i territori della Repubblica di Genova.

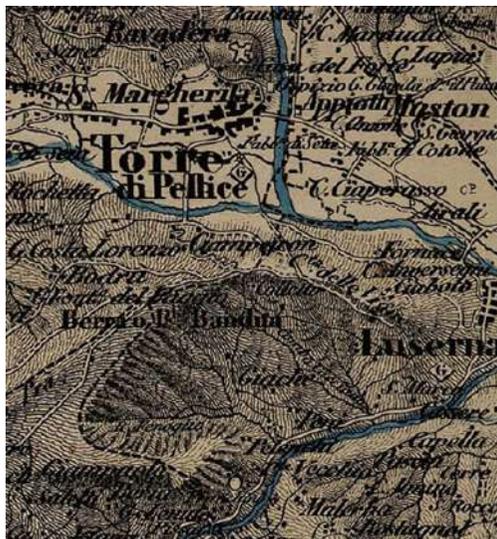
Risalente agli anni tra 1814 e 1817 è la mappa redatta da Francesco Peyretti¹⁷, nella quale sono indicate le vie di comunicazione principali tra la val Pellice e la pianura, e quelle a carattere locale. Particolare attenzione è riservata alla comunicazione transalpina, attraverso tre direttrici che, partendo da Bobbio, si diramano in più sentieri che raggiungono quelli di valico con la Francia. Dal 1757 un nuovo ponte consente il collegamento tra Bricherasio e Bibiana, ma l'elemento più significativo è costituito dalla presenza della direttrice che, da Pinerolo fino a Bobbio, costeggia il Torrente Pellice sulla sinistra orografica. Da quanto riportato negli *Atti di visita delle strade* del 1621 e dalle *Relazioni di visita delle strade* del 1762, documenti precedentemente descritti, appare chiaro come questa strada sia sempre esistita, seppur a tratti interrotti e bisognosa di alcuni miglioramenti. Ma eseguendo un confronto con la *Corografia della città e provincia di Pinerolo*¹⁸ del 1800, si comprende come questa strada abbia assunto il ruolo di *Strada Consortile*, a miglioramento e completamento di quella esistente, in parte a destra e in parte a sinistra orografica.

Ripresa in un primo tempo la tradizione settecentesca del *Regio Ufficio Topografico*, dal 1816 il compito fu svolto dall'Ufficio Tecnico del Corpo di Stato Maggiore Generale. I lavori compiuti riguardavano tutti gli Stati di Terraferma, e rappresentavano il corpo principale da cui fu ricavata la corrispondente carta topografica conosciuta come quella del Corpo di Stato Maggiore Generale. I lavori degli ufficiali dell'esercito e dei regi topografi diedero un'immagine della rete viaria pressoché definitiva di questi luoghi¹⁹.

¹⁷ PEYRETTI, Francesco, *Carta della provincia di Pinerolo dedicata a S. Sacra Maestà Vittorio Emanuele Ré di Sardegna, di Cip. e di Gerusalem.e*, [1814-1817].

¹⁸ GROSSI, Amedeo, *Corografia della città di Pinerolo*, Stamperia Pane e Barberis, Torino, 1800, pp.117-122.

¹⁹ RIVOIR, Davide, *Etudes sur la cartographie des Vallées Vaudoises*, in "Bollettino della Società di Studi Valdesi", n.47, Tipografia Alpina, Torre Pellice 1925, p.70.



- Strade carreggiabili
- - - Strade rurali
- Sentieri

Figura 7

Stralcio della carta dello Stato Maggiore Sardo. Si noti la differente grafia utilizzata per indicare le differenti tipologie di viabilità.

(AST, Sezione Corte, Carte topografiche e disegni, Carte topografiche segrete, Stati Sardi B5 bis nero)

La *Carta dello Stato Maggiore Sardo*²⁰, pubblicata nel 1852, comprende il territorio delle valli nei fogli 51, 52, 57 e 58, rispettivamente intitolati Fenestrelle, Pinerolo, Monviso e Saluzzo. Dall'analisi si può notare come nell'area della val Pellice il numero delle strade riportato sia notevolmente aumentato rispetto a quello raffigurato nelle carte precedentemente descritte, e grazie all'utilizzo di una differente grafia e segni convenzionali si può riconoscere una prima suddivisione tra viabilità principale e secondaria. Nelle prime sono comprese quelle che collegano la val Pellice alla pianura e a Pinerolo e che mettono in relazione anche i comuni principali interni alla valle; nelle seconde i tracciati di ordine secondario come quelle di attraversamento dei territori comunali e di collegamento con le rispettive borgate. A queste si aggiunge la fitta rete di sentieri e di mulattiere che collega la bassa valle con le zone ad alta quota.

La carta del *Corpo Reale di Stato Maggiore* è stata riferimento principale di conoscenza del Governo Sabauda fino all'inizio dell'attività dell'Istituto Geografico Militare (1882).

2.5. 1882. La linea ferroviaria Pinerolo - Torre Pellice e lo sviluppo industriale della valle

Per le aree interessate da questo studio, la mappa IGM del 1889²¹, redatta a scala 1:25.000, non sembra riportare cambiamenti grafici significativi rispetto alla *Carta dello Stato Maggiore Sardo* del 1852. Al contrario, risulta particolarmente importante per la presenza del tracciato della linea ferroviaria attiva dal 1882 come collegamento della città di Pinerolo con quella di Torre Pellice. Il prolungamento della Torino-Pinerolo nella val Pellice fu sicuramente utile a servire una grossa fetta di popolazione, nonché al trasporto, verso il capoluogo piemontese e zone ad esso limitrofe, della pietra di Luserna. Il tracciato della linea ferroviaria, dalla stazione di Pinerolo, corre lungo le aree agricole del paese di San Secondo, per poi spostarsi a Bricherasio e penetrare nella val Pellice, seguendo la sinistra orografica del fiume e affiancandosi alla strada principale che collega Pinerolo all'ultimo paese della valle.

²⁰ *Corpo Reale di Stato Maggiore, Quadro d'unione / della / Gran Carta degli Stati Sardi / in terraferma / divisa in fogli 91 alla scala di 1:50.000 pubblicata dal Corpo Reale di Stato Maggiore / nell'anno 1852.*

²¹ *Istituto Geografico Militare, F.67 della Carta d'Italia: PINEROLO, I.S.E; SAN SECONDO DI PINEROLO, I.S.O; TORRE PELLICE, II.N.O; BOBBIO PELLICE, III.N.E. Scala 1:25.000, 1889.*

Dalla stazione di Bricherasio, inoltre, si dirama un ulteriore ramo ferroviario che conduce a Barge. Nel 1930 l'IGM presenta una nuova mappa a scala 1:25.000²². Confrontando tale rappresentazione con quella precedente, sul territorio della val Pellice sembra non siano state fatte modifiche significative: la rete dei tracciati precedenti risulta infatti confermata, fatta eccezione per alcune rettifiche viarie scarsamente rilevanti.



Figura 8

Stralcio dell'IGM del 1889. Si noti la linea ferroviaria che collega Pinerolo a Torre Pellice. (BMM, senza collocazione)

²² Istituto Geografico Militare, F.67 della Carta d'Italia: PINEROLO, I.S.E; SAN SECONDO DI PINEROLO, I.S.O; TORRE PELLICE, II.N.O; BOBBIO PELLICE, III.N.E. Scala 1:25.000, 1930.

3.1. Criteri di progetto del tracciato

La viabilità storica ricostruita attraverso l'analisi comparativa tra le diverse fonti cartografiche ha consentito di elaborare la proposta di un tracciato che rispettasse alcune caratteristiche e che offrisse opportunità per il fruitore di un *turismo lento*, interessato a cogliere le specificità locali, a soffermarsi sul patrimonio culturale e naturale che caratterizza i luoghi e il paesaggio della val Pellice. Il progetto ha cercato di conciliare due aspetti differenti:

- 1) I **caratteri della viabilità storica**, nonché del patrimonio culturale, naturale e paesaggistico;
- 2) I **criteri che permettono una maggior fruibilità del percorso**¹, come la connessione con la rete di ciclovie locali e nazionali, il collegamento intermodale con i mezzi di trasporto pubblico², la distanza dal traffico veicolare e la scelta di tracciati con pendenze medie che non superino il valore stabilito dalla normativa (2%).

La conformazione geomorfologica delle aree ad alta quota si differenzia nettamente da quelle di Bassa Valle, dove sono presenti colline basse, dai fianchi meno ripidi e ricchi di vegetazione.

Sebbene la val Pellice non presenti caratteri di spiccata eccezionalità rispetto alle aree montane circostanti, la presenza della comunità riformata valdese ha comportato la nascita e lo sviluppo di insediamenti anche nelle aree più disagiate della valle³, caratterizzate dallo scarso soleggiamento dei versanti.

¹ I criteri di progettazione di una pista ciclabile sono presenti tra i contenuti del Decreto Ministeriale n.557 del 30/11/199 e nel decalogo presentato dalla FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta).

² Secondo quanto sostenuto dalla FIAB, la combinazione fra treno e bicicletta negli spostamenti quotidiani e in quelli occasionali, per lavoro e per turismo, costituisce un sistema efficiente e capillare, che offre la possibilità di muoversi rapidamente, in modo sano, rispettoso dell'ambiente ed economico. Per l'ECF (Federazione Ciclistica Europea) e la CER (Comunità delle Aziende e dei Gestori Ferroviari Europei) è fondamentale che treno e bicicletta lavorino insieme per ridurre l'impatto economico e ambientale del settore dei trasporti.

³ Dopo la morte di Vittorio Amedeo (1637), Carlo Emanuele II tentò di conquistare il favore della Chiesa cattolica per mantenere la reggenza. Il Ducato venne meno agli accordi stipulati nella Pace di Cavour (1561) e iniziò ad operare una progressiva riduzione delle libertà concesse alla comunità valdese. Editti successivi, fino a quello emanato nel 1650, fissarono i limiti territoriali entro i quali i valdesi dovevano abitare.

Il territorio pedemontano appare profondamente segnato dalle acque, data la presenza del fiume Pellice, degli affluenti e di un fitto reticolo idrico di canali fin dal XIV secolo utilizzati per l'irrigazione di campi e prati, per l'abbeveraggio degli animali, per muovere mulini, battitoi, fucine, maceratoi e lavatoi e, dalla seconda metà del XIX secolo, come fonte di energia per le industrie.

La continuità di sviluppo dell'itinerario proposto, interrotta solo puntualmente e per tratti limitati (come si vedrà nel capitolo dedicato alle criticità), permette all'utente di godere di un percorso diversificato.

La connessione con le città di Pinerolo e Cavour, e i paesi di Villar e Bobbio Pellice, è stata rispettivamente ottenuta attraverso i collegamenti con la Strada delle Mele e la strada del Colle della Croce. La ciclovia Bricherasio-Barge garantisce un ulteriore collegamento tra il comune di Bricherasio e quello di Bibiana.

Attraverso il progetto di diramazioni secondarie è stato possibile garantire il collegamento con le stazioni ferroviarie della linea Pinerolo - Torre Pellice.

La ciclovia si compone di tracciati con un fondo stradale decisamente percorribile e, se non in casi limitati, poco trafficato. Sebbene le aree maggiormente attraversate siano quelle urbane (rappresentano circa il 56% dell'intero percorso), l'itinerario corre lungo strade con presenza di intensità di traffico veicolare medio-bassa, che soddisfa il requisito di sicurezza, ed il contenimento dell'inquinamento acustico.

Il tema delle pendenze è stato affrontato ai fini progettuali per verificare la percorribilità. Il profilo altimetrico del suolo, ottenuto tramite il software *Google Earth Pro*, mostra un percorso caratterizzato da tratte con pendenze medie poco elevate⁴.

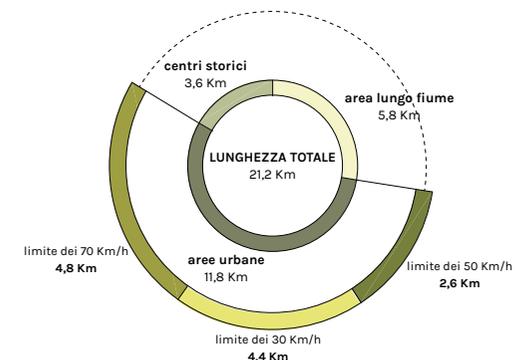


Figura 9

Grafico delle aree del percorso ciclabile in progetto.

Le aree urbane risultano essere quelle maggiormente attraversate, e presentano per lo più strade con un limite di velocità compreso tra i 30 e i 50 Km/h.

⁴ Le pendenze medie sono state ottenute attraverso la divisione tra il dislivello (m) e la lunghezza (Km), successivamente moltiplicata per 100. I dati riferiti alle quote altimetriche sono stati ricavati dalla base cartografia BDTRE 2018, reperibile sul sito del Geoportale del Piemonte.

3.2. I caratteri del percorso ciclabile

L'intero itinerario (lungo circa 42,4 Km tra andata e ritorno) è stato suddiviso in 6 tratte, ognuna delle quali fa riferimento al comune attraversato.

Poiché è stato osservato che la tratta di Luserna San Giovanni presenta un'estensione eccessiva, si è deciso di suddividerla in due parti dove la prima, denominata *Luserna San Giovanni-parte bassa*, è rappresentata dal percorso che attraversa i territori delle borgate di San Giovanni e Airalì, mentre la seconda, denominata *Luserna San Giovanni-parte alta*, attraversa l'area verde posta lungo il fiume e la borgata di Luserna Alta.

Tratta Bricherasio – Luserna (parte bassa)

Lunghezza: 3,50 Km

Pendenza media: 2%

Il percorso ciclabile che collega Bricherasio al territorio di San Giovanni (borgata di Luserna) segue il tracciato storico documentato a partire dalla cartografia del XVII secolo. Si tratta dell'antica strada che da Pinerolo permetteva l'ingresso alla val Pellice: un tratto è rappresentato nell'incisione del Borgonio (1683) e ricalca il tracciato dell'attuale via Vittorio Emanuele II; l'altro è documentato dalla mappa di Padre Contini (1690), e tende a sovrapporsi all'attuale *Strada Roncaglia*⁵ (nel comune di Bricherasio) e alla *Strada Vecchia San Giovanni*.

La tratta è caratterizzata da un tipo di viabilità di ordine secondario, a basso scorrimento veicolare, sulla quale i cicloturisti possono viaggiare in sicurezza.

La porzione di territorio attraversata è quella tipica del fondovalle, caratterizzata dal fiume Pellice e dai terrazzi alluvionali che accompagnano il suo corso.

I suoli sono utilizzati per un'agricoltura tradizionale, ma che diversifica e valorizza la percezione del paesaggio.



⁵ L'origine del nome Roncaglia deriva dal latino Runcalis con il quale veniva indicato un "luogo incolto e umido invaso da sterpaglie".

Su Strada Roncaglia sono presenti aree agricole, ricche di vigneti e meleti⁶.

La stazione ferroviaria di Bricherasio rappresenta il punto di partenza del tracciato in progetto e lo snodo di connessione con la ciclabile Bricherasio-Barge. Nel caso in cui la linea ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice (interrotta nel 2012 a causa della scarsa presenza di utenza⁷) venga riattivata, il turista ha la possibilità di scendere dal treno alla fermata di Bricherasio, e proseguire lungo l'itinerario proposto. In caso contrario, l'utente avrebbe comunque la possibilità di partire dalla stazione di Pinerolo e, grazie alla connessione garantita attraverso la Strada delle Mele, proseguire verso la val Pellice pedalando lungo il tratto ciclabile Pinerolo-Bricherasio.

L'insediamento di Bricherasio si trova all'imbocco della valle. Prima di giungere nel cuore dell'insediamento, la pista ciclabile percorre via Roma, lungo la quale è possibile osservare l'antico beale comunale, utilizzato per l'attivazione di diversi opifici oggi non più presenti, e i resti della cinta muraria del forte.

Attorno a piazza Santa Maria si attestano palazzi signorili risalenti al XV e XVII. A monte del centro storico, in direzione nord-ovest, si trova il colle che, fin dal XII secolo, ha ospitato il castello, successivamente trasformato in fortificazione (1592). Oggi l'altura rappresenta un punto di belvedere dal quale si possono osservare, in direzione sud-ovest, i rilievi montuosi all'imbocco della valle, e, in direzione sud-est, il comune di Cavour dominato dalla Rocca.

⁶ Il Pinerolese è una terra vocata alla frutticoltura di qualità. Il territorio di Bricherasio attualmente ospita diverse aziende agricole impiegate nella produzione e vendita di vini, sidro e i distillati di frutta. Nel comune sono presenti 18 frutticoltori, tra i quali 4 hanno la propria azienda agricola su Strada Roncaglia. Per i dati riportati si veda <http://www.stradadellemelepinerolese.it>.

⁷ Da quanto affermano alcuni notiziari sembrerebbe che il Sistema Ferroviario Metropolitano si sia posto, ormai da tempo, l'obiettivo della riattivazione di questa linea. Inoltre, a partire da maggio 2019, l'affidamento per la ristrutturazione delle linee ferroviarie del sistema metropolitano torinese è stato affidato a Trenitalia: la Regione Piemonte pare abbia esplicitamente voluto che la tratta ferroviaria della Bassa val Pellice venisse inserita nel "pacchetto" degli interventi previsti dal bando. Questo dato assume una valenza positiva, soprattutto nell'ottica di creare un percorso ciclabile posto non troppo lontano dall'asse ferroviario: in questo modo si realizzerebbe l'obiettivo di raggiungere un alto livello di mobilità sostenibile.

Figura 10 (a destra)

L'antico beale di Bricherasio e i resti della cinta muraria del forte.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)







Tratta Luserna (parte bassa) - Torre Pellice

Lunghezza: 4 Km,

Pendenza media: 1,2%

Il tracciato che prosegue verso Torre Pellice è documentato a partire dalla carta di Padre Contini (1690). Si tratta della strada che, già nel XVII secolo, collegava Bricherasio a Torre Pellice, e correva in sinistra orografica del Pellice.

In corrispondenza delle borgate di San Giovanni e Airali, *Strada Vecchia San Giovanni*, via Beckwith, via Marconi e viale dei Tigli rappresentano un tipo di viabilità secondaria. Viale Edmondo de Amicis si estende lungo la Strada Provinciale 161, principale direttrice che attraversa tutto il fondovalle, e collega Airali al comune di Torre Pellice.

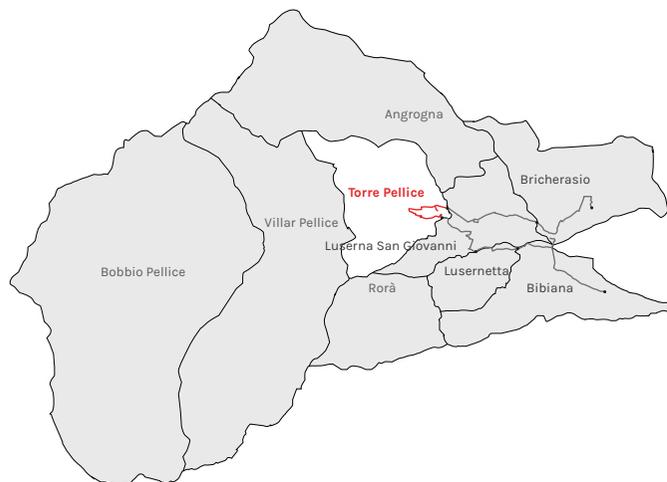
Ai piedi del rilievo montuoso di Angrogna, una volta superato il comune di Bricherasio, si trova la borgata di San Giovanni. A contraddistinguerla è la presenza della Comunità Valdese, che ha abitato questo luogo fin dal XIII secolo. Il tempio dei Bellonatti domina l'intero insediamento, e rappresenta un riferimento visivo percepibile anche da considerevole distanza. La borgata limitrofa è quella di Airali, sede municipale di Luserna San Giovanni. In questo luogo si trova la stazione ferroviaria del Comune, raggiungibile attraverso una diramazione secondaria del percorso ciclabile in progetto. Il territorio è caratterizzato prevalentemente dalla presenza di colture e prati da sfalcio. La configurazione particellare del suolo è suddivisa da canali di irrigazione sottolineati dalla presenza di filari alberati. La disposizione di queste coltivazioni dà l'impressione che si tratti di fenomeni non inseriti nell'ordinamento colturale di aziende, ma piuttosto di attività destinate al consumo familiare o comunque non destinato al commercio.

Figura 11 (a sinistra)

L'area frutticola e vitivinicola lungo Strada Roncaglia, nel comune di Bricherasio.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)





Tratta Torre Pellice – Luserna (parte alta)

Lunghezza: 3,70 Km

Pendenza media: 0,6%

Una parte del percorso ciclabile che raggiunge e attraversa l'insediamento di Torre Pellice segue un tracciato documentato a partire dalla carta di Padre Contini (1690). Ancora oggi la strada mette in comunicazione il comune di Torre, centro principale della comunità Valdese e capoluogo dell'*Unione Montana del Pinerolese*⁸, con quelli di Villar e Bobbio Pellice.

La tratta di Viale Edmondo de Amicis termina in piazza San Martino, sulla quale si affaccia la chiesa omonima. Da questo punto in poi, il percorso ciclabile segue via Beckwith e attraversa l'area pedonale lungo la quale si attesta il Quartiere Valdese. A pochi metri dal centro si trova la stazione ferroviaria, capolinea della linea Pinerolo-Torre Pellice e raggiungibile tramite una diramazione dell'itinerario.

Proseguendo in direzione sud-ovest, si attraversa la borgata di Santa Margherita, caratterizzata dalle presenze del tempio dei Coppieri⁹ e dal mulino omonimo, adibito ad ecomuseo. Da qui vi è la possibilità di proseguire lungo la strada del Colle della Croce, verso i comuni di Villar e Bobbio Pellice, oppure mantenere la posizione sul percorso ciclabile in progetto. L'itinerario prosegue in direzione sud-est, lungo l'area verde del fiume. Il tracciato è documentato a partire dalla carta degli Stati Sardi (1852). Si tratta di un sentiero che si interrompe in corrispondenza del torrente Angrogna, che segna il limite comunale tra Torre Pellice e Luserna San Giovanni.

Lungo l'area verde è possibile osservare uno dei canali costruiti nel XIX secolo, utilizzato per alimentare l'ex cotonificio San Cio'. Il complesso ha rappresentato il primo stabilimento tessile della Bassa Valle, e in anni recenti è stato adattato a residenza.

Figura 12 (a sinistra)

Le colture nel territorio di San Giovanni e, in lontananza, il paesaggio dell'Alta valle.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

⁸ L'Unione Montana del Pinerolese è l'ente che da gennaio 2016 è subentrato alla Comunità Montana del Pinerolese per i territori della Val Pellice e Pedemontano Pinerolese. Si tratta di un ente territoriale denominato Unione di Comuni e normato da apposita legislazione, che ha l'obiettivo di promuovere il patrimonio e le attività culturali locali.

⁹ Il tempio rappresentava il limite del "ghetto" entro cui erano confinati i valdesi. Oggi l'insediamento presente attorno al tempio risulta essere un vero e proprio villaggio costruito.

Il nucleo insediativo di Torre Pellice è dominato dal colle di Santa Maria, che fin dal XII secolo ha ospitato il castrum, trasformato in forte a partire dal 1560. L'altura è facilmente riconoscibile all'interno del territorio, ed assume una grande valenza paesistica.



Figure 13, 14

Il centro storico di Torre Pellice, visto da via Pralafera. Si noti la differenza tra la rappresentazione di Clemente Rovere (in alto) e la foto attuale (in basso). Il colle di Santa Maria continua ad essere l'elemento che domina l'insediamento.

(13. Fonte: BSA, Disegni di Clemente Rovere, 1169-Torre Luserna;

14. Foto di Giorgia Senini, Maggio 2019)



Figura 15 (a destra)

L'area pedonale lungo il Quartiere Valdese di Torre Pellice.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)



Tratta Luserna (parte alta) – Lusernetta

Lunghezza: 3,20 Km

Pendenza media: 0,3%

Il percorso ciclabile prosegue nuovamente nel comune di Luserna San Giovanni, questa volta attraversando l'area verde lungo il fiume e la parte alta del nucleo insediativo.

Dal confine con il comune di Torre Pellice fino all'imbocco del ponte di corso Matteotti, la pista ciclabile segue il tracciato del lungo fiume, rintracciabile a partire dalla cartografia del 1852. Il percorso sterrato permette di osservare il complesso di Pralafera, testimonianza della fase di industrializzazione tessile del XIX secolo. Accanto allo stabilimento si trova il canale Pralafera, in parte interrato per lasciare posto all'espansione dell'insediamento.

L'area verde attraversata dal percorso in progetto potrebbe rappresentare un problema per la sicurezza dei cicloturisti. Il rischio di esondazione di questo fiume è un problema sul quale tutt'ora i Comuni della valle stanno cercando di risolvere. Si tratta infatti di un corso d'acqua a flusso perenne che, in caso di precipitazioni abbondanti, è soggetto a piene violente. Gli argini e le sponde hanno subito numerosi interventi di manutenzione nel corso degli ultimi anni.

La percezione visiva e la qualità paesistica di quest'area cambia a seconda del livello di manutenzione effettuato sulla fascia verde. In prossimità del complesso industriale Pralafera è stata notata la presenza di una vegetazione piuttosto fitta, mentre maggiore cura è riservata all'area posta in corrispondenza del ponte di corso Matteotti.

Il percorso ciclabile che collega quest'area con la borgata di Luserna Alta segue un tracciato documentato a partire dalla carta del Borgonio (1683). Si tratta della strada che collegava Bricherasio con Luserna Alta, proseguendo verso gli insediamenti di fondovalle in destra orografica del fiume. Luserna Alta fu, a partire dal XIV, il centro della dinastia dei Luserna, antica famiglia alla quale i Duchi di Savoia per secoli hanno demandato il controllo strategico e commerciale della valle. Posta sulla destra orografica del fiume, la borgata costituisce un insediamento dal quale è difficile cogliere visuali aperte verso l'esterno del paesaggio. L'ingresso al centro storico è caratterizzato dalla presenza di piazza Canavero. A pochi metri si trovano la chiesa di San Giacomo, il palazzo dei conti di Luserna, la Loggia dei Mercanti e l'ex convento di San Francesco.



L'insediamento si trova ai piedi del colle Ombroso, sul quale era stato costruito il castrum, documentato a partire dal 1096 e, successivamente, trasformato in una fortificazione. A monte dell'altura, nel comune di Rorà, si trovano le aree dei bacini estrattivi da cui si ricava la pietra di Luserna.



Figure 16, 17

La borgata di Luserna Alta dal ponte di c.so Matteotti.

Si noti la differenza tra la rappresentazione di Clemente Rovere (in alto) e la foto attuale (in basso). Il campanile della chiesa di San Giacomo continua ad essere l'elemento che domina l'insediamento.

(16. Fonte: BSA, Disegni di Clemente Rovere, 1182-Luserna;

17. Foto di Giorgia Senini, Maggio 2019)





Tratta Lusernetta - Bibiana

Lunghezza: 2 Km

Pendenza media: 0,2%

Il percorso ciclabile che attraversa il comune di Lusernetta segue un tracciato documentato a partire dalla carta di Padre Contini (1690). Si tratta della strada che collegava il centro di Bibiana con Luserna Alta, attraversando la zona collinare, e oggi è parte della Strada Provinciale 156. La viabilità, in questo caso, è caratterizzata da una media presenza di traffico veicolare, fattore che incide negativamente sulla sicurezza dei ciclisti. Durante l'elaborazione del progetto sono state valutate possibili tratte alternative, ma le pendenze medie calcolate superavano nettamente quella stabilita da normativa.

In corrispondenza del confine tra i Comuni di Luserna San Giovanni e Lusernetta, l'itinerario si immette nella *Strada delle Mele*.

L'insediamento di Lusernetta, separato dal Comune di Luserna a partire dal XVI secolo, è collegato a quello confinante attraverso un ponte del XVII secolo, ed è dominato dalla chiesa di Sant'Antonio. L'area circostante è caratterizzata dalla presenza di ampi prati e zone boschive. In direzione nord-est, verso Bibiana, si trova il cimitero comunale, all'interno del quale è presente la cappella di San Bernardino, costruita tra il XV e il XVI secolo. In corrispondenza del confine comunale tra Lusernetta e Bibiana, il territorio è caratterizzato da una zona collinare sulla quale sono presenti aree destinate al pascolo e alla viticoltura.

Figura 18 (a sinistra)

L'area verde lungo il fiume Pellice, in prossimità del centro sportivo di Luserna San Giovanni.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)





Tratta Bibiana- Fenile

Lunghezza: 4,80 Km

Pendenza media: 2%

L'ultima parte del percorso ciclabile che collega Lusernetta a Bibiana, e si connette con la ciclovia Bricherasio-Barge, segue tracciati documentati a partire da fonti cartografiche risalenti al XVII, XVIII e XIX secolo.

La strada posta in corrispondenza del confine comunale di Lusernetta e il ponte di Bibiana è rappresentata a partire della carta degli Stati Sardi (1852). Si tratta di un nuovo tipo di viabilità, costruita per favorire gli spostamenti tra Cavour e i paesi del fondovalle, e segue la fascia fluviale dell'area pedemontana. Lungo il tracciato, che oggi fa parte della Strada Provinciale 156, il territorio è caratterizzato da diverse aziende impiegate nel commercio della pietra di Luserna.

L'itinerario ciclabile, dal ponte al centro storico del comune, segue un tracciato documentato a partire dalla carta dello Stagnone (1772). Si tratta della strada che collegava Pinerolo a Bibiana, passando per Bricherasio. L'assenza di questo collegamento viario nelle carte precedenti è giustificata dal fatto che il ponte di Bibiana fu distrutto in una delle piene del fiume. La sua ricostruzione è documentata a partire dal disegno del 1766¹⁰. Il percorso ciclabile, in prossimità del ponte, subisce una diramazione per collegarsi alla stazione ferroviaria di Bibiana, posta sulla sinistra orografica del fiume. Prosegue in direzione sud-est, lungo via Pinerolo, attraverso la quale si arriva nel centro storico. Al centro di piazza San Marcellino si trova l'Ala comunale, posta sopra il rio Secco, canale la cui costruzione risale al XIX secolo. Intorno si attestano la chiesa di San Marcellino e i palazzi nobiliari costruiti tra il XVII e il XVIII secolo. Il nucleo insediativo è dominato dal colle Castelfiore, sul quale è visibile il castello dei Rorà (edificato nel 1832 sulle preesistenze del castello dei Manfredi di Luserna).

Figura 19 (a sinistra)

La cappella di San Bernardino, nel cimitero di Lusernetta, vista da via Bibiana.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

¹⁰ Massunus Archit., Ponte che varca il fiume Pelice tra li territorj di Bricherasio e Bibiana / stato fabbricato nell'anno MDCCLXVI.

Il percorso ciclabile che collega il centro storico con la ciclovia Bricherasio-Barge, ai confini con Campiglione-Fenile, segue un tracciato documentato a partire dalla carta di Padre Contini (1690). La strada, oggi come allora, collega Bibiana con Cavour. Il territorio lungo via Bibiana è caratterizzato dalla presenza di aree agricole, nelle quali dominano meleti e in generale alberi da frutto¹¹ e di cascine, alcune delle quali trasformate in residenza.



Figura 20

Il centro storico di Bibiana (piazza San Marcellino), dominato dal colle Castelfiori, su cui è ancora presente il castello dei Rorà.

(Foto di Giorgia Senini, Maggio 2019)

¹¹ Nel comune di Bibiana sono presenti 17 frutticoltori. Tra questi, 5 hanno la propria azienda agricola su via Cavour. Per i dati riportati si veda <http://www.stradadellemelepinerolese.it>.

Figura 21

L'area agricola di Bibiana, lungo l'antica strada che ancora oggi collega il comune con Cavour. In lontananza è possibile osservare la Rocca.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)



Figura 22

Il raccordo tra via Bibiana e la ciclovía Bricherasio-Barge.

(Foto di Giorgia Senini, Maggio 2019)



4.1. Premessa

I cinque comuni della Bassa val Pellice sono caratterizzati dalla presenza di beni storico-culturali e architettonici le cui specificità sono legate alle vicende della storia locale. Le epoche storiche succedutesi sono state caratterizzate da periodi ed eventi di notevole importanza, dal presidio territoriale esercitato dal borgo di Luserna Alta alle vicende storico-religiose legate ai valdesi, alle occupazioni francesi e del Ducato sabauda.

Sebbene questi "valori" assumano un ruolo centrale nella lettura percettiva degli insediamenti e del territorio, il sistema entro cui si inseriscono appare disomogeneo. Il percorso ciclabile in progetto rappresenta il "filo conduttore" che permette al fruitore di avere una visione più ampia ed unitaria sul patrimonio della Bassa valle.

La schedatura dei beni è stata eseguita sulla base di ricerche bibliografiche, archivistiche e materiali, nonché attraverso ripetuti sopralluoghi. Tramite questo lavoro di analisi e in base alle specifiche peculiarità, è stato possibile suddividerli in sei macro-tematiche:

- Incastellamenti e fortificazioni: sebbene ad oggi siano riconoscibili poche tracce di queste strutture, la loro posizione di dominio sugli insediamenti assume una forte connotazione territoriale;
- Ville, palazzi nobiliari e comunali: si tratta dell'insieme dei palazzi appartenuti alle famiglie nobiliari che hanno abitato controllato gli insediamenti della Bassa valle, e degli edifici municipali, simbolo dell'amministrazione comunale e territoriale;
- Piazze e logge mercatali: rappresentano testimonianze tangibili dell'attività economica e commerciale che, fin dall'epoca medioevale, ha caratterizzato la vita della Comunità Valdese;
- Testimonianze dell'attività produttiva: a questa "categoria" appartengono tutti quei beni utili all'attività produttiva della Bassa valle, dai mulini agli stabilimenti industriali;
- Patrimonio ferroviario: racchiude le quattro stazioni ferroviarie della linea Pinerolo-Torre Pellice, dismessa a partire dal 2012;
- Architetture religiose: si dividono tra chiese cattoliche e templi protestanti, posizionati all'interno dei tessuti storici degli insediamenti.

Ciascun bene è presentato qui di seguito attraverso descrizioni che fanno riferimento alla posizione del manufatto rispetto all'insediamento, all'epoca di costruzione, alle caratteristiche architettoniche e alla destinazione d'uso attuale.



4.2. Incastellamenti e fortificazioni



Torre Pellice

● Forte di Santa Maria

Antico forte di Bricherasio ●

Bricherasio

Luserna San Giovanni

● Forte di San Michele

Lusernetta

● Castello dei Rorà

Bibiana

0 100 500 1 Km



Comune di **Bricherasio**

Località: **colle di Santa Maria**

Oggetto: **fortificazione**

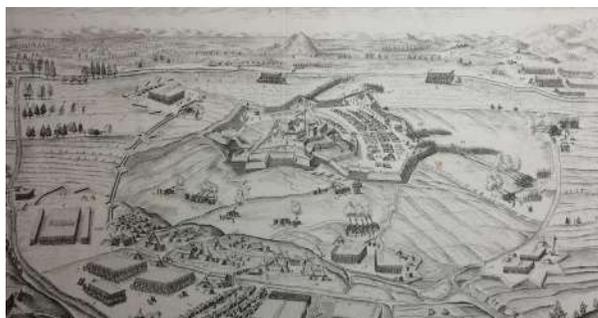
Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **punto di belvedere**



Foto aerea del colle di Santa Maria, sul quale sorgeva il forte di Bricherasio.

(Fonte: Google Earth Pro)



L'assedio sabauda di Bricherasio nel 1593, in una incisione su disegno di Giovanni Caracha.

