

# LA CICLOVIA DEGLI ANTICHI BAGIENNI

percorso cicloturistico  
sulle strade del Monregalese

Laura Luciano





Politecnico di Torino  
Interfacoltà di Architettura  
Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il progetto Sostenibile  
Tesi di Laurea  
Sessione di Dicembre 2022

Candidato: Laura Luciano  
s221301

Relatore: Vilma Fasoli (Docente esterno)

Correlatore: Mario Artuso (Docente esterno)



Alla mia splendida famiglia

Torino, Dicembre 2022

# INDICE

---

INTRODUZIONE	9
CAPITOLO 1 LE RETI CICLABILI SUL TERRITORIO	15
1.1 LA REGIONE PIEMONTE NELLA RETE CICLABILE INTERNAZIONALE	16
1.2 LA SITUAZIONE DELLE PISTE CICLABILI IN PIEMONTE	18
1.3 GLI ASPETTI TECNICI DELLE DIRETTIVE REGIONALI	20
1.4 PROGETTI IN CORSO DI STUDIO IN PIEMONTE	22
1.5 L'AREA DEL MONREGALESE: QUADRO DI RIFERIMENTO GEOGRAFICO E COMPLESSITÀ GEOMORFOLOGICHE	30
CAPITOLO 2 LA RETE STRADALE ATTRAVERSO LA STORIA	35
2.1 PERCORSI E RETI NEL TERRITORIO DEI BAGIENNI	36
2.2 RETI STRADALI NELLA COLONIZZAZIONE ROMANA: IL MONREGALESE	38
2.3 PERMANENZE E NUOVE STRUTTURE STRADALI TRA MEDIOEVO ED ETÀ MODERNA	40
2.4 LE RETI STRADALI NELLO SVILUPPO INDUSTRIALE DEL MONREGALESE	46
CAPITOLO 3 IL TERRITORIO: DOMANDA E OFFERTA TURISTICA	59
3.1 LA DOMANDA PER UNA VIABILITÀ LENTA NEL MONREGALESE	60
3.2 IL TERRITORIO DEL MONREGALESE: IL PATRIMONIO STORICO-CULTURALE	64

---

3.3 IL MONREGALESE: TUTELA E VALORIZZAZIONE STORICO-PAESAGGISTICA	70
3.4 CRITERI DI PROGETTO	80
CAPITOLO 4 IL PROGETTO	85
4.1 MASTERPLAN GENERALE	88
- TAPPA 1 MONDOVÌ - VICOFORTE MONDOVÌ	92
- TAPPA 2 VICOFORTE MONDOVÌ - BRIAGLIA - BASTIA MONDOVÌ	110
- TAPPA 3 BASTIA MONDOVÌ - CARRÙ	120
- TAPPA 4 CARRÙ - BENEVAGIENNA	132
- TAPPA 5 BENEVAGIENNA - MAGLIANO ALPI - ROCCA DE BALDI	140
- TAPPA 6 ROCCA DE BALDI - CHIUSA DI PESIO	150
- TAPPA 6 VAR CHIUSA DI PESIO - CERTOSA DI PESIO - CHIUSA DI PESIO	156
- TAPPA 7 CHIUSA DI PESIO - ROCCAFORTE MONDOVÌ	160
- TAPPA 8 ROCCAFORTE MONDOVÌ - VILLANOVA - MONDOVÌ	164
- TAPPA BREVE MONDOVÌ - BASTIA MONDOVÌ - MONDOVÌ	174
4.2 PROPOSTE PROGETTUALI	184
CONCLUSIONI	206
INDICE DELE FIGURE	213
BIBLIOGRAFIA	219
SITOGRAFIA	221
RINGRAZIAMENTI	



# Introduzione

Il territorio del monregalese è situato nella parte sud-occidentale del Piemonte. Si tratta di un'area non troppo vasta, caratterizzata da una geomorfologia varia e diversificata. Su queste terre la storia ha lasciato segni indelebili del suo passato, fin dai tempi più antichi. Ancor prima dell'epoca romana, il territorio fu abitato da una popolazione di origine celtica, i Bagienni. La zona, pur essendo poco conosciuta al di fuori dei confini, è ricca di elementi di pregio, possiede un vasto patrimonio artistico, offre una natura spesso incontaminata e panorami spettacolari, ha una posizione strategica tra la catena delle Alpi e il mare. La rete stradale che l'attraversa, risultato di stratigrafie sovrapposte di percorsi antichi e moderni, è perlopiù di carattere locale, con un basso volume di traffico. Tutte queste caratteristiche concorrono nel progetto di un percorso ciclo-turistico che collega tra loro le piccole cittadine, ricche di monumenti. Lo scopo dell'itinerario è la valorizzazione di una zona ancora poco conosciuta, realizzando un polo di attrazione turistica, a tutto vantaggio dell'economia del territorio.

## **L'IDEA**

L'idea di realizzare il progetto di un itinerario cicloturistico nel monregalese è nata dopo il lavoro di tesi di Laurea del terzo anno, in cui era stato analizzato il tema della ciclabilità confrontando le differenze tra la situazione italiana e quella europea. Così si era potuto verificare che, mentre all'estero, ed in particolare nel Nord-Europa, la domanda turistica riguardante i percorsi ciclabili era ormai una realtà consolidata, in Italia la proposta di mobilità lenta si presentava ancora molto scarsa.

Erano state osservate e confrontate molte realizzazioni, dimostrando come queste fossero un veicolo importante per attrarre turisti, con evidenti ricadute positive sull'economia del territorio.

Le indagini condotte dimostravano che migliaia di turisti ogni anno percorrono gli itinerari proposti, e grazie alla loro presenza sul territorio, tutto il settore del turismo ha conosciuto un incremento notevole, ampliando l'offerta di strutture ricettive, attività artigianali e servizi di ristorazione.

Si era anche potuto notare come, alla base di questi progetti, ci fosse una valida collaborazione tra le varie parti coinvolte, e come una intensa promozione attraverso i più svariati canali di comunicazione fosse anch'essa determinante per la buona riuscita degli stessi.

Un altro motivo che ha fatto pensare ad un tracciato cicloturistico che percorresse questo territorio, è stato fornito dall'esperienza vissuta durante una vacanza in bicicletta, proprio percorrendo una pista ciclabile in Austria, la ciclabile del Danubio. Era impressionante la moltitudine di ciclisti e cicloturisti che avevano scelto di trascorrere le loro vacanze in questo modo, potendo contare su un'offerta completa di servizi turistici indispensabili all'itinerario. Era evidente che ci fosse di fondo una sinergia tra le parti coinvolte. Inoltre questi progetti erano riusciti a valorizzare le caratteristiche dei territori che percorrevano e ad incrementare la presenza turistica anche laddove questi territori non si presentavano particolarmente interessanti. Al contrario in Italia, e soprattutto nella zona del basso Piemonte, non si osservavano allora interventi mirati in questa direzione, anche se il territorio era ed è tuttora ricco di elementi da valorizzare.

Così è nata l'idea di progettare un itinerario turistico dedicato alle due ruote, analizzando le potenzialità da valorizzare in questo lembo di territorio, e cercando di capire quali dovessero essere le caratteristiche migliori di un progetto di mobilità cicloturistica perché lo stesso potesse rappresentare un successo.

## **LA BASE DI PARTENZA**

Una volta maturata l'idea, si è trattato di analizzare la situazione sul territorio italiano, per stabilire se la realizzazione di un progetto simile avrebbe potuto avere lo stesso successo anche qui, in provincia di Cuneo.

Lo studio preliminare ha effettuato una serie di analisi conoscitive sull'argomento, prendendo in considerazione i dati che sono emersi dagli ultimi incontri organizzati tra

associazioni ambientaliste, associazioni di categoria e i maggiori esperti del settore.

I dati hanno evidenziato che la domanda di mobilità lenta e sostenibile è in continua e costante crescita. I turisti e i cicloturisti che desiderano organizzare le loro vacanze utilizzando per i loro spostamenti la bicicletta sono aumentati del 40% in cinque anni, ed il trend è destinato ad aumentare ancora. Anche il comparto delle biciclette ha visto aumentare sensibilmente la richiesta di acquisto, anche grazie agli incentivi offerti dallo Stato, in particolare dopo la pandemia COVID19.

Così, anche in Italia, in questi ultimi anni, hanno preso forma dei progetti interessanti. Alcune regioni hanno cercato di mettere a sistema una rete di ciclabili che attraversa il territorio, valorizzandone quelle che sono le specificità e attraendo un buon numero di turisti, a tutto vantaggio dell'economia locale. E' questo il caso del Trentino Alto Adige, dove questa rete funziona molto bene, tutte le parti interessate dal progetto partecipano attivamente con iniziative e promozioni, proponendo un'offerta ampia di servizi che favoriscono l'incremento della domanda da parte degli utenti, con evidenti ricadute economiche.

La maggior parte delle regioni italiane non è riuscita a fare altrettanto, e la situazione che possiamo osservare è di pochi brevi tratti ciclabili, isolati, senza connessione tra loro. Nonostante la richiesta, come si è visto, sia elevata, spesso le amministrazioni locali, in questi ultimi anni hanno subito le difficoltà di una crisi economica che ne ha condizionato le scelte, portandole a privilegiare alcuni interventi rispetto ad altri. Così le infrastrutture per la mobilità sostenibile sono passate in secondo piano e i fondi a disposizione degli Enti sono stati perlopiù destinati a problemi più urgenti da risolvere.

Quando cadono i ponti stradali non si pensa certamente a realizzare una pista ciclabile!

In Piemonte una buona base di partenza è fornita dal progetto di rete ciclabile che è stato proposto ed approvato

nel 2015, che consente di definire una rete di percorsi ciclabili regionali, fornendo indicazioni sulle modalità di realizzazione, e soprattutto offrendo la possibilità agli Enti promotori delle iniziative, la partecipazione ai Fondi europei stanziati per interventi di mobilità sostenibile, un tema che sempre più è al centro delle questioni politiche e amministrative. La mappa dei tracciati proposti ha messo in luce una situazione differenziata tra le varie aree del territorio piemontese, ed evidenziato come nel monregalese non fossero in atto progetti di questo tipo.

## **LE NORME TECNICHE**

Una seconda fase dell'iter seguito nello studio del progetto ha comportato lo studio delle normative che regolano la realizzazione delle piste ciclabili, normative messe a punto dalla varie regioni all'interno dei loro piani programmatici. In particolare, dovendo affrontare la questione in Piemonte, sono state consultate le norme contenute nella Legge regionale n. 33/90. Si sono così individuate alcune indicazioni basilari per comprendere quali interventi sarebbero stati necessari sul tracciato, condizionando le scelte future sul percorso migliore. Anche le disposizioni che sono fornite dal Progetto di rete ciclabile, proposto dalla Regione Piemonte, e le normative europee contenute all'interno del progetto Eurovelo, sono state utili nel comprendere quali tipologie di itinerari erano stati realizzati e quali strumenti erano necessari per uniformare il percorso in progetto alla rete esistente, nell'intento di connettere il progetto locale ad una rete sovra-territoriale.

## **LA SCELTA DEL MONREGALESE**

La scelta del territorio monregalese è stata determinata da diversi fattori. Si tratta di un territorio non molto conosciuto al di fuori dei suoi confini. La sua storia ci racconta di una popolazione antica che lo ha abitato per diversi secoli, lasciando segni indelebili della sua presenza: i Bagienni. Per lungo tempo è stato sotto la dominazione romana,

territorio di confine e di passaggio verso le Gallie: in questi luoghi i Romani hanno plasmato il territorio insediando alcune città, come Augusta Bagiennorum, dove si trovano resti archeologici rilevanti. I Romani hanno lasciato in eredità anche i tracciati utilizzati per i loro spostamenti, e lo studio di queste vie ha dimostrato che c'erano alcune strade importanti per i commerci, strade che sono sopravvissute fino ai giorni nostri. I secoli successivi sono stati determinanti invece per la formazione di un vasto patrimonio architettonico, patrimonio riconosciuto come "valore identitario del luogo", ma che non ha mai ricevuto sufficiente attenzione.

Sono state considerate anche le caratteristiche fisiche della zona, che presenta particolari interessanti. La sua posizione, incastonata tra la cerchia delle Alpi e la piana fluviale del Tanaro, con gran parte del territorio di conformazione collinare, in continuità con le Langhe, custodi di un patrimonio vitivinicolo tutelato dall'Unesco, presenta paesaggi spettacolari e viste panoramiche da valorizzare. I percorsi si snodano sui crinali delle colline e nelle valli, raggiungendo piccoli borghi ricchi di castelli e beni storici da visitare.

La rete viaria è costituita da un reticolo di strade e stradine di campagna, poco trafficate, e adatte per essere percorse in bicicletta. Il tracciato principale ricalca l'antica via romana e attraversa la zona da Nord a Sud: è l'autostrada Torino-Savona, che connette la città metropolitana con le coste liguri e le località di vacanza. Questa è stata considerata un'opportunità ulteriore in un'ottica di successo del progetto: sfruttare il passaggio dei turisti sulla via di grande comunicazione suggerendo una deviazione al loro percorso.

Un'ulteriore analisi ha cercato di individuare se vi siano dei landmarks del territorio, elementi puntuali che attraggono visitatori e turisti e che, se inseriti all'interno del circuito, possano essere fonte di attrazione, e convogliare i flussi turistici alla scoperta della zona e del nuovo percorso progettato.

Sono stati rilevati alcuni elementi di spicco, attualmen-

te oggetto di visita da parte di turisti perlopiù locali, ma che possiedono le potenzialità per ampliare il bacino di utenza, rivolgendosi anche ad un turismo su larga scala. Si tratta del Santuario della Madonna di Vico, situato a soli tre chilometri dal centro di Mondovì; dei resti archeologici della città romana Augusta Bagiennorum; dell'Oasi Naturalistica di Crava-Morozzo, una riserva naturale ricca di flora e di fauna protette. Queste località si trovano in posizione strategica, a pochi chilometri di distanza l'una dall'altra, raggiungibili per mezzo di strade secondarie e poco trafficate. Possono rappresentare quindi un punto di partenza per la progettazione del tracciato.

L'indagine è stata compiuta anche con il coinvolgimento della popolazione residente, per comprendere fino a che punto fossero a conoscenza del loro territorio e delle sue specificità. E' emerso in molti casi quanto questa zona sia poco conosciuta, anche da parte dei suoi stessi abitanti, soprattutto riguardo ai beni storico-culturali e paesaggistici presenti. Questo ha dimostrato ulteriormente che manca una comunicazione di base del territorio, che sia di attrattiva per il turismo, a partire certamente da quello locale, ma estendendola su larga scala, con lo scopo di valorizzare gli elementi puntuali presenti, offrendo l'opportunità di una buona ricaduta economica locale.

## **PERCHE' MONDOVI'**

La scelta del punto da cui far partire l'ipotetico percorso cicloturistico è caduta su Mondovì, il capoluogo di questa piccola area del Sud-Ovest del Piemonte. La cittadina, poco conosciuta al di fuori dei suoi confini, è affascinante per la ricchezza del suo patrimonio storico. La sua posizione collinare offre un interessante colpo d'occhio sui paesaggi che la circondano. Il centro storico è diviso in due quartieri, entrambi molto interessanti da visitare. Breo, addossato alla base del monte di Vico, e Piazza, sulla sommità dello stesso. Gli edifici di pregio sono molti, appartengono a diverse epoche storiche, e sono ben conservati. Molti sono visitabili, alcuni sono stati riqualificati

e destinati ad usi culturali, sono sede di musei o ospitano mostre ed eventi. Il Piano Paesaggistico Regionale inverte, tra i caratteri qualificanti l'ambito a cui appartiene il Monregalese, il patrimonio delle architetture religiose barocche. Il quartiere di Piazza, con i suoi bastioni ed il belvedere, dove svetta la torre trecentesca, ha ricevuto recentemente la "dichiarazione di notevole interesse paesaggistico" da parte del Ministero dei Beni Culturali, che lo sottopone a tutela e salvaguardia. La parte di città "nuova", il quartiere di Piandellavalle, occupa una larga parte dell'altipiano, estendendosi in direzione del capoluogo della Provincia, Cuneo, dal quale dista circa 25 chilometri. La sua popolazione, come accade ormai in quasi tutte le piccole realtà urbane, è multietnica. L'economia del territorio vive di attività locali, piccole produzioni industriali, artigianato e servizi. La cittadina è attraversata dalla strada che conduce verso le valli monregalesi, alle cime del Marguareis, il monte più alto della zona, e le stazioni sciistiche maggiormente frequentate dai turisti della vicina Liguria. Si colloca inoltre, sull'uscita autostradale omonima lungo la A6, l'autostrada del mare. Da alcuni anni ormai è sede universitaria, e questo ha contribuito a trasformarla in una località dall'anima vivace, ricca di manifestazioni ed eventi culturali.

Tutti gli elementi individuati in questa analisi hanno confermato la scelta effettuata.

## **IL TRACCIATO**

Dopo le analisi, come articolare il tracciato, dove farlo passare, su quali strade?

Questo lavoro è stato complesso, articolato in più fasi. La cosa migliore da fare, in questo caso, si è rivelata quella di percorrere il tracciato lentamente, partendo dal centro storico di Mondovì e osservando con gli occhi del turista che per la prima volta si trova a visitare questi luoghi. Bicicletta attrezzata, ciclocomputer per verificare e monitorare i dati più tecnici, voglia di pedalare e di scoprire il territorio. Così, la prima scoperta è stata quella della Fu-

nicolare, antico mezzo di trasporto per connettere la parte bassa con quella alta del monte: recentemente oggetto di un ottimo recupero, dopo anni di inattività ha riaperto i battenti, e in pochi minuti consente di raggiungere il quartiere Piazza, portando con sé la propria bici. In Piazza Maggiore le bellezze architettoniche accolgono il turista con un colpo d'occhio spettacolare, e la visita comincia da qui.

Il punto fermo stabilito per iniziare ad impostare una traccia, è stato quello di voler collegare con una ciclabile il centro storico di Piazza con il Santuario della Madonna di Vico, elemento di forte attrattività turistica in questa zona. La sua cupola ellittica infatti è conosciuta per le sue straordinarie dimensioni.

Le indicazioni studiate attraverso le normative e i suggerimenti dei progetti a larga scala proposti hanno influenzato il tracciamento dell'itinerario, orientando la scelta sulla viabilità secondaria, e cercando di capire quanto questa viabilità riuscisse a intercettare gli elementi da valorizzare. Si è così verificato che, grazie alla maglia fitta di strade secondarie, in quasi tutto il tracciato si riusciva ad ottenere il risultato richiesto. Solo alcuni elementi puntuali, beni isolati, interessanti, non erano raggiunti dal percorso principale. Si è pensato quindi di tracciare delle bretelle aggiuntive che connettessero questi luoghi all'itinerario, in modo tale da diventare un valore aggiunto al percorso stesso.

Per lo stesso motivo, utilizzando un percorso alternativo, che attraversa luoghi poco frequentati, si è visto come la scarsità dei servizi presenti, che tendono normalmente a localizzarsi lungo le principali direttrici viarie, costituisse un problema per l'offerta turistica. Sono quindi state individuate, durante il lavoro di tracciamento, alcune aree potenzialmente utilizzabili per inserire i servizi aggiuntivi o mancanti. Su queste aree sono stati forniti dei suggerimenti sulle modalità di intervento per la sistemazione di aree adibite agli scopi previsti, nell'ottica di incrementare l'offerta, a vantaggio di una migliore fruibilità del percorso, con ulteriori riscontri di tipo economico.

L'itinerario così tracciato è stato analizzato per conoscerne le opportunità ma anche per valutarne le complessità e le criticità. Da queste valutazioni, è emerso che la lunghezza del percorso era tale da costituire un problema, nell'ottica di percorrerlo in un'unica giornata. Per questo motivo, nell'organizzazione dell'itinerario, è stata prevista una suddivisione in tappe, di lunghezza variabile, percorribili in diversi giorni.

L'obiettivo di organizzare un itinerario ad anello ciclabile, di valenza locale, non direttrice di lunga percorrenza ma di penetrazione, in una zona dalle grandi potenzialità turistiche, con risorse enogastronomiche, naturalistiche e culturali, in un'ottica di valorizzazione del patrimonio, in ottemperanza con le norme legislative e seguendo l'esempio dei progetti simili proposti su larga scala, ha condotto alla stesura di un tracciato che intercetta i beni storico-culturali e paesaggistici più interessanti presenti sul territorio.

La proposta dell'itinerario si inserisce negli strumenti di pianificazione connettendo parti di territorio con un percorso turistico con lo scopo di attrarre utenti che, come si evince dalle indagini sulla domanda, sono sempre più interessati ad una nuova forma di conoscenza del territorio e delle sue bellezze, attraverso l'uso di una nuova mobilità, più sostenibile.



# 1

## Le reti ciclabili sul territorio

# 1.1 La Regione Piemonte nella rete ciclabile internazionale

La Regione Piemonte è interessata dai tracciati di percorsi ciclabili di grande percorrenza. Si possono riconoscere come assi portanti Eurovelo, in particolare l'itinerario EV 8 Mediterranean Route un percorso lungo 5.888 km che dalla Spagna arriva fino a Cipro [figura 1], toccando le nazioni della Spagna, Francia, Monaco, Italia, Slovenia, Croazia, Bosnia ed Erzegovina, Montenegro, Albania, Grecia e Cipro.

Tra il 2015 e il 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in sinergia con il Ministero dei Beni Artistici, Culturali e Turistici, ha proposto un progetto di ciclovie turistiche.

L'obiettivo è di offrire 10 ciclovie nazionali sicure e di qualità, per un turismo sostenibile che valorizzi gli itinerari storici, culturali e ambientali lungo tutta la penisola. Le ciclovie sono state individuate su proposte dei territori e delle associazioni del settore e raggiungeranno un'estensione di circa 6.000 chilometri, richiamandosi al progetto "EuroVelo", i 15 corridoi ciclistici che attraversano il continente europeo.

I tracciati sono in parte esistenti e percorribili: il proget-

to ne prevede il completamento o l'intera realizzazione, come percorsi dolci di alta qualità, riservati esclusivamente per viaggi non motorizzati, rispettosi di ambiente e paesaggio, user friendly, con segnaletica e servizi ad hoc, per un ciclismo non professionistico ma per gli utenti di tutte le abilità.

Nella Regione Piemonte si trova il primo tratto di uno di questi itinerari: la ciclovia VENTO, che parte da Torino e, seguendo il corso del Fiume Po, giunge fino a Venezia, percorrendo un tratto della EV 8.

Non molto distante, nella vicina Liguria, e precisamente da Ventimiglia, ha origine un altro tracciato: la Ciclovia tirrenica, che collega il confine francese alla città di Roma. Anche in questo caso l'itinerario segue parte dei percorsi della EV 8 e successivamente la EV 5.

Il sistema ciclabile piemontese è stato analizzato al fine di individuare una rete in grado di collegarsi facilmente al tracciato europeo. In alcuni casi i percorsi realizzati intercettano o combaciano per brevi tratti con l'itinerario EV 8.