(Fonte: BRT, Incisioni III 5)

ANTICO FORTE DI BRICHERASIO

Lo sbocco della val Pellice nella pianura pinerolese è affiancato da una zona collinare facente parte del comune di Bricherasio. Fin dal Medioevo, la propaggine orientale del crinale, che separa il torrente Chiamogna dal fiume Pellice, è stata interessata dal fenomeno dell'incastellamento signorile. A partire dal 1324 il principe Filippo d'Acaja, signore territoriale, fonda una villanova su terre di sua proprietà, raccolte proprio ai piedi del castrum del monte Santa Maria. Fino al 1360 il paese e il castello rimarranno di proprietà di questa dinastia. Dopo la prima metà del XIV il controllo del principato viene assunto dal conte Amedeo VI di Savoia, e la rifeudalizzazione del sito avviene per opera della famiglia dei Cacherano. Nel momento in cui il sito torna ad avere un ruolo strategico, il castello signorile si trova totalmente inadeguato alle nuove tecniche di guerra. Durante l'assedio francese del 1537 il castello viene distrutto, e i suoi resti smantellati nel 1549 con le fortezze di Torre, Bobbio e Luserna. Nonostante il disarmo, il duca francese di Lesdiguières, durante la campagna dell'ottobre 1592, presidia l'altura del castello di Bricherasio, che viene rifortificata con bastioni e dotata di cannoni per resistere alla controffensiva di Carlo Emanuele I, effettuata nell'anno successivo. Il secondo tentativo di occupare il sito da parte dei Savoia avviene nel 1594: i francesi, dopo la presa della villanova medievale e il successivo assalto alla fortezza, si arrendono e disarmano il forte. Nel 1630 il sito viene nuovamente individuato come nodo strategico militare: il marchese di Crèqui occupa l'altura, ricostruisce il forte e resiste alla controffensiva sabauda. Alla conclusione della campagna militare, mentre Pinerolo resterà francese per più di sessant'anni, Bricherasio viene ceduta ai Savoia e smantellata nel 1631.

Oggi, sul colle di Santa Maria non è rimasta alcuna traccia dell'antica fortificazione. Al suo posto sorge la chiesa della Madonna del Castello, eretta nel XVIII secolo. L'edificio e il luogo su cui sorge rappresentano meta di passeggiate e pellegrinaggi, nonché punti di belvedere.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

LONGHI, Andrea, *Pinerolo e le valli valdesi. Bricherasio*, in VIGLINO DAVICO, Micaela (a cura di), *Fortezze << alla moderna >> e ingegneri militari del ducato sabauda*, Celid, 2005, pp.565-566

FORTE DI SANTA MARIA DI TORRE LUSERNA, OGGI TORRE PELLICE

Torre è il nodo strategico baricentrico della valle, e la periodizzazione delle sue fortificazioni segue di pari passo le vicende legate ai conflitti di religione e alle campagne militari francesi. L'altura tuttora detta "il forte", su cui sono individuabili consistenti resti murari delle fortificazioni smantellate a fine Seicento, domina sia il paese di Torre Pellice, sia la valle d'Angrogna. Il castrum medievale dei signori di Luserna, attestato a metà del secolo XII, viene smantellato durante l'occupazione francese nel 1549. La riedificazione del castello rientra negli obiettivi primari del Ducato sabauda. Fin dal 1560 il sito viene rioccupato e fortificato, come presidio contro i valdesi e nel quadro di un progetto generale di tutela di un'area incuneata tra le valli Chisone e Po. La prima fase della fortificazione si conclude nel 1593, per ordine del comandante delle truppe francesi Lesdiguières. Il sito del forte, tornato in mano sabauda, risulta dismesso fino al 1655, anno delle "Pasque piemontesi", caratterizzato da conflitti di religione. Nel quadro della trattativa che segue il conflitto, il duca Carlo Emanuele II riesce a inserire nelle Patenti di grazia del 18 Agosto 1655 una clausola che prevede lo smantellamento del fortino della Munizione, e la possibilità di ricostruire il forte sul sedime dell'antico castello. L'impianto della nuova fortezza di Santa Maria è a forma pentagonale. La conclusione della sua funzione militare è legata al conflitto di religione e alle operazioni antifrancesi. Nel 1690 il duca Vittorio Amedeo II si schiera contro Luigi XIV di Francia, ritrovandosi in tale occasione alleato delle milizie valdesi. I francesi completano la demolizione del forte prima di abbandonarlo. Oggi del forte, il cui sito è di proprietà privata, non restano che alcune rovine, come i cinque bastioni della struttura pentagonale e l'antico ingresso. Dall'altura è ben visibile il paese di Torre Pellice, parte della valle secondaria di Luserna e la strada principale (SP 161) che attraversa tutta l'area interna della bassa valle.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

LONGHI, Andrea, *Pinerolo e le valli valdesi. Luserna e Torre di Luserna (ora Torre Pellice)*, in VIGLINO DAVICO, Micaela (a cura di), *Fortezze << alla moderna >> e ingegneri militari del ducato sabauda*, Celid, 2005, p.566

Comune di Torre Pellice

Località: **colle del forte**

Oggetto: **fortificazione**

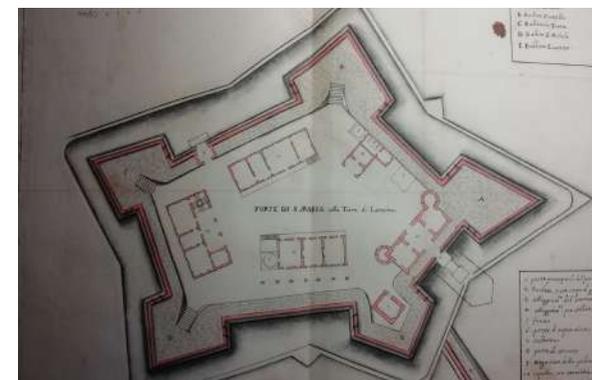
Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: /



Foto aerea del colle sul quale sorgeva la fortificazione di Torre Luserna.

(Fonte: <https://www.flickr.com>)



Pianta pentagonale del forte di Santa Maria in val Pellice, [Pietro Arduzzi].

(Fonte: BRT, *Militari 177*, tav.22)

Comune di **Luserna San Giovanni**

Località: **colle del Castello**

Oggetto: **fortificazione**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **sito archeologico**

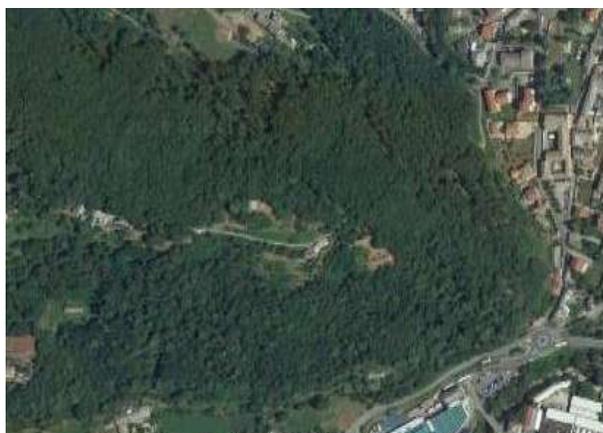


Foto aerea del colle sul quale sorgeva il forte di San Michele.

(Fonte: Google Earth Pro)



L'insediamento di Luserna e, sul colle, la «Torre S. Michele». Disegno di «Quadropane», 25 ottobre 1663.

(Fonte: BRT, Militari 177, tav.21)

FORTE DI SAN MICHELE DI LUSERNA

Mentre nei bacini della Dora Riparia e del Chisone il confine occidentale del Ducato sabauda si attesta in aree intermedie della valle, l'intero bacino del Pellice, fino allo spartiacque, costituisce parte integrante dello spazio politico dei Savoia, e il limite meridionale del ducato verso il marchesato di Saluzzo.

Il controllo militare e politico sabauda passa attraverso lo stretto coordinamento con i signori di Luserna, famiglia che assume un ruolo decisivo nei quadri degli alti funzionari di Stato fin dalla metà del XIII secolo. Centri principali della signoria sono Luserna (nella bassa valle), Torre (alla confluenza con la valle d'Angrogna) e Bobbio. Sul crinale ad est di Luserna, nel sito oggi chiamato "castello", il forte di San Michele dominava il paese. La torre di San Michele costituisce ancora un punto di riferimento militare nel 1663, quando Quadropane documenta lo stato delle difese e dei poli urbani di Luserna negli anni immediatamente successivi alla Patente di grazia, che divideva la comunità di Luserna (cattolica) da quella di San Giovanni (in cui erano tollerati i protestanti). Nel XVII secolo le difese di Luserna risultano ancora affidate ad una cinta muraria con undici torri di cortina, che inglobano il centro medievale del paese con la loggia dei mercanti, la parrocchiale, la casa della comunità e il palazzo dei conti, ma anche i complessi religiosi fondati per contrastare i valdesi. Tra il 1690 e il 1691 gli scontri tra il marchese Feuquières e le milizie valdesi (passate dalla parte del duca sabauda) portano allo smantellamento di mura e bastioni.

Oggi, l'area su cui sorgeva l'antico forte con la torre di San Michele non presenta altro che pochi ruderi, appartenenti alle mura di cinta. Il PRGC identifica tale area come "sito archeologico", dal quale peraltro si gode un'ottima vista verso il centro storico del borgo di Luserna Alta e la bassa valle.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

LONGHI, Andrea, *Pinerolo e le valli valdesi. Luserna e Torre di Luserna (ora Torre Pellice)*, in VIGLINO DAVICO, Micaela (a cura di), *Fortezze «alla moderna» e ingegneri militari del ducato sabauda*, Celid, 2005, p.566

CASTELLO DEI RORA' DI BIBIANA

Sul colle Castelfiore, che domina il centro storico di Bibiana, è ancor oggi possibile osservare il palazzo residenziale dei Rorà, edificato nel 1832 sulla struttura del castello dei Manfredi di Luserna, risalente al XIV secolo e costruito, a sua volta, sulle rovine dell'antico forte denominato *Castel-fiori*. Il dominio dei Luserna, sebbene limitato, è stato particolarmente incisivo poiché posto ai confini con i Marchesi di Saluzzo (dipendenti dalla Francia) e i Signori di Bagnolo. Nel 1335 fu concesso ai bibianesi di cingere le loro terre di mura, nelle quali era incluso anche il castello. Alle fine del XVI secolo il castello dei Manfredi è stato distrutto durante il conflitto con i francesi. Nel 1628 Bibiana accoglie i frati riformati francescani, ai quali vengono affidati i ruderi del castello, per adattarli a convento, completato nel 1660. Secondo quanto viene riportato alla voce di Bibiana nel Dizionario geografico storico-statistico-commerciale di Goffredo Casalis, in una camera dell'ex convento pare sia stata iscritta la seguente frase:

<< Victor Amedeus II Sabaudiae dux dein Siciliae atque Sardiniae rex I Taurinorum augusta a gallis obsessa huc venit mense augusto MDCCVI hic noctes quinecim militariter quievit hic extruendi urbe liberata Deiparae templi votum emisit quod apud Taurinorum Superga nomine conspicitur >>.

Dall'interpretazione di tale iscrizione si potrebbe supporre che l'ex convento di Bibiana sia stato il primo luogo in cui Vittorio Amedeo II ha pensato di far costruire la Basilica di Superga. Soppresso l'ordine monastico, in seguito all'occupazione francese, dal 1798 il convento viene acquistato dai conti Luserna di Rorà, i quali edificano il palazzo tutt'ora esistente.

Ancora oggi il castello, che si presenta in ottime condizioni, è proprietà della marchesa di Bibiana, cugina dei reali del Belgio, e non visitabile.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

CASALIS Goffredo, *Dizionario geografico storico-statistico-commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, vol. II, Torino 1834, p.292

FONTI SITOGRAFICHE

<http://atlante-operefortificate.blogspot.com/2018/02/il-palazzo-di-bibiana-o-castello-dei.html>

Comune di **Bibiana**

Località: **colle di Castelfiore**

Oggetto: **castello**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **residenza**



Il castello di Bibiana in una foto attuale.

(Fonte: <http://atlante-operefortificate.blogspot.com>)

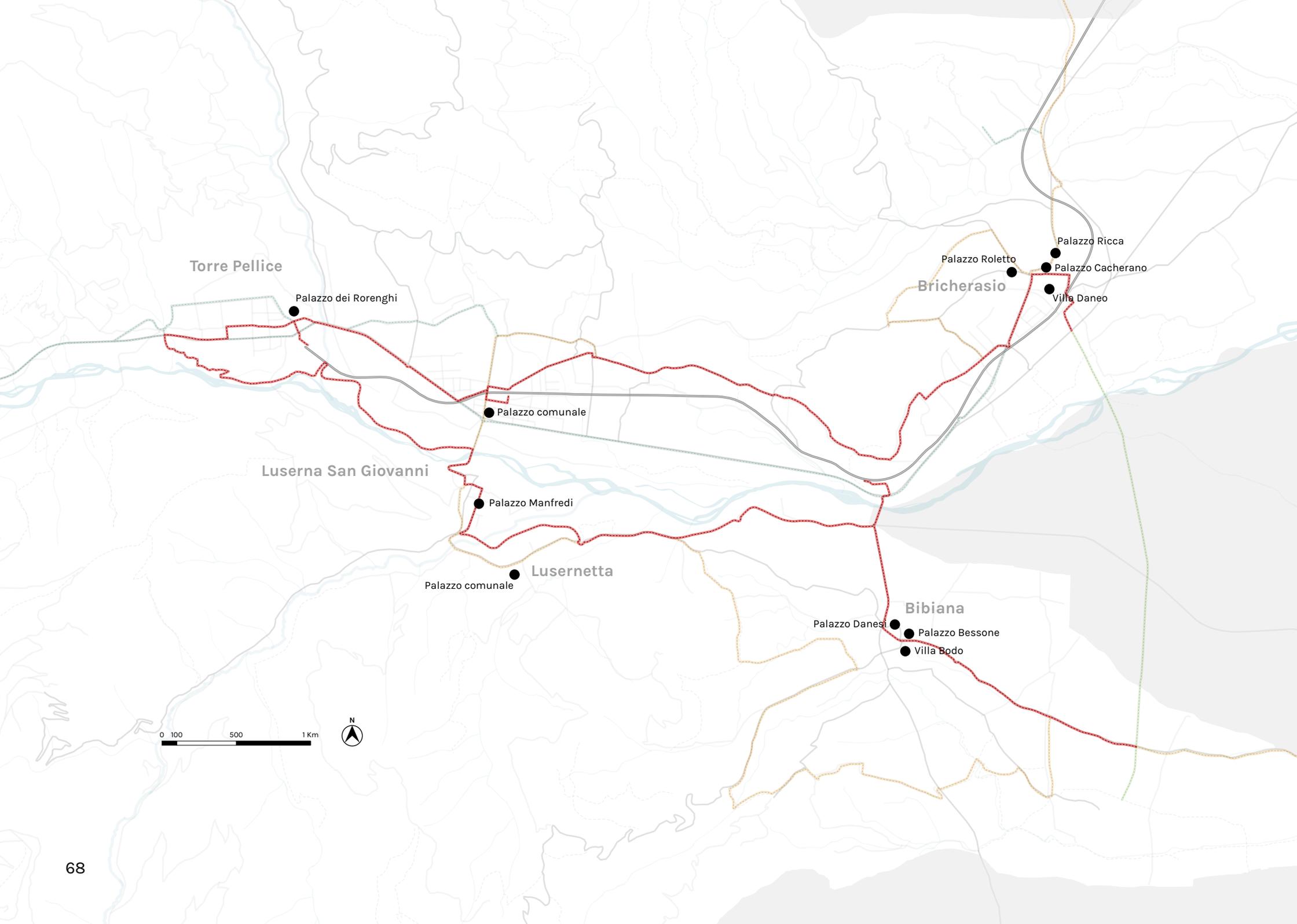


Il castello di Bibiana in un disegno di Clemente Rovere.

(Fonte: BSA, *Disegni di Clemente Rovere*, 1086-Bibiana)



4.3. Ville, palazzi nobiliari e comunali



Torre Pellice

Palazzo dei Rorengi

Luserna San Giovanni

Palazzo comunale

Palazzo Manfredi

Lusernetta

Palazzo comunale

Bricherasio

Palazzo Roletto

Palazzo Ricca

Palazzo Cacherano

Villa Daneo

Bibiana

Palazzo Danesi

Palazzo Bessone

Villa Bodo

0 100 500 1 Km



Comune di **Bricherasio**

Località: **Bricherasio**

Oggetto: **palazzo**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **residenza**



Prospetto interno del palazzo Ricca di Castelvechio.

(Fonte: <http://atlante-operefortificate.blogspot.com>)



Resti delle fortificazioni di Bricherasio nel giardino del palazzo.

(Fonte: <http://atlante-operefortificate.blogspot.com>)

PALAZZO CACHERANO DI BRICHERASIO

Palazzo Cacherano si trova nei pressi del centro storico di Bricherasio, ed è confinante con il palazzo Ricca di Castelvechio.

Edificato nel XVI secolo in sostituzione dell'antico palazzo di residenza dei Conti, è stato successivamente distrutto con il Castelnuovo nel 1549 e inglobato nelle fortificazioni costruite dai francesi nel 1592. A causa dei pesanti danni subiti dal palazzo, così come dal centro di Bricherasio nel corso degli assedi del 1594 e del 1628, la maggior parte delle costruzioni furono rase al suolo. A cavallo tra il XVII e il XVIII secolo il borgo di Bricherasio venne interamente ricostruito e il palazzo Cacherano fu riedificato ai piedi della collina dove sorgeva il Castello. Nel parco di pertinenza della proprietà ancora oggi è infatti possibile vedere le tracce delle mura dell'antico forte. La struttura è ben conservata, benché non sia accessibile né visitabile. Si tratta di un edificio in tipico stile barocco, composto da due corpi di fabbrica a pianta rettangolare a due piani fuori terra e copertura a falde. La facciata principale, posta a nord, presenta un ampio portico a tre arcate con accesso al palazzo; al primo piano si aprono quattro finestre rettangolari scandite da lesene ed incorniciate da modanature in stucco. Il prospetto su via Vittorio Emanuele II, invece, è semplice e privo di decorazioni, con due piani scanditi da finestre rettangolari come quello posteriore sul parco; solo la parte ad ovest dell'edificio presenta sul fronte posteriore un porticato al piano terreno e l'inserimento di un'ala moderna adibita a casa del custode.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://atlante-operefortificate.blogspot.com/2018/02/il-palazzo-dei-rorenghi-torre-pellice.html>

PALAZZO RICCA DI CASTELVECCHIO, BRICHERASIO

Il palazzo della famiglia Ricca di Castelvechio è situato nel centro storico di Bricherasio, su via Vittorio Emanuele II, nei pressi di piazza Santa Maria Assunta.

L'edificio è legato alle vicende che, tra la fine del XVI secolo e la prima metà del XVII secolo, hanno coinvolto Bricherasio nell'assedio condotto dai Savoia contro i francesi che lo occupavano. Precedentemente, la famiglia nobile dei Ricca aveva più volte cambiato sede, prima nel Castelvechio, poi in un palazzo dal generale Lesdiguières inglobato nelle fortificazioni. Il palazzo presenta due piani fuori terra, con pianta ad "L", una copertura a falde e un giardino interno. Il primo ampliamento verso ovest risale al XVII secolo, mentre il secondo verso est è stato eseguito nel XIX secolo. Agli inizi del XX secolo la facciata che prospetta sul giardino è stata completamente ripresa in stile Liberty. Il prospetto principale è contraddistinto da un portale di ingresso pedonale, caratterizzato da una cornice in pietra con due piccole colonne ed è scandito dalla sequenza delle finestre del primo piano, decorate alternativamente da cornici semplici e a timpano. Il prospetto posteriore, che si affaccia sul giardino, ha un profilo disomogeneo. L'estremità ad est, più curata, è costituita da una terrazza con portico al piano terra, un loggiato chiuso al primo piano con affresco raffigurante lo stemma del casato e un sottotetto illuminato da finestre polilobate inserite in una cornice.

Il palazzo oggi è di proprietà dei baroni Andreis, che negli anni ottanta del secolo scorso lo hanno ereditato dall'ultima contessa di Castelvechio. In quanto proprietà privata, non è fruibile.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://atlante-operefortificate.blogspot.com/2018/02/il-palazzo-ricca-di-castelvechio.html>

Comune di **Bricherasio**

Località: **Bricherasio**

Oggetto: **palazzo**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **residenza**



Prospetto interno di palazzo Ricca di Castelvechio: dalla foto si può notare la disomogeneità tra l'estremità ad est, più curata, e quella ad ovest.

(Fonte: <http://atlante-operefortificate.blogspot.com>)

Comune di **Bricherasio**

Località: **Bricherasio**

Oggetto: **palazzo**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **residenza**



Prospetto di palazzo Roletto su via Molarosso.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

PALAZZO ROLETTO DI BRICHERASIO

Sito in via Molarosso, in prossimità della piazza di Santa Maria Assunta, il palazzo è appartenuto ad un'antica famiglia della nobiltà locale che ha vissuto per lungo tempo a Bricherasio.

Costruito nel XV secolo, l'edificio è a pianta rettangolare, a due piani fuori terra. La copertura è a falda semplice con manto in coppi, e il porticato sottostante ha due arcate a sesto acuto con copertura piana. Il prospetto principale, con faccia vista in mattoni, presenta al primo piano quattro aperture risalenti probabilmente ad interventi collocabili tra fine XVIII e inizio XIX secolo, sovrapposte a tre finestre medioevali ad arco a sesto acuto con tracce di pittura rossa e blu, di cui, quella ad est, conserva sulla lunetta tracce di affresco con scudo (campo a fasce rosse e bianche circondato da foglie su sfondo blu). Un balcone corre al primo piano lungo tutta la facciata.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://www.comune.brigherasio.to.it/it-it/vivere-il-comune/cosa-vedere/palazzo-roletto-sec-xv-23521-14ece299df5982e7cdcf663160c99d46b>

VILLA DANELO DI BRICHERASIO

Situata a pochi passi da piazza Santa Maria Assunta di Bricherasio, in via Gaspare Cesano, villa Daneo risulta essere un complesso composto da più corpi di fabbrica, costruiti in parte a partire dal 1650 ed in parte tra il 1740 ed il 1790.

Presso l'ala di ponente, a due piani fuori terra, si trova un androne carraio che immette in un atrio colonnato, dal quale si accede allo scalone monumentale con soffitto affrescato da rappresentazioni che rinviano alla Repubblica Cisalpina. Da qui si ha l'accesso al piano superiore, il quale è costituito dal Salone della Musica, affrescato con motivi d'Arcadia e pavimentato in bargelline. Nell'ala centrale, dotata di loggiato, sono presenti pregevoli soffitti cassettonati. A sud è presente una lunga tettoia settecentesca, utilizzata per il riparo dei tini e per la vinificazione. La villa è circondata su tre lati da un parco con ippocastani e magnolie ultracentenaria. Nell'ala di levante si trovano volte a crociera al piano terra.

Oggi l'edificio appartiene ai discendenti dell'onorevole ministro del Regno Edoardo Daneo.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://www.comune.bricherasio.to.it/it-it/vivere-il-comune/cosa-vedere/villa-daneo-sec-xvi-xvii-23204-11ff2ba5936dfb50ac40640aa3c381e86>

Comune di **Bricherasio**

Località: **Bricherasio**

Oggetto: **villa**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **residenza**



Prospetto di villa Daneo verso il giardino interno.

(Fonte: <http://www.comune.bricherasio.to.it>)



Affresco dello scalone monumentale, rappresentante la Repubblica Cisalpina.

(Fonte: <http://www.comune.bricherasio.to.it>)

Comune di **Luserna San Giovanni**

Località: **Airali**

Oggetto: **palazzo comunale**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **municipio**

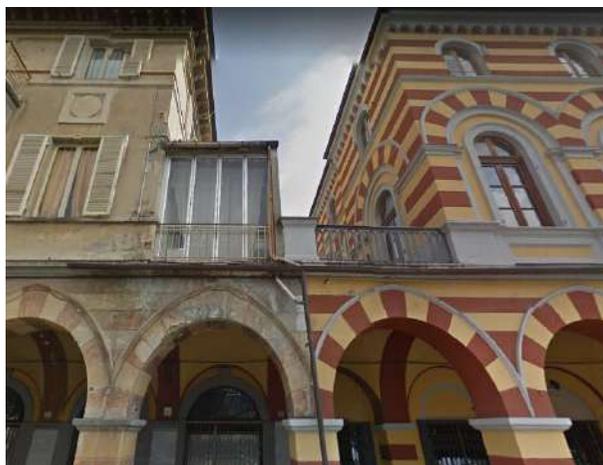


Foto attuale del municipio di Luserna San Giovanni: si noti la netta distinzione tra il corpo di fabbrica preesistente (a sinistra) e quello di nuova costruzione (a destra).

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

PALAZZO COMUNALE, LUSERNA SAN GIOVANNI

Il palazzo comunale di Luserna San Giovanni si trova nel borgo di Airali, tra San Giovanni e quello di Luserna Alta.

Prima del 1872, anno di riaccorpamento di tutte le borgate sotto un unico comune, l'Airali comprendeva solamente un piccolo gruppo di case rurali dipendenti sia economicamente che amministrativamente dalla borgata di Luserna Alta, dove un tempo vivevano i signori di Luserna.

Realizzato nella seconda metà del XIX secolo, la costruzione della sede del municipio di Luserna rientrava in un progetto urbano ambizioso, ma realizzato solo in parte.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. *Studi di approfondimento al PTC. Ambito della val Pellice*, 2011, p.71

FONTI SITOGRAFICHE

<https://www.legart.it/territorio/valpellice/paesi/luserna.htm>

PALAZZO MANFREDI, LUSERNA SAN GIOVANNI

Il Palazzo Manfredi si affaccia sul lato sud della piazza ove sorge la parrocchiale di San Giacomo, in frazione Luserna Alta.

Rappresenta il luogo dove sono nati e vissuti i conti di Luserna a partire dal XIV secolo, sino alle ultime discendenti della casata. L'attuale struttura risale ai primi anni del XIX secolo, non rimanendo pressoché nulla della precedente costruzione trecentesca, rasa al suolo dal terremoto che nel 1808 ha devastato l'area. Nulla resta dell'ingresso, composto da una cancellata in ferro, e dei due pilastri ai lati della cancellata, che terminavano con uno scudo a fondo rosso intersecato da tre bande d'argento: lo stemma della casata. Per il resto, la struttura del castello è stata fortemente modificata nel corso degli anni, e integrata per adattarla a convento delle suore di San Vincenzo. Anche gli interni siano stati adattati e gli elementi decorativi sono stati modificati o distrutti. Nel giardino permangono la statua del guerriero, che un tempo era posto presso la cancellata d'ingresso, e una lapide tesa a ricordare il pernottamento, nel 1844, del re Carlo Alberto di Savoia.

Oggi l'edificio è sede della Casa dell'Immacolata.

Comune di **Luserna San Giovanni**

Località: **Luserna Alta**

Oggetto: **palazzo**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **proprietà enti ecclesiastici**



Foto attuale di palazzo Manfredi di Luserna.

(Fonte: <http://atlante-operefortificate.blogspot.com>)



Un dipinto dell'originario ingresso di palazzo Manfredi.

(Fonte: <http://atlante-operefortificate.blogspot.com>)

FONTI SITOGRAFICHE

<http://atlante-operefortificate.blogspot.com/2018/02/il-palazzo-dei-manfredi-luserna-san.html>

Comune di **Torre Pellice**

Località: **Torre Pellice**

Oggetto: **palazzo**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **albergo**



Foto attuale del palazzo dei Rorengi.

(Fonte: <http://atlante-operefortificate.blogspot.com>)

PALAZZO DEI RORENGHI, TORRE PELLICE

Il Palazzo dei Rorenghi è situato presso l'attuale piazza della Libertà a Torre Pellice.

La famiglia dei Rorenghi si è trasferita in questo edificio in seguito alla distruzione del palazzo sito nei pressi dell'antico castello della Torre, demolito per permettere l'edificazione del forte Santa Maria. In questo edificio, di origine tardo seicentesca (verosimilmente ristrutturato in seguito al terremoto del 1808), i Rorenghi hanno vissuto fino alla morte dell'ultimo esponente della casata, il conte Marco Aurelio Rorengo, nel 1807. Durante gli ultimi anni in cui il palazzo era ancora possesso dei Rorenghi, il contesto storico-politico era diventato fortemente ostile ai nobili poiché, in seguito alla Rivoluzione Francese, buona parte degli ideali libertari e marcatamente antinobiliari si erano diffusi anche in Italia. Davanti a questo palazzo, nel 1798, è stato piantato l'albero della libertà e, successivamente, è stata espropriata una parte di terreno per allargare la strada e creare una piazza (l'attuale piazza della Libertà).

Oggi l'edificio si trova in ottime condizioni, ed è stato riconvertito ad albergo.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://atlante-operefortificate.blogspot.com/2018/02/il-palazzo-dei-rorenghi-torre-pellice.html>

PALAZZO COMUNALE, LUSERNETTA

Collocato nella piazza centrale del piccolo comune limitrofo al borgo di Luserna Alta, l'edificio è stato costruito presumibilmente nel XVI secolo, quando località Lusernete era già un comune a sé stante.

Come nel caso del palazzo comunale di Luserna San Giovanni, il palazzo è caratterizzato da un porticato al piano terra.

L'edificio, insieme alla chiesa di Sant'Antonio Abate, ricopre una certa importanza all'interno del tessuto urbano.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. *Studi di Approfondimento al PTC. Ambito della val Pellice*, 2011, p.71

Comune di **Lusernetta**

Località: **Lusernetta**

Oggetto: **palazzo comunale**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **municipio**



Foto attuale del municipio di Lusernetta, con il portico a tre campate al piano terra.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

Comune di **Bibiana**

Località: **Bibiana**

Oggetto: **palazzo**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **attività commerciali al piano terra e alloggi ai piani superiori**



Foto attuale di palazzo Bessone.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

PALAZZO BESSONE, BIBIANA

La costruzione di palazzo Bessone viene fatta risalire al 1716 e si colloca in una posizione strategica, poiché affacciato sulla piazza principale di Bibiana, dove trovano posto altri palazzi nobiliari. Le caratteristiche architettoniche dell'edificio sono le medesime del limitrofo palazzo Danesi, a tre piani fuori terra con loggiato all'ultimo piano, eccezione fatta per il piano terra, che è porticato. Oggi il piano terra è destinato ad attività commerciali, mentre i piani superiori sono riservati ad alloggi.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://www.ghironda.com/vpellice/comuni/bibia.htm>

PALAZZO DANESI, BIBIANA

Sulla piazza principale di Bibiana si affaccia un altro palazzo nobiliare, questa volta appartenuto ai Danesi, una delle più antiche famiglie di feudatari che vissero in questo luogo. L'edificio fu eretto nella seconda metà del XVII secolo. Come nel caso di palazzo Bessone, è caratterizzato da tre piani fuori terra e un loggiato all'ultimo piano, ma è privo di un porticato al piano terreno. Oggi gli ambienti interni dell'edificio sono destinati a residenze private.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://www.ghironda.com/vpellice/comuni/bibia.htm>

Comune di **Bibiana**

Località: **Bibiana**

Oggetto: **palazzo**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **residenza**



Foto attuale di palazzo Danesi.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

Comune di **Bibiana**

Località: **Bibiana**

Oggetto: **villa**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **municipio**



Foto attuale di villa Bodo, oggi sede del municipio.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

VILLA BODO, BIBIANA

Intorno alla piazza di Marcellino, a sud rispetto ai palazzi Bessone e Danesi, si trova l'originaria abitazione dei conti Blanchetti e Bodo Albaretto della Torre, costruita nel XVIII secolo. Caratterizzato da un ampio giardino interno, l'edificio è sede del municipio dalla seconda metà del XIX secolo.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://www.ghironda.com/vpellige/comuni/bibia.htm>



4.4. Piazze e logge mercatali



Torre Pellice

Bricherasio

Luserna San Giovanni

Piazza Canavero

Loggia dei Mercanti

Lusernetta

Bibiana

Ala comunale

0 100 500 1 Km



Comune di **Luserna San Giovanni**

Località: **Luserna Alta**

Oggetto: **loggia mercatale**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **spazio pubblico**



Foto aerea con l'inquadramento della Loggia dei Mercanti, nel centro storico di Luserna Alta.

(Fonte: Google Earth Pro)



Il fronte principale del loggiato.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

LOGGIA DEI MERCANTI, BORGO DI LUSERNA ALTA

L'ala pubblica del borgo di Luserna Alta si trova al centro di piazza San Giacomo, dietro la chiesa omonima.

Già dall'XI secolo era stato promulgato un editto riguardante la concessione di un mercato lusernese del venerdì, poi confermato da un decreto del duca Emanuele Filiberto nel 1562. Nella seconda metà del XIII secolo, fu firmato un trattato di commercio fra i Conti di Luserna e Vienne (nel Delfinato), attraverso il quale erano state stabilite le regole per le attività commerciali, fissati dazi e gabelle.

La struttura dell'ala di mercato è in muratura portante e si sviluppa lungo 5 campate laterali e 2 centrali. La copertura è costituita da 4 capriate e correnti, con manto in pietra di Luserna.

Ancor oggi rappresenta il fulcro dell'attività economica del luogo.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

CASALIS Goffredo, *Dizionario geografico storico-statistico-commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, vol. X, Torino 1842, p.956.

PIAZZA DEL CANAVERO, LUSERNA SAN GIOVANNI

La piazza del Canavero si trova lungo l'antica strada che collega il borgo di Airali e San Giovanni con quello di Luserna Alta.

Il suo nome deriva dalla funzione di spazio dedicato al commercio della canapa. Un tempo, su un lato della piazza sorgeva la forca, mentre al centro si ergeva il grande ippocastano piantato come albero della libertà nel 1798, all'epoca della Rivoluzione francese.

Attualmente la piazza è sede di un parcheggio, attorno al quale sono presenti alcuni esercizi commerciali.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://www.comune.luserna.to.it/Home/Guida-al-paese?IDDettaglio=13477>

Comune di Luserna San Giovanni

Località: **Luserna Alta**

Oggetto: **piazza**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **spazio pubblico**



Foto aerea con l'inquadratura della piazza del Canavero.

(Fonte: Google Earth Pro)



Foto attuale della piazza del Canavero, nella quale è presente un parcheggio.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

Comune di **Bibiana**

Località: **piazza San Marcellino**

Oggetto: **ala comunale**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **spazio pubblico**



Foto aerea dell'ala comunale, al centro della piazza San Marcellino di Bibiana.

(Fonte: <https://artbonus.gov.it>)



Il rio Secco prima di essere definitivamente interrato.

(Fonte: <https://artbonus.gov.it>)

ALA COMUNALE DI BIBIANA

Al centro della piazza di San Marcellino, dove si affacciano villa Bodo, i palazzi Bessone e Danesi e la chiesa parrocchiale, è situata la loggia del mercato, dove ancora si svolge il mercato dei produttori e attorno alla quale, in passato, si attaccavano cavalli, muli e bovini agli appositi anelli, tutt'ora visibili. Eretta tra il 1769 e il 1784, ha sempre rappresentato il punto di ritrovo dei bibianesi in quanto, situata nella piazza principale del paese, è considerato il luogo privilegiato della vita collettiva.