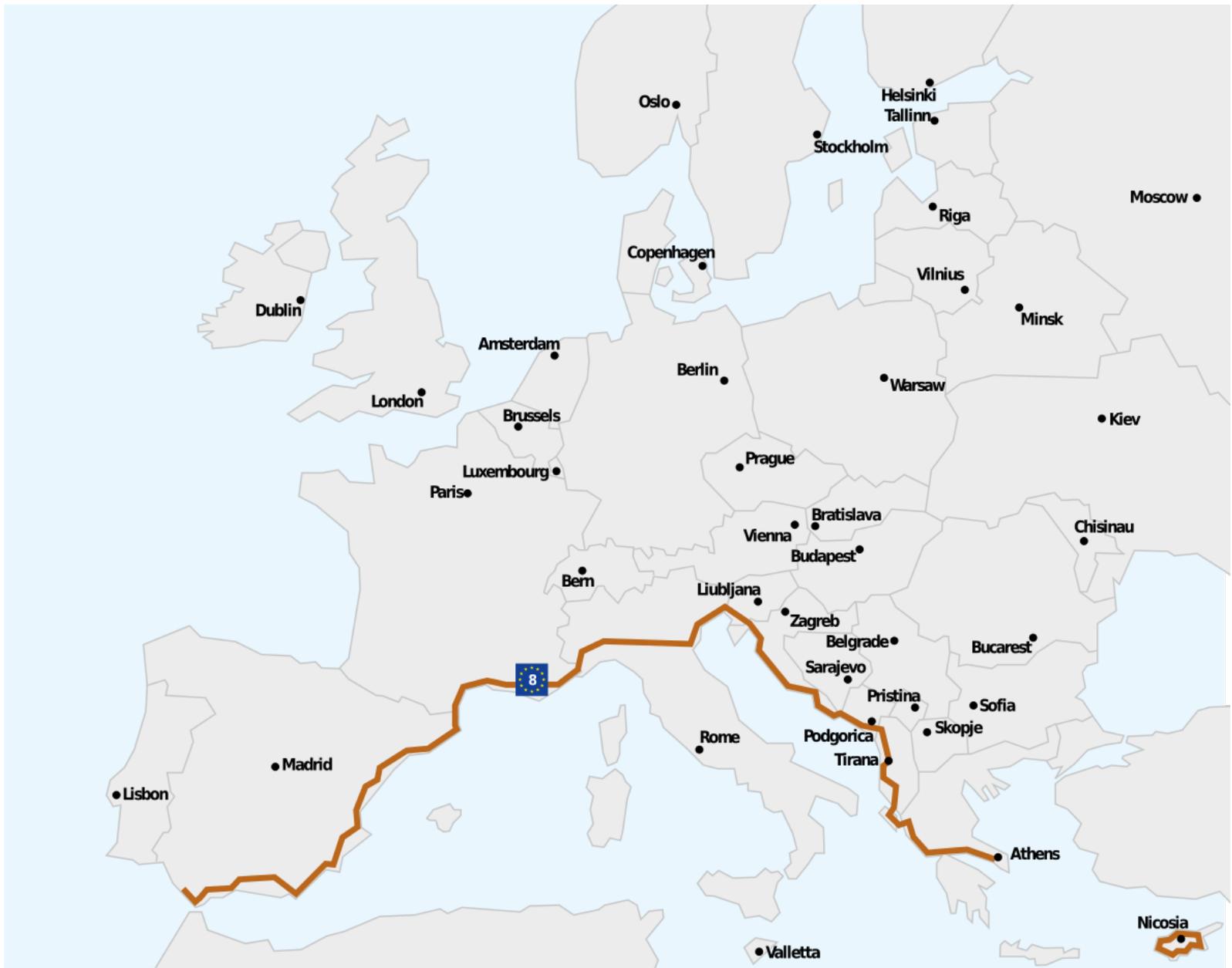


Figura 1: Eurovelo n. 8 (fonte: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

# 1.2

## La situazione delle piste ciclabili in Piemonte

Sul territorio piemontese sono già presenti alcuni percorsi turistici locali che utilizzano parte del tracciato internazionale EV 8: si tratta in particolare dell'anello ciclabile denominato Corona di Delizie, che collega tra loro alcune residenze sabaude, e la già suddetta ciclovia Vento, tracciata sulla carta, ma ancora in fase di realizzazione, che utilizza il tracciato eurovelo per tutto il tratto piemontese. Anche la famosa via Francigena, che attraversa i confini di diversi stati europei e che, fin dai tempi del medioevo, collegava Canterbury in Gran Bretagna con Gerusalemme, nel tratto piemontese si sovrappone parzialmente al tracciato di eurovelo 8.

Nel luglio 2015 la Regione Piemonte ha approvato il Progetto di Rete Ciclabile di interesse regionale denominato "Una proposta per il Piemonte". Avviato nel 2009 il progetto ha consentito di definire le dorsali della Rete regionale, costituita da un sistema integrato di piste e percorsi ciclabili, attraverso la progettazione partecipata di tutte le

amministrazioni provinciali, con tavoli tecnici di lavoro e sopralluoghi diretti.

I criteri alla base degli obiettivi in ambito turistico sono stati fissati nel dare continuità agli itinerari nazionali e transregionali (BicItalia) e collegarsi a quelli europei (EuroVelo).

La realizzazione della Rete consentirebbe, da un lato, di incoraggiare l'uso della bicicletta per la percorrenza di distanze brevi e, dall'altro, di facilitare la costruzione di legami e passaggi turistici e culturali tra i territori interessati. Nel predisporre i relativi strumenti del Piano, gli enti locali dovranno recepire tali tracciati connettendoli a percorsi ciclabili di interesse locale e, eventualmente, proponendo percorsi integrativi.

Le Reti ciclabili entrano così per la prima volta a pieno titolo negli strumenti di pianificazione e di programmazione della Regione Piemonte, con gli obiettivi di favorire soluzioni sostenibili negli spostamenti per il tempo libero, at-

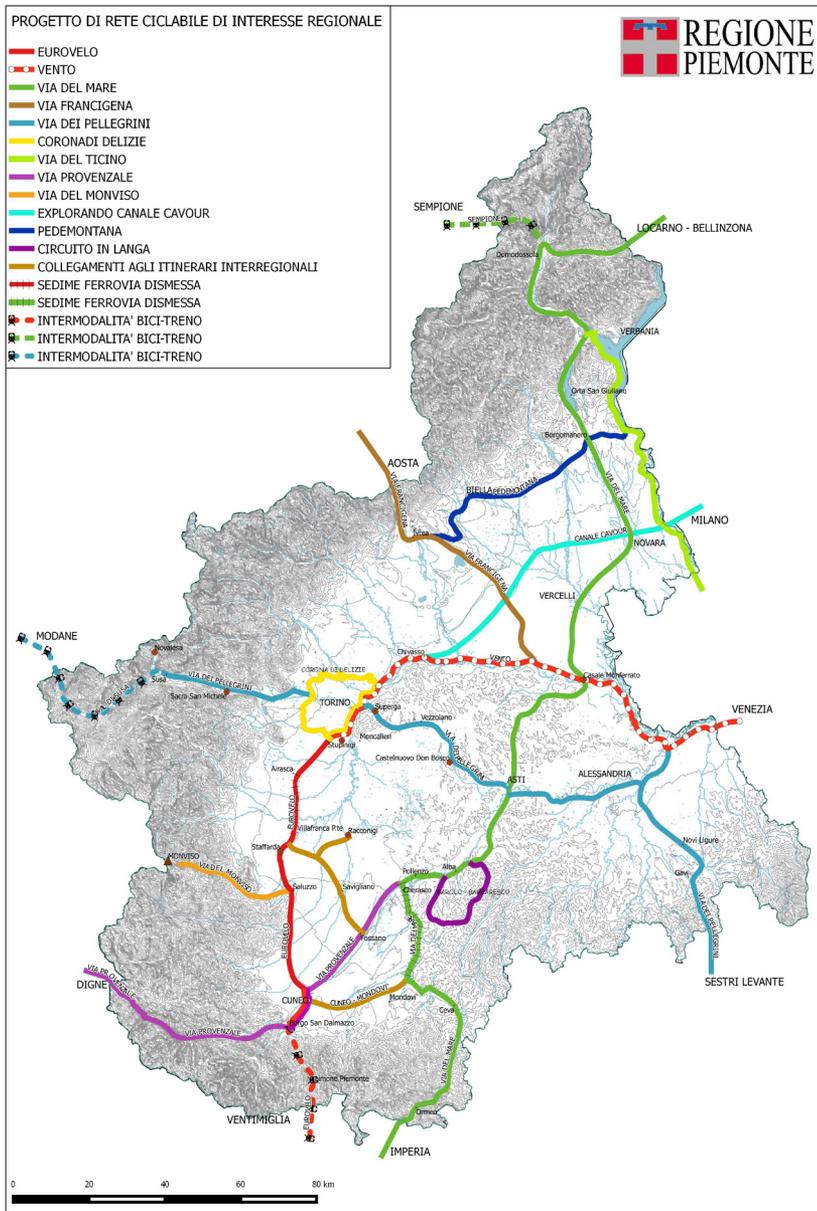


Figura 2: rete ciclabile in progetto (fonte: [www.regione.piemonte.it](http://www.regione.piemonte.it))

traverso l'utilizzo delle infrastrutture esistenti (piste ciclabili riservate, strade secondarie a basso traffico – meno di 500-1.000 veicoli al giorno –, alzaie, ferrovie dismesse), favorire l'intermodalità e proporre una segnaletica uniforme e omogenea. I più recenti bandi di finanziamento della Regione Piemonte che interessano il tema del cicloturismo risalgono al 2016 e 2017, periodo nel quale sono stati stanziati contributi a fondo perduto per un importo totale pari a 1 milione di euro. Le finalità sono state orientate verso lo sviluppo dei territori a forte valenza turistica; la rivitalizzazione dei territori turistici in declino e il miglioramento qualitativo dei territori turistici forti.

In particolare il Piano propone di sostenere gli studi di fattibilità, ai fini della realizzazione di progetti inerenti programmi di investimento di interesse regionale che sappiano coniugare la tutela dell'ambiente naturale del territorio con lo sviluppo sociale ed economico e che abbiano come obiettivi l'incremento dei flussi turistici; l'aumento della permanenza media dei turisti nel territorio a vantaggio dell'economia regionale e il miglioramento delle infrastrutture turistiche e ricreative su piccola scala.

Al fine del raggiungimento di questi obiettivi, i percorsi ciclabili regionali dovranno osservare determinati requisiti: linearità del tracciato, sicurezza, attrattività, comfort, livello di difficoltà, presenza di segnaletica, buona manutenzione.

Dagli ultimi bandi messi a disposizione nel 2017 e fino ad oggi poco o nulla è stato realmente realizzato.

Le cause di questi ritardi sono da ricercare in parte nella difficoltà di mettere d'accordo le varie parti: enti locali, associazioni ambientaliste e aziende turistiche non sempre si trovano in accordo sui molteplici aspetti dei progetti proposti.

Inoltre negli ultimi due anni la pandemia di COVID 19 ha causato rallentamenti nelle procedure e nelle realizzazioni di progetti e opere di pubblica utilità.

# 1.3

## Gli aspetti tecnici delle direttive regionali

Per fregiarsi del nome di “ciclovia” i tracciati, secondo le direttive regionali, devono rispettare una serie di aspetti tecnici.

**Linearità del tracciato:**

è fondamentale individuare un itinerario che eviti inutili tortuosità, raggiungendo mete significative nel modo più diretto possibile; è ammissibile, per percorsi legati al tempo libero e allo svago, la deviazione per consentire la visita di località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico.

**Sicurezza:**

l’itinerario scelto deve minimizzare i pericoli per i ciclisti, sfruttando viabilità esistente a basso traffico.

**Coerenza:**

gli itinerari continui devono soddisfare propri e identificabili caratteristiche; bisogna garantire una precisa connettività nel passaggio da un territorio all’altro, sia tra singole Province sia tra Regioni confinanti.

**Tipologie di percorso:**

è necessario identificare le diverse tipologie, sia in base

alle caratteristiche tecniche (pista ciclabile in sede separata, corsia ciclabile su carreggiata, itinerario ciclabile in promiscuo con il traffico veicolare, etc.), sia per le peculiarità di rilievo in ambito storico e/o artistico, naturalistico, transportistico.

**Attrattiva:**

nel tracciare il percorso occorre che si tenga conto di aree particolarmente interessanti, escludendo o cercando varianti per quelle più monotone; deve essere attraente percorrere l’itinerario in bicicletta perché questo integra ed arricchisce l’ambiente in cui è collocato.