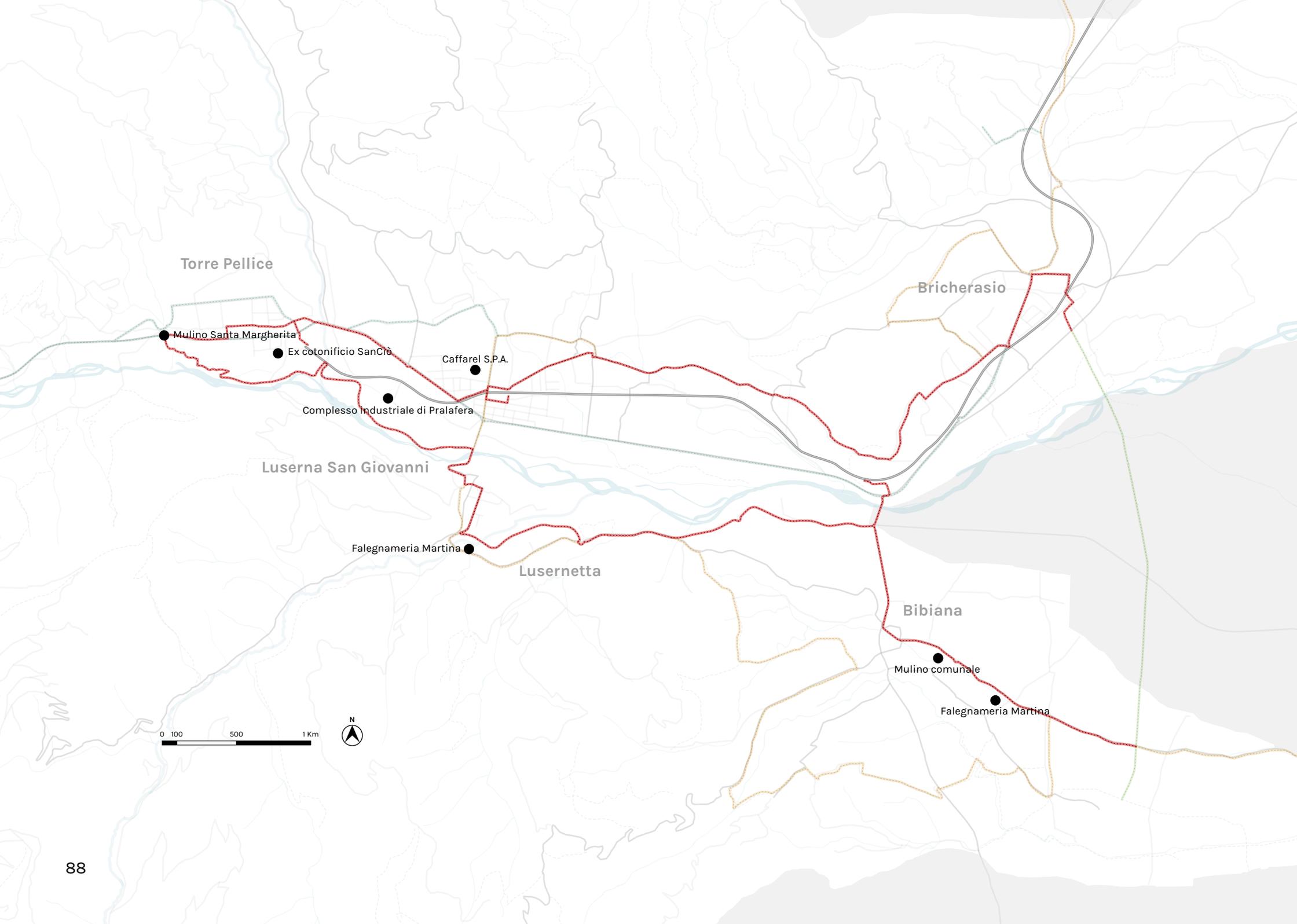
La sua struttura è in muratura portante e si sviluppa lungo 6 campate laterali e 2 centrali, per una superficie complessiva di 265 mq circa. La copertura è costituita da 5 capriate e correnti, di diverse dimensioni, con manto in pietra di Luserna. La loggia sorge sopra il rio Secco, che la attraversa, e, pertanto, parte degli elementi fuori terra sono fondati sulle volte sottostanti di copertura del corso d'acqua. La situazione statica dell'edificio evidenzia in alcuni casi lesioni a livello degli archi, ed in particolare una situazione di strapiombo del pilastro centrale prospiciente la chiesa. Da un esame visivo si è comunque rilevata una buona tenuta dell'arco e della volta, quindi la causa di cedimento è da ricercarsi negli elementi spingenti della copertura. La causa dei dissesti riscontrati è probabilmente imputabile all'assenza di cordoli di distribuzione perimetrali della copertura ed alla presenza di elementi in legno spingenti in appoggio sui pilastri.

FONTI SITOGRAFICHE

[https://artbonus.gov.it/ala-comunale-\(mercato-coperto\)-di-piazza-san-marcellino.html](https://artbonus.gov.it/ala-comunale-(mercato-coperto)-di-piazza-san-marcellino.html)



4.5. Testimonianze dell'attività produttiva



Torre Pellice

Bricherasio

Mulino Santa Margherita

Ex cotonificio SanCio

Caffarel S.P.A.

Complesso Industriale di Pralafera

Luserna San Giovanni

Falegnameria Martina

Lusernetta

Bibiana

Mulino comunale

Falegnameria Martina

0 100 500 1 Km



Comune di **Luserna San Giovanni**

Località: **San Giovanni**

Oggetto: **industria**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **produzione e vendita di prodotti dolciari**



La Caffarel di Luserna San Giovanni.

(Fonte: <http://www.caffarel.com>)

CAFFAREL S.P.A.

Questa industria è situata nel borgo di San Giovanni, in una zona periferica rispetto alla sede municipale ed alla stazione di Luserna.

La Caffarel S.p.A. è specializzata nel settore della produzione e vendita di prodotti dolciari e nella produzione di cioccolato. E' stata fondata nel 1826 da Pier Paul Caffarel che, nella prima metà del XIX secolo, trasformò una piccola conceria del quartiere San Donato di Torino in un laboratorio per la produzione del cioccolato. Dal 1968 lo stabilimento della Caffarel ha sede a Luserna San Giovanni, paese natio del fondatore. Gli impianti hanno subito una forte revisione, e le linee produttive un'ampia modernizzazione. L'azienda mantiene l'impostazione di laboratorio di pasticceria e il legame con il processo artigianale.

La sua presenza è determinante per l'economia del paese che in anni recenti ha acquisito il titolo "città del cioccolato".

FONTI SITOGRAFICHE E ICONOGRAFICHE

<http://www.caffarel.com/it/caffarel/storia>

COMPLESSO INDUSTRIALE DI PRALAFERA

Il complesso industriale di Pralafera si trova nell'area verde lungo le sponde del fiume Pellice, decentrato rispetto all'insediamento di Luserna San Giovanni.

Intorno alla prima metà del XIX secolo, quando l'industria cotoniera iniziò a rappresentare la vera economia della val Pellice, in zona Pralafera venne costruito il primo complesso industriale, per opera di due banchieri svizzeri, Greinicher e Trog, e di un banchiere locale, Giuseppe Malan. L'industria venne fin da subito alimentata con la forza idraulica di un antico canale comunale. Inizialmente il complesso comprendeva reparti per la filatura e per la tessitura, una tintoria e una stamperia. Grazie all'avanzamento della meccanizzazione, l'industria ben presto venne dotata anche di un laboratorio meccanico, di una segheria e di una fonderia. Intorno al 1875, dopo un grave incendio che compromise la struttura, lo stabilimento fu assorbito dalla compagnia Mazzonis, raggiungendo un livello di industrializzazione notevole. Agli inizi del XX secolo la Mazzonis attuò un piano di accorpamento degli stabilimenti industriali e dei mulini esistenti di zona Pralafera, in quanto serviti da impianti a forza idraulica. Nel 1901 il corpo di fabbrica Giannetti venne acquistato dalla Mazzonis e trasformato in alloggi per operai. La crisi del complesso di Pralafera arrivò nel 1929 e, successivamente, nel periodo post-bellico l'occupazione del settore tessile in Piemonte scese dal 26,6% al 17,2% della forza lavoro. Nel 1965, soffocata dalla crescente concorrenza estera, l'azienda fallì. Da lì in poi inizia una nuova fase, con l'insediamento di nuovi tipi di stabilimenti industriali, favoriti dalla vicinanza dell'area metropolitana di Torino e dalle agevolazioni fiscali. I locali dell'ex stabilimento Mazzonis vennero successivamente ristrutturati e divennero sede dell'industria italiana Confezioni Pralafera. Nel 1972 lo stabilimento si trasformò nella manifattura Abiti S.r.l, Facit, mentre nel 1988 l'impresa di Luserna venne assorbita dal gruppo Botto, il quale diede inizio ad una vasta opera di modernizzazione dei locali interni e di razionalizzazione produttiva. Oggi il complesso di Pralafera risulta ridimensionato: parte dei locali è stata destinata a nuove attività produttive, ma l'altra risulta essere inutilizzata.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

TADDEI, Maria Augusta, *Localizzazione e classificazione delle "zone industriali" in una valle alpina: il caso della val Pellice. Dalla fase pre-industriale alla fase proto-industriale*, in *Industrie e paesaggio industriale nelle valli alpine. Il caso della val Pellice*, Politecnico di Torino, Tesi di laurea, a.a. 1977/1978, relatore Prof. Arch. Gian Piero Vigliano, pp.99-107

Comune di Luserna San Giovanni

Località: **Pralafera**

Oggetto: **industria**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **attività produttive e residenze**



Foto aerea dell'ex stabilimento Mazzonis, in località Pralafera.

(Fonte: Google Earth Pro)



Foto attuale dell'antico canale che alimentava il complesso industriale.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

Comune di **Torre Pellice**

Località: **Santa Margherita**

Oggetto: **mulino**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **ecomuseo**



Il mulino di Santa Margherita nell'omonima borgata.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

MULINO DI SANTA MARGHERITA, TORRE PELLICE

Il mulino di Santa Margherita è situato nella frazione omonima di Torre Pellice, lungo il rio Molera. Già dal Medioevo era di proprietà dei conti di Luserna. Nel 1543 fu riscattato dalla comunità di Torre. Era dotato di tre macine, una per il grano con "molli alla francese" e due per segale e meliga con "molli comuni". L'acqua del canale che serviva questo mulino era utilizzata anche a monte per il movimento di una segheria e a valle per una "pila da olio" (frantoio per noci e nocciole), un battitoio di canapa e un frantoio per grafite.

Oggi è ancora funzionante, ed è stato adibito ad ecomuseo.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

CAREGLIO, Valter, MARTINA, Dario, *Dai mulini alle fabbriche*, in *Lungo le vie d'acqua del Pellice*, Progetto Ecologie Paysanne, pp.39-43

EX COTONIFICIO SANCIO', TORRE PELLICE

L'ex cotonificio di Torre Pellice è situato nella frazione S. Cìd, in via Pellice, lungo il tratto di strada che protende verso il fiume.

Il complesso è sorto nel 1819, per opera delle famiglie locali Muston e Rugon, ed ha rappresentato il primo stabilimento tessile, laniero e serico della bassa valle. Nel 1842 subì un grave dissesto, e nel 1846 fu trasformato in setificio, per opera di Francois Jaquet. La manodopera era prevalentemente femminile e minorile, con punte stagionali che superavano i 400 addetti.

Allo stabilimento vennero man mano affiancate altre filature, localizzate tra il comune di Torre Pellice e Luserna San Giovanni, tanto che già nel 1850 quest'area era considerata uno dei centri commerciali più importanti del Pinerolese.

In anni recenti è stato adattato a residenza.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

TADDEI, Maria Augusta, *Localizzazione e classificazione delle "zone industriali" in una valle alpina: il caso della val Pellice. Dalla fase pre-industriale alla fase proto-industriale*, in *Industrie e paesaggio industriale nelle valli alpine. Il caso della val Pellice*, Politecnico di Torino, Tesi di laurea, a.a. 1977/1978, relatore Prof. Arch. Gian Piero Vigliano, pp.99-107

Comune di **Torre Pellice**

Località: **Sanciò**

Oggetto: **cotonificio**

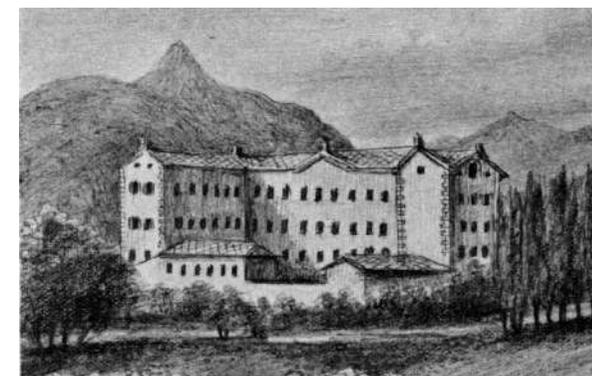
Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **residenza**



Foto attuale di una parte dell'ex cotonificio, riconvertito a residenza.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)



Il complesso del cotonificio di Torre Pellice in un disegno di Clemente Rovere.

(Fonte: BSA, Disegni di Clemente Rovere, 1171- Manifattura in cotone presso Torre Luserna)

Comune di **Lusernetta**

Località: **Lusernetta**

Oggetto: **cotonificio**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **stato di abbandono**



Foto aerea dello stabilimento: il fiume Luserna era utilizzato per l'alimentazione del cotonificio.

(Fonte: Google Earth Pro)



Foto attuale dello stabilimento: lo stato di abbandono dell'ex cotonificio è dovuto alla presenza di amianto.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

STABILIMENTO TURATI, LUSERNETTA

Lo stabilimento dei fratelli Turati di Lusernetta si trova lungo l'antica strada che mette in comunicazione Bibiana con Lusernetta, sulla destra orografica del Pellice. E' posto accanto all'antico ponte che attraversa il torrente Luserna.

Il primo cotonificio dei fratelli Turati venne fondato a Torino nel 1892, con l'acquisto dello stabilimento di filatura di cotone della ditta Bianchi. In seguito alla morte dei due fondatori, la direzione del cotonificio passò in mano agli eredi. Nel 1917 venne acquistato lo stabilimento di Lusernetta per la filatura di cotone appartenente alla ditta F.lli Gruber & C. e nel 1923 a questo stabilimento venne aggiunto un opificio per l'estrazione del tannino. La ditta Turati dotò lo stabilimento di Lusernetta di un convitto con 100 posti letto per le operaie e appartamenti per gli operai, nonché di spacci aziendali per la vendita di prodotti alimentari.

Oggi lo stabilimento rientra tra la categoria delle strutture industriali storiche in stato di abbandono, ed è sotto sequestro a causa della presenza di amianto.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

TADDEI, Maria Augusta, *Localizzazione e classificazione delle "zone industriali" in una valle alpina: il caso della val Pellice. Dalla fase pre-industriale alla fase proto-industriale*, in *Industrie e paesaggio industriale nelle valli alpine. Il caso della val Pellice*, Politecnico di Torino, Tesi di laurea, a.a. 1977/1978, relatore Prof. Arch. Gian Piero Vigliano, pp.99-107

EX MULINO COMUNALE, BIBIANA

L'antico mulino comunale di Bibiana è collocato lungo viale Rimembranza, vicino al cimitero di Bibiana. Posto ai limiti del centro storico dell'insediamento, l'edificio si affaccia sul rio Secco.

E' presumibile che fosse già attivo nel XVII secolo, come nel caso degli altri mulini della valle e dei territori limitrofi. Sebbene l'edificio presenti caratteri simili agli altri, la presenza è documentata solamente a partire dalla Carta degli Stati Sardi del 1852.

Attualmente è parte integrante di un'abitazione privata, ma dall'esterno è ancora ben visibile la ruota idraulica.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

CAREGLIO, Valter, MARTINA, Dario, *Dai mulini alle fabbriche*, in *Lungo le vie d'acqua del Pellice*, Progetto Ecologie Paysanne, pp.39-43

Comune di **Bibiana**

Località: **Bibiana**

Oggetto: **mulino**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **residenza**



*L'ex mulino di Bibiana, oggi residenza privata.
(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)*



*Il rio Secco, all'epoca utilizzato per l'alimentazione del mulino.
(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)*

Comune di **Bibiana**

Località: **Bibiana**

Oggetto: **falegnameria**

Proprietà: **privata**

Destinazione d'uso: **falegnameria**



Foto attuale del canale utilizzato per l'alimentazione della falegnameria.

(Fonte: CAREGLIO, Valter, MARTINA, Dario, *Lungo le vie d'acqua del Pellice, Progetto Ecologie Paysanne*, 2003)

FALEGNAMERIA MARTINA, BIBIANA

L'energia motrice dell'acqua, oltre ad alimentare mulini e industrie, e a servire per usi plurimi, come per quelli domestici, è stata utilizzata per alimentare alcune falegnamerie, come nel caso di quella dei cugini Martina a Bibiana, situata lungo l'asse viario principale che collega il comune a quello di Cavour. La struttura è documentata a partire dall'IGM del 1889. Era originariamente un mulino di proprietà comunale che, successivamente, fu acquistato dalla famiglia, la quale lo riconvertì a molteplici usi. Inizialmente fu utilizzato per la macinazione e produzione del caolino, presente nella zona di San Bernardo e Prabina.

Posta lungo l'antico canale di Bibiana (rio Secco), la falegnameria ha sempre potuto sfruttare al meglio l'energia idraulica. In anni recenti è stata adattata a residenza.

FONTI BIBLIOGRAFICHE E ICONOGRAFICHE

CAREGLIO, Valter, MARTINA, Dario, *Dai mulini alle fabbriche, in Lungo le vie d'acqua del Pellice, Progetto Ecologie Paysanne*, pp.39-43

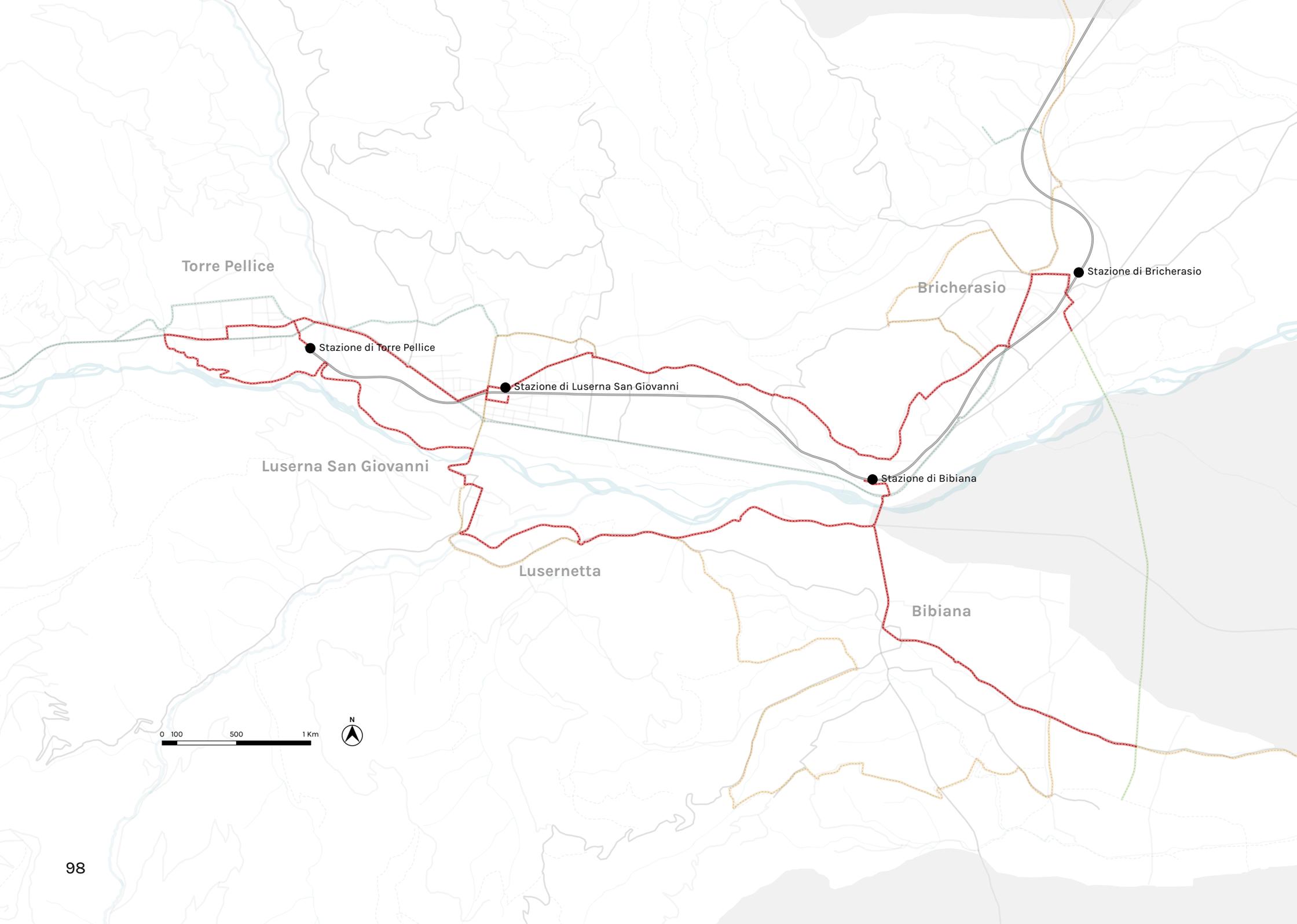


4.6. Patrimonio ferroviario

Luserna S. Giovanni

l'eco del chisone

15



Torre Pellice

Stazione di Torre Pellice

Stazione di Luserna San Giovanni

Luserna San Giovanni

Lusernetta

Bricherasio

Stazione di Bricherasio

Stazione di Bibiana

Bibiana

0 100 500 1 Km



Comune di **Bricherasio**

Località: **Bricherasio**

Oggetto: **stazione FS**

Proprietà: **Ferrovie dello Stato**

Destinazione d'uso: /



Foto attuale del prospetto lato città della stazione di Bricherasio.

(Foto di Giorgia Senini, Maggio 2019)



Cartolina della stazione di Bricherasio nei primi decenni di esercizio.

(Fonte: <https://www.ferrovieabbandonate.it>)

STAZIONE FERROVIARIA DI BRICHERASIO

Lungo la linea tra Pinerolo e Torre Pellice, La stazione ferroviaria di Bricherasio è stata disattivata nel 2012. L'edificio era anche utilizzato come centro di smistamento della linea Bricherasio-Barge, sulla quale si trova la pista ciclabile realizzata dalle Province di Torino e Cuneo nel 2010.

La stazione entrò in servizio il 21 dicembre 1882. Nel 1921, di fronte al complesso venne aggiunto l'edificio che ospita gli impianti di elettrificazione a corrente alternata trifase, funzionante fino al 1961.

All'epoca della sospensione della linea Pinerolo-Torre Pellice, la stazione di Bricherasio disponeva di due binari, residuo di un complesso piazzale che originariamente comprendeva uno scalo merci posto sul lato sud rispetto al fabbricato viaggiatori e, in direzione opposta, una sottostazione elettrica raccordata. Oggi la stazione ferroviaria risulta essere composta da due piani fuori terra, con tetto a falde e copertura in pietra di Luserna. La facciata verso il lato della città è scandita da lesene che corrono lungo tutta l'altezza dell'edificio, suddiviso in quattro parti. Al piano terra sono presenti l'ingresso centrale e due finestre, mentre al piano superiore ce ne sono quattro. Il prospetto sul lato dei binari ha mantenuto i caratteri originali, fatta eccezione per le quattro porte al piano terra. Da una cartolina d'epoca, raffigurante la stazione nei suoi primi anni di esercizio, si può notare come l'edificio fosse composto da ben tre piani fuori terra, ultimo dei quali a uso di sottotetto.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

AVONDO, Gian Vittorio, BRUNO, Valter, *Un treno per le valli. La ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice e sue diramazioni tra storia e attualità*, Alzani, Pinerolo, 2006

STAZIONE FERROVIARIA DI LUSERNA SAN GIOVANNI

Lungo la linea tra Pinerolo e Torre Pellice, la stazione ferroviaria di Luserna San Giovanni è stata disattivata nel 2012. La linea ferroviaria a vapore venne inaugurata dalla Società per le Ferrovie dell'Alta Italia (SFAI) nel 1882 e nel 1921 fu trasformata in linea ad alimentazione elettrica a corrente alternata trifase. L'edificio ha mantenuto i caratteri originali, a due piani fuori terra e sottotetto, prospetti con lesene che corrono per tutta l'altezza e tetto con copertura a falde in pietra di Luserna. Rispetto alle altre stazioni, l'edificio è scandito in quattro parti a grandezze differenti.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

AVONDO, Gian Vittorio, BRUNO, Valter, *Un treno per le valli. La ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice e sue diramazioni tra storia e attualità*, Alzani, Pinerolo, 2006

Comune di Luserna San Giovanni

Località: **Airali**

Oggetto: **stazione FS**

Proprietà: **Ferrovie dello Stato**

Destinazione d'uso: /



Foto attuale del prospetto lato città della stazione di Luserna San Giovanni.

(Foto di Giorgia Senini, Maggio 2019)



Cartolina della stazione di Luserna San Giovanni nei primi decenni di esercizio.

(Fonte: <https://www.ferrovieabbandonate.it>)

Comune di **Torre Pellice**

Località: **Torre Pellice**

Oggetto: **stazione FS**

Proprietà: **Ferrovie dello Stato**

Destinazione d'uso: **punto di ristoro e uffici**



Foto attuale del prospetto lato città della stazione di Torre Pellice.

(Foto di Giorgia Senini, Maggio 2019)



Cartolina della stazione di Torre Pellice nei primi decenni di esercizio.

(Fonte: <https://www.ferrovieabbandonate.it>)

STAZIONE FERROVIARIA DI TORRE PELLICE

La stazione ferroviaria di Torre Pellice, disattivata nel 2012, rappresenta il capolinea della linea tra Pinerolo e Torre Pellice, Anch'essa fu inaugurata nel 1882, a cura della Società per le Ferrovie dell'Alta Italia (SFAI), e subì le medesime trasformazioni delle altre stazioni della valle, come la sostituzione della trazione a vapore con quella elettrica nel 1921. In questo caso, come si evince dal confronto tra una cartolina d'epoca e lo stato attuale, l'edificio ha subito modifiche nel corso degli anni. Originariamente si presentava con le medesime caratteristiche architettoniche e volumetriche delle altre stazioni, mentre ora il disegno di facciata e la volumetria dell'intero complesso appaiono totalmente sconvolte. Il piano terra presenta ancora le lesene, che un tempo correvano per tutta l'altezza dell'edificio, ma i piani superiori sono privi di elementi architettonici. Le finestre, poste al secondo e al terzo piano fuori terra, seguono il medesimo ordine scandito dalle porte di ingresso, al piano terra.

Oggi nella stazione di Torre Pellice sono collocati un bar e uffici ai piani superiori.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

AVONDO, Gian Vittorio, BRUNO, Valter, *Un treno per le valli. La ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice e sue diramazioni tra storia e attualità*, Alzani, Pinerolo, 2006

STAZIONE FERROVIARIA DI BIBIANA

Lungo la linea tra Pinerolo e Torre Pellice la stazione ferroviaria di Bibiana è stata disattivata nel 2012. La linea ferroviaria a vapore venne inaugurata dalla Società per le Ferrovie dell'Alta Italia (SFAI) nel 1882 e nel 1921 fu trasformata in linea ad alimentazione elettrica a corrente alternata trifase. L'edificio ha mantenuto i caratteri originali a due piani fuori terra e sottotetto. Le caratteristiche dei prospetti risultano essere le medesime riscontrate nelle altre stazioni della val Pellice: lesene che corrono per tutta l'altezza e scandiscono in parti uguali l'edificio, in questo caso tre; aperture e porta centrale per l'ingresso alla stazione, sul lato rivolto verso la città; porte al piano terra, finestre al secondo piano e finestra circolare nel sottotetto sul lato rivolto verso i binari; tetto a falde e copertura in pietra di Luserna.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

AVONDO, Gian Vittorio, BRUNO, Valter, *Un treno per le valli. La ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice e sue diramazioni tra storia e attualità*, Alzani, Pinerolo, 2006

Comune di **Bibiana**

Località: **Bibiana**

Oggetto: **stazione FS**

Proprietà: **Ferrovie dello Stato**

Destinazione d'uso: /

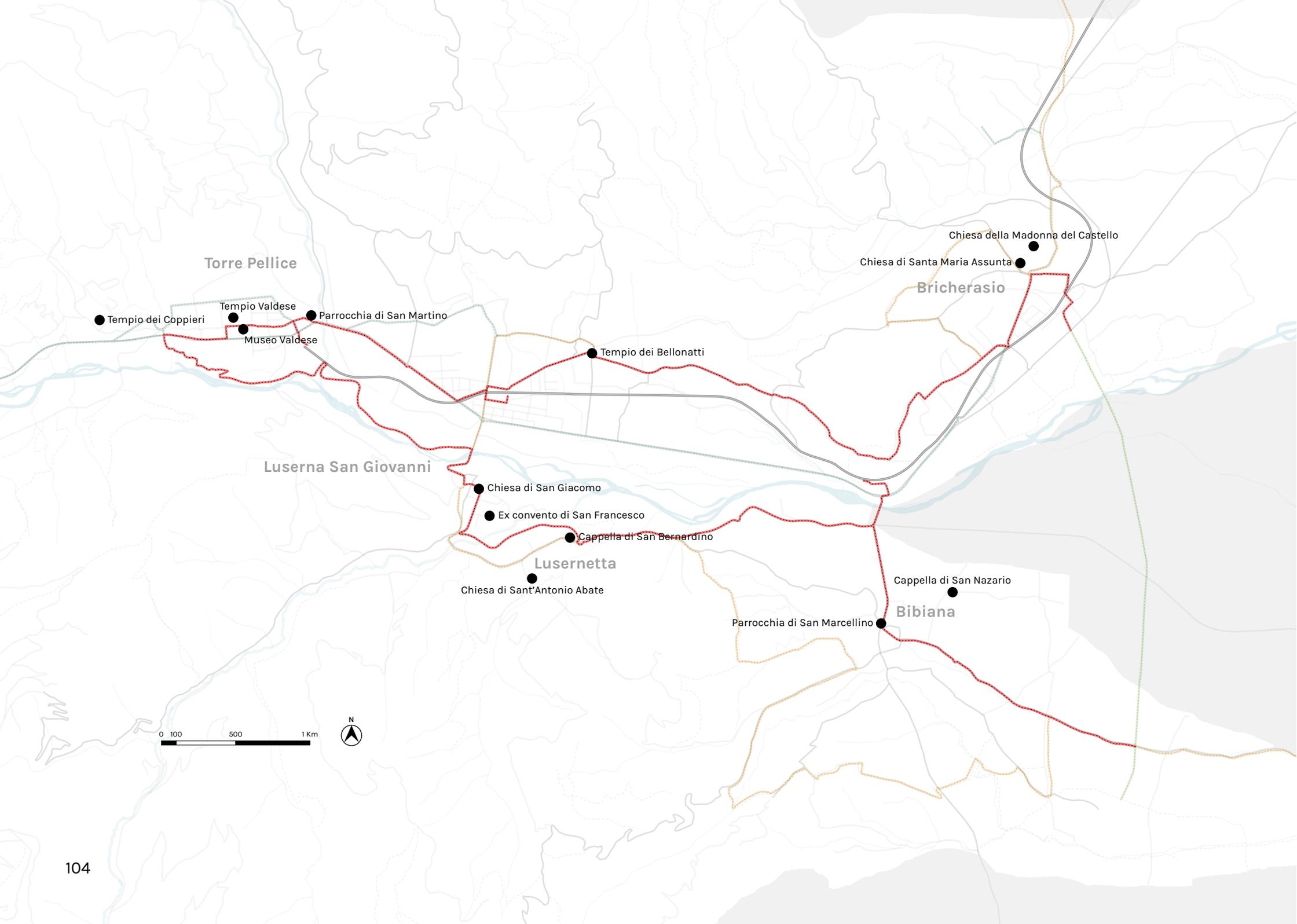


Foto attuale del prospetto lato città della stazione di Bibiana.

(Foto di Giorgia Senini, Maggio 2019)



4.7. Architetture religiose



Torre Pellice

● Tempio dei Coppieri

● Tempio Valdese

● Museo Valdese

● Parrocchia di San Martino

● Tempio dei Bellonatti

● Chiesa di Santa Maria Assunta

● Chiesa della Madonna del Castello

Bricherasio

Luserna San Giovanni

● Chiesa di San Giacomo

● Ex convento di San Francesco

● Cappella di San Bernardino

Lusernetta

● Chiesa di Sant'Antonio Abate

● Cappella di San Nazario

● Parrocchia di San Marcellino

Bibiana

0 100 500 1 Km



Comune di **Bricherasio**

Località: **colle del forte**

Oggetto: **chiesa cattolica**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **chiesa cattolica e meta di pellegrinaggi**



La chiesa della Madonna del Castello.

(Foto scattata a Giugno 2019)

CHIESA DELLA MADONNA DEL CASTELLO, BRICHERASIO

La chiesa della Madonna del Castello è posta sopra il colle che domina il centro storico di Bricherasio.

Fu eretta nel XVIII secolo al posto delle distrutte fortificazioni di Bricherasio.

La costruzione, dalle forme barocche e con uno slanciato campanile, è ancora oggi meta di passeggiate e pellegrinaggi che percorrono la scalinata in pietra che la collega alla piazza centrale del paese.

Così ne parla Edmondo De Amicis nel libro *Alle porte d'Italia*: <<ai piedi d'una collinetta da giardino, coronata d'una chiesetta candida, in mezzo a una benedizione di frutteti e vigneti [...]. Dov'è ora la chiesetta bianca, ci fu per secoli un castellaccio>>.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://www.comune.bricherasio.to.it/it-it/vivere-il-comune/cosa-vedere/chiesa-della-madonna-del-castello-sec-xviii-23198-1b28848583d04e57f1eabbe74a18c1ad5>

CHIESA DI SANTA MARIA ASSUNTA, BRICHERASIO

La chiesa di Santa Maria Assunta si affaccia sulla piazza omonima principale, nel centro storico di Bricherasio.

L'edificio fu costruito nel 1602, in sostituzione della primitiva parrocchiale, situata sulla collina adiacente e distrutta dalle invasioni francesi alla fine del XVI secolo.

E' a pianta rettangolare, e si sviluppa su tre navate: quella centrale ha una volta a botte che presenta affreschi del XIX secolo, mentre quelle laterali sono caratterizzate da volte a crociera. Le campate sono completate da un altare laterale. Le volte sono sorrette da pilastri e capitelli, e le lesene alleggeriscono lo spazio per mezzo degli effetti cromatici. Il campanile che affianca la chiesa risale ai primi decenni del XIX secolo, e originariamente era caratterizzato da una cuspide in piombo, successivamente rimossa.

Il punto di massimo interesse della chiesa è l'altare maggiore, realizzato nel 1725: ha un basamento dipinto a marmo bianco caratterizzato da rilievi dorati con motivi di foglie e frutta che rappresentano i prodotti tradizionali di Bricherasio (uva e mele). Sul basamento poggia un grande baldacchino esagonale a colonne tortili di grandi dimensioni, che ha ai fianchi le figure dei quattro evangelisti ed i loro simboli evangelici; le colonne del baldacchino sono istoriate con tralci e grappoli d'uva e sorreggono un architrave liscio che reca la dedica all'Assunta e lo stemma del comune.

L'edificio rappresenta un esempio della diffusione dell'architettura barocca in Piemonte.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://www.comune.bricherasio.to.it/it-it/vivere-il-comune/cosa-vedere/chiesa-parrocchiale-di-santa-maria-assunta-sec-xvi2477-1-62cd77d72b569f3e07dbf3d0deded216>

Comune di **Bricherasio**

Località: **Bricherasio**

Oggetto: **chiesa cattolica**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **chiesa cattolica**



La chiesa di Santa Maria Assunta e la piazza omonima.

(Foto scattata a Giugno 2019)



La chiesa di Santa Maria Assunta in un disegno di Clemente Rovere.

(Fonte: BSA, Disegni di Clemente Rovere, 1181-Piazza di Bricherasio)

Comune di **Luserna San Giovanni**

Località: **San Giovanni**

Oggetto: **tempio protestante**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **tempio protestante**



Foto attuale del tempio dei Bellonatti.

(Fonte: <http://danielavaldeese.blogspot.com>)



Il tempio dei Bellonatti e il borgo di San Giovanni in un disegno di Clemente Rovere.