**Comfort:**

l’itinerario deve permettere un flusso agevole di traffico ciclistico ed essere facilmente utilizzabile da utenti con bici ibride (city-bike) e mountain- bike. Bisognerà ridurre al minimo le pendenze, prevedere buoni fondi stradali; offrire servizi ricettivi e meccanici riparatori adeguati.

**Superficie:**

dovrebbe essere pavimentata o comunque il più liscio e regolare possibile. Il rivestimento dovrebbe essere

omogeneo (strade asfaltate, strade sterrate...) evitando, per esempio, bruschi passaggi da asfalto a ghiaia.

**Livello di difficoltà:**

il percorso deve essere adatto: in base alle caratteristiche del tracciato, per ogni tratta, deve essere identificato e segnalato. Inoltre sarebbe utile segnalare ai ciclisti: il dislivello presente; la pendenza e l'inclinazione del versante; la lunghezza e la larghezza; la presenza di guadi.

**Flussi veicolari:**

il percorso ciclistico dovrebbe transitare su strade con meno di 1000 veicoli al giorno e comunque mai più di 3000 veicoli al giorno. Sono da preferire le strade senza auto (rientrano nella categoria quelle con un massimo di 50 macchine al giorno).

**Segnaletica:**

l'itinerario deve essere identificato con opportuna segnaletica.

**Deviazione:**

i percorsi ciclabili dovrebbero collegare due mete nel modo più diretto possibile, seguendo idealmente la linea d'aria ed evitando inutili deviazioni e dislivelli.

**Capillarità:**

i percorsi ciclabili devono consentire di raggiungere due mete nel modo più diretto possibile; le mete in questione non dovrebbero distare più di 200-500 m dal percorso ciclabile.

**Manutenzione:**

i percorsi devono presentare caratteristiche che garantiscano condizioni di buona percorribilità. A tal fine occorre prevedere verifiche periodiche per assicurare la sicurezza dei fruitori.



Figura 3: esempi di segnali stradali regolamentari (fonte: [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it))

# 1.4 Progetti in corso di studio in Piemonte

Nel progetto della rete ciclabile piemontese spicca sicuramente la ciclovia VENTO.

Progetto ideato e messo a punto nel 2010 dal Politecnico di Milano per iniziativa di un gruppo di ricerca multidisciplinare, consiste in un percorso ciclabile che, seguendo il corso del più lungo fiume d'Italia, il Po, collega la città di Torino con Venezia, toccando diverse località interessanti dal punto di vista turistico e culturale.

Lo studio di fattibilità ha richiesto molto tempo, in quanto si tratta di un'operazione complessa, molte sono le parti in gioco e i costi sicuramente molto elevati.

L'idea di una infrastruttura cicloturistica di lunga distanza, che fosse di slancio per lo sviluppo del turismo, e che contemporaneamente potesse fungere da linea di collegamento "dolce" inserendosi nell'ambito della mobilità sostenibile, è stata innovativa e ha posto le basi per lo sviluppo di una rete ciclabile organizzata.

Il progetto ha spinto il Ministero dei Trasporti a pensare ad un sistema di ciclabili collegate tra loro e inserite nella rete cicloturistica europea, Eurovelo.

Dal 2016 Vento fa parte del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche e, grazie ai finanziamenti messi a disposizione dal Ministero, ad aprile 2020 è iniziata la progettazione definitiva dei primi quattro lotti, uno per ogni regione attraversata.

Ad oggi sono ben 17 i lotti finanziati grazie a risorse statali, regionali e comunali. Si tratta di circa 539 km di pista ciclopedonale, oltre il 3/4 dell'estensione della ciclovia, che verranno progettati e realizzati nei prossimi anni grazie all'investimento di circa 137 milioni di euro di risorse pubbliche.

Dal progetto Vento, e sempre grazie ai bandi messi a disposizione dalla Regione Piemonte, in merito all'accesso ai "Percorsi Ciclabili sicuri", molti altri studi sono stati fatti per la realizzazione di itinerari sul territorio, alcuni dei quali già ultimati e fruibili.

La mappa della pagina seguente mostra i percorsi presenti in Piemonte e i loro collegamenti intra-regionali. Questi tracciati sono attualmente percorribili e le loro caratteristiche con i dati tecnici vengono illustrate all'interno del

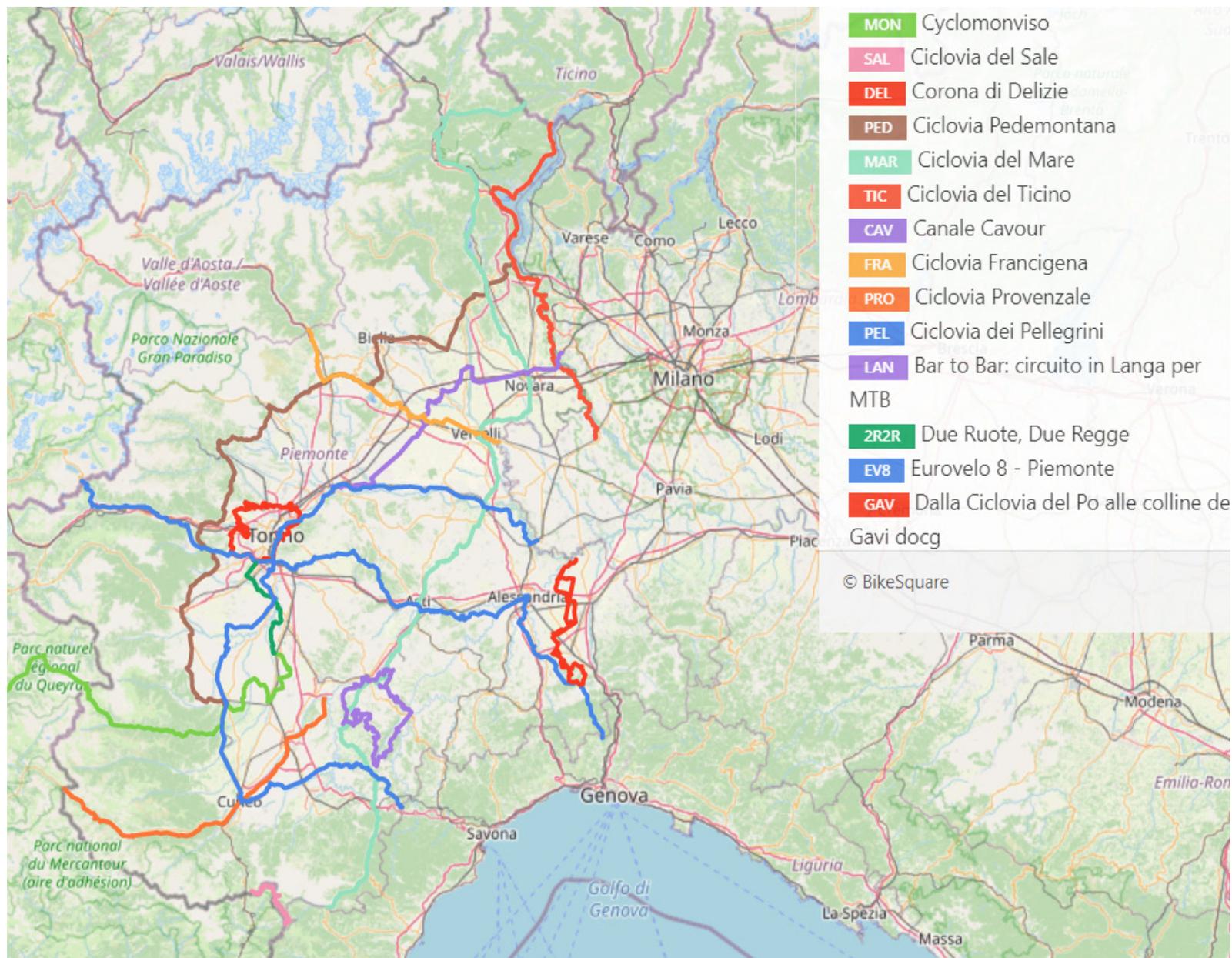


Figura 4: mappa percorsi ciclo-turistici regionali (fonte: [www.cicloturismo.piemonte.it](http://www.cicloturismo.piemonte.it))

portale del sito [www.cicloturismo.piemonte.it](http://www.cicloturismo.piemonte.it).

In molti casi è possibile scaricarsi la traccia GPS del percorso. Mancano però spesso indicazioni riguardanti la tipologia del percorso e la eventuale segnaletica presente.

Ci sono però alcuni itinerari che sembrerebbero essere ben organizzati e segnalati; si tratta in particolare delle ciclovie "Due ruote due Regge", "Corona di Delizie" e "Dalla ciclovia del Po alle colline del Gavi Docg".

Le informazioni relative a questi percorsi risultano approfondite, con sezioni dedicate alla descrizione del percorso, alla segnaletica di riferimento, alle attrazioni presenti e ai servizi esistenti in ogni tratto dell'itinerario.

In particolare l'itinerario "Due ruote Due regge" è uno dei pochi, se non l'unico, che viene citato negli articoli dei quotidiani analizzati nel corso di questi ultimi anni e che è stato effettivamente ultimato, cosa che non è avvenuta per la maggior parte dei casi.

Nella zona si trovano inoltre altri due percorsi ben segnalati ed anche molto frequentati: "La via del sale" e "Bar-tobar". Il primo collega la città di Limone Piemonte con la Liguria percorrendo l'antica via del sale e si svolge tutto in alta montagna, su strade sterrate e piuttosto impegnative, mentre il secondo è un itinerario ad anello sulle colline di Langa, anch'esso su strade prevalentemente sterrate, adatte a biciclette da fuoristrada.

## > Progetti locali

Dalla mappa della pagina seguente, estrapolata dal GIS, viene evidenziata la situazione delle piste ciclabili sul territorio: in colorazione gialla le piste realizzate, in rosso quelle in fase di realizzazione. In entrambi i casi si tratta di tracciati in sede separata con segnaletica orizzontale e verticale. Ci sono poi un percorso di colore verde, che riguarda la pista realizzata all'interno del parco fluviale

che circonda la città di Cuneo, percorso su strade bianche dotato di segnaletica verticale, e alcuni percorsi di colore blu, definiti dal GIS come percorsi ciclo-pedonali, che utilizzano diverse tipologie di strade, a basso volume di traffico, consortili e strade bianche. In questi casi la segnaletica orizzontale è presente solo in alcuni tratti, mentre vi si trova con una certa regolarità quella verticale.

E' evidente comunque che sul territorio del basso Piemonte l'offerta di percorsi ciclabili risulta piuttosto carente.

Approfittando del bando regionale sui "Percorsi ciclabili sicuri", approvato con D.G.R. 12-5648 del 25.09.2017, molti Comuni hanno proposto idee e progetti per la realizzazione di percorsi ed itinerari ciclabili, sia a livello comunale che sovra-comunale.

In questi ultimi anni sui principali quotidiani locali e sui siti istituzionali dei comuni coinvolti sono stati pubblicati svariati articoli, a dimostrazione del crescente interesse verso queste tematiche. Qui di seguito alcuni stralci di notizie riguardanti progetti allo studio sul territorio.

"Ad Alba è stato presentato un masterplan per la valorizzazione della fascia fluviale del Tanaro: un progetto ambizioso che coinvolge quindici comuni delle Langhe e del Roero. Uno studio di fattibilità nato all'interno del Programma Territoriale integrato "Alba, Bra, Langhe e Roero" e dell'accordo di programma stipulato tra la Regione Piemonte e alcuni comuni.

Si tratta del progetto di una lunga pista ciclabile che corra lungo il fiume attraversando paesi e oasi di verde attrezzate per accogliere turisti recuperando zone abbandonate e aree industriali dismesse, trasformandole in mete turistiche, grazie anche al coinvolgimento di privati investitori per la realizzazione di attività sportive, ricreative e attrattive. Si verrebbe così a creare una cerniera di comunicazione tra la Bassa Langa ed il Roero."

(BORGOGNO C., *Una pista ciclabile lungo il Tanaro per unire il Roero alle Langhe*, in "La Stampa - cronaca di Cuneo - martedì 7 febbraio

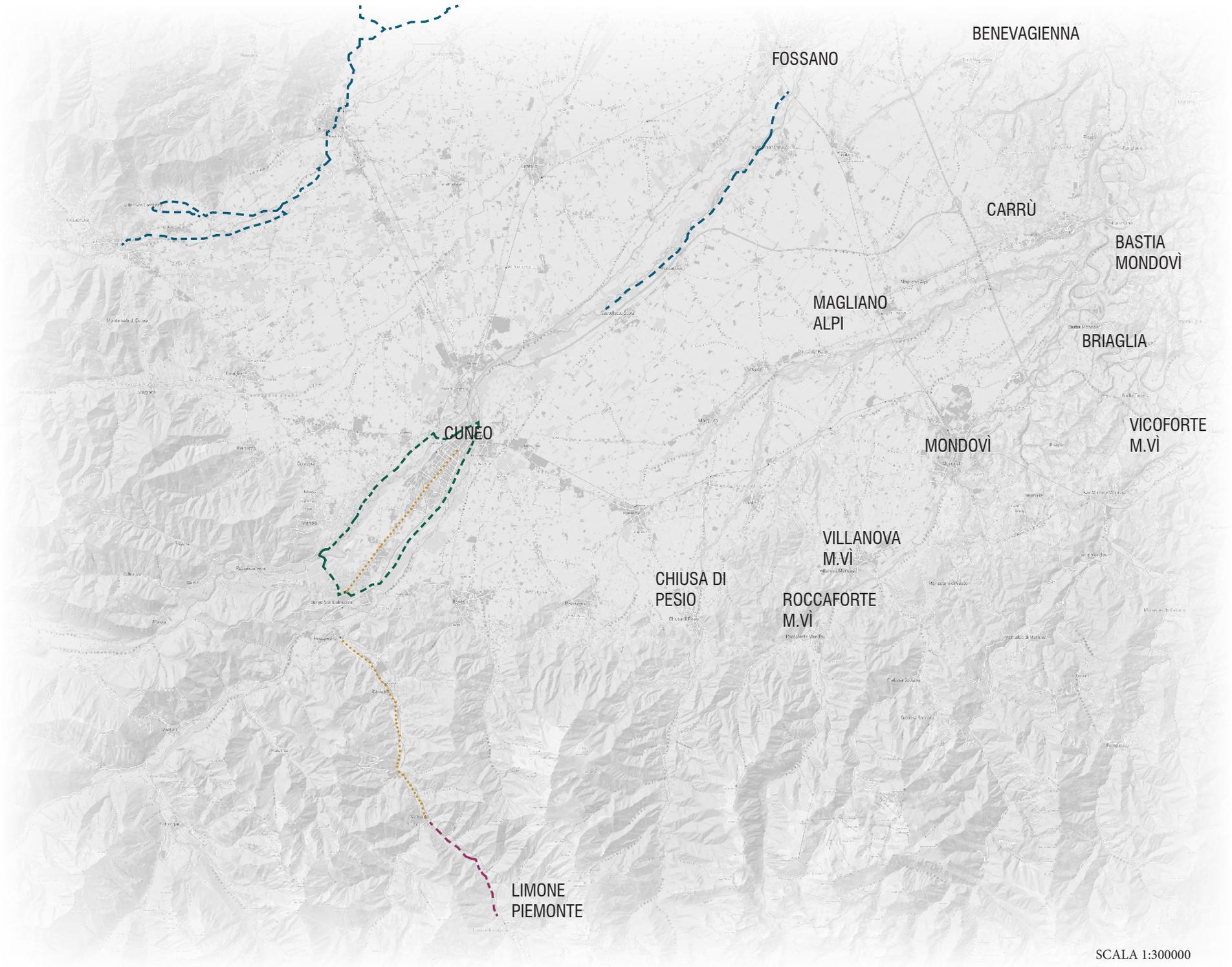


Figura 5: mappa percorsi ciclo-turistici sul territorio del basso Piemonte - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

2017 – pg. 40)  
(BORGOGNO C., *Ciclabile lungo il fiume tredici Comuni dicono sì al progetto rinnovato*, in "La Stampa" – cronaca di Langhe e Roero – domenica 26 novembre 2017 – pg. 52)

"La Provincia, grazie al bando regionale sulla base del protocollo di intesa che coinvolge regione, provincia e 40 comuni, ha realizzato uno studio di fattibilità su un potenziale percorso ciclabile Mondovì – Bastia. E' il progetto della grande dorsale green che, riutilizzando il vecchio sedime della Bra-Ceva, finirà per collegarsi alla più ampia ciclovia Svizzera – mare."

(VIGLIETTI C., *Pista ciclabile al posto dei treni per collegare Altipiano e Breo*, in "La Stampa" – cronaca di Mondovì e Ceva – mercoledì 22 marzo 2017 – pg. 49)

"Un progetto simile è stato proposto dal Comune di Racconigi: si tratta di una iniziativa di promozione di una rete ciclabile tra la Reggia di Racconigi e la Palazzina di caccia di Stupinigi. Il progetto, avviato nell'ambito di un programma regionale, rientra nell'accordo tra cinque comuni: Racconigi, Carmagnola, Villastellone, Carignano e Piobesi Torinese, interessati a realizzare una rete di cinque diversi percorsi ciclo-turistici. Sono già stati stanziati alcuni fondi e si sta procedendo con la definizione dei tracciati, lungo i quali saranno predisposti punti di ristoro e postazioni per il noleggio e la riparazione delle biciclette."

(MANO A., *Percorsi tra le residenze sabaude riservati a chi viaggia in bicicletta*, in "La Stampa" – cronaca di Fossano-Savigliano – venerdì 15 luglio 2016 – pg. 51)

"Pronto il nuovo percorso ciclabile tra le residenze reali di Racconigi e Stupinigi. Un tragitto per fare sport, ma anche per conoscere storia, natura e gastronomia. Un tempo era un itinerario consueto per i Savoia, che in carrozza si spostavano tra una residenza e l'altra. Oggi è un nuovo percorso da fare in bicicletta, per sport o per divertimento, ma anche per mangiare bene, stare in contatto con la natura e ammirare due magnifici palazzi. Si chiama "Due Ruote due Regge, tra Racconigi e Stupinigi in bici" la nuo-

va rete di mobilità lenta, su strade secondarie e rurali, per spostarsi pedalando in modo piacevole e sicuro tra i Comuni dell'area: Racconigi, Carmagnola, Carignano, Piobesi, Villastellone e Nichelino, con la sua storica frazione di Stupinigi.

Il progetto è promosso dalla Regione Piemonte, Comune di Racconigi capofila con i comuni di Carmagnola, Carignano, Piobesi e Villastellone, per segnalare i percorsi



Figura 6: Castello di Racconigi (fonte: [www.piemonteitalia.eu](http://www.piemonteitalia.eu))



Figura 7: Palazzina di caccia di Stupinigi (fonte: [www.piemonteitalia.eu](http://www.piemonteitalia.eu))

alla scoperta, con il ritmo lento della pedalata, dei territori compresi tra le due Regge con il loro patrimonio naturale, storico-architettonico e dei paesaggi agricoli e del lavoro. I percorsi tra Racconigi e Stupinigi si snodano soprattutto su strade bianche tra borghi rurali, monumenti e vedute spettacolari verso il Rocciamelone, il Monviso e la Collina Torinese. Il tracciato ciclabile è già stato sottoposto a un test event, con un sopralluogo tecnico per addetti ai lavori. Dopo il test, saranno quindi predisposti sito e app con informazioni, mappe e aggiornamenti. Tra residenze reali e il fiume Po, il territorio pianeggiante che divide Stupinigi da Racconigi potrà essere percorso interamente da ciclamatori e appassionati, mentre per chi non vuole fare tutto il tragitto ci sono percorsi a tema più corti: "natura", che attraversa boschi e parchi; "famiglia", con soste in fattorie didattiche e musei; "storia", per conoscere i beni storici e architettonici dell'area; "dei sapori", per scoprire e gustare i prodotti tipici del territorio. Il percorso mette in luce anche il paesaggio come luogo della produzione, dell'archeologia rurale e delle testimonianze del lavoro dell'uomo."

(<http://www.torinotoday.it/cronaca/due-ruote-due-regge-stupinigi-racconigi.html>)

(<http://www.comune.racconigi.cn.it/home/racconigi-e/turismo-e-commercio/2ruote-2regge-in-bicicletta-tra-stupinigi-e-racconigi/>)

"Dal canto suo il comune di Mondovì ha lanciato un sondaggio tra i suoi abitanti per capire l'interesse dei monregalesi riguardante la realizzazione di un percorso ciclabile di collegamento tra la città e il vicino comune di Rocca de' Baldi. Il progetto prevede una serie di percorsi interni alla città (che attualmente risulta sprovvista di piste ciclabili) per collegare specifici punti di interesse, come la stazione ferroviaria, la piscina comunale e l'ospedale, integrati in una più ampia pianificazione di itinerari extra-urbani, attraversando diverse frazioni in direzione del territorio di Rocca de' Baldi.

Il responso non da adito a dubbi: il 96% degli intervistati ha manifestato interesse verso questo progetto."

(VIGLIETTI C., *Sul web 1500 monregalesi chiedono una pista ciclabile*

*più attrezzata, in "La Stampa", a. CLII 23 marzo, ediz. di Cuneo, pg. 53)*

"I due progetti che la città aveva presentato al momento non sono stati ammessi ai finanziamenti. Riguardavano due bandi regionali: uno per collegamenti a piste ciclabili esistenti e uno per quelle urbane. Il primo propone un percorso verde da Mondovì in direzione Rocca de' Baldi, per collegarsi ad un tracciato esistente che unisce i comuni di Margarita, Morozzo e Cuneo. Nel secondo si prevede un anello cittadino che unisca la stazione, l'ospedale, il parco Europa, la piscina e Corso Italia. In attesa che vengano pubblicati nuovi bandi, (e purtroppo lo scoppio della pandemia di Coronavirus ha impedito o comunque limitato l'attività degli enti e di conseguenza lo stanziamento di nuovi fondi regionali), Mondovì resta l'unico comune di rilievo tra quelli della provincia a non possedere percorsi ciclabili."

(*Progetti senza soldi e le piste ciclabili restano un sogno, in "La Stampa", a. CLIII 1 maggio, ediz. di Cuneo, pg. 49)*

"Qualche mese dopo è nato ufficialmente il distretto turistico sportivo del Monregalese e del Cebano. Prima tappa: realizzare un percorso cicloturistico che unisca le due aree. Il primo obiettivo è ottenere fondi europei per far decollare un progetto che punta all'ecoturismo. Il progetto è aperto e mira a coinvolgere tutti i comuni confinanti e le unioni montane, con lo scopo di promuovere lo sport sul territorio, in particolare l'outdoor. Per questo la bicicletta è stata individuata come il mezzo migliore per dare forma al distretto turistico. Da Mondovì a Carrù, da Vicoforte a Ceva: pedalando lungo questi itinerari si possono incontrare numerose bellezze, artistiche e naturali. Si punta alla bici, ma non solo. Il turista escursionista, sia esso italiano o straniero, ama immergersi nella natura di questo angolo del Cuneese, che in pochi chilometri, riunisce il fascino delle colline delle Langhe e le bellezze delle Alpi, senza dimenticare tesori come il Santuario di Vicoforte o il Castello di Valcasotto."

(VIGLIETTI C., *Nasce il distretto turistico sportivo del Monregalese e del*

Cebano, in "La Stampa", a. CLII 19 maggio, ediz. di Cuneo, pg. 67)

"Il Comune di Barge ha scelto invece Facebook per lanciare un sondaggio e interpellare i cittadini sulla realizzazione di una nuova pista ciclabile.