(Fonte: BSA, *Disegni di Clemente Rovere, 1183-San Giovanni*)

TEMPIO DEI BELLONATTI, LUSERNA SAN GIOVANNI

Il tempio dei Bellonatti è situato nel cuore della borgata di San Giovanni, ai piedi del rilievo montuoso del comune di Angrogna. Con la sua imponente volumetria, l'edificio caratterizza il paesaggio e costituisce un riferimento visivo, percepibile anche da lontano.

Fino al 1658 il territorio di San Giovanni ha fatto parte del comune di Luserna, residenza dei feudatari locali. Con l'accordo di Cavour (1561) fu escluso dai limiti territoriali, e la comunità valdese fu privata dalle leggi sabaude di un luogo di culto. Gli abitanti di San Giovanni edificarono un tempio nel territorio di Angrogna, in località detta il Ciabàs, a poche centinaia di metri dal confine con i possedimenti sabaudi. Poiché questo tempio, situato in una località estremamente periferica, risultava scomodo, nel secondo decennio del XVII secolo, i Valdesi costruirono un tempio nella frazione Malan, in regione Malanot. La costruzione venne terminata nel 1619, ma già nel 1620 fu emanato un decreto che imponeva ai valdesi di murare la porta della chiesa. Riaperto poco dopo, venne subito rinnovato l'ordine di chiusura. Nel 1664 il tempio venne definitivamente demolito e, solo per breve tempo, fu possibile utilizzare una cappella cattolica in località Bellonatti. Ma questa libertà durò poco e i fedeli furono nuovamente costretti a partecipare ai culti nel tempio del Ciabàs. Solo durante l'annessione all'Impero napoleonico, fu possibile ottenere il permesso di costruire un nuovo edificio di culto. Nel 1806 il governo napoleonico approvò il progetto ed i lavori ebbero subito inizio. L'inaugurazione ebbe luogo nel 1807 ma, pochi mesi dopo, il tempio fu gravemente lesionato da un terremoto. Così il culto dovette nuovamente essere trasferito al vecchio Ciabàs. I lavori di restauro e di consolidamento durarono a lungo e nel 1814 il re Vittorio Emanuele I annullò tutte le concessioni istituite durante l'occupazione francese. Venne così riconfermato ai valdesi il divieto di costruire templi al di fuori dei territori indicati nell'accordo di Cavour (1561) e dall'editto del 1730. Durante il corso della prima metà del XIX secolo il tempio dei Bellonatti fu inutilizzabile, a causa dei continui divieti dei cattolici.

Dopo 1848, il tempio divenne utilizzabile e subì continui interventi di restauro, fino agli ultimi anni del XX secolo.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

BOUNOUS, Renzo, LECCHI, Massimo, *Tempio di San Giovanni*, in *I templi delle valli valdesi*, Claudiana, 1988

CHIESA DI SAN GIACOMO, LUSERNA SAN GIOVANNI

La chiesa di San Giacomo si trova nella borgata di Luserna Alta, prospiciente l'antico palazzo appartenuto ai conti di Luserna e ad ovest della loggia dei mercanti.

La costruzione della chiesa sembra risalga all'epoca medioevale. Lo testimonia il campanile, in stile romanico, costruito con pietre a vista da maestri comacini. La parrocchia è inserita nel disegno di *Quadropane*, del 1663 dove è rappresentato il borgo di Luserna Alta, con le mura di cinta urbane e, sul colle, il forte di San Michele. La chiesa è stata trasformata nel corso del XVIII secolo.

La facciata, probabilmente addossata alla preesistente, è composta da lesene binate ai lati, che poggiano su una zoccolatura realizzata con lastre di pietra di Luserna. Al centro vi è il portale formato da paraste con semplici capitelli che sostengono la trabeazione, seguita dal timpano lunettato decorato all'interno da festoni floreali. A destra vi è una lapide a ricordo dei caduti nella guerra del 1915-1918. La parte superiore dell'edificio è caratterizzata da un frontone triangolare. I prospetti laterali sono composti da volumi più bassi. Le superfici sono scandite da paraste, che poggiano su una zoccolatura in lastre di pietra di Luserna.

In anni recenti sono stati condotti lavori di restauro, dai quali sono emerse parti di affreschi, le antiche strutture di fondazione dell'edificio e alcuni spazi sepolcrali appartenenti alla dinastia dei Conti di Luserna.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://www.comune.luserna.to.it/Home/Guida-al-paese?IDDettaglio=13477>

Comune di **Luserna San Giovanni**

Località: **Luserna Alta**

Oggetto: **chiesa cattolica**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **chiesa cattolica**



Foto attuale della facciata principale della chiesa di San Giacomo.

(Fonte: <http://www.comune.luserna.to.it>)

Comune di **Luserna San Giovanni**

Località: **Luserna Alta**

Oggetto: **convento**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **residenza**



Foto attuale dell'ex convento di San Francesco, con la torre centrale ancora presente e riconvertita a scalone di accesso alle abitazioni laterali.

(Fonte: VIGLINO DAVICO, Micaela, BRUNO, Andrea, LUSO, Enrico, MASSARA, Gian Giorgio, NOVELLI, Francesco, Atlante Castellano. Strutture fortificate della Provincia di Torino, Celid 2010)

EX CONVENTO DI SAN FRANCESCO, LUSERNA SAN GIOVANNI

Collocato nelle vicinanze del palazzo Manfredi, il complesso si affaccia sull'antica via degli Orefici, il cui tracciato corrisponde a quello del fossato che cingeva il castello dei conti di Luserna.

Fu donato dai conti di Luserna ai Gesuiti intorno alla seconda metà del XVI secolo, e fu utilizzato da quest'ordine fino alla prima metà del XVII secolo. Nel 1633 fu ceduto ai Francescani, da cui prese il nome. L'edificio venne gravemente danneggiato tra il 1655 e il 1663, a seguito dei conflitti contro i valdesi, ma venne tenuto dai francescani fino alla soppressione napoleonica del 1802. Ritornato in un primo momento in mano ai Luserna Manfredi d'Angrogna, il complesso venne definitivamente donato al comune di Luserna San Giovanni. La torre poggia su una base a scarpa, che potrebbe suggerire un'origine medievale.

Lo storico Goffredo Casalis fa risalire la costruzione al 1580. Questo potrebbe trovare conferma nella lettura strutturale del manufatto, poiché sia la torre che la chiesa sono strettamente legate, suggerendo un'edificazione contemporanea.

La torre potrebbe avere un profilo medievale ottenuto dalla riconversione neogotica del XIX secolo, nascendo invece in epoca moderna come campanile della chiesa di San Francesco.

Nel corso del XIX secolo, al suo interno sono state ricavate le scale di accesso alle abitazioni ricavate nella chiesa.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

VIGLINO DAVICO, Micaela, BRUNO, Andrea, LUSO, Enrico, MASSARA, Gian Giorgio, NOVELLI, Francesco (a cura di), *Torre di San Francesco di Luserna San Giovanni*, in *Atlante Castellano. Strutture fortificate della Provincia di Torino*, Celid, 2010, p.281

PARROCCHIA DI SAN MARTINO, TORRE PELLICE

Il complesso della chiesa di San Martino e dell'annesso Priorato Mauriziano si affacciano sull'omonima piazza, poco dopo il ponte sul torrente Angrogna e vicino al centro storico di Torre Pellice. La costruzione della chiesa fu suggerita al re Carlo Alberto dal vescovo di Pinerolo, in sostituzione dell'antica parrocchia. Fu terminata nel 1844 e inaugurata, alla presenza del re, in occasione della festa di San Maurizio. L'edificazione è opera dell'architetto Ernesto Melano, capo dell'Ufficio d'Arte della Corte Sabauda. La chiesa presenta un aspetto molto simile al progetto originario, la facciata è in stile neoclassico e il suo interno è a navata unica, con una cupola molto alta. L'affresco centrale rappresentante San Maurizio, fu eseguito dal pittore Fea, insieme alla decorazione del soffitto. Risultano essere di notevole pregio le pale dei tre altari, opere di Ayres, Serangeli e Biscarra, illustri pittori della corte di Carlo Alberto. L'annesso Priorato è situato a est rispetto alla chiesa. Le sale si affacciano su un chiostro interno, coperto ed arricchito da una balconata. A ovest della chiesa si trova la Scuola Mauriziana con la casa delle suore di San Giuseppe. Completata nel corso del XIX secolo, comprende l'antica casa parrocchiale e un edificio, utilizzato in origine come scuola elementare femminile.

FONTI SITOGRAFICHE

https://www.comune.torrepellice.to.it/archivio/pagine/Chiesa_di_San_Martino_e_Priorato_Mauriziano.asp.

Comune di **Torre Pellice**

Località: **Torre Pellice**

Oggetto: **chiesa cattolica**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **chiesa cattolica**



Foto attuale della chiesa di San Martino.
(Foto scattata a Gennaio 2019)

Comune di **Torre Pellice**

Località: **Torre Pellice**

Oggetto: **museo**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **museo**



Parte della Foresteria Valdese, dove oggi ha sede il Museo.

(Fonte: <https://loradelpellice.it>)



Sala espositiva del museo, nella quale sono custoditi oggetti utilizzati dalla Comunità per l'attività agricola.

(Fonte: <https://www.piemonteitalia.eu>)

MUSEO VALDESE, TORRE PELLICE

Sin dalla fine del XIX secolo la comunità valdese ha iniziato a tutelare il proprio patrimonio culturale con interventi di valorizzazione. Il sistema museale delle Valli Valdesi attualmente comprende 10 musei e 5 luoghi della memoria.

Il museo valdese di Torre Pellice, sito in via Beckwith nel "quartiere valdese" e posto di fronte al tempio, rappresenta il cuore di questo sistema museale. Attualmente fa parte del complesso della foresteria valdese, ma nel corso di oltre un secolo si è più volte modificato.

Nel 1989, anno in cui venne celebrato il terzo centenario del "Glorioso Rimpatrio", la Società di Studi Valdesi e la Tavola Valdese diedero vita alla Fondazione Centro Culturale Valdese (FCCV), con lo scopo di conservare e gestire il proprio patrimonio culturale. Il museo venne trasferito nell'ex Convitto Valdese, edificio costruito nei primi due decenni del XX secolo su progetto dell'architetto Emilio Decker. Nell'ottobre del 2018 ha subito una consistente ristrutturazione architettonica e un'accurata riorganizzazione dell'allestimento museale.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

FAVOUT Nicoletta, Sistema Museale, in JALLA Daniele (a cura di), BALLELIO Gabriella, BALTIERI Marco, DE ROSSI Antonio, DIENA Vittorio, FRATINI Marco, RIVOIRA Matteo, *Héritage (s). Formazione e trasmissione del patrimonio culturale valdese*, Collana della Società di Studi Valdesi n.28, Claudiana-Torino, pp.213-214

TEMPIO VALDESE DI TORRE PELLICE

Il tempio si trova nel Quartiere Valdese di Torre Pellice, vicino ad altri edifici rappresentativi per la comunità valdese, come il museo e il collegio.

Tra fine del XVIII e inizio del XIX secolo molti valdesi iniziarono ad abbandonare i villaggi più alti della zona collinare di Torre Pellice, per stabilirsi nel fondovalle e nel borgo, prima abitato prevalentemente dalla popolazione cattolica. Così il tempio dei Coppieri, l'unico autorizzato sul territorio del comune, finì per diventare scomodo per la maggior parte della popolazione valdese. Di questa situazione si rese perfettamente conto il generale Beckwith, che nel 1847 propose alla Tavola Valdese la costruzione di un nuovo edificio a Santa Margherita. L'imposizione di demolire lo storico tempio dei Coppieri bloccò il progetto. L'emancipazione del 1848 spazzò via i divieti imposti dall'accordo di Cavour e dagli editti successivi, permettendo ai valdesi di uscire dal "ghetto" in cui erano stati confinati per quasi tre secoli. Abbandonata l'idea di collocare il tempio a Santa Margherita, si decise di costruirlo in posizione più vicina al centro del paese. I lavori ebbero inizio nella primavera del 1850. Semplice ed elegante, il nuovo tempio è anche molto ampio, poiché può ospitare un migliaio di persone, ed assunse ben presto un ruolo preminente nell'ambito delle valli.

Vi ha luogo, ancor oggi, la cerimonia di apertura del sinodo, con la consacrazione dei candidati al ministero pastorale.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

BOUNOUS, Renzo, LECCHI, Massimo, *Tempio di Torre Pellice*, in *I templi delle valli valdesi*, Claudiana, 1988

Comune di **Torre Pellice**

Località: **Torre Pellice**

Oggetto: **tempio protestante**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **tempio protestante**



Fronte principale del tempio valdese su via Beckwith.
(Foto scattata a Maggio 2019)

Comune di Torre Pellice

Località: **Santa Margherita**

Oggetto: **tempio protestante**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **tempio protestante**



Foto attuale del tempio dei Coppieri.

(Fonte: <http://antenatibenech.altervista.org>)

TEMPIO DEI COPPIERI, TORRE PELLICE

Il tempio si trova in una borgata esterna al centro storico di Torre Pellice, ed è situato ai piedi del monte Vandalino.

Secondo la tradizione popolare, il tempio dei Coppieri risalirebbe alla seconda metà del XVI secolo. Se fosse già esistito il tempio dei Coppieri, però, non si comprenderebbe perché i valdesi abbiano avvertito la necessità, nel 1594, di accordarsi con i cattolici locali per utilizzare la cappella di Santa Margherita, situata oltre i limiti territoriali consentiti dal trattato di Cavour (1561). Non si può escludere che la data di costruzione del tempio risalga agli inizi del XVII secolo, quando la val Pellice, aveva accolto molti profughi provenienti dall'ex Marchesato di Saluzzo e necessitava di nuovi spazi. Nel 1640 il tempio dei Coppieri venne dotato di un sagrato e, probabilmente, intorno al 1644 fu costruito il campanile. In seguito alle "Pasque Piemontesi" (1655) tutti i templi protestanti furono distrutti, compreso quello dei Coppieri. Il primo sinodo che si è svolto dopo il "Glorioso Rimpatrio" (1689) è stato decisivo per la riorganizzazione delle parrocchie delle valli. Si decise pertanto di ricostruire il tempio sull'area originaria. Nel 1847 si cominciò a progettare un restauro del tempio, nonostante Beckwith riteneva fosse più vantaggioso costruirne uno nuovo. Il permesso arrivò, ma imponeva la demolizione o la destinazione ad altro uso del tempio dei Coppieri, in base al solito divieto di aumentare il numero dei luoghi di culto. Con le Lettere Patenti del 1848 vennero cancellati tutti i vincoli, e si poté procedere con la costruzione del nuovo tempio, non più nella località Santa Margherita, ma nei nuovi quartieri del centro di Torre Pellice, dove già sorgeva il "Collegio Valdese". Date le cattive condizioni in cui si trovava, nel 1861 il tempio dei Coppieri fu oggetto di vari restauri. Oggi le funzioni religiose vengono officiate di rado nel corso dell'anno. In ogni caso quello dei Coppieri rappresenta uno dei templi più antichi e importanti del patrimonio culturale valdese.

FONTI BIBLIOGRAFICHE

BOUNOUS, Renzo, LECCHI, Massimo, *Tempio dei Coppieri*, in *I templi delle valli valdesi*, Claudiana, 1988

CHIESA DI SANT'ANTONIO ABATE, LUSERNETTA

L'edificio si affaccia sulla piazza omonima, al margine del centro storico del piccolo paese di Lusernetta. Ad est è affiancata da un ampio spazio verde.

La sua presenza è attestata a partire da una visita pastorale del 1754. Le funzioni religiose, fino a quell'anno, erano celebrate nella cappella di San Nazario.

Dedicata a Sant'Antonio Abate, la costruzione è in stile barocco, con pianta a croce greca e cupola centrale. La facciata principale è caratterizzata da una trabeazione, sostenuta da quattro pilastri con capitelli dorici. All'interno, in corrispondenza della cupola vi è un dipinto che raffigura l'Assunta, circondata da Sant'Antonio Abate, patrono della chiesa, San Bernardino e San Rocco, patroni delle due cappelle omonime, situate nei pressi del centro storico del comune. Nella navata ad est si osserva un grande dipinto che raffigura la Madonna del Rosario, mentre in quello ad ovest la Famiglia di Nazareth. L'altare e l'ambone sono opera dello scultore pinerolese Stefano Drago. Le scene scolpite nella parte anteriore dell'altare rappresentano la Crocifissione, la Risurrezione e Cristo. L'ambone è caratterizzato da una scena che raffigura il ritorno del Figlio alla casa del Padre.

In anni recenti, in occasione del centenario della sua costruzione, l'impresa Perini di Pinerolo ha eseguito dei restauri, sia all'interno che all'esterno della chiesa.

FONTI SITOGRAFICHE

http://www.lusernetta.gov.it/vecchioPortale/cosa_vedere.asp

<https://valpellece.legart.it/index.php/lusernetta>

Comune di **Lusernetta**

Località: **Lusernetta**

Oggetto: **chiesa cattolica**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **chiesa cattolica**



Foto attuale della chiesa di Sant'Antonio Abate.

(Fonte: <http://www.comune.luserna.to.it>)

Comune di **Lusernetta**

Località: **Lusernetta**

Oggetto: **cappella**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **cappella**



La facciata della cappella, in stile neo-gotico.

(Fonte: <http://archeocarta.org>)



Affresco di Jacobinus Longo, raffigurante la Madonna della Misericordia con bambino.

(Fonte: <http://archeocarta.org>)

CAPPELLA DI SAN BERNARDINO, LUSERNETTA

La cappella è situata all'interno del cimitero di Lusernetta, a nord rispetto all'insediamento, ed è visitabile solo su prenotazione. La costruzione viene fatta risalire intorno al XV secolo. Il suo nome è legato a San Bernardino da Siena (1380-1444), che nel 1425 si recò nelle valli di Lucerna per convertire i Valdesi. Nel 1584 fu cappella gentilizia dei conti di Rorà, e fino al 1784 dipendeva dalla parrocchia di Bibiana. La facciata è stata rifatta successivamente, secondo il gusto neo-gotico, con un rivestimento in mattoni. Su di essa si nota uno stemma che rappresenta la fusione di due casati: quello del conte Enrico Morozzo della Rocca ed Irene Veraris di Castiglione, nobili torinesi che verso la fine del XIX secolo si occuparono della risistemazione del cimitero nel quale è collocata la cappella. All'interno è presente un ciclo di affreschi dipinti nel XV e XVI secolo. In corrispondenza dell'abside si trova un ciclo pittorico di autore ignoto, detto "Maestro di Lusernetta". La parete terminale è divisa in cinque zone: in alto vi è una Madonna in trono con in braccio il Bambino, e a fianco si trovano Maria Maddalena e Giovanni Battista; a destra è raffigurato san Chiaffredo, che regge lancia e scudo; in centro si trova san Bernardino da Siena, che mostra l'ostia ad un uditorio scettico (raffigurazione da datarsi dopo la morte del santo e con funzione anti eretica); a sinistra di quest'ultimo vi è l'affresco di un chierico che regge le ampolline per la Messa; in basso, la parete è decorata da uno zoccolo dipinto con un motivo di bugnato. Sulla volta si trova un Cristo benedicente, mentre sulle pareti laterali sono rappresentati i dodici Apostoli, affigurati all'interno di una nicchia. Al di sotto vi è una fascia orizzontale decorata a foglie e da un motivo geometrico a fiori. In corrispondenza della navata, sulla parete a nord, vi è l'affresco della "Madonna della Misericordia col Bambino", di Jacobino Longo (inizi del XVI secolo). La Vergine è affiancata da San Sebastiano e San Biagio. Sotto il manto blu della Vergine è rappresentata la famiglia dei conti Luserna di Rorà, committenti dell'opera. Dopo recenti restauri, al di sopra della Madonna, si è scoperto un altro affresco, che rappresenta San Giorgio a cavallo mentre uccide il drago. Di rilievo è la scenografia alle sue spalle: un castello alle cui finestre stanno il re e la regina, le torri sulle quali pare vi sia un altro personaggio; il mulino a vento, la chiesa, e la totale assenza di prospettiva. Tutti elementi che fanno pensare che l'affresco possa essere quattrocentesco. La figura di san Michele che pesa le anime con la bilancia rappresenta un altro importante ritrovamento. Sulla parete a sud si trovano santa Marta e san Nicola da Tolentino, anch'essi scoperti di recente. Di recente, sulla parete esterna in prossimità della porta d'ingresso secondaria, è stato trovato l'affresco con una Madonna.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://archeocarta.org/lusernetta-to-cappella-san-bernardino/>

PARROCCHIA DI SAN MARCELLINO, BIBIANA

La chiesa di San Marcellino Vescovo si affaccia sull'omonima piazza, e domina il centro storico di Bibiana.

Non è chiaro a quando risalga la costruzione, anche se è presumibile che esistesse già a partire dal 1037 d.C.

All'esterno è caratterizzata da una ricchezza volumetrica e compositiva. Il prospetto principale è caratterizzato da coppie di lesene binate che poggiano su alti piedistalli, e che, superiormente, terminano con capitelli dorici. L'insieme conferisce alla costruzione sobrietà e solidità. Il registro superiore è formato da coppie di lesene tozze, concluse da capitelli di ordine ionico. Al centro vi è una trifora che accoglie le statue a cui son dedicati gli altari: la Madonna, San Giuseppe e San Marcellino al centro. Sulla seconda trabeazione si imposta un timpano curvo che sorregge la croce. L'ingresso è incorniciato da un portale dal timpano lunettato. Al di sopra figura l'affresco dedicato a S. Marcellino Vescovo, probabilmente colui che, dall'oltralpe, si spostò in val Pellice ripetutamente nel corso del Medioevo, utilizzando proprio il colle della Croce come passo per l'accesso in Piemonte. I prospetti laterali, finiti a intonaco e tinteggiati, sono scanditi da semplici lesene tra le quali si aprono le finestre.

FONTI SITOGRAFICHE

<http://www.chieseitaliane.chiesacattolica.it/chieseitaliane/schedaca.jsp?sercd=71576>

Comune di **Bibiana**

Località: **Bibiana**

Oggetto: **chiesa cattolica**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **chiesa cattolica**



Il fronte principale della parrocchia di San Marcellino, visibile dall'omonima piazza.

(Fonte: <https://www.beweb.chiesacattolica.it>)

Comune di **Bibiana**

Località: **Bibiana**

Oggetto: **cappella**

Proprietà: **pubblica**

Destinazione d'uso: **cappella**



La cappella di San Nazario, posta all'incrocio di due strade rurali nell'area agricola di Bibiana.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)

CAPPELLA DI SAN NAZARIO, BIBIANA

La cappella di San Nazario è ubicata fuori dal centro storico del comune di Bibiana. E' posizionata ai margini di un terreno agricolo, in corrispondenza di un incrocio di strade, una delle quali congiunge la cittadina di Bibiana con il paese di Fenile.

L'epoca a cui risale la costruzione non è nota, anche se è presumibile che esistesse già a partire dal XVIII secolo.

L'edificio è libero su tutti e quattro i lati, ed è orientato sull'asse nord-sud. La facciata è preceduta da un porticato con tetto in legno, sostenuto da pilastri in mattoni e intonacati a fasce. Il fronte principale risulta alquanto degradato, così come il resto della struttura. Al centro si apre l'ingresso, protetto da una grata. Sopra l'ingresso è dipinto l'affresco ripartito in tre riquadri: in quello più alto è raffigurato San Nazario.

FONTI SITOGRAFICHE

<https://valpellice.legart.it/index.php/bibiana>

Nel 2012 la dismissione della linea Pinerolo-Torre Pellice ha comportato considerevoli cambiamenti nell'organizzazione del servizio di trasporto pubblico di accesso alla valle e importanti ricadute soprattutto sulla qualità della vita nei centri abitati e nel territorio prossimo alle connessioni con Pinerolo e Torino.

A partire da questa interruzione, la maggior parte degli spostamenti effettuati dagli abitanti verso Pinerolo e la pianura circostante ha privilegiato l'utilizzo del sistema di trasporto pubblico su gomma, introdotto in sostituzione di quello su rotaia, ma soprattutto l'uso di mezzi privati. Questo ha comportato il significativo incremento del traffico stradale, soprattutto sulla SP 161, il principale asse viario di collegamento tra i centri abitati della Valle e tra questi e il Basso Pinerolese. Ne è derivata la difficoltà delle amministrazioni locali nel far fronte alla necessità di conciliare l'incremento del transito dei mezzi su gomma nei centri abitati con la sicurezza delle aree pedonali, oltre che a quella di continuare ad assicurare la qualità degli spazi della vita delle comunità che abitano queste aree.

Il tracciato della pista ciclabile in progetto si colloca all'interno di questo scenario, favorendo sia lo sviluppo di un turismo lento per gli outsider, sia la possibilità di effettuare brevi spostamenti, attraverso percorsi sicuri, per gli insider.

Entrambe le opportunità possono assumere una valenza che va nella direzione di offrire percorsi alternativi, disegnati a partire dalle permanenze registrate attraverso l'analisi della cartografia storica. Questo lavoro ha permesso di scegliere tracciati caratterizzati da presenze significative del patrimonio culturale-architettonico e naturalistico della valle.

L'obiettivo è quello di riportare all'interno del progetto alcuni elementi, come le stazioni ferroviarie, ormai sottoutilizzate. Questi edifici non sono che un esempio dell'incertezza attraverso la quale le amministrazioni comunali orientano le scelte delle loro nuove destinazioni d'uso, così come del loro inserimento nella struttura urbana.

La pista ciclabile si propone di recuperare il significato che esse possono rivestire all'interno di una strategia che punta a cercare di restituire "senso" a quei luoghi che stanno uscendo dalle pratiche di conoscenza del territorio che si abita o che si attraversa.

In questa direzione la tesi porta l'attenzione su alcune delle tracce che hanno segnato la storia di questo territorio, tracce che non solo ancora oggi sono riconoscibili, ma sono anche aperte a proposte di valorizzazione soprattutto se lette all'interno del quadro del *Piano Territoriale di Coordinamento*

Provinciale.

All'interno di queste tracce sono state considerate quelle che oggi contribuiscono a caratterizzare l'immagine del territorio vallivo, come le strutture edilizie delle stazioni ferroviarie, le testimonianze legate ai luoghi delle attività proto-industriali e industriali, le cime delle alture sulle quali insistono i segni delle strutture risalenti alla fase dell'incastellamento e alle difese "alla moderna" della valle.

Il patrimonio ferroviario: servizi per cicloturisti e viaggiatori

Le stazioni ferroviarie rappresentano punti di snodo sui quali, in anni recenti, le amministrazioni locali hanno aperto un intenso dibattito in relazione alle loro possibili riconversioni d'uso, anche se le aspettative della riattivazione della linea ferroviaria non si sono ancora spente. Gli edifici delle stazioni, collocate alla fine del XIX secolo in posizione marginale rispetto alla struttura insediativa dei centri di Bricherasio, Bibiana, Luserna San Giovanni e Torre Pellice, oggi occupano aree raggiunte dall'espansione urbana del secondo Novecento e rappresentano elementi di grande potenzialità rispetto all'idea di offrire strutture di servizio ricettivo lungo il tracciato ciclabile. Dai dati estrapolati dall'*Osservatorio Turistico Regionale* risulta che in valle sia presente un ampio sistema ricettivo¹, ma principalmente distribuito nei centri storici o lungo sentieri e tracciati escursionistici situati ad alta quota. Questo tipo di offerta risulta tuttavia privo di attrezzature adatte ad accogliere il tipo di turista che viaggia in bicicletta.

Le stazioni ferroviarie si presentano con volumetrie che ben si prestano a funzioni² utili sia ai



¹ I dati ricavati dall'*Osservatorio Turistico Regionale* mettono in evidenza la presenza di 3 alberghi, 10 affittacamere, 22 agriturismi, 1 alloggio vacanze, 18 Bed & Breakfast, 1 bivacco fisso, 5 campeggi, 8 case per ferie, 4 residence, 2 ostelli per la gioventù e 7 rifugi alpini.

² Per ogni fabbricato sono stati calcolati gli indici urbanistici riguardanti la superficie lorda di pavimento (SLP) e la superficie territoriale (ST):

- Stazione di Bricherasio: SLP 110 mq, ST 115 mq;
- Stazione di Bibiana: SLP 100 mq, ST 100 mq;
- Stazione di Luserna San Giovanni: SLP 170 mq, ST 400 mq;
- Stazione di Torre Pellice: SLP 200 mq, ST 200 mq.

cicloturisti che ai viaggiatori, sempre nell'ipotesi che la linea ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice venga riattivata. L'idea progettuale è quella di trasformarle in Bike Hotel, ovvero strutture *cyclist-friendly* in grado di ospitare i ciclisti e i loro mezzi di trasporto.

Le testimonianze dell'attività produttiva: aree museali e centri di ricerca

Prima dell'introduzione dell'industria tessile, la val Pellice era famosa per la pietra di Luserna. I primi bacini utilizzati per l'estrazione del materiale sono stati quelli di Rorà, mentre oggi le aree di escavazione si dividono tra i territori dei comuni di Rorà, Luserna San Giovanni, Bibiana e Barge. Attualmente è presente l'ecomuseo della pietra "Le Loze di Rorà", realizzato nel 1999 dalla Comunità montana val Pellice e dalla Provincia di Torino su iniziativa della Società di Studi rorenghi e del Comune di Rorà. Tale progetto valorizza il patrimonio artigianale locale, incentrato sulla lavorazione dello *gneiss lamellare*³.

Fino agli anni '60 del XIX secolo la pietra giungeva a Torino trasportata su carri. Nel 1882, con l'attivazione della linea ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice, lo *gneiss lamellare* ha iniziato ad essere caricato sui vagoni e ad avvantaggiarsi del trasporto su rotaia. Il centro logistico e di trasporto di questo materiale era tuttavia concentrato a Luserna, dove la stazione ferroviaria ha rappresentato un importante elemento di sviluppo dell'economia locale verso il territorio nazionale. Situato nel cuore della borgata Airali, l'edificio comunica direttamente con l'Alta valle di Luserna e quella di Rorà grazie ad una strada esistente già prima della registrazione della carta del Borgonio, che permetteva il trasporto della pietra dalle "cave alte" al fondovalle.

Dalla prima metà del XIX secolo, all'attività di escavazione della pietra si affianca la presenza di strutture industriali specializzate nel settore tessile-laniero. Ad oggi le testimonianze dell'attività produttiva sono parte di un patrimonio storico-culturale che in alcuni casi risulta essere valorizzato (Villaggio Crumière, destinato a struttura ricettiva ed ecomuseale; Centro polifunzionale Mazzo-

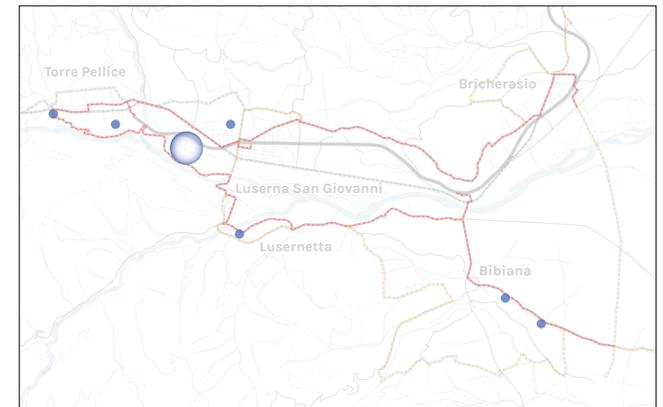
³ Per fornire ai turisti e visitatori gli elementi utili a comprendere questa attività, è stata recuperata una piccola cava ormai dismessa in località Tupinet, a circa 1 km dal paese, e allestita nel museo locale una sezione documentaria. Qui vengono sinteticamente illustrate le fasi della lavorazione con pannelli e con un video e presentati gli attrezzi usati dai cavatori.

nis, in corso di recupero; Setificio Sanciò quale complesso residenziale), mentre in altri si presenta in stato di abbandono.

L'ex feltrificio Crumière, a Villar Pellice, è stato riconvertito a struttura ricettiva ed ecomuseale. Il progetto di trasformazione dell'antico fabbricato è nato dalla collaborazione tra il Comune e la Comunità Montana Val Pellice. La trasformazione in museo dell'antico feltrificio ne ha evitato il progressivo degrado, restituendo valore all'architettura tipica di un villaggio industriale del XIX secolo⁴. Non si può osservare la medesima situazione nel complesso industriale dei fratelli Turati, a Lusernetta. L'ex cotonificio è attualmente inutilizzato e posto sotto sequestro, a causa della possibile presenza di amianto sui manti di copertura dei corpi di fabbrica.

L'ex stabilimento Mazzonis, situato nell'area verde lungo il Pellice, ospita diverse attività produttive (servizi di installazione elettrica, un capannone per la lavorazione dei metalli e una stamperia), commerciali (pasticceria e bar), un corpo riconvertito a residenze e un fabbricato che risulta essere inutilizzato.

Nell'ottica di recuperare il valore che il complesso ha rappresentato per più di un secolo, l'idea progettuale è quella di rendere fruibili gli spazi inutilizzati, restituendoli alla popolazione. Questo obiettivo potrebbe essere perseguito attraverso l'inserimento di funzioni differenti: l'allestimento di uno spazio museale e didattico, riguardante la storia dell'industria tessile, l'esposizione di macchinari per la conoscenza delle tecniche utilizzate; attività di laboratorio e ricerca in spazi di *coworking*, consentendo al visitatore di passare dal ruolo passivo di osservatore a quello attivo di ricercatore, operativo nell'elaborazione e nello scambio di idee.



⁴ Per l'ex feltrificio Crumière si veda <https://www.ecomuseocrumiere.eu/>.

Figura 23

L'ex feltrificio Crumière.

Un macchinario utilizzato per la filatura, esposto nell'area dedicata ad ecomuseo.

(Fonte: <https://piemonte.abbonamentomusei.it/Musei/ECOMUSEO-FELTRIFICIO-CRU->



Figura 24

L'ex stabilimento Mazzonis.

Complesso residenziale ricavato dai capannoni industriali.

(Foto di Giorgia Senini, Maggio 2019)



Le strutture di difesa della valle: punti di belvedere e impianti ludici

Le zone collinari su cui un tempo sorgevano castelli e piazzeforti difensive sono, in alcuni casi, ancora riconoscibili. Per la loro collocazione a dominio della valle rivestono una valenza ambientale e paesistica tale da assumere un ruolo autonomo nella lettura percettiva del territorio. Durante i sopralluoghi effettuati ci si è resi conto che queste aree non solo dominano i nuclei insediativi, ma offrono la piacevolezza delle visuali, a breve e a grande distanza.

Mentre le aree su cui sono presenti i ruderi dell'antico forte di Santa Maria della Torre e il castello dei Rorà a Bibiana sono di proprietà privata, il colle su cui sorgeva la piazzaforte di Bricherasio riveste ancora oggi il ruolo di tappa di un percorso di risalita verso la sua posizione di *belvedere*, oltre che meta di pellegrinaggio, mentre quello dove un tempo sorgeva il forte di San Michele di Luserna è identificato dal PRGC come "area archeologica".

Per la riqualificazione di questi siti, il progetto sottolinea l'importanza dell'inserimento o dell'incremento di attrezzature e di arredi che ne migliorino le condizioni di fruizione, come una maggiore attenzione al trattamento delle aree a verde pubblico, la dotazione di punti di erogazione di acqua, di sedute e tavoli per pic-nic, di stalli per le biciclette, di cannocchiali panoramici a postazione fissa, di cartellonistica informativa riguardante sia il paesaggio che la storia del luogo e, ove possibile, l'inserimento di impianti ludici.