".....Accade a Barge. IL Comune ha deciso di utilizzare il social network per chiedere alla popolazione se è interessata a una nuova ciclopista che colleghi Bricherasio, in provincia di Torino, con Saluzzo, passando, oltre che da Barge, anche da Bagnolo, Envie e Revello." Il sondaggio, postato in tardo pomeriggio, dopo sole 24 ore aveva già raggiunto quasi mille voti, dei quali più del 90 per cento favorevoli alla nuova ciclabile. "Per la ciclo-pista il comune intende partecipare ad un bando regionale ed uno dei criteri di valutazione sarà l'interesse della popolazione." La ciclopista in oggetto è un progetto nato dall'iniziativa dell'Unione montana Barge - Bagnolo e coinvolge anche i comuni di Envie, Revello, Saluzzo e Castellar (nel Cuneese) e Campiglione Fenile, Bricherasio e Bibiana (nel Pinerolese) oltre alla Provincia di Cuneo. Si tratta di un percorso lungo 30 km, in parte ricavato sul sedime di una vecchia ferrovia, in parte utilizzando strade bianche di campagna o con nuove corsie al fianco di strade secondarie. Quando il sondaggio sarà terminato, verrà firmato un accordo tra i vari comuni e presentata la domanda di partecipazione al bando regionale "Percorsi ciclabili sicuri" che, se accettata, consentirebbe di coprire il 60% dei costi attingendo ai fondi regionali previsti."

(GARASSINO A., *Nuova ciclo-pista: sondaggio su Facebook*, in *La Stampa*, cronaca di Saluzzo e valli, 2 marzo 2018)

"Altro progetto di cui si parla ormai da anni in provincia riguarda il recupero della tratta ferroviaria dismessa Bra-Ceva. Nel 2020 la Regione Piemonte ha confermato l'intenzione di procedere con il progetto aggiungendo ancora un tratto di percorso, quello tra Cherasco e Pollenzo, informando i sindaci dei comuni interessati, ben quaranta, firmatari del protocollo d'intesa. La linea ferroviaria è stata utilizzata fino al 1994, quando, in seguito all'alluvione

che colpì duramente questa parte di territorio, divenne inutilizzata ed allo stato attuale si trova in completo abbandono. Adesso la Regione si è impegnata a ripartire in grande, ampliandosi ad un grandioso progetto: la ciclovie del Mediterraneo che, secondo le intenzioni dell'Europa e degli accordi tra Svizzera e Italia, andrà dalle Alpi al mare. Lo studio di fattibilità del primo tratto è già pronto, con un milione di euro già stanziati dalla Provincia, mentre la stima della spesa complessiva si aggira intorno ai venti milioni di euro. I comuni lavorano da tempo, in attesa del progetto preliminare del nuovo tratto, per creare un consorzio da cui dipenderà la gestione del sedime ferroviario, al centro di una complessa trattativa con le Ferrovie dello Stato. Anche in questo caso lo scoppio della pandemia di Coronavirus ha in un certo senso congelato le attività riguardanti questi progetti, che a tutt'oggi sono in stallo." (Si aggiunge un tratto al sogno di ciclabile dalla Langa al mare, in "La Stampa", a. CLIV 21 febbraio, ediz. di Cuneo, pg. 53)

"Progetto interessante quello proposto direttamente dal presidente della Regione, Alberto Cirio: un tracciato di 200 chilometri, solo tratti sterrati, per valorizzare le aree montane e sfruttare le opportunità turistiche legate alla mobilità lenta e sostenibile. L'itinerario partirebbe da Barolo, nelle Langhe, terra di grandi vini, per raggiungere il mare nella città di Sanremo, una delle località più conosciute e frequentate della Riviera ligure. Il governatore della Liguria ha dichiarato di essere molto interessato alla realizzazione del progetto, che rafforzerebbe l'idea di Piemonte e Liguria come territorio turistico unico da promuovere insieme. Il tracciato parte dalle Langhe su tratti sterrati per arrivare a Mondovì. Da qui si prosegue, su percorsi bianchi: il Landandè fino a Vicoforte e l'antica via Marencà tra Montaldo e Roburent, utilizzata un tempo dai pastori per il commercio con la Liguria. Si arriva così al rifugio La Maddalena in località Vernagli. E' qui che la strada si interrompe e sono necessari interventi per rendere percorribile un tratto di circa 400 metri. Poi il percorso prosegue verso Ponte di Nava, Viozene e Upega per riagganciare nel

bosco delle Navette la via del sale, altro storico tracciato commerciale che collega Limone Piemonte con Sanremo. Il governatore Cirio intende puntare sui percorsi ciclabili di valore turistico, mettendoli a sistema e usando i fondi europei. Basandosi sulla mappatura della rete di percorsi ciclabili esistenti si verificheranno le parti della ciclabile in progetto che già rientrano nella rete o che dovranno essere inserite. L'itinerario, percorribile in circa quattro giorni, può contare sulla presenza di svariati rifugi, per tutte le tappe del caso."

(Federico Genta, *Dalle Langhe al mare in bicicletta Cirio sogna la Barolo-Sanremo*, in "La Stampa", a. CLII 26 agosto, ediz. di Cuneo, pg. 40)

Un progetto che punta alla valorizzazione turistica del territorio è quello proposto e avviato alla realizzazione nel 2019 dal consorzio G.A.L. Mongioie<sup>1</sup>: un grande investimento di risorse, un progetto territoriale che prevede oltre 50 nuovi itinerari cicloturistici, dedicati specificatamente alla e-bike, con uno sviluppo complessivo di oltre 2.200 chilometri, rappresentato per più del 97% da strade bianche. Tanti diversi percorsi, dalle colline di Langa alla bassa, media ed alta Valle, che permettono di conoscere un territorio unico e in parte ancora da scoprire, e che può offrire al

<sup>1</sup> Il Gruppo di Azione Locale, G.A.L. Mongioie, è un consorzio che raggruppa diversi comuni dell'area del Monregalese, nato per promuovere e tutelare il territorio.



turista arte, tradizione, spazi naturali ancora quasi incontaminati e una straordinaria varietà di paesaggio agrario. Tutti i nuovi itinerari saranno dotati di segnaletica e di un numero più che adeguato di punti di ricarica multipli per e-bike.

Il progetto offre al turista anche una serie di servizi come anche la possibilità di noleggio di e-bike, il servizio trasporto con mini bus con conducente per i trasferimenti, un servizio di coordinamento degli operatori economici del territorio.

I percorsi permettono di "entrare" nei diversi paesaggi del territorio - da quello collinare a quello montano - e di poter fruire con modalità slow non solo della natura, ma anche della cultura e delle tradizioni eno-gastronomiche del territorio. La varietà dei percorsi permette la fruibilità a un'utenza ampia, garantendo l'inclusione. Saranno anche valorizzati e attrezzati per la sosta in modo coordinato alcuni punti Belvedere posti lungo i percorsi e accessibili. Il Mongioie e-bike Cluster costituisce un progetto complesso di valorizzazione del territorio che mette in relazione la rete dei percorsi per la fruizione cicloturistica del territorio, le emergenze architettoniche e i manufatti espressione della cultura locale, il paesaggio, la vocazione turistica, la produzione enogastronomica del territorio del GAL Mongioie e il network di servizi a disposizione dei fruitori.

Purtroppo a tutt'oggi la maggior parte di questi progetti resta sulla carta, sia per le lungaggini e i vari impedimenti di carattere burocratico che, come già evidenziato in precedenza, per gli effetti della pandemia che persiste ormai da due anni, e che ancora non è stata del tutto debellata.

Figura 8: Il percorso ciclabile "Landandè"  
(fonte: [www.outdooractive.com](http://www.outdooractive.com))

# 1.5

## L'area monregalese: quadro di riferimento geografico e complessità geomorfologiche

Dall'Enciclopedia Treccani il Monregalese è definito come: "Regione del bacino piemontese, di non sicura individuazione; comprende grosso modo il breve settore di pianura tra Cuneo e Carrù e quello maggiore di montagna compreso tra la valle di Vermenagna, il Tanaro e lo spartiacque piemontese-ligure. Il nome deriva da quello antico di Mondovì, Mons Regalis".

Questa parte di territorio, proprio perché comprende sia zone di pianura che di montagna, si presenta morfologicamente piuttosto varia. Presenta una parte pianeggiante, che si estende a partire dal comune di Mondovì in direzione nord verso il comune di Cuneo e quello di Carrù, a destinazione prettamente agricola, con alcuni piccoli paesi, posti in sequenza lungo le principali direttrici viarie. Le strade che attraversano l'area sono principalmente comunali e provinciali, con un volume di traffico piuttosto basso. Moltissime sono poi le strade consortili, a servizio delle tante attività agricole presenti, rappresentate da cascinali e stalle di varie dimensioni.

La parte di territorio che occupa l'area compresa tra il Fiume Tanaro e lo spartiacque delle Alpi Marittime, verso sud, è invece collinare, con piccole alture di poche centinaia di metri, che preludono all'adiacente zona delle Lan-

ghe, che dal comune di Carrù si estende in direzione est verso la pianura padana. Qui il paesaggio presenta coltivazioni tipiche delle colline: frutteti, vigneti e nocciolieti. Non mancano però ampie zone destinate al pascolo e piccoli boschi di latifoglie e castagneti. Le aziende agricole sono meno numerose, ma quasi sempre collocate sulle sommità dei rilievi, in posizione soleggiata e dominante sulle valli. Anche i paesi presenti si trovano posti lungo la strada provinciale che percorre la dorsale delle colline. La zona tra il comune di Mondovì e la catena delle Alpi, in direzione sud-ovest, è invece un'area montagnosa, con lunghe valli solcate da torrenti. Qui il paesaggio predominante è boschivo, i paesi si trovano collocati lungo i corsi d'acqua, collegati anche qui da tranquille strade provinciali che spesso terminano dove le valli diventano vette impervie raggiungibili solo per mezzo di numerosissimi sentieri, percorribili a piedi, in bici o a cavallo. I boschi qui sono numerosi, siano essi castagneti o fitte pinete di conifere. Moltissimi anche i boschi di faggio. La pastorizia e l'allevamento sono le attività più praticate nella zona, come fortemente presente è anche l'industria legata alla produzione e lavorazione del legname.

I collegamenti viari più importanti oggi sono costituiti dal-



Figura 9: Paesaggi del monregalese (F.d.A., 2019)

la SS 28, che collega la città di Fossano con quella di Mondovì, e poi prosegue in direzione della Liguria, passando per Ceva e superando successivamente il colle di Nava., e l'autostrada A6, che unisce le città di Torino e di Savona, passa per un tratto nel monregalese, lungo la valle del Tanaro, con alcune uscite in corrispondenza delle città di Carrù, Mondovì e Ceva.

I paesi che si trovano nel territorio monregalese sono tutti piccoli comuni, con una popolazione generalmente non superiore ai 3/4000 abitanti. La loro attuale vocazione è principalmente agricola, ma quasi tutti mostrano i segni di un passato storico importante. La dominazione vescovile prima, successivamente quella angioina ed in ultimo dei Savoia hanno lasciato in eredità moltissimi edifici storici importanti, conventi, chiese, palazzi signorili tuttora visibili e ben conservati. La maggior concentrazione di queste preziose opere la si trova nella città di Mondovì, non a caso scelta come punto di partenza ed arrivo del percorso in progetto. Ma tutto il territorio è punteggiato di elementi architettonici di pregio, alcuni posti nel centro del paese, altri isolati nelle campagne o sulla sommità di una collina, ma sempre raggiungibili con strade o sentieri.

L'area del monregalese ha anche una tradizione manifatturiera importante nel settore ceramico: qui si trovano ancora i resti di industrie storiche come la Richard Ginori, a Villanova Mondovì, leader nella produzione delle ceramiche da tavola e non solo.

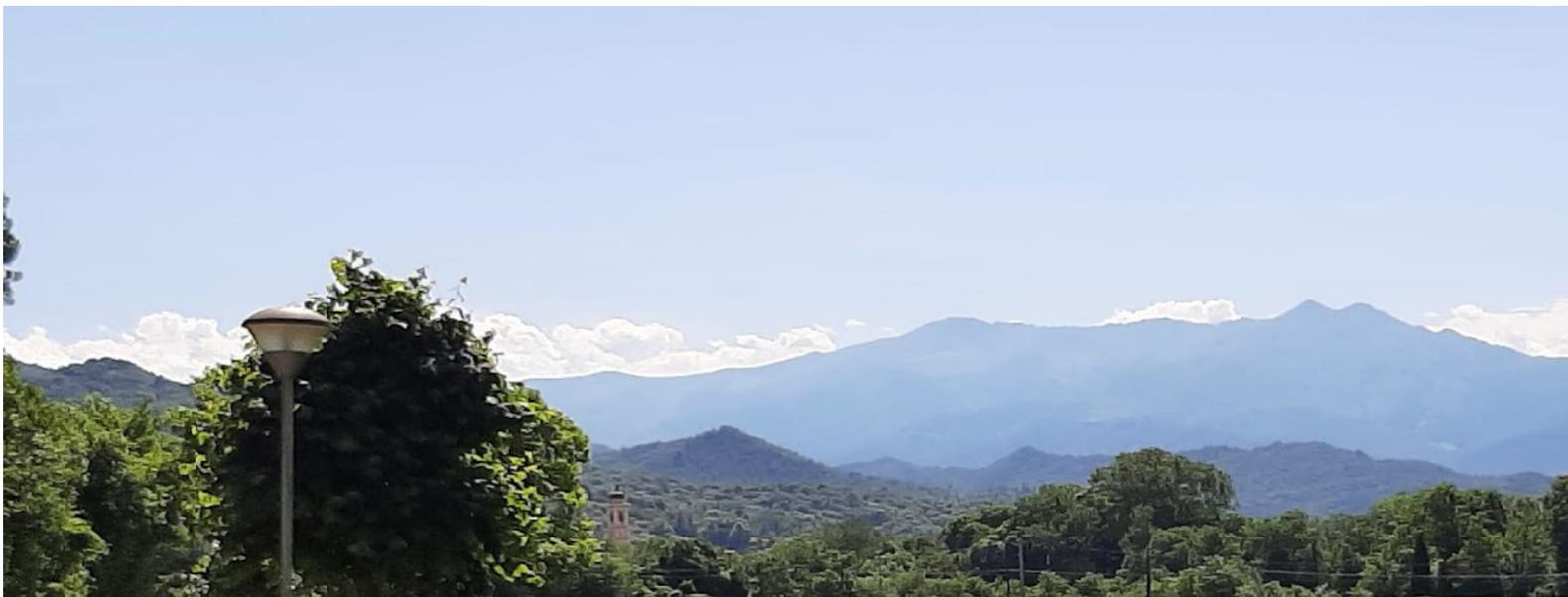
Sempre la città di Mondovì detiene un primato importante: fu in questa città piemontese infatti che venne stampato nel 1472 il primo libro utilizzando la tecnica a caratteri mobili messa a punto da Gutenberg solo pochi decenni prima in Germania: il Museo della Stampa, aperto nel 2001 all'interno del convento dei carmelitani scalzi nella cittadina piemontese, ne ripercorre le fasi e la storia, proponendo un interessante percorso di visita.

Dal punto di vista paesaggistico, come già detto, la zona è particolarmente interessante. La prima cosa che balza agli occhi quando si giunge sul territorio, è la splendida vista

che si ha sulla catena montuosa delle Alpi, che circondano a 360° tutta la pianura. Spicca tra tutte in lontananza in direzione nord-ovest, con tutta la sua maestosità, la vetta del Monviso, il Re di pietra, come lo chiamano da queste parti, la cima più alta delle Alpi Cozie, con i suoi 3841 m. e le sue imponenti pareti rocciose. Nell'ambito delle Alpi marittime la Bisalta è la montagna che caratterizza fortemente il paesaggio: il suo caratteristico profilo, con le due punte ravvicinate, è visibile e riconoscibile quasi da ogni punto del monregalese. Forse anche per questo è protagonista di storie e leggende, e ha sempre goduto di un particolare fascino, un'aura mistica e misteriosa, che risale addirittura al Neolitico. I Liguri Bagienni, che si spostavano in zona per cacciare in estate, identificavano nelle sue particolari forme il simbolo dell'energia femminile, contrapposto al Monviso, che con l'unica punta sveltante verso il cielo era invece segno del maschio. Per questo consideravano questo territorio una valle magica, ricca di forze naturali propizie, in cui insediarsi e cacciare. Sono state ritrovate sulla Bisalta alcune rocce, che potrebbero essere state oggetto di culto al tempo dei Bagienni: alcuni menhir, tra cui una stele di forma antropomorfa, con una testa triangolare.

Tante storie sono state raccontate su questi luoghi, alimentate dalle fantasie popolari, che sono andate, negli anni, a creare un substrato di fascino e di interesse per questo luogo, molto frequentato dagli escursionisti per la sua bellezza e per la straordinaria ampiezza del panorama. Nelle giornate più limpide persino il Golfo di Genova si intravede sull'orizzonte. All'inizio della valle del torrente Pesio, lungo le pendici di questo monte, sorge la Certosa di Pesio, un complesso monastico ormai chiuso, ma ancora oggi luogo di pellegrinaggio molto frequentato.

Le strade del monregalese offrono spesso punti panoramici, alcuni anche attrezzati come aree di sosta, dai quali si possono osservare queste splendide vette e il panorama circostante. Molteplici sono le bellezze naturali, i piccoli boschi, i corsi d'acqua e le aree di interesse naturalistico presenti in quest'area pedemontana.



*Figura 10: la Bisalta vista da Roccaforte M.vì (F.d.A., 2022)*



*Figura 11: il Monviso innevato (fonte: [www.creditocooperativo.it](http://www.creditocooperativo.it))*



# 2

## La rete stradale attraverso la storia

## 2.1 Percorsi e reti nel territorio dei Bagienni

Il Piemonte ha avuto un ruolo importante nel corso dei secoli ed è caratterizzato da una forte stratificazione storica dovuta al susseguirsi delle dominazioni di numerosi popoli che ne hanno plasmato il territorio. Diverse sono le popolazioni che hanno occupato stabilmente questi luoghi, fin dal periodo pre-romano. L'area del monregalese, situata nel basso Piemonte, è stata abitata fin dall'età del bronzo da una popolazione di origine celtica, nota come *Bagienni*.

Originari della Liguria interna, compaiono spesso nelle fonti antiche, perlopiù di origine romana, come insediati stabilmente in questo territorio dall'età del Bronzo finale fino al completo arco dell'età del Ferro. Erano infatti ritenuti dai Romani una popolazione autoctona, costituitasi nel territorio prima delle invasioni galliche.

La loro denominazione, di difficile attribuzione etimologica, viene fatta risalire dagli studiosi a "bhagos", ovvero faggio, ben presente nel mondo celtico e termine ricorrente nel riferimento di popolazioni ad alberi sacri o a divinità ad essi collegate. Il territorio del Piemonte occidentale,

soprattutto a queste latitudini, è infatti ricco di boschi di faggio, verso i quali si nota una particolare devozione, testimoniata anche dalla presenza di alcuni monumenti, come il Santuario della Madonna del Bel Faggio, situato presso Oncino, nella valle Po.

I *Bagienni* occupavano un territorio molto ampio ma privo di grandi concentrazioni demografiche e di centri preminenti: si trattava forse, più che di una vera unità politica, di una lega di popolazioni dello stesso ceppo ma non organizzate con reali centri direzionali. Nel corso dei secoli subirono le influenze del popolo Etrusco che, attraverso un itinerario che seguiva le acque navigabili del fiume Po e del Tanaro (allora navigabile fino alla confluenza con il fiume Stura), raggiungevano le terre d'oltralpe, e in particolare la regione del Queyras, ricca di miniere metallifere. Questi scambi commerciali e la crescita di attività agricole e pastorali favorirono lo sviluppo di una rete di percorsi sempre più articolata.

A seguito delle frequenti incursioni galliche e del clima di insicurezza, i *Bagienni* si rifugiarono sulle alture, in aree

naturalmente difese e dotate di possibilità di controllo di ampie porzioni di territorio. Il sito di *Breolungi*, a poca distanza dall'attuale Mondovì, ebbe un ruolo importante

in questa fase, grazie alla sua collocazione a guardia del torrente Pesio.

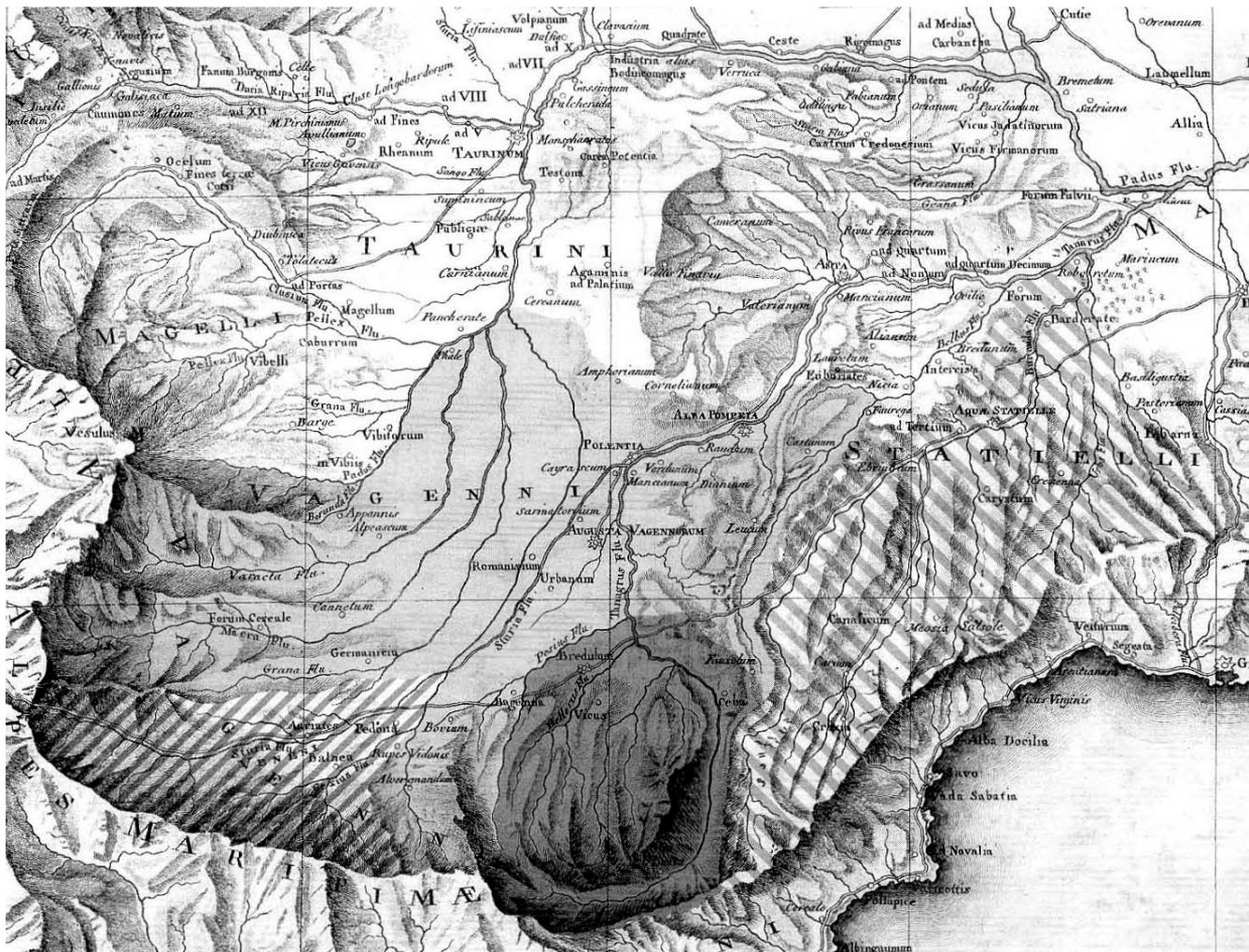


Figura 12: Particolare della Tabula Pedemontii antiqui, et medii aevi, incisione di P. Amati e P. Tela, disegnata da Lirelli (fine XVIII sec.) con sovrapposizione dei territori di alcune delle più note popolazioni della Liguria interna piemontese (Statielli, Bagienni, Bagienni Montani e Turii-Veneni). In colorazione scura la zona abitata dai Bagienni Montani, in colore più chiaro l'insediamento dei Bagienni, con il tratteggio le zone degli Statielli e dei Turii-Veneni. (Fonte: [www.archeo.piemonte.beniculturali.it](http://www.archeo.piemonte.beniculturali.it))

## 2.2 Reti stradali nella colonizzazione romana: il Monregalese

La conquista romana provocò una crisi irreversibile nell'area. Il popolo dei *Bagienni* venne sottomesso e i Romani fondarono nuove città, come *Alba Pompeia* e *Augusta Bagiennorum* (il cui nome ha origine proprio dall'antico popolo), e tracciarono nuove strade.