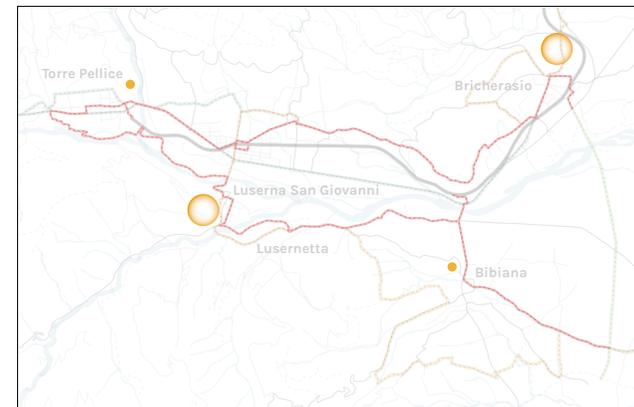


Figura 25

Punto di belvedere sul colle di Santa Maria di Bricherasio.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)



Figura 26

Il paesaggio del fondovalle, osservabile dal colle di Santa Maria di Bricherasio.

(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)



5.4. Focus di progetto: la riconversione della stazione di Luserna San Giovanni in *Bike Hotel*

Il tema di progetto si focalizza sulla stazione ferroviaria di Luserna San Giovanni. Le ragioni di questa scelta rispondo a due tipi di obiettivi. Poiché appartenente a un sistema composto da edifici simili per periodo di costruzione, struttura, composizione volumetrica e caratteri formali, la stazione di Luserna San Giovanni risulta adatta a definire l'esempio, o il modello, entro il quale verificare i criteri e orientare le scelte sottesi al progetto della pista ciclabile.

Nell'ottica di favorire la mobilità dolce, per contrapporla all'utilizzo dei mezzi privati, e considerando la possibile riattivazione del tronco Pinerolo-Torre Pellice, il progetto prevede di consentire ai cicloturisti di poter caricare la propria bicicletta sui convogli⁵ e di convertire parte delle stazioni presenti lungo la linea in strutture ricettive.

A tal proposito è utile segnalare la presenza di *Albergabici*, un servizio gestito dalla FIAB e consultabile on line, che ha l'obiettivo di segnalare le strutture idonee ai ciclisti, con lo scopo di mettere in rete informazioni utili per tutte quelle persone che viaggiano in bici o semplicemente intendono effettuare delle escursioni nelle vicinanze dell'itinerario prescelto.

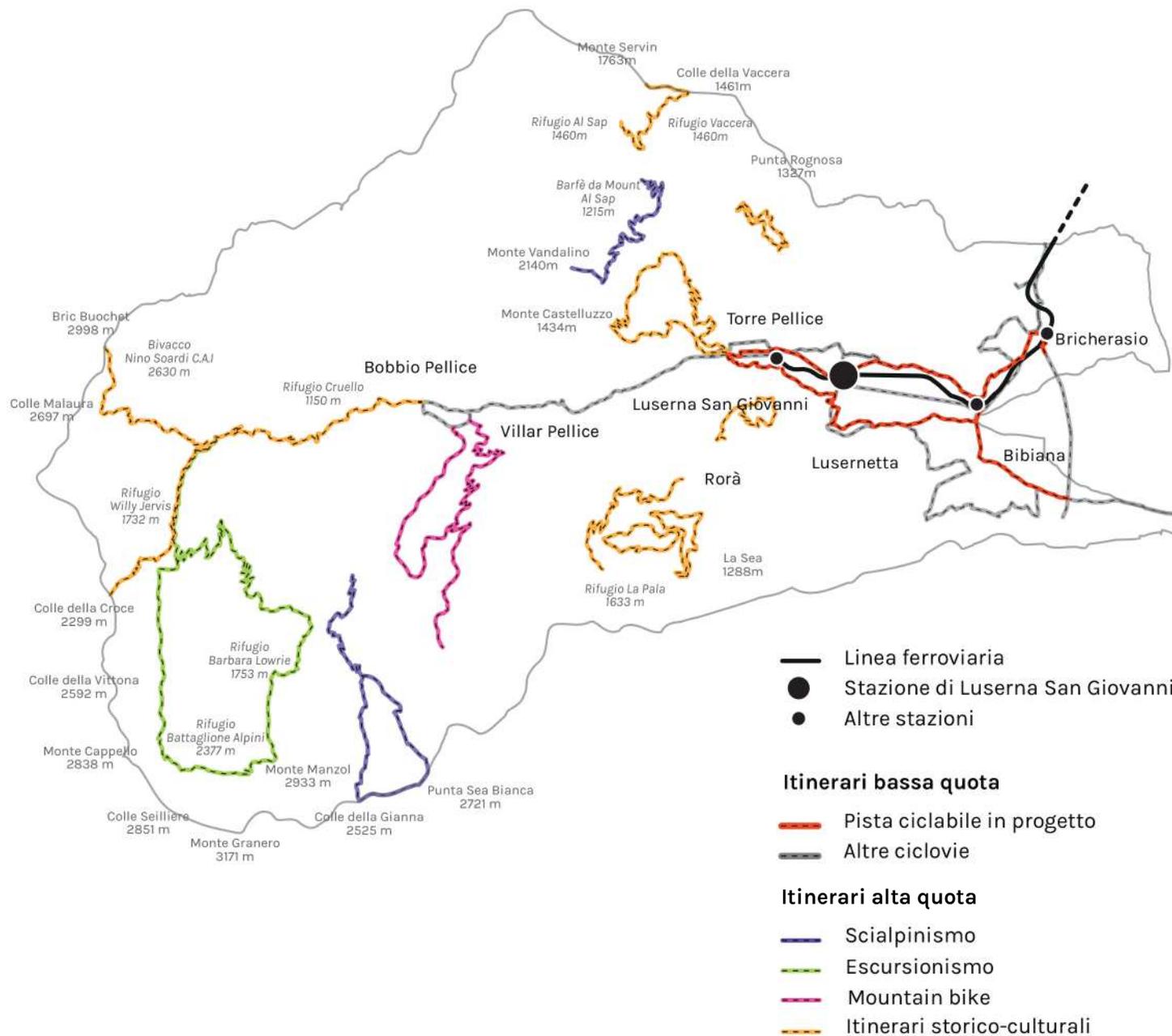
Seguendo quanto indicato dal servizio, ogni struttura ricettiva deve poter offrire:

- Possibilità di pernottamento nella struttura anche solo per una notte;
- La presenza di un luogo chiuso per sistemare gratuitamente le biciclette durante la notte;
- La presenza di luoghi dove i turisti possano asciugare vestiti e attrezzature;
- La dotazione di attrezzature idonee per l'eventuale riparazione o manutenzione delle biciclette;
- La disponibilità di mappe cicloturistiche.

⁵ I convogli che viaggiano sulla linea Torino-Pinerolo permettono già il trasporto delle biciclette; si tratterebbe solamente di pubblicizzare e amplificare questo tipo di servizio.

Figura 27

Mappa delle stazioni ferroviarie, degli itinerari ciclabili e di quelli presenti ad alta quota.



Il progetto prevede l'inserimento di queste funzioni negli spazi interni della stazione di Luserna San Giovanni. Poiché dal 2012 la stazione è chiusa al pubblico, non è stato possibile effettuare sopralluoghi diretti all'interno dell'edificio, pertanto il progetto è stato elaborato a partire dalle piante, dai prospetti e in generale dai disegni originali di progetto conservati presso l'Archivio della Fondazione FS¹. Per quanto riguarda la superficie calpestabile, si è fatto riferimento ai valori indicati dal *Regolamento edilizio*.

Al piano terra, in corrispondenza dell'ingresso est, è stata inserita la sala d'attesa, dove i viaggiatori possono fare il biglietto e attendere l'arrivo del treno. L'ambiente è stato dotato anche di un WC con annesso antibagno. In corrispondenza dell'ingresso ovest è stata inserita l'officina per la riparazione e la manutenzione delle biciclette, che può essere anche utilizzata come deposito. L'ingresso centrale permette di accedere all'interno del bar/tavola calda, dotato di un'ampia sala, una cucina e un WC con annesso antibagno. In questo ambiente il cicloturista ha la possibilità di usufruire di un punto informativo, circa gli orari di partenza dei bus per raggiungere gli itinerari dell'Alta Valle². Il corpo scala, in corrispondenza dell'ingresso del bar, permette di raggiungere i piani superiori.

Al primo piano fuori terra è stato inserito un salotto/zona relax, intorno al quale sono disposte le varie camere.

Tre di queste sono singole, mentre la quarta è riservata a famiglie. Per quest'ultima è previsto un WC ad uso privato, mentre per le altre camere ne è stato previsto uno ad uso comune.

Il secondo piano fuori terra è caratterizzato da un sottotetto. L'altezza dell'ambiente risulta essere di 2,78 m, distribuiti lungo l'intera larghezza e costanti solo nella porzione centrale dell'ambiente, illuminato da due abbaini. Pertanto si è deciso di inserire una camera condivisa, di modo che si possa sfruttare la maggior parte dello spazio abitabile. In corrispondenza dell'ingresso alla camera sono stati inseriti un WC, sempre ad uso condiviso, e una lavanderia, ricavata dai pochi metri quadrati ancora disponibili.

¹ Per la consultazione del Portale Archivistico della Fondazione FS si veda <https://www.archiviofondazionefs.it/>.

² In val Pellice, alle quote più alte, è possibile trovare sia itinerari di tipo escursionistico-sportivo (come il percorso di MTB *Alpe della Ciabressa*, o quello di scialpinismo sul Monte Valdalino), sia percorsi che offrono la possibilità ai turisti di scoprire la storia della comunità valdese: si passa dalla valle d'Angrogna, dov'è presente il luogo in cui i valdesi aderirono alla Riforma Protestante, a quella di Rorà, per poi raggiungere le vette più alte con il Colle Bouchet e quello della Croce, che fino alla Seconda Guerra Mondiale ha rappresentato un luogo di passaggio e di confine.

Servizi



Deposito e officina bici



Stazione FS
Biglietteria e sala d'attesa



Bar / Tavola calda



Bike hotel



Bar / Tavola calda

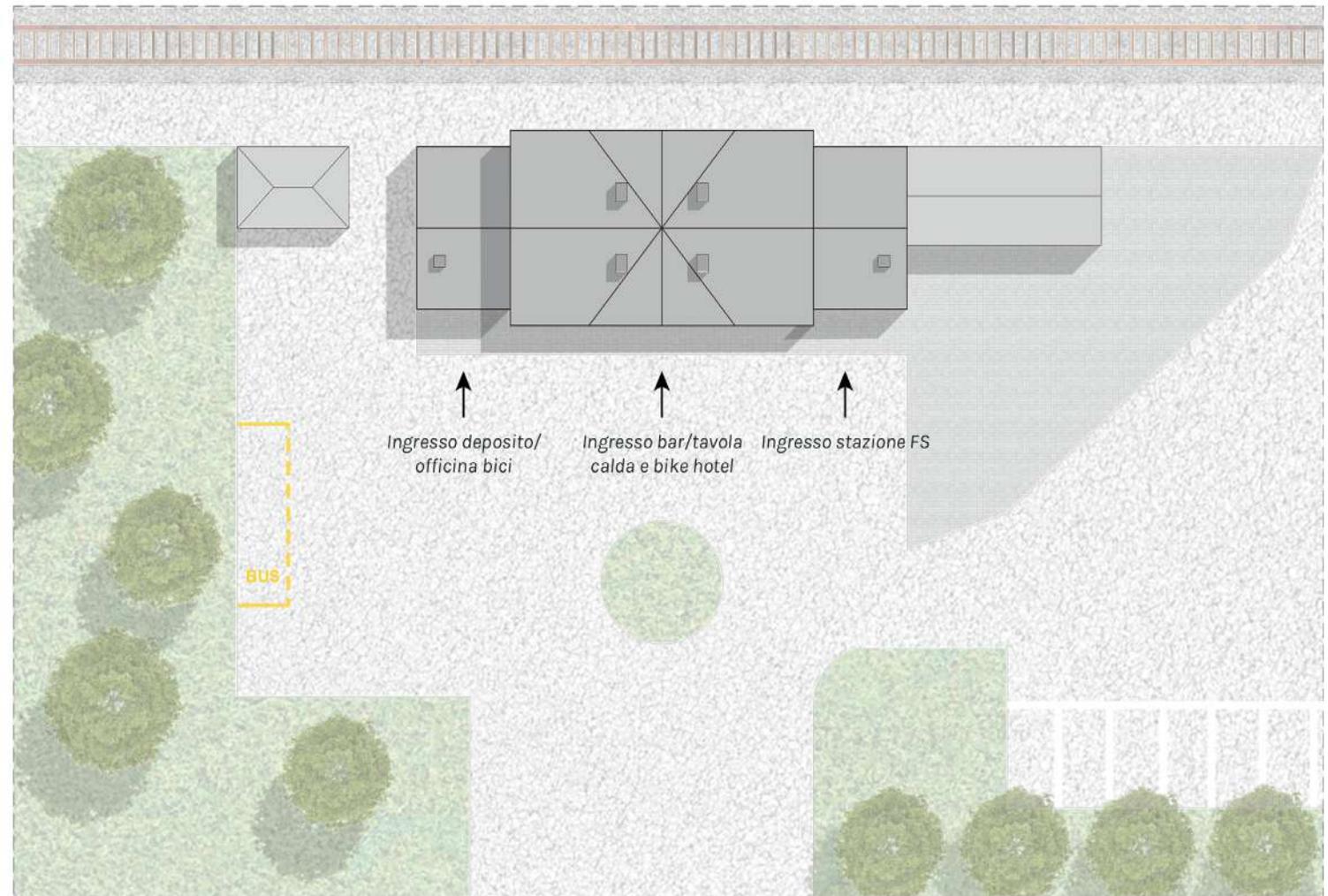
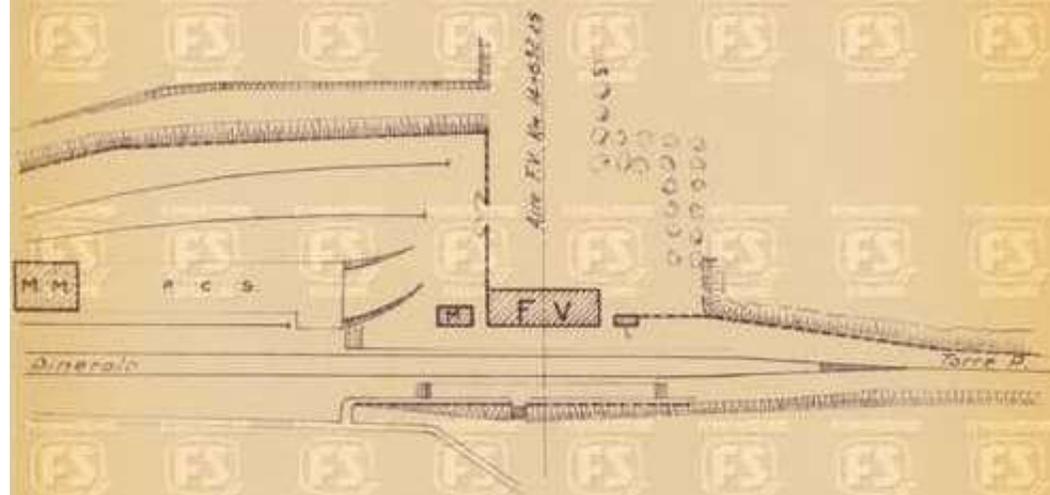


Figura 28

Planimetria della stazione di Luserna San Giovanni, con indicati i principali ingressi ai diversi ambienti.

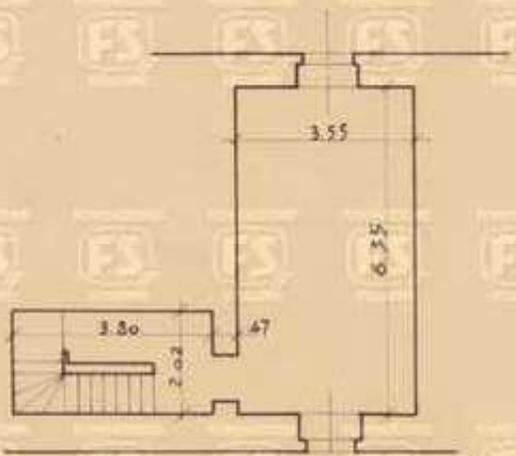
525
I^o 209 **F. V. DI LUSERNA S. GIOVANNI**
Dianfo - Prospello - lezione
Scala 1:100
Marzo 54

PLANIMETRIA
Scala 1:1000

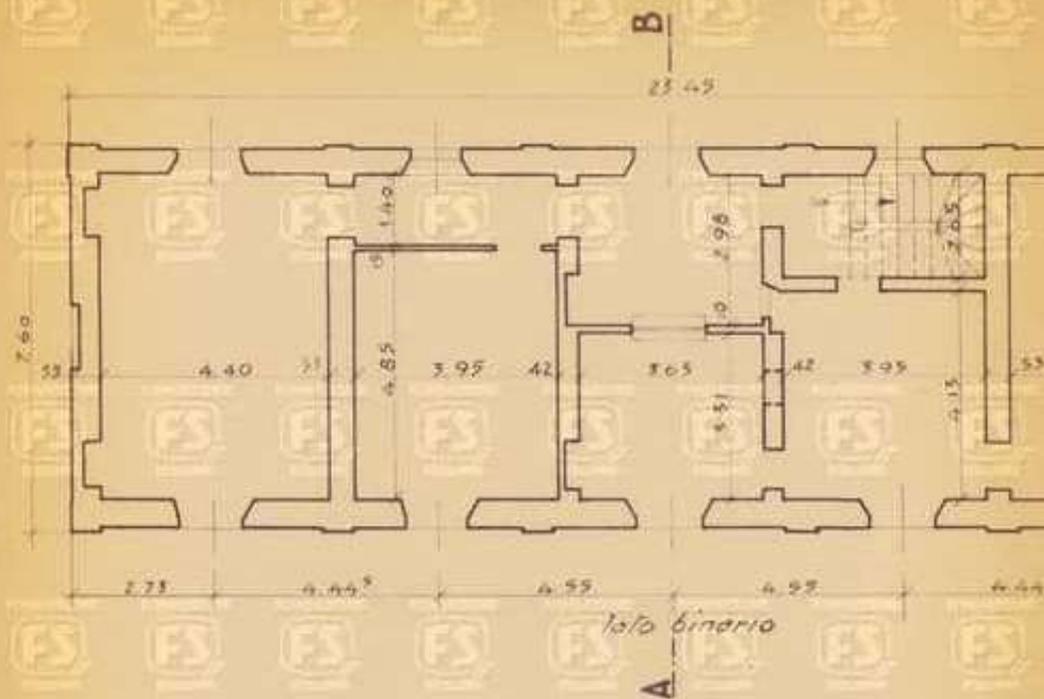


PIANTA SCANTINATO

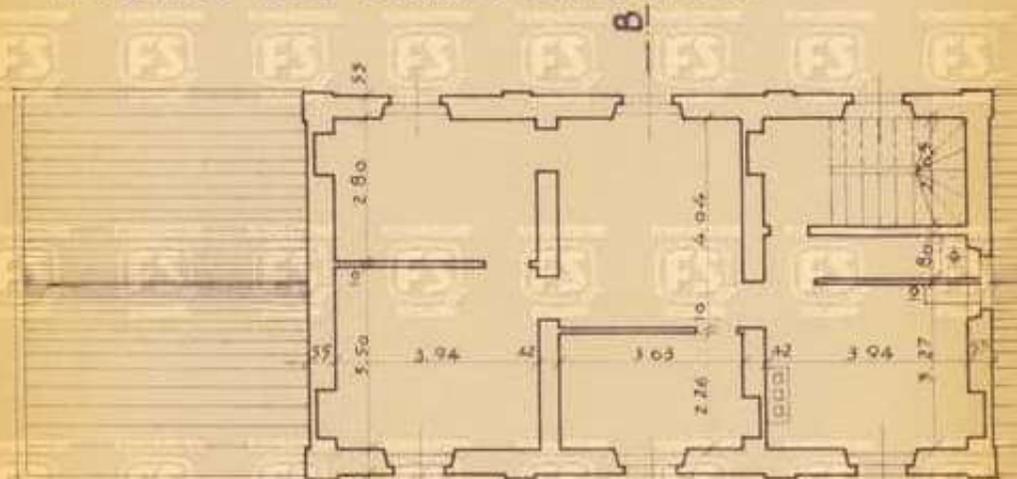
lato binario



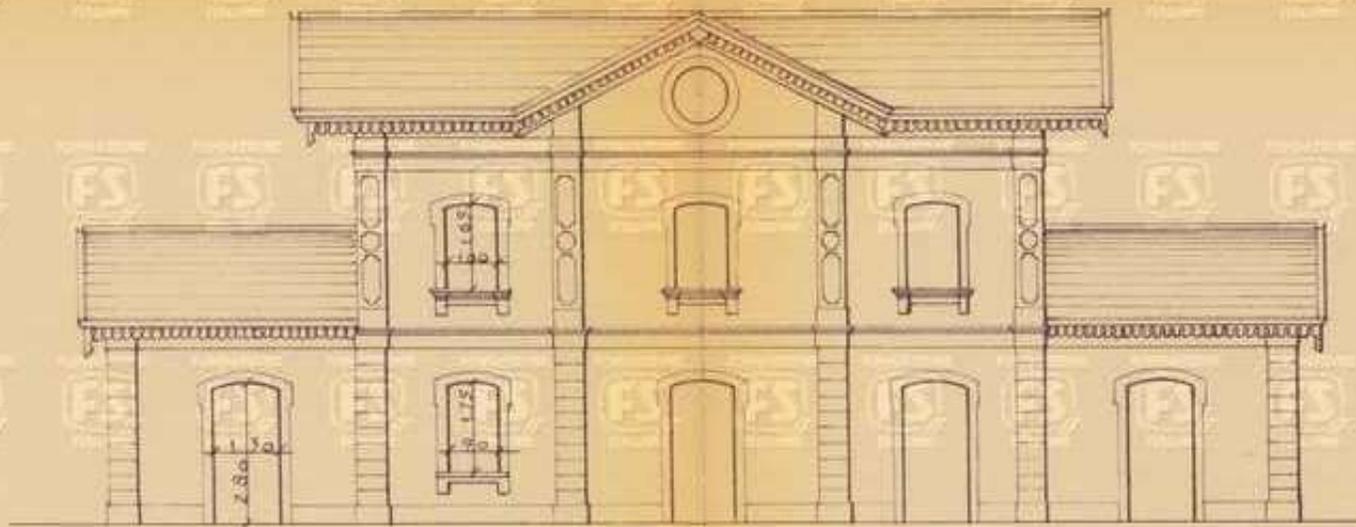
PIANTA DEL PIANO TERRENO



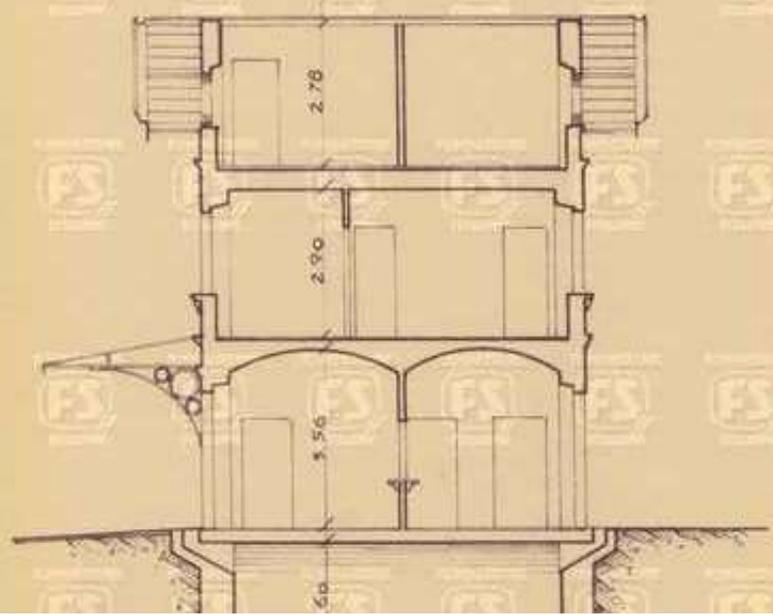
PIANTA DEL PIANO SUPERIORE



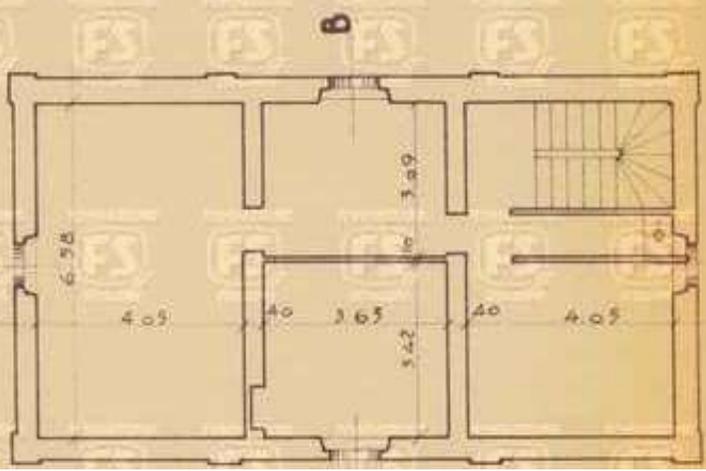
PROSPETTO LATO CITTÀ X PROSPETTO LATO BINARIO

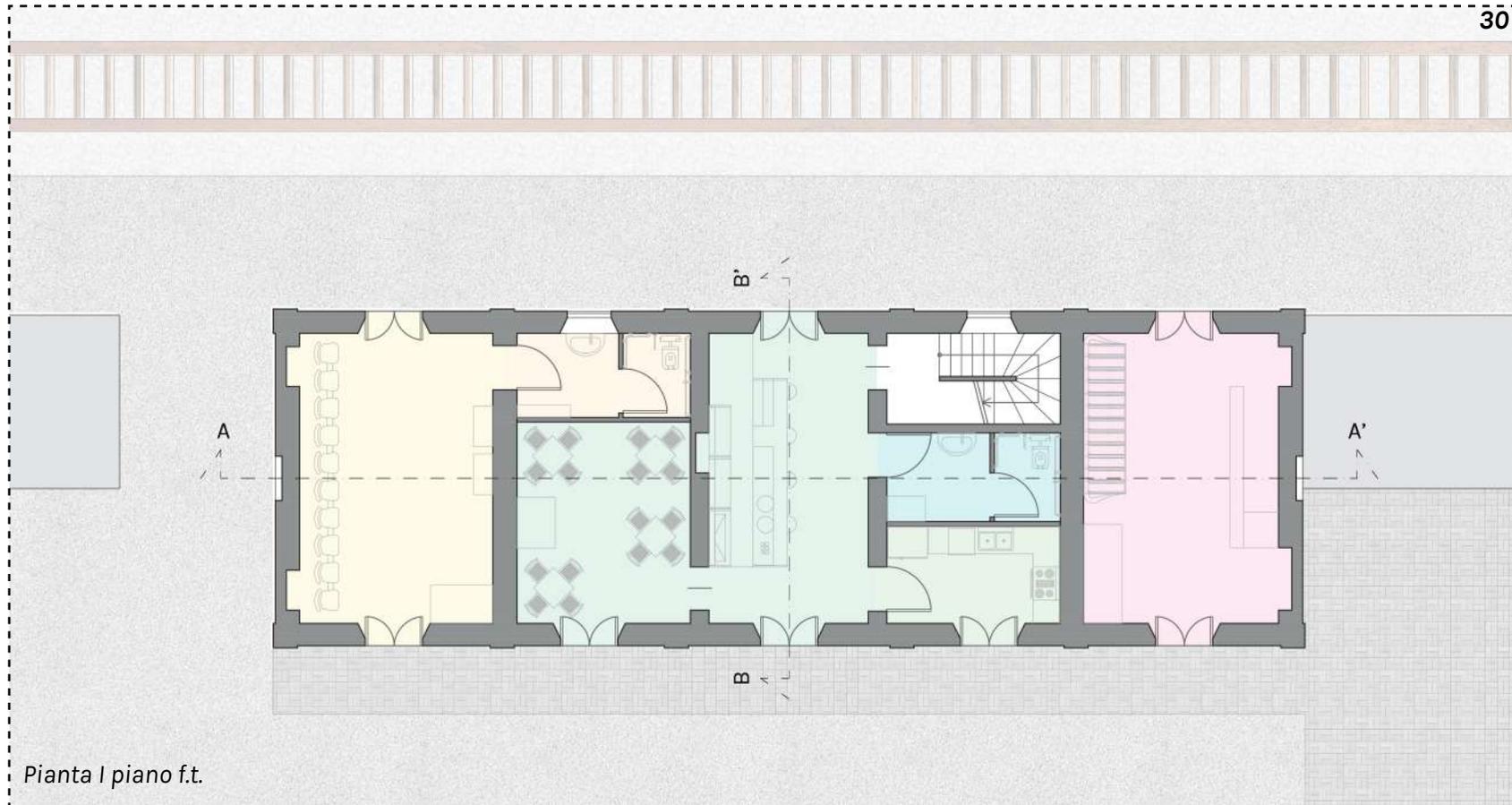


SEZ. TRASV. A-B.



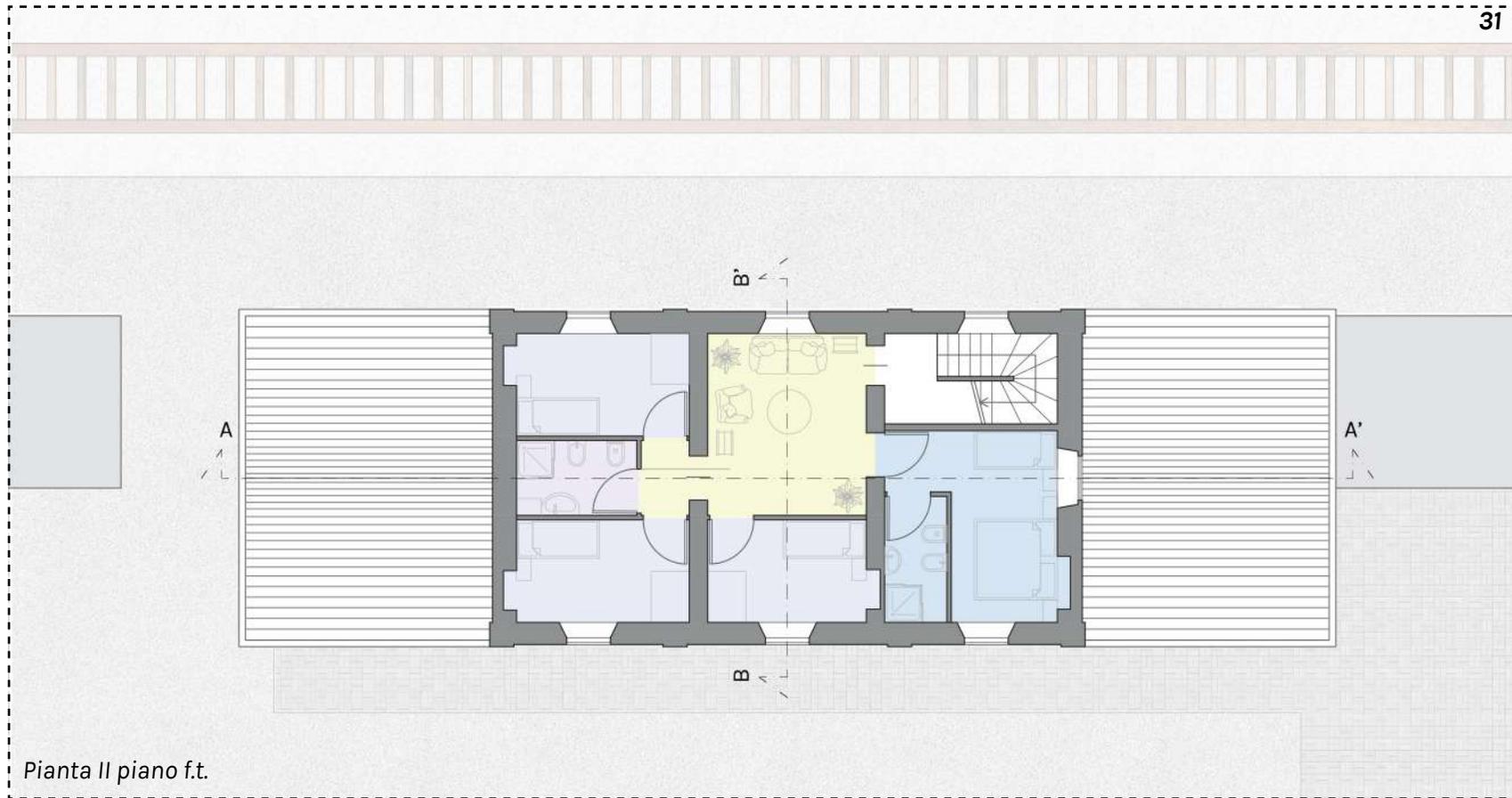
PiANTA DEL SOTTOTETTO.





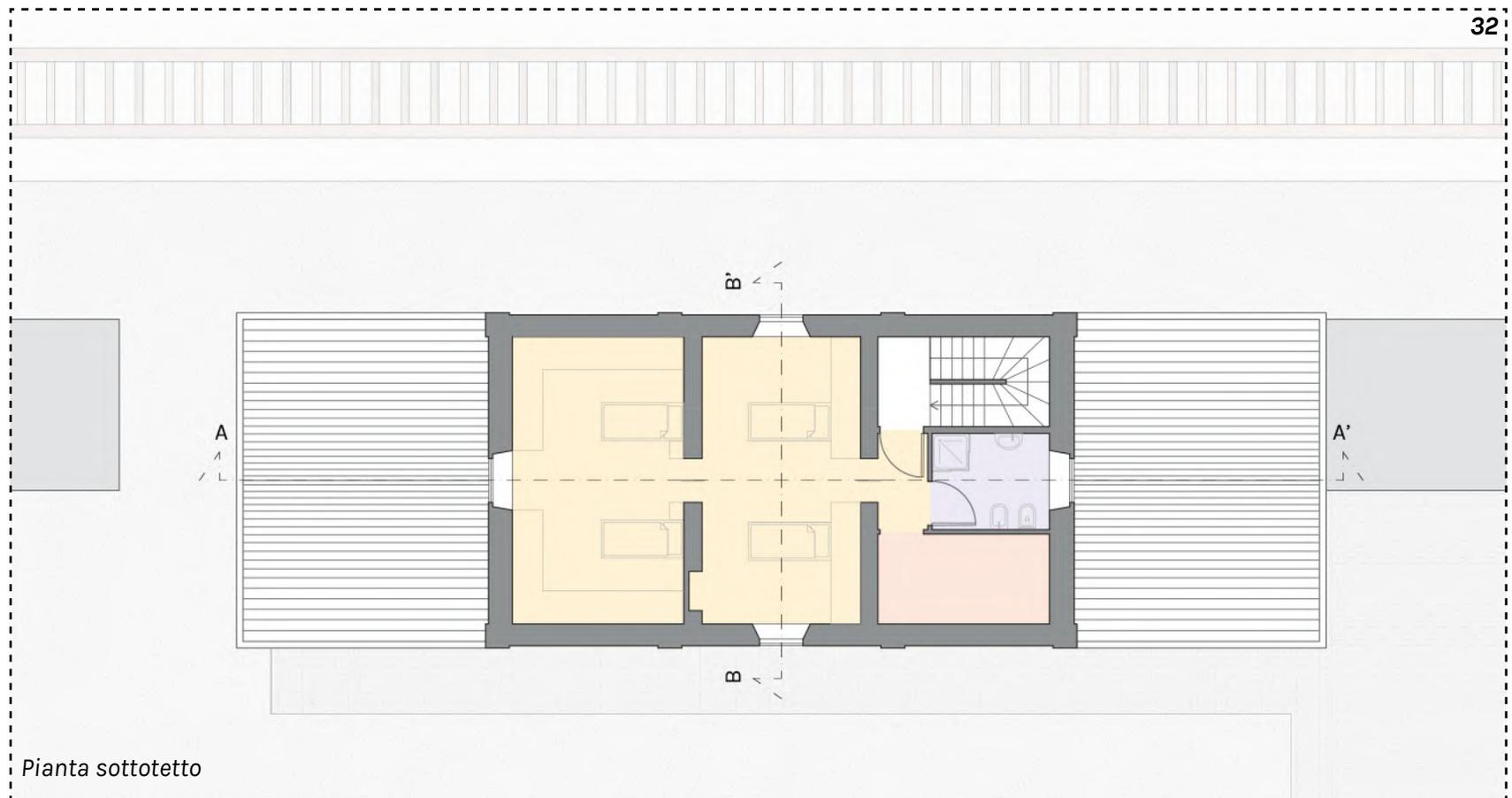
- biglietteria e sala d'attesa (30mq)
- WC stazione (7mq)
- bar/tavola calda punto info (41mq)
- WC bar/tavola calda (7mq)
- cucina (8mq)
- officina e deposito bici (30mq)





- salotto/zona relax (15mq)
- camera singola (10mq)
- WC condiviso (5mq)
- camera familiare con WC privato (18mq)





camera condivisa (40mq)
 WC condiviso (6mq)
 lavanderia



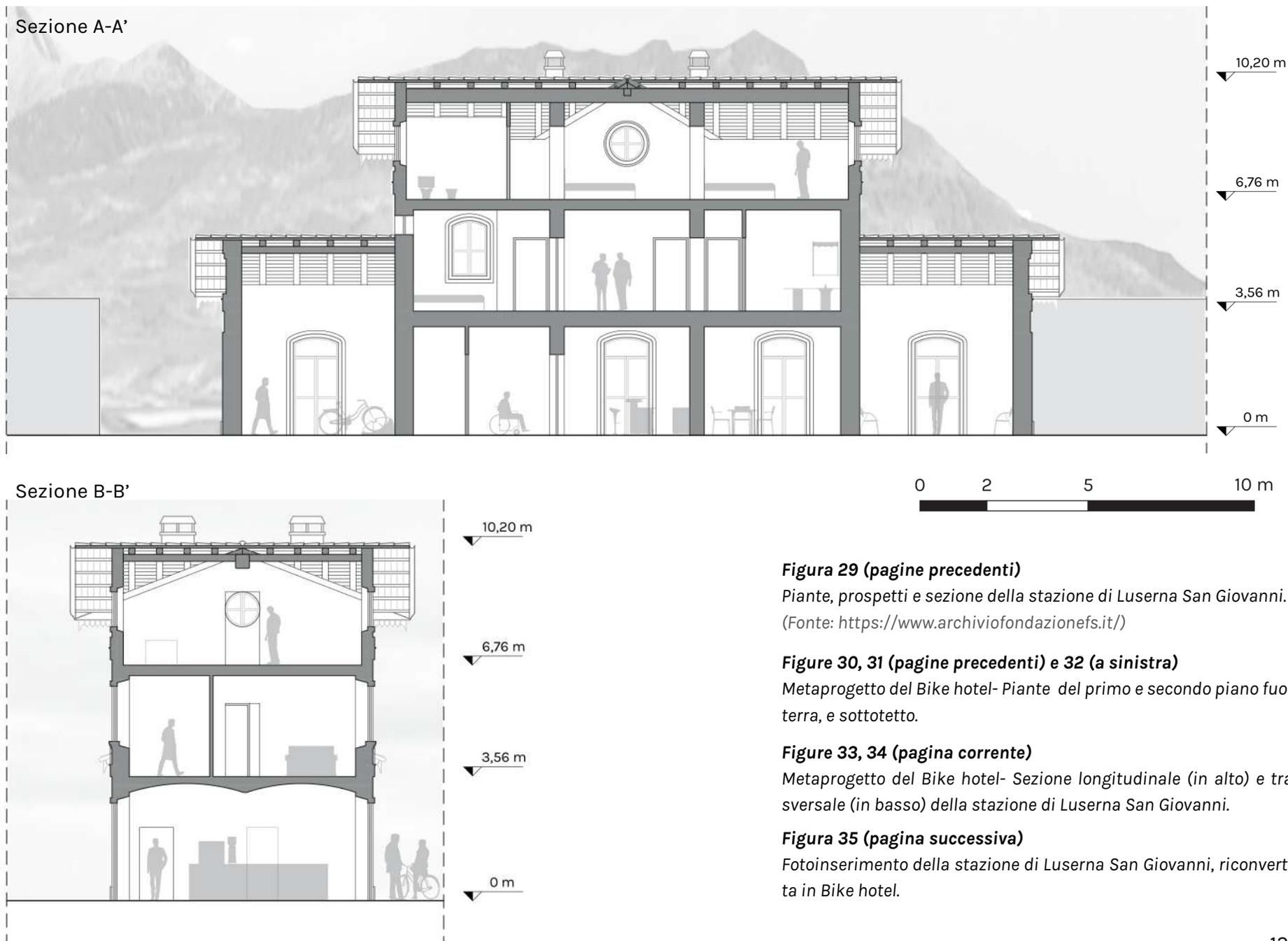


Figura 29 (pagine precedenti)

Piante, prospetti e sezione della stazione di Luserna San Giovanni.
(Fonte: <https://www.archiviofondazionefs.it/>)

Figura 30, 31 (pagine precedenti) e 32 (a sinistra)

Metaprogetto del Bike hotel- Piante del primo e secondo piano fuori terra, e sottotetto.

Figura 33, 34 (pagina corrente)

Metaprogetto del Bike hotel- Sezione longitudinale (in alto) e trasversale (in basso) della stazione di Luserna San Giovanni.

Figura 35 (pagina successiva)

Fotoinserimento della stazione di Luserna San Giovanni, riconvertita in Bike hotel.



6.1 Le tipologie di intervento

Gli interventi previsti per la realizzazione della ciclabile si suddividono in base alle tipologie di piste realizzabili secondo la normativa vigente del *Decreto Ministeriale n.557 del 1999*.

Le opere necessarie sono state scelte in funzione dello stato di fatto dei percorsi su cui si è intervenuti.

Le tipologie di intervento fanno riferimento ai seguenti casi:

- **TIPOLOGIA A:** Ciclovia ex novo su terreno vegetale

Prevede la realizzazione di una ciclabile in sede propria su fondo in terra stabilizzata laddove il sedime stradale non è esistente, e l'eventuale inserimento di parapetti per la messa in sicurezza;

- **TIPOLOGIA B:** Ciclovia su sedime asfaltato esistente, in sede propria da realizzare ai margini della strada

Prevede la realizzazione di percorsi che si sviluppano paralleli a strade aperte al traffico veicolare, ma separate da transenne, cordoli, isole di traffico continue (barriere), ringhiere, aiuole, piolini, in modo da rendere improbabile la commistione tra ciclista e vettura;

- **TIPOLIGIA C:** Ciclovia su sedime asfaltato esistente, promiscua con traffico in aree poco insediate/altamente insediate

Prevede la realizzazione di carreggiate promiscue riservate al transito delle biciclette su fondi asfaltati, stabilite attraverso segnaletica verticale e orizzontale (striscia bianca e gialla);

- **TIPOLOGIA D:** Ciclovia su corsia riservata ricavata dal marciapiede

Prevede l'inserimento di una ciclabile sul marciapiede esistente, lungo il lato adiacente alla carreggiata stradale, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza penalizzare la circolazione dei pedoni;

- **TIPOLOGIA E:** Ciclovia su strade poderali esistenti

Prevede la stabilizzazione del fondo stradale di percorsi sterrati tipici del contesto rurale;

- **TIPOLOGIA F:** Ciclovia in "zone 30", ZTL, aree pedonali

Prevede l'inserimento di una ciclabile su strade con un limite di velocità pari ai 30 Km/h, aree pedonali sufficientemente ampie per poter garantire il transito anche ai ciclisti, zone a traffico limitato e residenziali.

Ad ogni tratta corrisponde una o più tipologie di intervento, in modo tale da garantire gli standard minimi di funzionalità e sicurezza. La scelta dei percorsi si è basata sulla ricerca del minor impatto ambientale, ma anche economico, nel rispetto della sostenibilità dell'intervento.

In funzione di quanto appena affermato, la **realizzazione di un nuovo fondo stradale interessa una minima percentuale dei tracciati**, per i quali non si sono potute scegliere alternative di percorso. Via del Molino, che rappresenta una parte della tratta lungo il Pellice, nel comune di Torre, sarebbe potuta essere scartata in favore della scelta di un'altra strada, che collega Torre alla borgata di Luserna Alta passando sulla destra orografica del fiume. Questa, però, risulta avere una pendenza che supera i limiti indicati dalla normativa, dunque non garantirebbe i requisiti minimi di fruibilità'.

Il tratto di strada che si estende lungo l'area agricola del comune di Bibiana presenta una carreggiata la cui larghezza risulta essere insufficiente per poter inserire una ciclovia, e per questo motivo si è deciso di tracciare il percorso ciclabile sull'area verde appena adiacente.

In ogni caso, le due strade appena descritte rappresentano la minima percentuale dell'intero percorso (circa il 13,8%), favorendo la minimizzazione dell'uso del suolo e riducendo i segni permanenti della nuova infrastruttura.

Inoltre, anche se durante lo svolgimento di questa tesi non sono stati eseguiti calcoli economici di progetto, è stato possibile osservare che, attraverso il prezzario del Piemonte più aggiornato e quello della FIAB, la realizzazione di una ciclovia ex novo su terreno vegetale abbia dei costi decisamente superiori agli altri tipi di intervento: sebbene venga generalmente utilizzato un fondo in terra stabilizzata, di modo da abbattere il più possibile i costi utilizzando il terreno presente sul sito, comunque questo tipo di intervento comporta un costo forfettario di 135 euro al metro lineare. La parte restante dei tracciati, invece, si estende lungo sedimi stradali con fondo sterrato, asfaltato e, in alcuni casi, su marciapiedi costituiti da lastre in pietra di Luserna: in ogni caso si tratta di sedimi esistenti.

La **tipologia "B"** interessa strade asfaltate ad alto scorrimento, classificate dal *Codice della Strada* come **strade extraurbane secondarie**: in particolare, la Strada Provinciale 156, in prossimità del confine comunale tra Lusernetta e Bibiana, è caratterizzata da una carreggiata con una corsia per senso di marcia, avente una larghezza sufficientemente ampia per poter accogliere l'eventuale inserimento di un percorso ciclabile. In base a quanto espresso dalla normativa, la tratta in questione



Figura 36

Grafico degli interventi rispetto alle aree e ai sedimi stradali esistenti. La tipologia "A" (ciclovia ex novo su terreno vegetale) rappresenta una minima percentuale di tutto il percorso (13,8%).

avrà una propria sede, separata fisicamente da quella su cui viaggiano i veicoli a motore, ottenuta tramite l'inserimento di un cordolo rialzato. In questo modo la commistione tra ciclisti e autovetture viene annullata, favorendo il requisito minimo di sicurezza a chi viaggia in bici.

La **tipologia "C"** interessa **strade asfaltate a medio e basso scorrimento**, che attraversano i comuni e le aree limitrofe, mentre la tipologia "F" interessa aree pedonali, ZTL, zone con limite di velocità che non supera i 30 Km/h e zone residenziali.

La **tipologia "D"** si localizza solamente nei brevi **tratti dove sono presenti marciapiedi caratterizzati da una larghezza sufficientemente ampia** (minimo 3 m) per poter far transitare pedoni e ciclisti insieme, senza che tra questi vi sia alcun intralcio.

La **tipologia "E"** interessa i contesti rurali attraversati da **strade poderali** (circa l'11,4% di tutto il percorso), come quella presente nell'area lungo il fiume, da Torre Pellice a Luserna San Giovanni. Per questa tipologia gli interventi sono minimi, e riguardano solamente la stabilizzazione del fondo stradale.

Infine, la **tipologia "F"** si localizza prettamente nelle **aree pedonali**, dove il flusso pedonale non risulta essere eccessivo e compromesso dal passaggio dei ciclisti, nelle **ZTL, "zone 30"** e lungo le **aree residenziali**, dove il limite di velocità per i veicoli a motore non può superare i 30 Km/h.

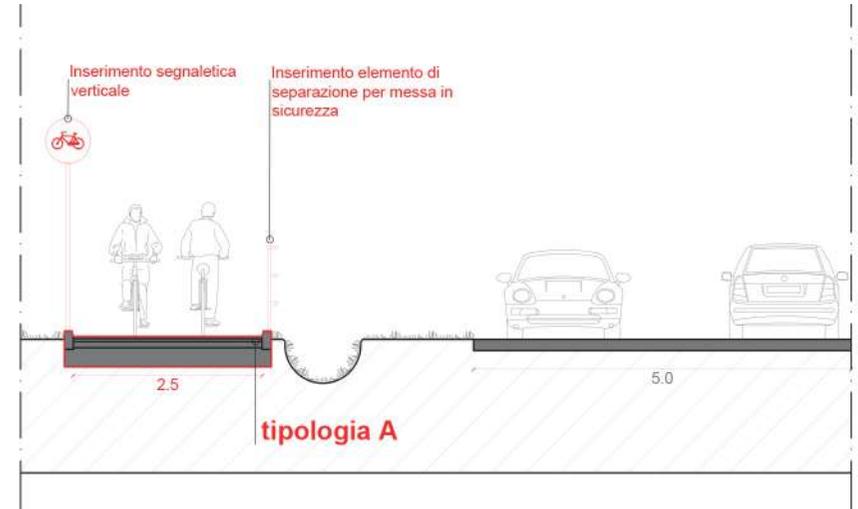
Le tipologie appena riportate riguardano tracciati che si estendono per circa 18,3 Km, e che rappresentano dunque l'86,2% dell'intero percorso.

Caso studio- VIA BIBIANA, BIBIANA



Sezione via Bibiana, scala 1:100

37

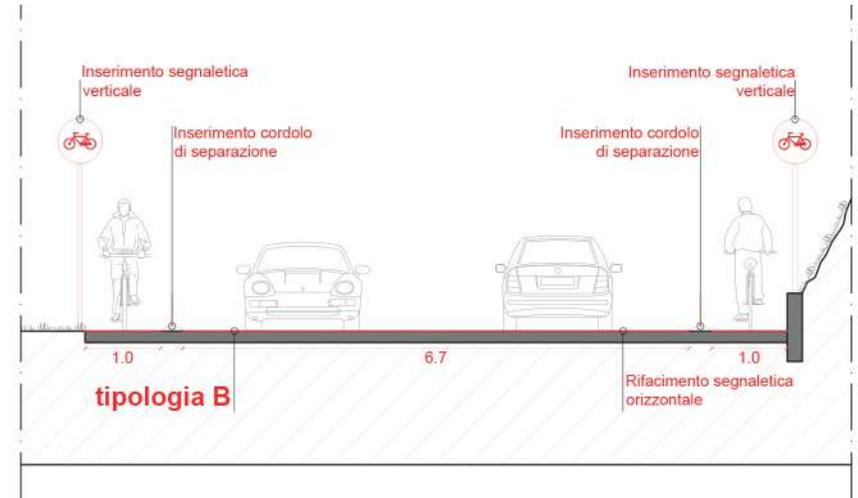


Caso studio- STRADA DELLE CAVE, LUSERNETTA



Sezione Strada delle Cave, scala 1:100

38



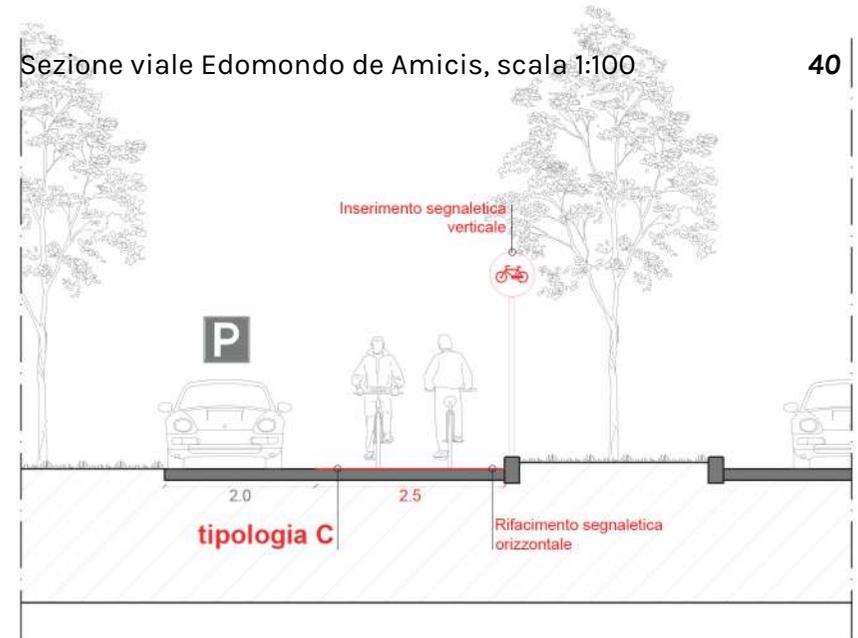


Caso studio- VIALE EDMONDO DE AMICIS, TORRE PELLICE



Sezione viale Edmondo de Amicis, scala 1:100

40

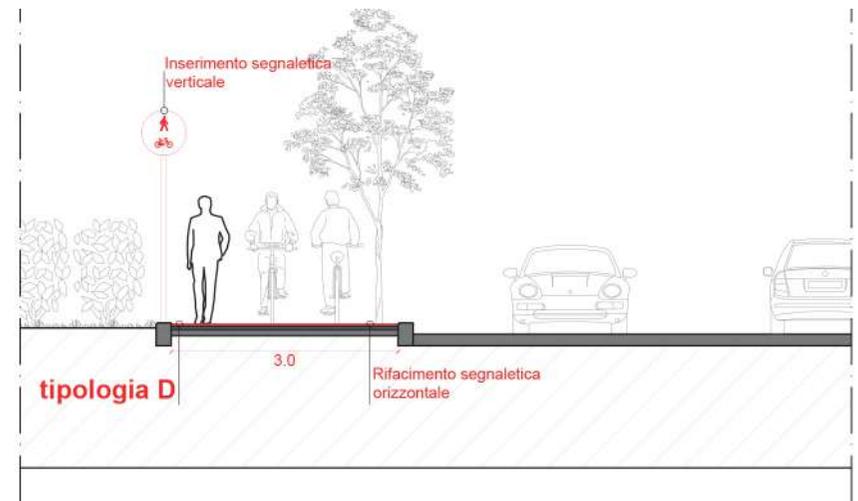


Caso studio- VIA PINEROLO, BIBIANA



Sezione via Pinerolo, scala 1:100

41



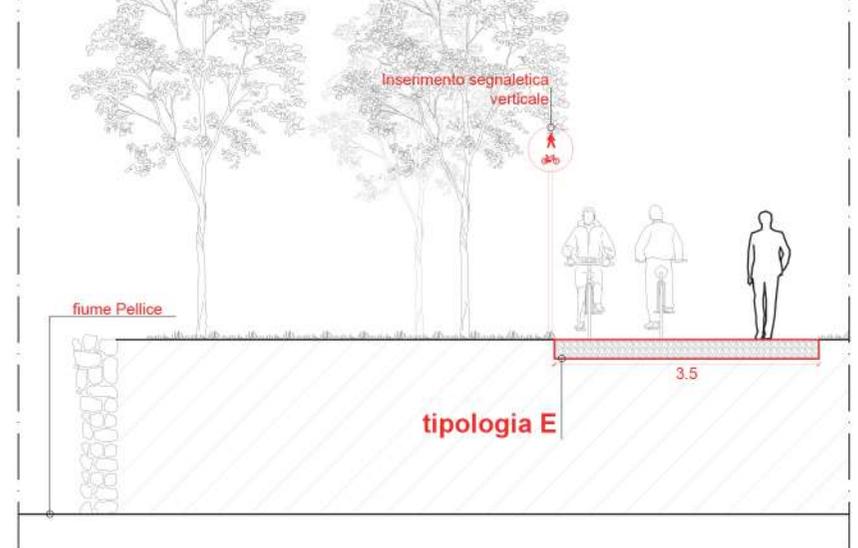


Caso studio- STRADA LUNGO FIUME, LUSERNA SAN GIOVANNI



Sezione strada lungo fiume, scala 1:100

43

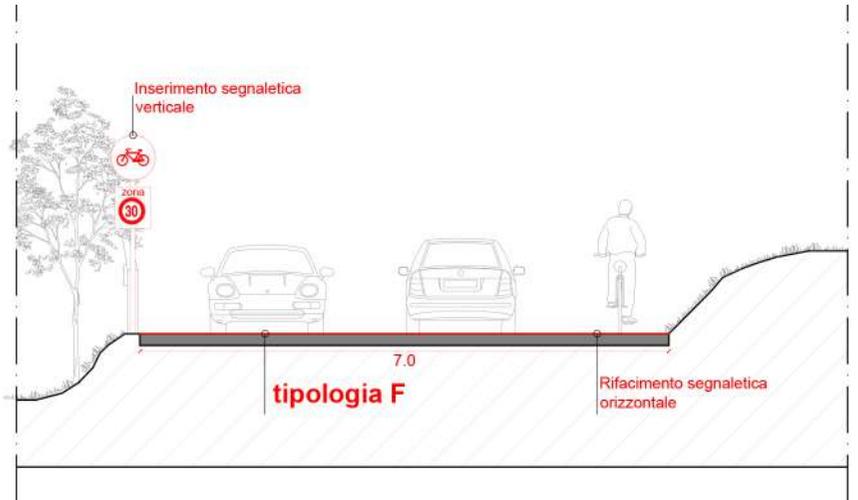


Caso studio- STRADA VECCHIA SAN GIOVANNI, LUSERNA SAN GIOVANNI



Sezione Strada Vecchia San Giovanni, scala 1:100

44





6.2. Individuazione delle criticità e ipotesi di progetto

Uno dei primi obiettivi dell'itinerario ciclabile è costituito dal garantire la sicurezza del potenziale fruitore.

Il termine sicurezza racchiude un ampio spettro di significati, che si estendono dalla tutela del mezzo ciclabile rispetto al veicolo motorizzato, alla protezione di tutti i ciclisti dalle possibili minacce che possano compromettere la salute fisica o la qualità dell'esperienza lungo il percorso.

Durante lo studio del percorso ciclabile è stata rilevata la presenza di una strada con larghezza del sedime su cui inserire la ciclabile insufficiente e un'elevata pendenza del terreno, (criticità lineare), nonché un'interruzione di percorso (criticità puntuale). Queste problematiche incidono negativamente sulla fruibilità e sulla continuità dell'itinerario:

- CRITICITA' 1: Interruzione del percorso.

Il tracciato del percorso ciclabile lungo l'area verde del fiume si interrompe in prossimità del punto in cui il torrente Angrogna sfocia nel Pellice;

- CRITICITA' 2: Pendenza longitudinale elevata e larghezza del sedime stradale insufficiente.

Nella borgata di Luserna Alta, all'altezza di c.so G. Matteotti, il tracciato attraversa un dislivello di 17 m, che si estende per circa 323 m. La pendenza longitudinale risulta essere pari al 5,26%, valore di gran lunga superiore a quello indicato dalla normativa.

Il tratto di corso interessato dal passaggio dell'itinerario è caratterizzato da un alto scorrimento del traffico, perché mette in diretta comunicazione le borgate di Airali e San Giovanni con la "parte alta" del comune. Infine, esiste un marciapiede che, dal ponte che attraversa il Pellice fino all'ingresso del centro storico di Luserna Alta, si estende lungo tutto il tratto ed è adiacente alla strada, ma presenta una larghezza insufficiente (1,50 m) per poter far transitare, in concomitanza, pedoni e ciclisti.

Ipotesi risolutive

Durante la fase operativa sono state studiate delle possibili varianti di percorso, le quali, però, si sono rivelate controproducenti per la risoluzione dei problemi: in alcuni casi le alternative erano caratterizzate da pendenze longitudinali con una percentuale eccessiva, che avrebbero reso ancor

Figura 37 (pagine precedenti)

Caso studio e sezione di via Bibiana, dove è presente la tipologia di intervento "A".

Figura 38 (pagine precedenti)

Caso studio e sezione di Strada delle Cave, dove è presente la tipologia di intervento "B".

Figura 39 (pagine precedenti)

Fotoinserimento del progetto del percorso ciclabile su Strada delle Cave.

Figura 40 (pagine precedenti)

Caso studio e sezione di viale Edomondo de Amicis, dove è presente la tipologia di intervento "C".

Figura 41 (pagine precedenti)

Caso studio e sezione di via Pinerolo, dove è presente la tipologia di intervento "D".

Figura 42 (pagine precedenti)

Fotoinserimento del progetto del percorso ciclabile su via Pinerolo.

Figura 43 (pagine precedenti)

Caso studio e sezione della strada lungo il Pellice, dove è presente la tipologia di intervento "E".

Figura 44 (pagine precedenti)

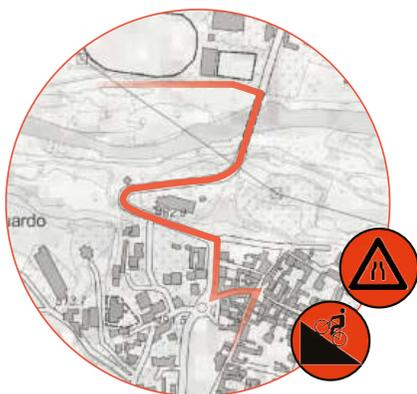
Caso studio e sezione di Strada Vecchia San Giovanni, dove è presente la tipologia di intervento "F".

Figura 45 (pagine precedenti)

Fotoinserimento del progetto del percorso ciclabile sul tracciato lungo il fiume.



1. Interruzione del percorso



2. Pendenza longitudinale elevata e larghezza sedime insufficiente

più impraticabile il percorso; in altri casi, invece, la scelta di un nuovo tracciato comportava l'abbandono totale di alcune mete significative.

Si è cercato dunque di ovviare ai problemi analizzando le possibilità offerte dalla presenza di alcuni elementi.

In corrispondenza della **criticità 1**, dove l'Angrogna sfocia nel Pellice, è presente un ponte ferroviario (largo 5 m e lungo 20 m), al momento inattivo a causa dell'inutilizzo della linea Pinerolo-Torre Pellice, che costituisce un collegamento tra le sponde destra e sinistra del torrente.

L'idea consiste nell'inserimento di una passerella ciclopedonale, che possa permettere ai cicloturisti di attraversare il torrente e proseguire lungo l'itinerario proposto. Questa ipotesi risolutiva non è stata analizzata e progettata nel dettaglio, ma prende esempio dal Ponte Carpanini (largo 12 m e lungo 43 m) a Torino: la struttura è costituita da un'unica campata, vincolata da martinetti che, all'occorrenza, permettono il sollevamento del ponte. La peculiarità di tale progetto consiste nella presenza di due corsie centrali, realizzate per il transito dei veicoli a motore e l'inserimento di una pista ciclabile, e una laterale, per il transito dei pedoni, alla quale è stata affiancata una gradinata in legno che si affaccia sulla Dora. Come per l'esempio appena descritto, al ponte ferroviario sull'Angrogna potrebbe essere affiancata una corsia ciclabile ottenuta tramite una struttura portante in acciaio, interamente saldata e di piccola portata.

In corrispondenza della **criticità 2** la pendenza media del tracciato supera del 3% quella di riferimento data dalla normativa, e un marciapiede con una larghezza insufficiente anche solo per l'inserimento di un percorso promiscuo ciclo-pedonale, in quanto risulta essere pari a 1,50 m.

Per ovviare a tale problema, non avendo a disposizione alcuna alternativa di percorso, l'ipotesi è quella di ricorrere all'utilizzo della cartellonistica. In particolare, tra la segnaletica verticale presente all'interno del Codice della Strada, esiste un cartello sul quale vi è apposta un'indicazione che obbliga chi viaggia in bici a condurre il proprio veicolo a mano quando, per le condizioni di circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso i ciclisti sono assimilati ai pedoni e devono usare le comuni diligenza e prudenza.



Figura 46
Il ponte ferroviario sul torrente Angrognà,
Torre Pellice.
(Foto di Giorgia Senini, Giugno 2019)



Figura 47

Ponte Carpanini sul fiume Dora, Torino.

(Fonte: <http://www.museotorino.it/view/s/247e9fef50f64b7da1b03c30fefac155>)



Figura 48

Corso Matteotti, in prossimità della borgata Luserna Alta. Si noti la larghezza del sedime stradale e del marciapiede.

(Foto di Giorgia Senini, Maggio 2019)



Figura 49

Fotoinserimento dell'ipotesi progettuale lungo corso Matteotti. Si noti la segnaletica verticale, che obbliga i ciclisti a condurre il proprio veicolo a mano.

CONCLUSIONI

L'ipotesi di un percorso ciclabile per lo sviluppo del turismo lento nella Bassa val Pellice è stata elaborata a seguito di alcune riflessioni maturate durante lo studio della storia dei luoghi abitati dalla comunità Valdese.

Il patrimonio che caratterizza i comuni di Bricherasio, Luserna San Giovanni, Torre Pellice, Lusernetta e Bibiana costituisce la testimonianza della difficile continuità attraverso la quale le comunità Valdese e Cattolica hanno saputo disegnare la storia della loro convivenza in questa valle.

L'analisi e la comparazione tra diverse fonti cartografiche hanno permesso di elaborare un percorso composto da tracciati che ricalcano una viabilità storica documentata già a partire dal XVII secolo. Su questi assi viari, ancora oggi, si attesta la maggior parte dei beni storico-architettonici e paesaggistici che connotano gli insediamenti e il territorio del fondovalle.

L'itinerario progettato costituisce un'integrazione di ciclovie già esistenti sul territorio, poiché si connette alla *Strada delle Mele*, alla strada del *Colle della Croce* e alla ciclovia *Bricherasio-Barge*.

Il progetto cerca di offrire una risposta alla domanda di turismo lento, un tipo di turismo che non cerca percorsi sportivi (già presenti alle quote più alte della valle), né tracciati ad elevata pendenza, ma itinerari lungo i quali il fruitore ha la possibilità di godersi il viaggio attraverso ritmi "più lenti". Gli studi su questo tipo di turismo hanno messo in evidenza come esso sia particolarmente sensibile alla presenza di contesti paesaggistici particolarmente curati, a patrimoni architettonici e artistici accessibili/visitabili.

Il percorso potrebbe rappresentare non solo un itinerario di tipo turistico, ma anche un'alternativa che va incontro alle esigenze di trasporto locale su tratti brevi per gli abitanti della valle, poiché non si è ancora fatta chiarezza sul destino della linea ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice (interrotta nel 2012 a causa della mancanza di utenza, ma inserita, da quest'anno, nel "pacchetto" delle linee ferroviarie che la Regione Piemonte intende ristrutturare).

Le stazioni ferroviarie, collegate all'itinerario ciclabile tramite diramazioni secondarie, sono state individuate come caso-studio per l'elaborazione di un metaprogetto, di modo che possano continuare ad assolvere la funzione originaria di imbarco ferroviario ma, al tempo stesso, costituire delle strutture attrezzate per i ciclisti.

In conclusione, l'esito di questo lavoro ha permesso di elaborare un itinerario che cerca il più possibile di rispettare alcuni criteri tecnici (indicati dal D.M. n.557 e dalla FIAB), offrendo l'opportunità

agli insider di effettuare brevi spostamenti in sicurezza, senza l'utilizzo di veicoli a motore pubblici e/o privati, e agli outsider quella di praticare un *turismo lento*, per cogliere le specificità locali e soffermarsi sul patrimonio culturale e naturale.

REGESTO DEI DOCUMENTI

Nel corso della ricerca condotta per la redazione della tesi sono stati consultati i seguenti archivi:

AST- Archivio di Stato di Torino. Sezione Corte e Sezioni Riunite

BCCV- Biblioteca del Centro Culturale Valdese di Torre Pellice

BMM- Biblioteca del Museo della Montagna (CAI)

BRT- Biblioteca Reale di Torino

BSA- Biblioteca di Storia e Analisi degli Insediamenti del Politecnico di Torino

Giovanni Caracha, L'assedio sabauda di Bricherasio nel 1593

(BRT, Incisioni III 5)

Mallesio C., Relazione di visita delle strade, Bricherasio, 1621

(AST, Sezioni Riunite, Ministero delle Finanze, Intendenza di Pinerolo, Periodo riguardante i secoli XVII-XVIII, Ponti e strade, art. 473, mazzo I)

Pasero Gio. Tomaso pod.tà, Relazione di visita delle strade, Luserna, 1621

(AST, Sezioni Riunite, Ministero delle Finanze, Intendenza di Pinerolo, Periodo riguardante i secoli XVII-XVIII, Ponti e strade, art. 473, mazzo IV)

Pasero Gio. Tomaso pod.tà, Relazione di visita delle strade, Villar Luserna e Torre Luserna, 1621

(AST, Sezioni Riunite, Ministero delle Finanze, Intendenza di Pinerolo, Periodo riguardante i secoli XVII-XVIII, Ponti e strade, art. 473, mazzo V)

[Pietro Arduzzi], *Pianta pentagonale del forte di Santa Maria in val Pellice*, [1655]

(BRT, Militari 177, tav.22)

Valerius Crassus, Carta del/le tra valli/di Piemonte, anno del 1640, in MORLAND, Samuel, *The history of the Evangelical Churches of Piedmont*, Londra 1658

(BCCV, Storia locale, 145)

Quadropane, L'insediamento di Luserna e, sul colle, la Torre S. Michele, 25 ottobre 1663

(BRT, Militari 177, tav.21)

Gio. Tomaso Borgonio, Carta Generale de Stati di Sua Altezza Reale, 1683

(BRT, Incisioni III 311)

Padre Contini Capello, All'Altezza Reale/Vittorio Amedeo II duca di Savoia Principe di Piemonte Re di Cipro & C., Moncalieri li 2 Julio 1690

(BRT, Disegni III 22)

Jean Baptiste Rouzier, Description des passages qui se trouvent dans les Alpes qui separent le Piemont de la France, divisé en deux traittés, 1749

(AST, Sezione Corte, Biblioteca Antica)

Bartolomeo Antonio Bonardo po.tà - Giacomo Goanta primo consigliere, Visita delle strade e ponti del presente luogo della Torre fatta in settembre 1762, Torre, 11 settembre 1762

(AST, Sezioni Riunite, Ministero delle Finanze, Intendenza di Pinerolo, Periodo riguardante i secoli XVII-XVIII, Ponti e strade, cat. I, sez. VIII, art. 5)

Massunus Archit., Ponte che varca il fiume Pelice tra li territorj di Bricherasio e Bibiana / stato fabbricato nell'anno MDCCLXVI [1766]

(AST, Sezioni Riunite, Ministero delle Finanze, Intendenza di Pinerolo, Periodo riguardante i secoli XVII-XVIII, Ponti e strade, art. 6, mazzo V)

Jacobus Stagnonus, Carta Corografica/degli/Stati di S. M. il Re di Sardegna/data in luce dall'ingegner Borgonio/nel 1683/corretta ed accresciuta/nell'anno 1772, incidit Taurini 1772

(AST, Sezione Corte, Carte topografiche e disegni, Carte topografiche segrete, Borgonio B1 nero)

Francesco Peyretti, Carta della Provincia di Pinerolo/dedicata a S. Sacra Real/Maestà Vittorio Emanuele Re/di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme, [1814-1817]

(AST, Sezione Corte, Carte topografiche e disegni, Carte topografiche segrete, Pinerolo 10 A IV Rosso)

Corpo Reale dello Stato Maggiore, Quadro d'unione/della/Gran Carta degli Stati Sardi/in terraferma/divisa in figli 91 alla scala di 1:50.000 pubblicata dal Corpo Reale di Stato Maggiore/nell'anno 1852

(AST, Sezione Corte, Carte topografiche e disegni, Carte topografiche segrete, Stati Sardi B5 bis nero, f. 51 Fenestrelle, f. 52 Pinerolo, f. 57 Monviso, f. 58 Saluzzo)

Istituto Geografico Militare, F.67 della Carta d'Italia, scala 1:25.000, 1889

(BMM, senza collocazione)

Istituto Geografico Militare, F.67 della Carta d'Italia, scala 1:25.000, 1930

(BMM, senza collocazione)

Clemente Rovere, Bibiana [1826-1858]

(BSA, Disegni di Clemente Rovere, 1086-Bibiana)

Clemente Rovere, Bricherasio [1826-1858]

(BSA, Disegni di Clemente Rovere, 1181-Piazza di Bricherasio)

Clemente Rovere, Luserna [1826-1858]

(BSA, Disegni di Clemente Rovere, 1182-Luserna)

Clemente Rovere, Manifattura in cotone presso Torre Luserna [1826-1858]

(BSA, Disegni di Clemente Rovere, 1171- Manifattura in cotone presso Torre Luserna)

Clemente Rovere, San Giovanni [1826-1858]

(BSA, Disegni di Clemente Rovere, 1183-San Giovanni)

Clemente Rovere, Torre Luserna [1826-1858]

(BSA, Disegni di Clemente Rovere, 1169-Torre Luserna)

BIBLIOGRAFIA

MORLAND, Samuel, *The history of the Evangelical Churches of Piedmont*, Londra 1658.

GROSSI, Amedeo, *Corografia della città di Pinerolo, Stamperia Pane e Barberis*, Torino 1800

CASALIS Goffredo, *Dizionario geografico storico-statistico-commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, vol. II-X, Torino 1834-1842

ALBERI Eugenio, *Le relazioni degli ambasciatori veneti al senato durante il secolo decimosesto*, Società Editrice Fiorentina, Firenze 1858-1863.

RIVOIR, Davide, *Etudes sur la cartographie des Vallées Vaudoises*, in *Bollettino della Società di Studi Valdesi*, n.47, Tipografia Alpina, Torre Pellice 1925.

BOUNOUS, Renzo, LECCHI, Massimo, *I templi delle valli valdesi*, Claudiana 1988

TADDEI, Maria Augusta, *Industrie e paesaggio industriale nelle valli alpine. Il caso della val Pellice*, Politecnico di Torino, Tesi di laurea, a.a. 1977/1978

Decreto Ministeriale n. 557, 30/11/1999

CAREGLIO, Valter, MARTINA, Dario, *Lungo le vie d'acqua del Pellice*, Progetto Ecologie Paysanne, 2003

VIGLINO DAVICO, Micaela (a cura di), *Fortezze << alla moderna >> e ingegneri militari del ducato sabauda*, Celid 2005

AVONDO, Gian Vittorio, BRUNO, Valter, *Un treno per le valli. La ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice e sue diramazioni tra storia e attualità*, Alzani, Pinerolo 2006

JALLA Daniele, BALLELIO Gabriella, BALTIERI Marco, DE ROSSI Antonio, DIENA Vittorio, FRATINI Marco, RIVOIRA Matteo, *Hèritage (s). Formazione e trasmissione del patrimonio culturale valdese*, Collana della Società di Studi Valdesi n.28, Claudiana-Torino 2009

VIGLINO DAVICO, Micaela, BRUNO, Andrea, LUSSO, Enrico, MASSARA, Gian Giorgio, NOVELLI, Francesco, *Atlante Castellano. Strutture fortificate della Provincia di Torino*, Celid 2010

FRATINI, Marco, *La Carta delle tre valli di Piemonte di Valerio Grosso*, Biblioteca della Società di Studi Valdesi, 189, Torre Pellice 2011.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. *Studi di Approfondimento al PTC. Ambito della Val Pellice*, 2011

Piano Regolatore Generale del Comune di Luserna San Giovanni, 2013

Piano Paesaggistico della Regione Piemonte, Roma 2017

Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2020

Il Pinerolese, un piacere da scoprire con lentezza

SITOGRAFIA

Sitografia relativa alle ciclovie regionali e locali

<http://www.progetto.vento.polimi.it>

<https://www.bikeitalia.it>

<http://www.cittametropolitana.torino.it>

<http://www.cyclinglagomaggiore.it>

<http://torino.pro-natura.it>

<http://www.bikelangheprovence.com>

<http://www.bicitalia.org>

<http://www.visitterredeisavoia.it>

<https://www.unionemonregalese.it>

<https://www.turismotorino.org>

<https://www.lastampa.it>

<http://www.stradadellemelepinerolese.it>

<http://web.map2app.com>

<http://www.provincia.torino.gov.it>

<https://www.ecodelchisone.it>

<https://cesmap.it>

Sitografia relativa alle schede dei beni storico-architettonici

<http://archeocarta.org>

<https://artbonus.gov.it>

<http://atlante-operefortificate.blogspot.com>

<http://www.caffarel.com>

<http://www.chieseitaliane.chiesacattolica.it>

<http://www.comune.bricherasio.to.it>

<http://www.comune.luserna.to.it>

<https://www.comune.torrepellice.to.it>

<http://www.ghironda.com>

<https://www.legart.it>

<http://www.lusernetta.gov.it>

<https://valpellice.legart.it>

Sitografia relativa al progetto della pista ciclabile e al metaprogetto del Bike Hotel

<http://www.fiab-onlus.it>

<http://www.bicitalia.org>

<https://www.albergabici.it>

<https://www.archiviofondazionefs.it/>

ALLEGATI

ANALISI SOTTO TRACCIA ATTRAVERSO LA COMPARAZIONE DELLE FONTI CARTOGRAFICHE

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1683

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1690

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1772

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1814/1817

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1852

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1889

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1930

IL PROGETTO DI UNA PISTA CICLABILE PER LA BASSA VAL PELLICE

I CARATTERI DEL PERCORSO CICLABILE

IPOTESI DI VALORIZZAZIONE

FOCUS DI PROGETTO- LA RICONVERSIONE DELLA STAZIONE DI LUSERNA SAN GIOVANNI IN BIKE HOTEL

TIPOLOGIE DI INTERVENTO

CRITICITA'

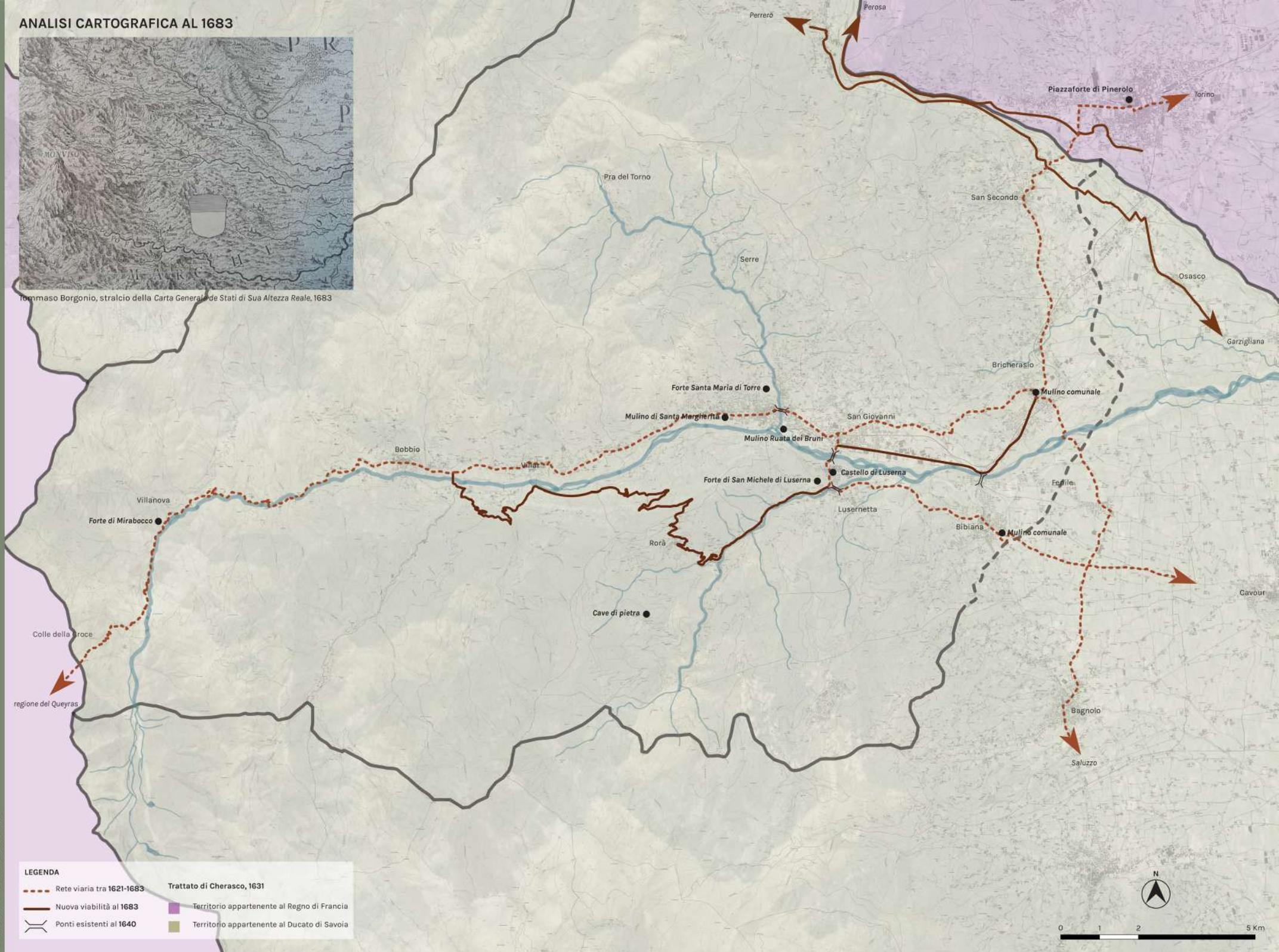
IL VIAGGIO LUNGO LA PISTA CICLABILE DELLA BASSA VAL PELLICE

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1683



Tommaso Borgonio, stralcio della Carta Generale de Stati di Sua Altezza Reale, 1683

ANALISI SOTTO TRACCIA ATTRAVERSO LA COMPARAZIONE DELLE FONTI CARTOGRAFICHE



LEGENDA

--- Rete viaria tra 1621-1683

— Nuova viabilità al 1683

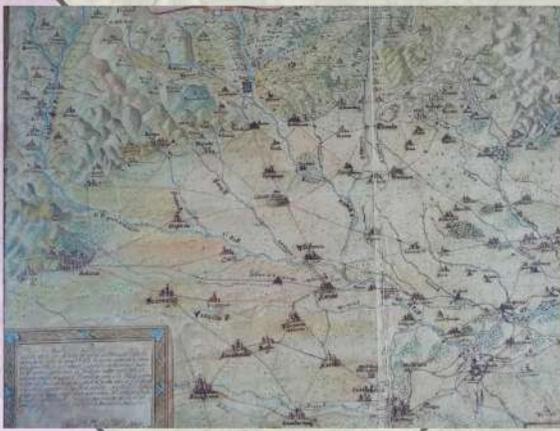
⌘ Ponti esistenti al 1640

Trattato di Cherasco, 1631

■ Territorio appartenente al Regno di Francia

■ Territorio appartenente al Ducato di Savoia

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1690



Padre Contini, stralcio della carta All'Altezza Reale Vittorio Amedeo II duca di Savoia Principe di Piemonte Re di Cipro & C., 1690



LEGENDA

- Rete viaria tra 1621-1683-1690
- Strade reali al 1690
- Nuova viabilità al 1690
- Territorio appartenente al Regno di Francia
- Territorio appartenente al Ducato di Savoia

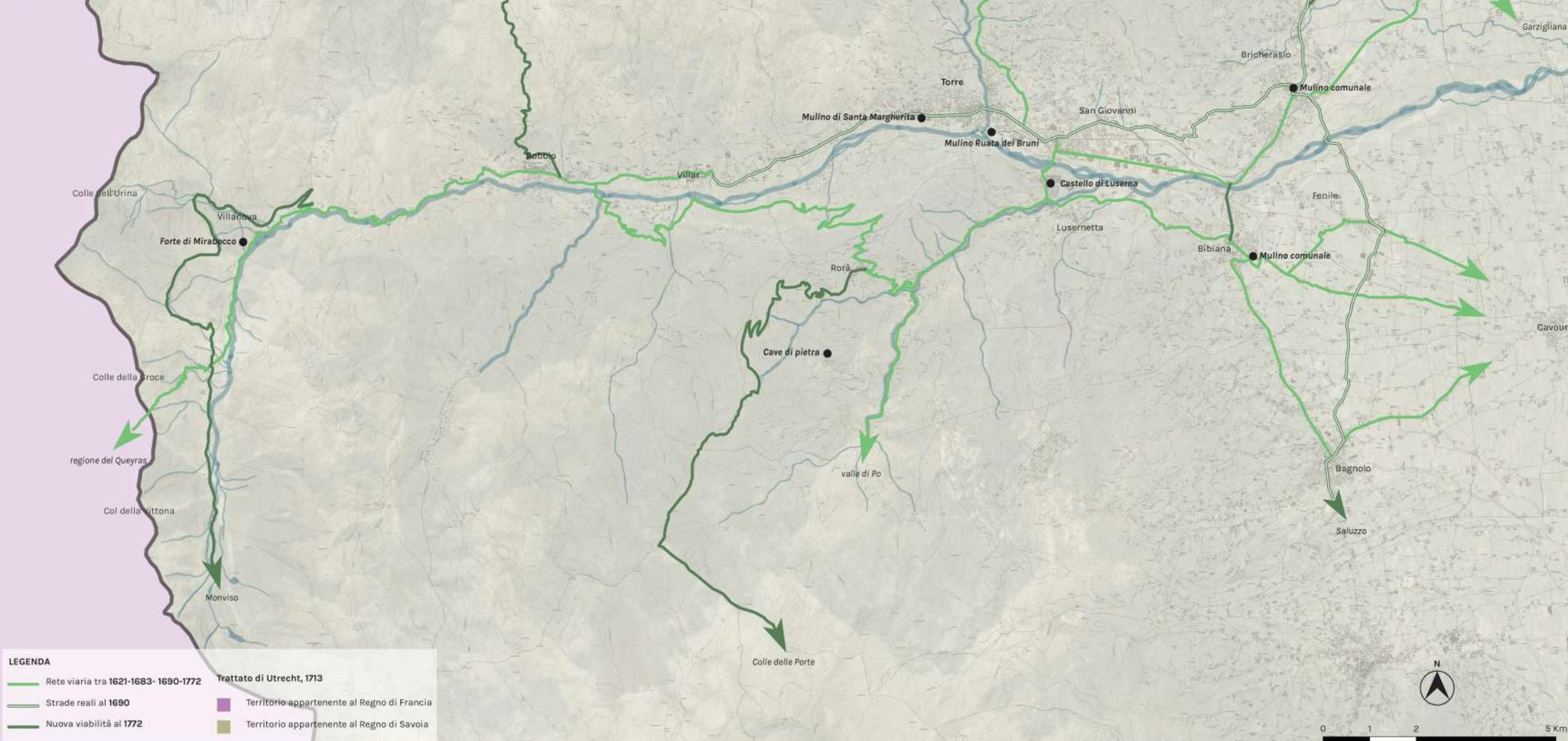
Trattato di Cherasco, 1631



ANALISI CARTOGRAFICA AL 1772



Giacomo Stagnone, stralcio della Carta Corografica degli Stati di S. M. il Re di Sardegna, data in luce dall'ingegner Borgonio, corretta ed accresciuta nell'anno 1772



LEGENDA

 Rete viaria tra 1621-1683- 1690-1772	 Territorio appartenente al Regno di Francia
 Strade reali al 1690	 Territorio appartenente al Regno di Savoia
 Nuova viabilità al 1772	

N

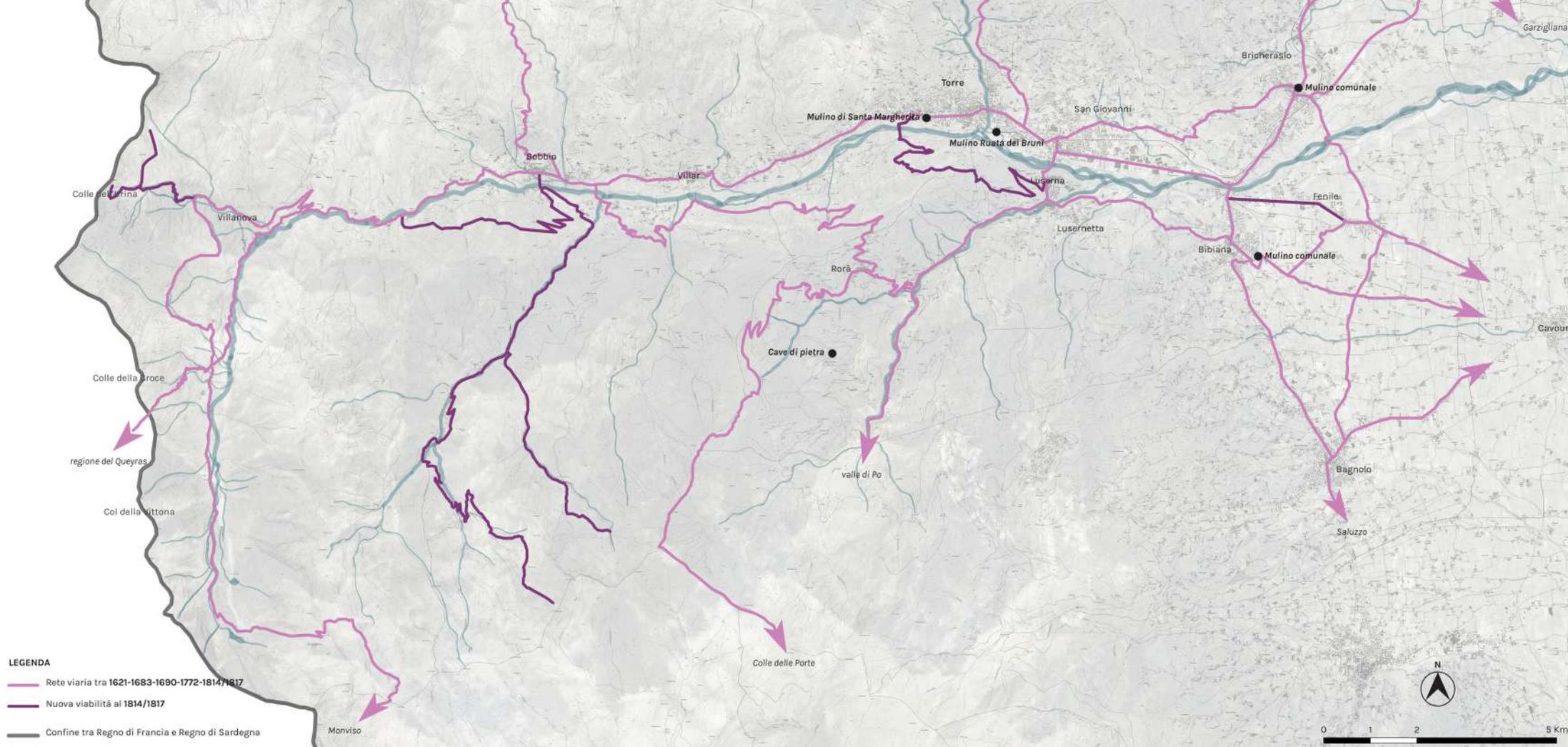


0 1 2 5 Km

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1814/1817



Francesco Peyret, stralcio della Carta della Provincia di Pinerolo dedicata a S. Sacra Real Maestà Vittorio Emanuele Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme, [1814/1817]



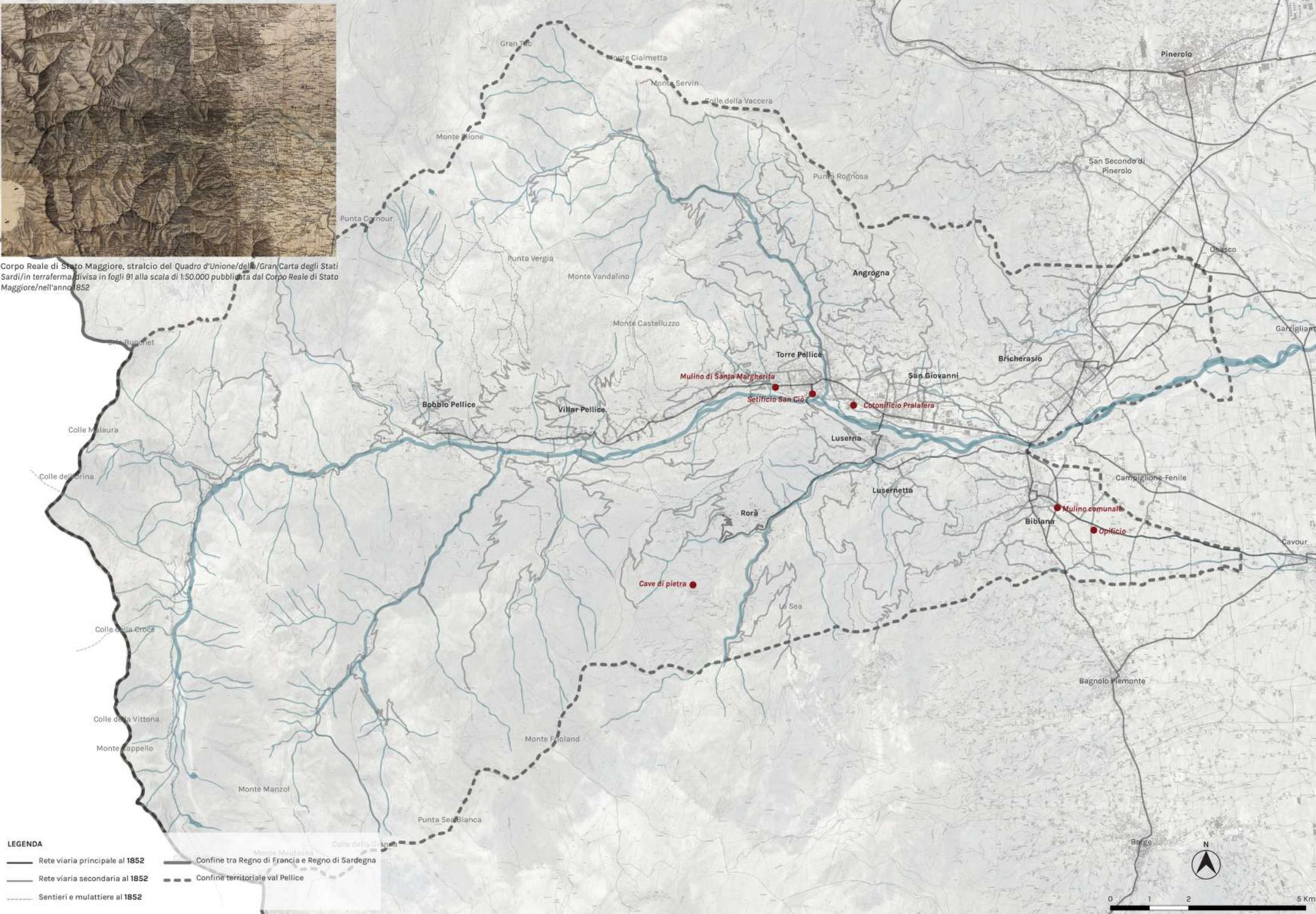
- LEGENDA**
- Rete viaria tra 1621-1683-1690-1772-1814/1817
 - Nuova viabilità al 1814/1817
 - Confine tra Regno di Francia e Regno di Sardegna



ANALISI CARTOGRAFICA AL 1852



Corpo Reale di Stato Maggiore, stralcio del Quadro d'Unione/della Gran Carta degli Stati Sardi in terraferma divisa in fogli 91 alla scala di 1:50.000 pubblicata dal Corpo Reale di Stato Maggiore nell'anno 1852



- LEGENDA**
- Rete viaria principale al 1852
 - Rete viaria secondaria al 1852
 - - - Sentieri e mulattiere al 1852
 - Confine tra Regno di Francia e Regno di Sardegna
 - - - Confine territoriale val Pellice

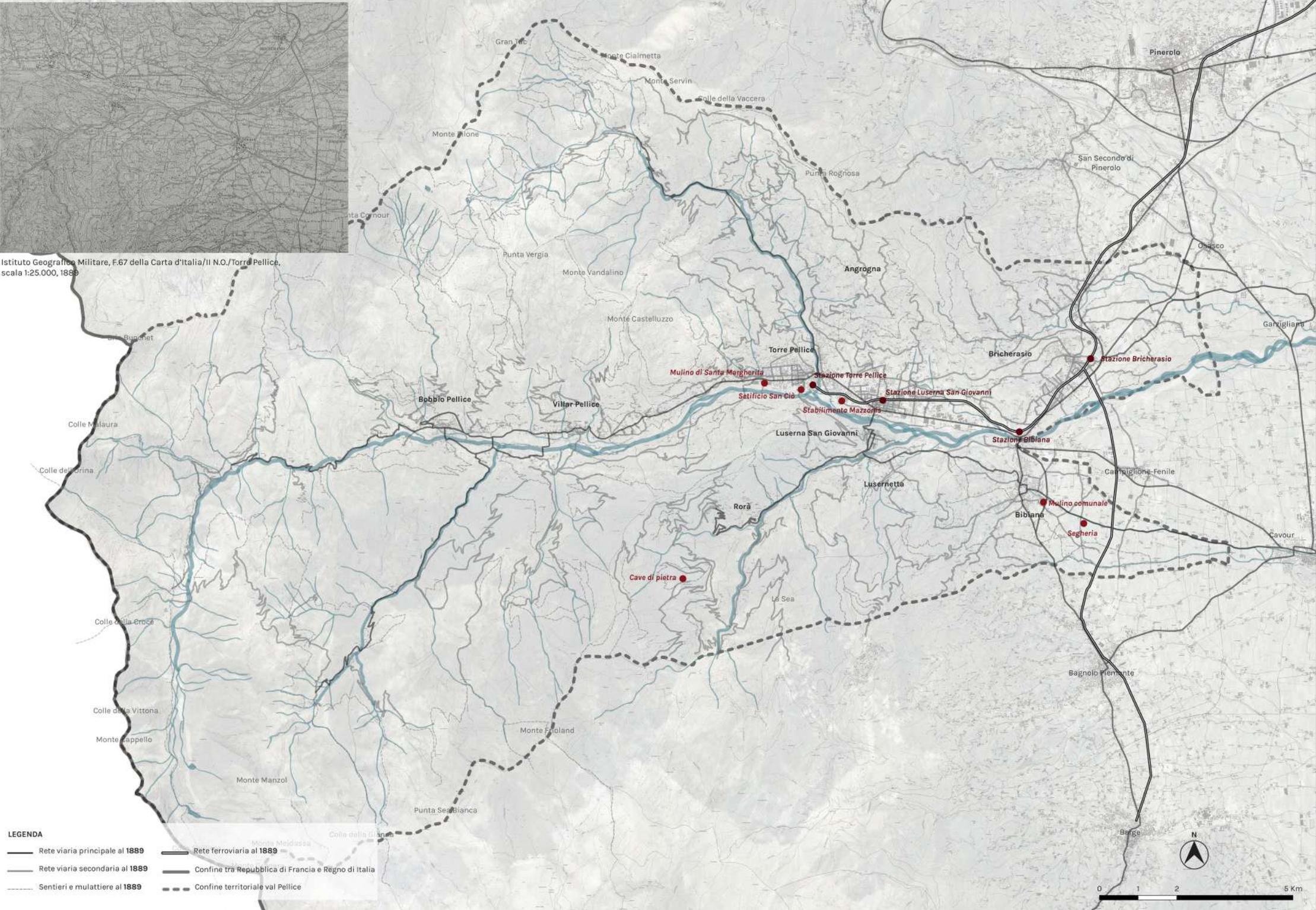
N

0 1 2 5 Km

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1889



Istituto Geografico Militare, F.67 della Carta d'Italia/II N.O./Torre Pellice, scala 1:25.000, 1889

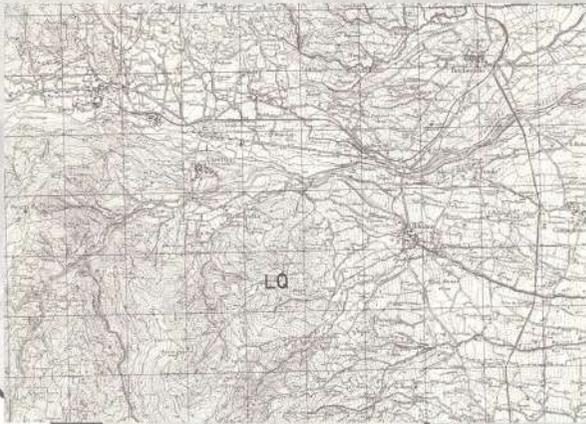


LEGENDA

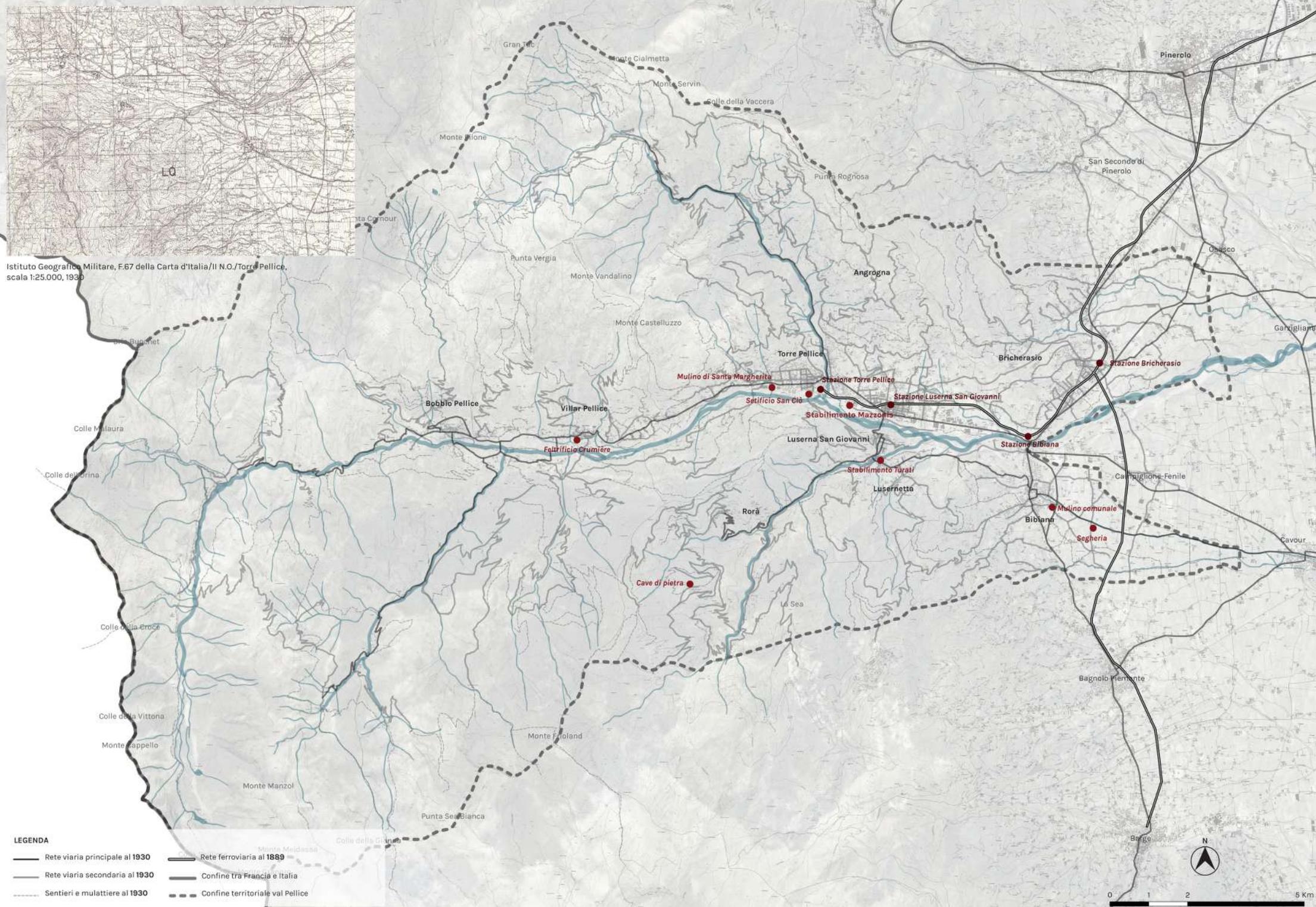
- Rete viaria principale al 1889
- Rete viaria secondaria al 1889
- - - Sentieri e mulattiere al 1889
- Rete ferroviaria al 1889
- Confine tra Repubblica di Francia e Regno di Italia
- - - Confine territoriale val Pellice

0 1 2 5 Km

ANALISI CARTOGRAFICA AL 1930



Istituto Geografico Militare, F.67 della Carta d'Italia/II N.O./Torre Pellice, scala 1:25.000, 1930



I CARATTERI DEL PERCORSO CICLABILE

Viabilità storica

- Rete viaria di età moderna e contemporanea
- Patrimonio ferroviario

Paesaggio

- Aree rurali di elevata biopermeabilità
- Aree di elevato interesse agronomico
- Aree di specifico interesse paesaggistico
- Siti UNESCO-SIC e ZSC

Centri e nuclei storici

- Centri con forte identità morfologica
- Nuclei alpini connessi agli usi agro-silvo-pastorali

Legenda

- ### Idrografia
- Corsi d'acqua
 - Zona fluviale allargata

- ### Viabilità
- Principale
 - Secondaria
 - Sentieri e mulattiere
 - Linea ferroviaria disattiva

- ### Itinerari turismo dolce
- Strada delle Mele
 - Ciclabile Bricherasio-Barge
 - Strada "Colle della Croce"
 - Itinerario in progetto

Estratto PPR

- Aree non montane a diffusa presenza di siepi e filari
- Aree di elevato interesse agronomico
- Aree agroforestali di particolare interdigtazione tra aree coltivate e bordi boscati
- Aree con presenza di tracce di sistemazioni agrarie storiche

Patrimonio storico-architettonico

- Incastellamenti e fortificazioni
- Ville, palazzi nobiliari e comunali
- Piazze e logge mercatali
- Testimonianze dell'attività produttiva
- Patrimonio ferroviario
- Architetture religiose

BRICHERASIO - LUSERNA BASSA

Lunghezza 3,50 Km
 Grado di sicurezza ■■■■



P. media = 2%

LUSERNA BASSA - TORRE PELLICE

Lunghezza 4 Km
 Grado di sicurezza ■■■■



P. media = 1,2%

TORRE PELLICE - LUSERNA

Lunghezza 3,70 Km
 Grado di sicurezza ■■■■



P. media = 0,6%

LUSERNA ALTA - LUSERNETTA

Lunghezza 3,20 Km
 Grado di sicurezza ■■■■



P. media = 0,3%

LUSERNETTA - BIBIANA

Lunghezza 2 Km
 Grado di sicurezza ■■■■



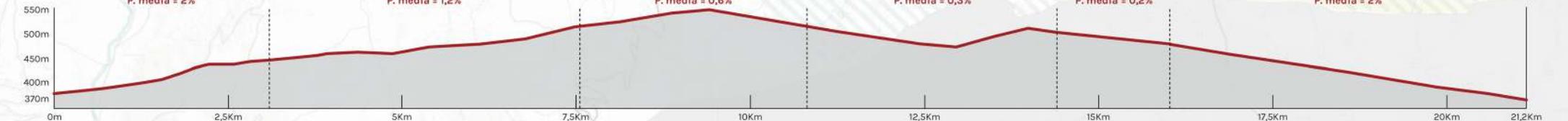
P. media = 0,2%

BIBIANA - FENILE

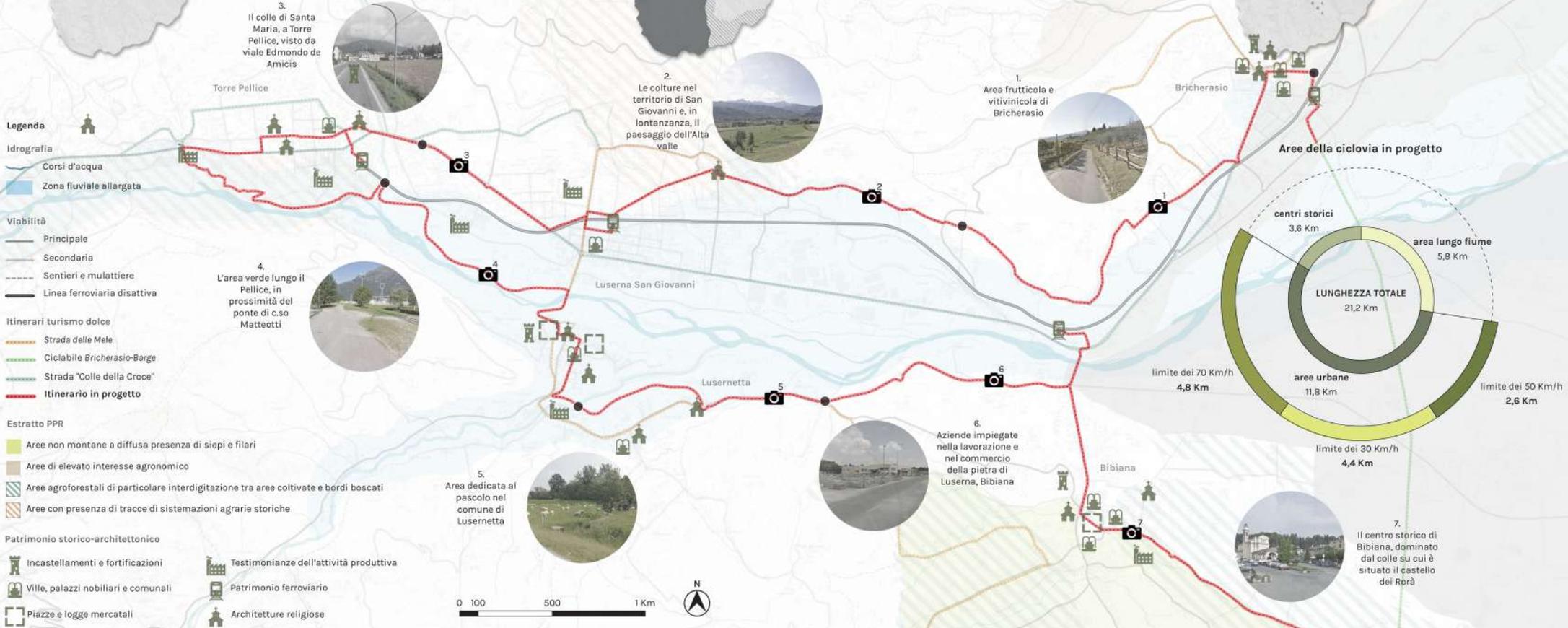
Lunghezza 4,80 Km
 Grado di sicurezza ■■■■



P. media = 2%



PROFILO ALTIMETRICO DELLA CICLOVIA IN PROGETTO



3. Il colle di Santa Maria, a Torre Pellice, visto da viale Edmondo de Amicis



2. Le colture nel territorio di San Giovanni e, in lontananza, il paesaggio dell'Alta valle



1. Area frutticola e vitivinicola di Bricherasio



4. L'area verde lungo il Pellice, in prossimità del ponte di c.so Matteotti



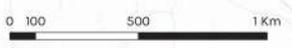
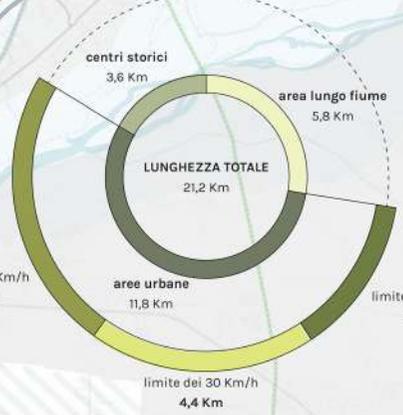
5. Area dedicata al pascolo nel comune di Lusernetta



6. Aziende impiegate nella lavorazione e nel commercio della pietra di Luserna, Bibiana

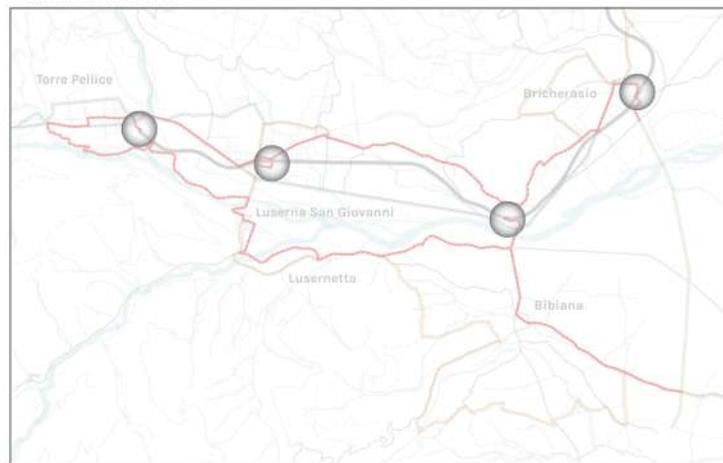


7. Il centro storico di Bibiana, dominato dal colle su cui è situato il castello dei Rorà

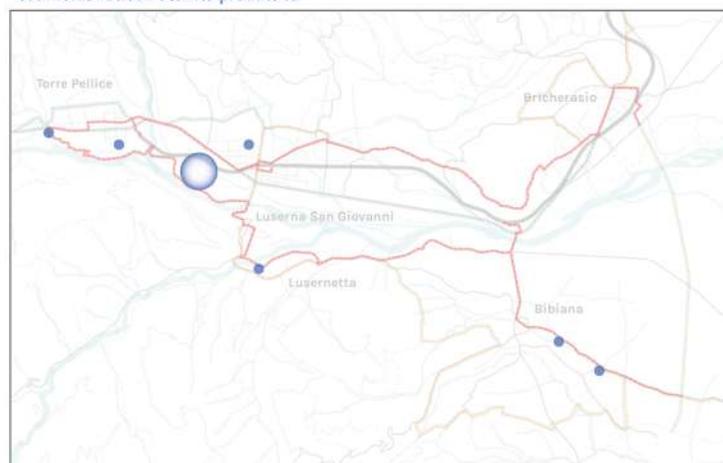


IPOTESI DI VALORIZZAZIONE

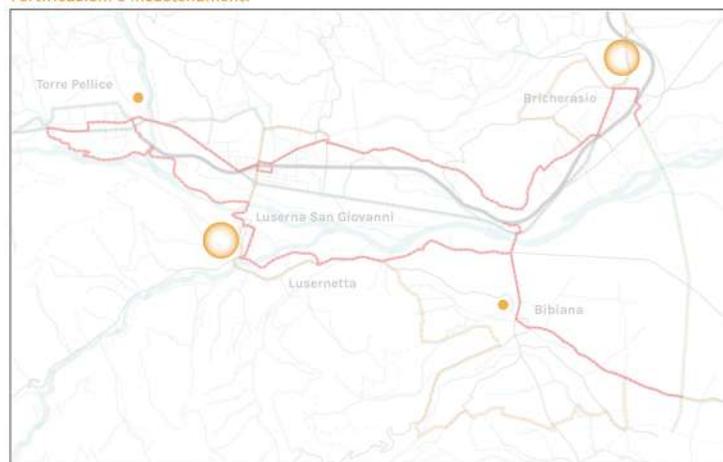
Patrimonio ferroviario



Testimonianze dell'attività produttiva



Fortificazioni e incastellamenti



SERVIZI PER VIAGGIATORI e CICLOTURISTI

Attualmente le stazioni di **Bricherasio** (SLP: 110 mq, ST: 115 mq), **Luserna San Giovanni** (SLP: 170 mq, ST: 400 mq), **Torre Pellice** (SLP: 200 mq, ST: 200 mq) e **Bibiana** (SLP: 100 mq, ST: 100 mq) sono inutilizzate, poiché la linea ferroviaria Pinerolo- Torre Pellice è stata interrotta a partire dal 2012.

Considerando la possibile riattivazione di tale ramo ferroviario, l'idea è quella di inserire all'interno di questi nuclei dei **punti informativi** per i turisti che vogliono visitare i paesi della valle e percorrere l'itinerario ciclabile in progetto, nonché **servizi legati principalmente ai cicloturisti e strutture ricettive**.

AREE MUSEALI e CENTRI DI RICERCA

L'ex **opificio Mazzonis**, sito in frazione Pralafera, a Luserna San Giovanni, e l'ex **cotonificio Turati** a Lusernetta hanno rappresentato l'apice dell'**industrializzazione tessile della valle**, comportando diverse modifiche sul territorio e nel paesaggio circostante.

Attualmente l'ex **industria Mazzonis** ospita servizi di installazione elettrica, un capannone per la lavorazione dei metalli, una stamperia, una pasticceria, un bar, delle residenze e un fabbricato che risulta essere inutilizzato.

Il **complesso industriale dei fratelli Turati**, invece, è interamente inutilizzato, a causa della possibile presenza di amianto.

L'idea è quella di valorizzare l'ex stabilimento Mazzonis attraverso l'inserimento di **aree museali e percorsi espositivi**, e attività di laboratori e ricerca.

PUNTI DI BELVEDERE e IMPIANTI LUDICI

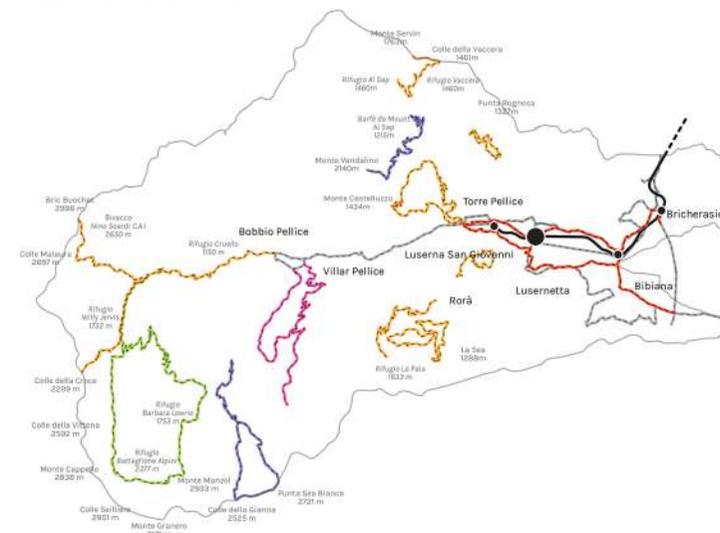
La storia delle fortificazioni della val Pellice si lega principalmente con quella del Ducato di Savoia, impegnato a difendere le proprie terre dalla minaccia francese, e da quella valdese.

Attualmente si possono riconoscere tali tracce: il colle su cui era ubicata l'antica **fortificazione di Bricherasio**, oggi punto di belvedere e area su cui è presente la chiesa della Madonna del Castello; alcuni **ruderi del forte di Santa Maria della Torre**, ubicato a 580 m s.l.m.; il **colle dove un tempo sorgeva il forte di San Michele di Luserna**, identificato dal PRGC come "area archeologica"; infine il **castello dei Rorà a Bibiana**, ancora oggi proprietà della Marchesa di Bibiana.

L'idea **progettuale** è quella di **attribuire ai colli dei forti di Bricherasio e San Michele di Luserna**, gli unici due attualmente fruibili, un **ulteriore valore inserendo impianti ludici** di vario tipo che aumentino l'attrattività.

FOCUS DI PROGETTO - LA RICONVERSIONE DELLA STAZIONE DI LUSERNA SAN GIOVANNI

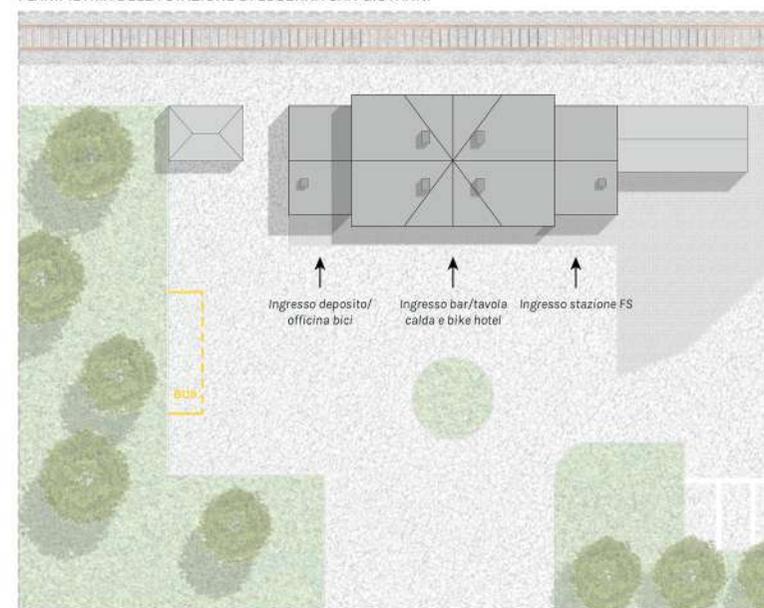
MAPPA DELLE STAZIONI E DEGLI ITINERARI



- Linea ferroviaria
- Stazione di Luserna San Giovanni
- Altre stazioni
- Itinerari bassa quota
 - Pista ciclabile in progetto
 - Altre ciclovie
- Itinerari alta quota
 - Sci alpinismo
 - Escursionismo
 - Mo...
 - Itin...



PLANIMETRIA DELLA STAZIONE DI LUSERNA SAN GIOVANNI

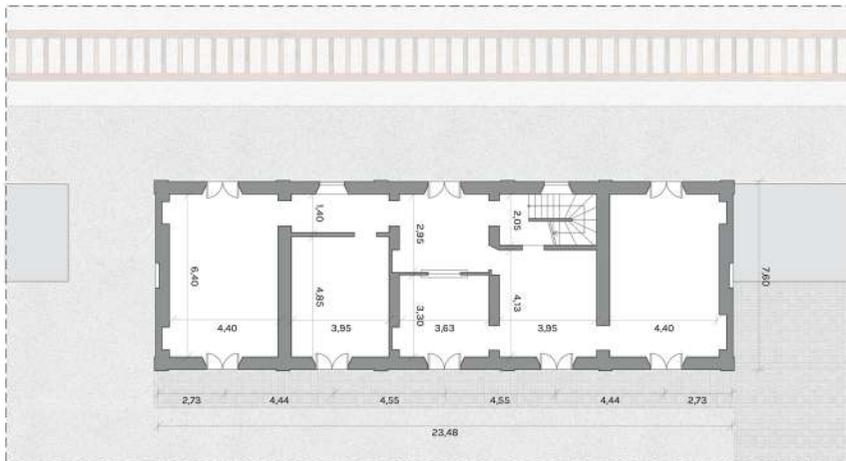


Servizi

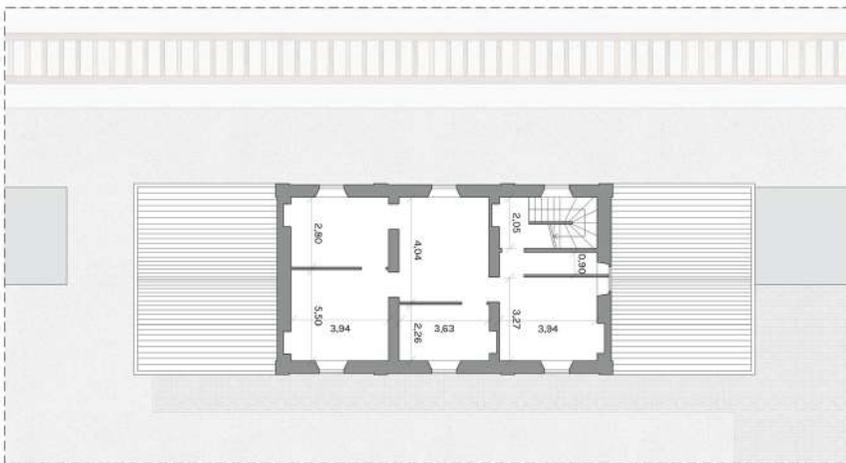
- Bike hotel - Camere singole, doppie, famigliari e condivise
- Deposito e officina bici
- Bar / Tavola calda
- Stazione FS - Bigli...



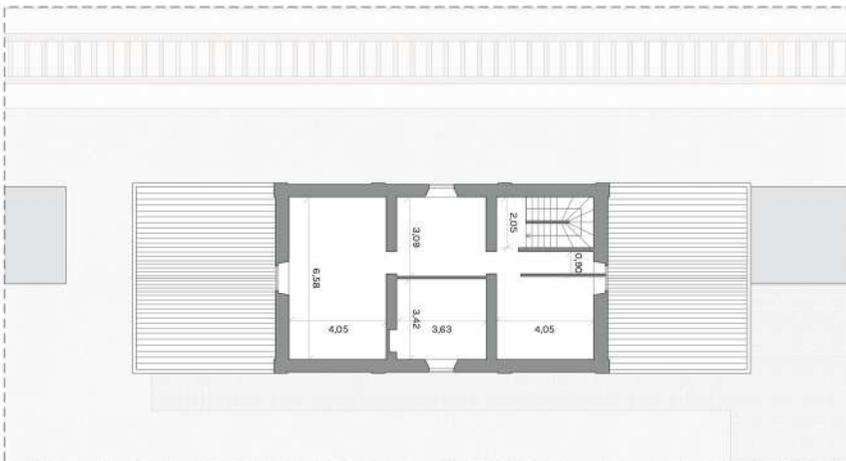
PIANTE STATO DI FATTO



I piano ft.

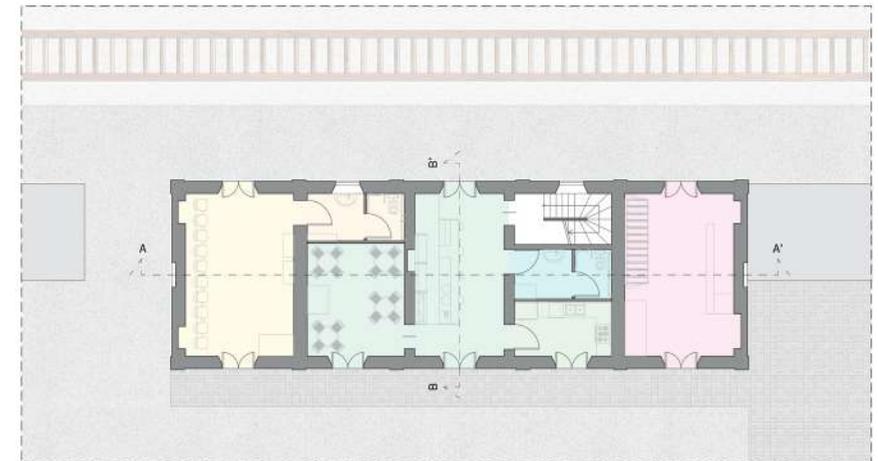


II piano ft.

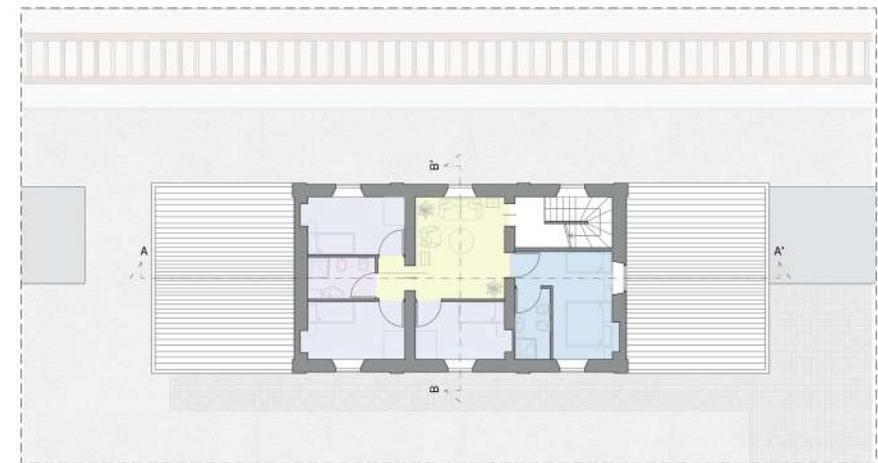


Sottotetto

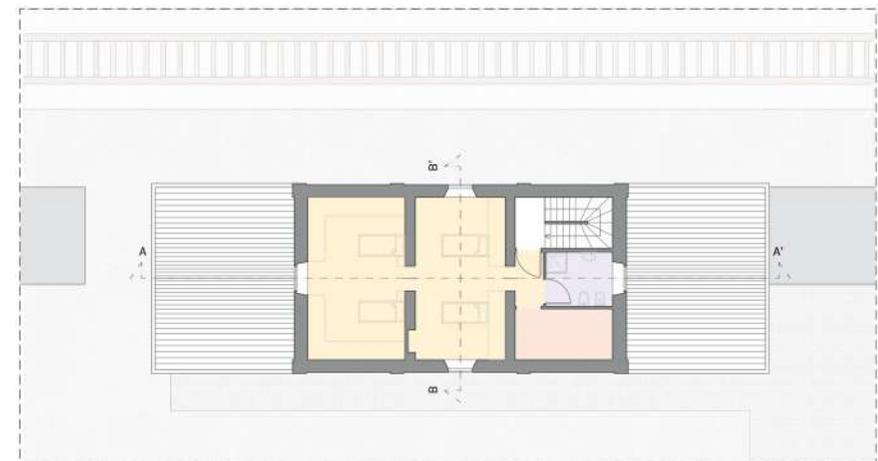
PIANTE PROGETTO



biglietteria e sala d'attesa (30mq) WC stazione (7mq) bar/tavola calda punto info (41mq) WC bar/tavola calda (7mq) cucina (8mq) officina e deposito bici (30mq)



salotto/zona relax (15mq) camera singola (10mq) WC condiviso (5mq) camera famiglia con WC privato (18mq)



camera condivisa (40mq) WC condiviso (6mq) lavanderia

mountain bike
erari storico-culturali



etteria e sala d'attesa

PROSPETTO NORD lato binari



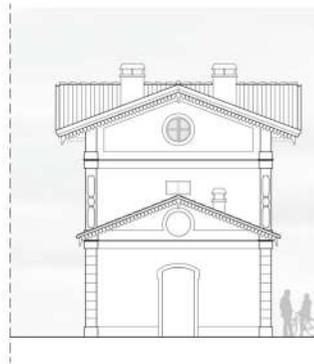
PROSPETTO OVEST



PROSPETTO NORD lato città



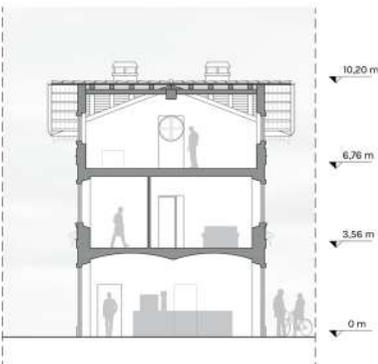
PROSPETTO EST



SEZIONE A-A'



SEZIONE B-B'



0 2 5 10 m

TIPOLOGIE DI INTERVENTO



A
Descrizione
 ciclovia ex novo su terreno vegetale
Fondo attuale
 inesistente
Fondo in progetto
 asfalto



B
Descrizione
 ciclovia ricavata dal sedime stradale
Fondo attuale
 asfalto
Fondo in progetto
 asfalto



C
Descrizione
 ciclovia promiscua con traffico
Fondo attuale
 asfalto
Fondo in progetto
 asfalto



D
Descrizione
 ciclovia ricavata dal marciapiede
Fondo attuale
 pietra di Luserna
Fondo in progetto
 pietra di Luserna



E
Descrizione
 ciclovia su strade poderali
Fondo attuale
 sterrato
Fondo in progetto
 terra battuta



F
Descrizione
 ciclovia in "zone 30", ZTL, aree pedonali

Legenda

Idrografia

- Corsi d'acqua
- Zona fluviale allargata

Viabilità

- Principale
- Secondaria
- Sentieri e mulattiere
- Linea ferroviaria disattiva

Itinerari turismo dolce

- Strada delle Mele
- Ciclabile Bricherasio-Barge
- Strada "Colle della Croce"
- Itinerario in progetto

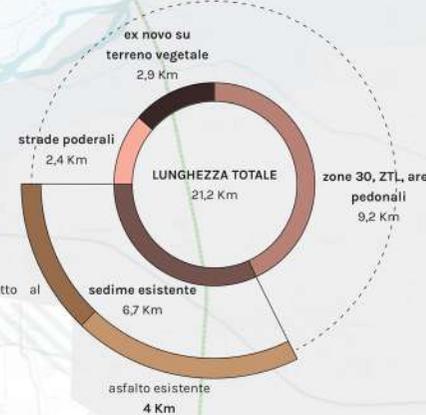
Estratto PPR

- Aree non montane a diffusa presenza di siepi e filari
- Aree di elevato interesse agronomico
- Aree agroforestali di particolare interdigtazione tra aree coltivate e bordi boscati
- Aree con presenza di tracce di sistemazioni agrarie storiche

Stato attuale - Proposta di intervento, scala 1:100



Interventi rispetto alle aree e ai sedimi stradali esistenti



marciapiedi rialzati rispetto al sedime stradale
4,8 Km

1



Il torrente Angrogna in prossimità dell'attraversamento ferroviario Torre Pellice



L'attraversamento ferroviario sul torrente Angrogna

Il tracciato della ciclovia lungo il fiume, che garantisce dei vantaggi rispetto alla qualità del percorso offerto ai ciclisti perché si trova lontano dal traffico motorizzato, si interrompe nel punto in cui il torrente Angrogna sfocia nel Pellice. In corrispondenza di tale criticità, però, si trova il ponte ferroviario della linea Pinerolo-Torre Pellice che, seppur attualmente non sia utilizzato, costituisce uno dei possibili collegamenti tra la sponda destra e sinistra del torrente Angrogna.

IPOTESI DI PROGETTO



Esempio progettuale - Ponte Carpanini a Torino

Le passerelle ciclo-pedonali rappresentano un caso particolare di ponte di piccola portata, caratterizzate dalla bassa entità dei sovraccarichi mobili agenti.

Nel caso in questione, al ponte ferroviario della linea Pinerolo-Torre Pellice, lungo circa 30 m, si aggiunge una struttura portante in acciaio, interamente saldata, da cui poter ricavare uno spazio per ciclisti che intendono proseguire lungo la ciclovia.

Legenda

Idrografia

- Corsi d'acqua
- Zona fluviale allargata

Viabilità

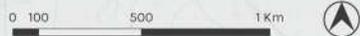
- Principale
- Secondaria
- Sentieri e mulattiere
- Linea ferroviaria disattiva

Itinerari turismo dolce

- Strada delle Mele
- Ciclabile Bricherasio-Barge
- Strada "Colle della Croce"
- Itinerario in progetto

Estratto PPR

- Aree non montane a diffusa presenza di siepi e filari
- Aree di elevato interesse agronomico
- Aree agroforestali di particolare interdigitazione tra aree coltivate e bordi boscati
- Aree con presenza di tracce di sistemazioni agrarie storiche



2



Tratto di c.so Matteotti, in prossimità della borgata Luserna Alta

In prossimità del centro di Luserna San Giovanni (parte alta), su c.so G. Matteotti, il tracciato della ciclovia attraversa un dislivello di circa 17 m, per circa 323 m di lunghezza, assumendo una pendenza longitudinale del 5%.

Tale criticità potrebbe rappresentare un problema per i ciclisti sprovvisti di mountain bike.

Inoltre, la sede della pista ciclabile è ricavata dal marciapiede esistente, che presenta una larghezza insufficiente per far transitare ciclisti e pedoni in concomitanza.

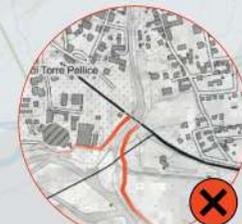


IPOTESI DI PROGETTO



Fotoinserimento che mostra l'ipotesi progettuale

Per il tratto in questione, avente una pendenza che supera del 3% quella di riferimento data dalla normativa, e un marciapiede con una larghezza insufficiente (1,50 m), anche solo per l'inserimento di un percorso promiscuo ciclo-pedonale, si ipotizza di utilizzare un cartello che obbliga i ciclisti a condurre il proprio veicolo a mano (utilizzato quando le condizioni di circolazione dei ciclisti risultano di intralcio o di pericolo per i pedoni).



1. Interruzione del percorso



2. Pendenza longitudinale elevata e larghezza marciapiede insufficiente

Il viaggio lungo la pista ciclabile della Bassa val Pellice



BIBIANA - FENILE
Lunghezza 4,80 Km
Percorso Asfaltato
Sede Promiscua/Propria
Difficoltà Bassa

L'ultima parte dell'itinerario attraversa il comune di Bibiana. La zona collinare, limitrofa alla fascia fluviale, è caratterizzata da aree destinate al pascolo e alla viticoltura. Man mano che ci si sposta verso il centro abitato, è possibile osservare la presenza di diverse aziende impiegate nel commercio della pietra di Luserna. Piazza San Marcellino costituisce il cuore di Bibiana, al centro della quale si trova l'Ala comunale. Attorno a questo spazio si attestano palazzi nobiliari costruiti tra il XVII e il XVIII secolo. Il nucleo insediativo è dominato dal colle su cui sorge il castello dei Rorà. Infine, il percorso ciclabile attraversa l'area agricola di Bibiana, caratterizzata dalla presenza di alberi da frutto e cascinie.

COSA VEDERE

Colle del castello dei Rorà, Ala comunale, Palazzo Bessone, Palazzo Danesi, Villa Bodo, Antico mulino comunale, Falegnameria f.l.li Martina

COSA VISITARE

Parrocchia di San Marcellino, Cappella di San Nazario

SERVIZI

Stazione ferroviaria/Bike Hotel di Bibiana

Connessione con la funivia Bricherasio-Barge da via Cavour

Qualità dell'esperienza



e. Area destinata a pascolo, in prossimità del confine tra Lusernetta e Bibiana



f. La chiesa di San Marcellino e l'omonima piazza, nel centro storico di Bibiana



LUSERNETTA - BIBIANA
Lunghezza 2 Km
Percorso Asfaltato
Sede Propria
Difficoltà Bassa

Superato il comune di Luserna San Giovanni, il percorso ciclabile attraversa quello di Lusernetta. Il centro storico è dominato dalla chiesa di San'Antonio Abate, e l'area circostante è caratterizzata dalla presenza di ampi prati e zone boschive. Proseguendo verso Bibiana, all'interno del cimitero comunale è possibile visitare la cappella di San Bernardino, costruita tra il XV e il XVI secolo.

COSA VEDERE

Palazzo municipale, Ex cotonificio f.l.li Turati

COSA VISITARE

Chiesa di San'Antonio Abate, Cappella di San Bernardino

SERVIZI

Stazione ferroviaria/Bike Hotel di Luserna San Giovanni

Connessione con la Strada delle Mele dal Ponte Vecchio

Qualità dell'esperienza



LUSERNA ALTA - LUSERNETTA
Lunghezza 3,20 Km
Percorso Terra battuta/Asfaltato
Sede Promiscua/Propria
Difficoltà Medio-alta

Una volta giunti in prossimità del torrente Angrogna, l'itinerario prosegue nuovamente nel comune di Luserna San Giovanni, per mezzo di una passerella ciclabile. Lungo zona Pralafra, sul lungo fiume, è possibile osservare una delle prime testimonianze della fase di industrializzazione tessile del XIX secolo. Dirigendosi verso la parte alta del comune, dal ponte di corso Matteotti fino all'ingresso del centro storico, i ciclisti dovranno condurre la propria bici a mano. Luserna Alta è il centro dinastico dei signori ai quali i Duchi di Savoia hanno demandato il controllo strategico e commerciale della valle.

COSA VEDERE

Ex opificio Pralafra, Piazza Canavero, Loggia dei Mercanti, Palazzo Manfredi, Ex Convento di San Francesco

COSA VISITARE

Colle dell'antico forte di San Michele, Parrocchia di San Giacomo

SERVIZI

Stazione ferroviaria/Bike Hotel di Luserna San Giovanni

Qualità dell'esperienza



d. La chiesa di San Giacomo nel centro storico di Luserna Alta



TORRE PELLICE - LUSERNA ALTA
Lunghezza 3,70 Km
Percorso Asfaltato/Terra battuta
Sede Promiscua/Propria
Difficoltà Bassa

Una volta superato il centro abitato della borgata Airalì, l'itinerario prosegue verso Torre Pellice, centro principale della Comunità Valdese e capoluogo dell'Unione Montana del Pinerolese. Man mano che ci si avvicina al comune, è possibile osservare come il centro storico sia dominato dal colle su cui fu costruito il forte di Santa Maria, del quale oggi non restano che poche tracce. Ai piedi della zona collinare il percorso ciclabile attraversa il Quartiere Valdese e la borgata di Santa Margherita, per poi dirigersi verso l'area verde lungo il Pellice, in direzione sud-est.

COSA VEDERE

Colle dell'antico forte di Santa Maria, Palazzo dei Mercanti, Ex Setificio SanCiò

COSA VISITARE

Parrocchia di San Martino, Tempio Valdese, Museo Valdese, Tempio dei Coppieri, Mulino di Santa Margherita

SERVIZI

Stazione ferroviaria/Bike Hotel di Torre Pellice

Connessione con la strada del Colle della Croce dalla borgata di Santa Margherita

Qualità dell'esperienza



c. Il Quartiere Valdese nel comune di Torre Pellice



LUSERNA BASSA - TORRE PELLICE
Lunghezza 4 Km
Percorso Asfaltato
Sede Promiscua
Difficoltà Bassa

Proseguendo lungo Strada Vecchia San Giovanni, il percorso ciclabile attraversa una porzione di territorio interessata dalla presenza di colture e prati a sfalco. Il paesaggio, a nord, è caratterizzato dal rilievo montuoso di Angrogna, mentre a sud ovest è possibile osservare il colle del forte di San Michele di Luserna. La prima borgata che si incontra è San Giovanni, contraddistinta dalla presenza della Comunità Valdese; la seconda è quella di Airalì, sede municipale di Luserna San Giovanni. Entrambe sono costituite dalla presenza di beni storico-architettonici e culturali particolarmente significativi.

COSA VEDERE

Caffarel S.p.a. di San Giovanni, Palazzo municipale di Airalì

COSA VISITARE

Tempio dei Coppieri di San Giovanni

SERVIZI

Stazione ferroviaria/Bike Hotel di Luserna San Giovanni

Qualità dell'esperienza



b. Il colle del forte di San Michele (Luserna Alta), visto da Strada Vecchia San Giovanni



BRICHERASIO - LUSERNA BASSA
Lunghezza 3,50 Km
Percorso Asfaltato
Sede Promiscua
Difficoltà Bassa

Dalla stazione di Bricherasio si prosegue verso il centro storico, dominato dal colle su cui sorgeva l'antico forte. Attorno a piazza Santa Maria si attestano palazzi signorili risalenti al XV e XVII secolo. Una volta lasciato il centro abitato, l'itinerario prosegue in direzione sud-ovest attraversando l'area agricola del comune, costituita da diverse aziende agricole impiegate nella produzione e vendita di vini, sidro e distillati di frutta.

COSA VEDERE

Palazzo Cacherano, Palazzo Ricca di Castelvecchio, Palazzo Roletto, Villa Daneo

COSA VISITARE

Chiesa di Santa Maria Assunta, Colle dell'antico forte di Bricherasio e Chiesa della Madonna del Castello

SERVIZI

Stazione ferroviaria/Bike Hotel di Bricherasio

Connessione con la Strada delle Mele da piazza Santa Maria

Qualità dell'esperienza



a. L'antica bealera comunale e i resti della cinta muraria del forte di Bricherasio