Come ipotizzato da N. Lamboglia, archeologo italiano di origini liguri, tutto il territorio del monregalese in epoca romana apparteneva amministrativamente a *Vada Sabatia*, l'attuale Vado (ligure). La via *Aemilia Scauri*, e successivamente la via *Julia Augusta*, rappresentavano il principale itinerario transappenninico tra le città della pianura padana e il litorale ligure, in particolare con la città di *Albingaunum* (Albenga), centro fiorente e importante scalo marittimo, e conducevano poi lungo la via Aurelia fino alle colonie della Gallia meridionale. Il centro di snodo viario più importante fu per molto tempo la città di *De-rtona*, attuale Tortona. Non sono state rinvenute tracce di un sistema viario interno, in corrispondenza della valle del Tanaro, anche se si presuppone che i collegamenti con le

città costiere fossero garantiti da diversi tracciati stradali, convergenti nel nodo di Garessio: da esso si dipartivano itinerari verso gli insediamenti del monregalese, tra i quali quello di Vicoforte, o in alternativa seguendo la dorsale dell'alta langa, in direzione di *Alba Pompeia* e *Pollentia*. Itinerari di importanza secondaria dovevano essere utilizzati come vie di collegamento con i centri più importanti del Piemonte meridionale, come *Augusta Bagiennorum*; alcuni insediamenti minori sono ancora oggi di dubbia collocazione (per esempio *Vicus Baginas*, ipotizzato presso l'attuale Bastia Mondovì). Esisteva molto probabilmente un articolato e complesso sistema insediativo del territorio e un consolidato impianto di collegamento dalla riviera verso l'entroterra e la pianura, ma è difficile stabilirne l'esatta articolazione a causa della scarsità di testimonianze.

Spesso i collegamenti tra i vari paesi erano più dei semplici sentieri che venivano tracciati dalla popolazione locale. Le principali vie di comunicazione nel Basso Piemonte, che di solito partivano dalla Via *Julia Augusta*, erano la via



Figura 13: Sistema viario principale e collegamenti verso l'entroterra (elaborazione grafica da un disegno di G. COCCOLUTO, *Tra Liguria e Piemonte. Viabilità, rapporti, vecchi e nuovi confini*, in *Insempiamenti e territorio: viabilità in Liguria tra I e VII sec. d.C.*; atti del convegno, Bordighera, 30 novembre - 1 dicembre 2000, Pozzar, Monica; p. 380)

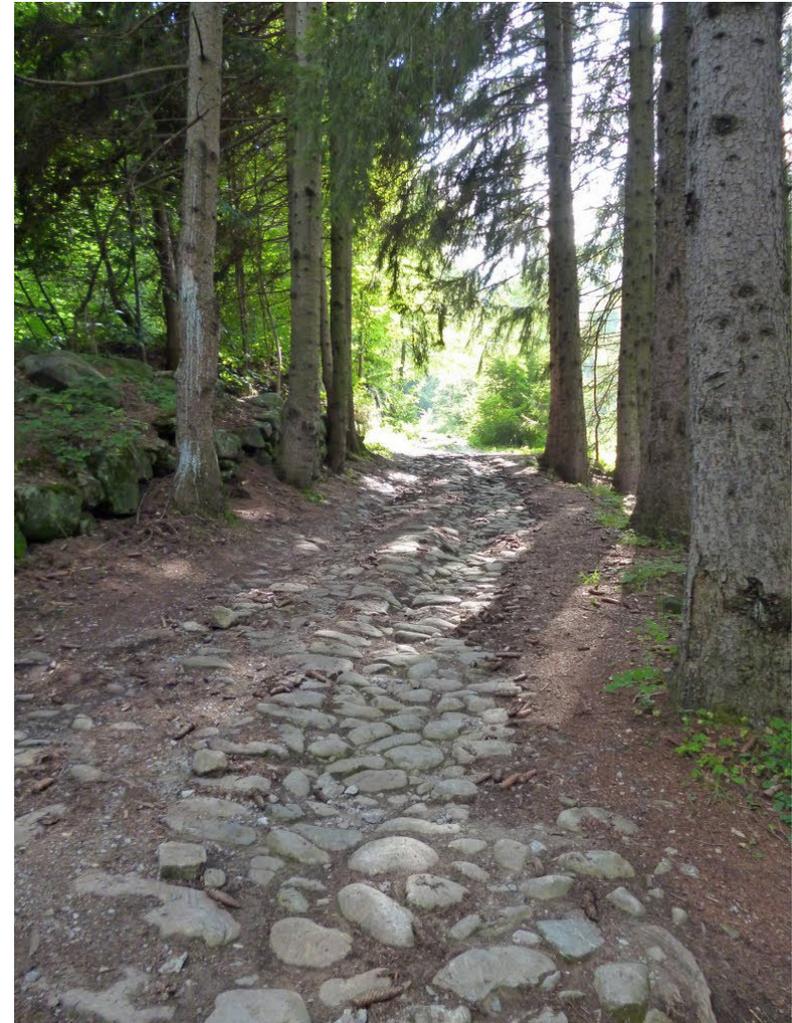


Figura 14: via romana nel comune di Limone Piemonte (fonte: <https://www.vermenagna-roya.eu/it/patrimonio/via-romana/>)

Sonia, che collegava l'antica Carassone, nei pressi di Villero, e risalendo il Tanaro, passando verosimilmente per Ceva, arrivava al mare; altri esempi sono la *Via Bagienna* e l'antica strada che da Pollenzo giungeva a Roma, strada di cui è confermato l'uso almeno fino al VII secolo.

## 2.3 Permanenze e nuove strutture stradali tra Medioevo ed Età Moderna

Dopo la caduta dell'Impero Romano, con la diffusione del Cristianesimo del IV-V secolo, tutta la zona finì sotto il controllo del Vescovo di Asti.

Nel IX secolo venne costituito un governo civile territoriale del territorio tra le Alpi e i fiumi Tanaro e Stura, il Comitato di Bredulo (*Breolungi*). A quell'epoca le strade ricalcavano i tracciati romani e costituivano una rete di controllo territoriale a sostegno della missione spirituale e della politica temporale attraverso le quali nel 901 si era andato rafforzando il potere del vescovo di Asti. Erano però perlopiù ridotte in cattivo stato, deteriorate dal passaggio continuo di uomini e carri, e senza più una regolare manutenzione.

Queste reti stradali rappresentavano tuttavia anche un fattore di debolezza di questo territorio poiché alla caduta dell'impero romano avevano aperto a Longobardi, Franchi e Saraceni non solo la possibilità di saccheggiare i villaggi della costa ma soprattutto di penetrare nelle aree dell'entroterra.

La presenza delle colline e la fitta boscaglia avevano così offerto una protezione ideale alle popolazioni locali e consentito loro, prima di difendersi dalle invasioni esterne, poi anche di realizzare nuove comunità al riparo dal pote-

re feudale e dalla dominazione di signori che erano andati affermandosi negli anni successivi.

Dai villaggi della zona gruppi di fuggiaschi si sarebbero così rifugiati sul monte di Vico (dove sorge oggi la città di Mondovì), mentre lungo le sue pendici sarebbero andati a formarsi piccoli insediamenti e comunità religiose.

Nel 1233, dopo molti e violenti scontri, il vescovo di Asti riconobbe l'indipendenza della giovane comunità; e nel 1388, con la bolla *Salvator Noster* di papa Urbano VI, la cittadina divenne diocesi con il nome di *Mons Regalis*.

Mentre la comunità cresceva e si organizzava in rioni e quartieri, anche le altre colline della zona vedevano la formazione di paesi e villaggi, in posizione salubre e soprattutto facilmente difendibile dal nemico.

L'aumento della popolazione e la necessità di scambi commerciali per il proprio sostentamento imposero degli spostamenti, favoriti dalla fitta rete di sentieri, che mano a mano venivano ampliati per consentire il passaggio più agevole di uomini e merci.

Le nuove strade, più facilmente percorribili, agevolavano anche il passaggio degli invasori e dei predoni. Si assistette così alla nascita di fortificazioni e castelli, presenti

ancora in modo massiccio in tutta la zona, in particolare nelle Langhe e nel vicino Monferrato.

Altro fenomeno di rilevante importanza per il tracciamento di nuovi percorsi è certamente il pellegrinaggio.

Il Piemonte si trova sulle direttrici principali che conducevano i pellegrini verso le più importanti mete religiose: Santiago de Compostela e Canterbury. Flussi di pellegrini attraversavano queste terre e, durante il loro cammino, avevano bisogno di assistenza. L'organizzazione di un sistema capillare di strutture assistenziali favorì lo sviluppo delle infrastrutture sul territorio.

Pur essendo ai margini di questi flussi, anche il Piemonte meridionale e la zona del Monregalese furono interessate da questo fenomeno.

La rete di percorsi utilizzata dai pellegrini spesso era differente dai principali tratti viari utilizzati per scopi commerciali. Su queste strade, più importanti, erano presenti controlli e dogane per il pagamento dei dazi e dei pedaggi, mentre le vie utilizzate dai pellegrini erano più decentrate e quindi più tranquille e sicure. Il sistema della viabilità medievale prevedeva, infatti, che vi fossero più percorsi alternativi, e in qualche modo complementari, per raggiungere la medesima destinazione.

La viabilità principale della zona del Piemonte meridionale nel periodo tra XII e XIII secolo consisteva in due assi viari principali, che sostanzialmente ricalcavano le antiche vie romane. Uno di questi conduceva da Asti verso la Liguria seguendo il corso del fiume Bormida prima e del Tanaro poi, toccando le città di *Augusta Bagiennorum* e *Pollentia*, ormai decadute. L'altra via era rappresentata da quella che dal tardo Medioevo sarebbe stata conosciuta come la "via del sale".

Citata nei patti commerciali stipulati tra Carlo D'Angiò e il comune di Cuneo nel 1259, era una via che, percorrendo l'antica strada romana proveniente dalla Provenza francese, giunta a Cuneo si dipartiva a raggiera verso tutti i principali centri commerciali della pianura. Dopo la fon-

dazione della città di Cuneo, nel 1198, e la sua crescente importanza economica, l'asse viario principale divenne certamente quello che seguendo il corso del fiume Stura e poi del Tanaro, giungeva ad Asti, soppiantando l'originale direttrice verso *Augusta Bagiennorum*, che perse via via importanza.

L'organizzazione viaria utilizzata dai pellegrini, invece, trovava le sue direzioni in base alla presenza dei numerosi Ospedali, le *domus hospitales*, che sorsero in quel periodo sul territorio.

Inizialmente costruiti lungo i principali tracciati, presto si diffusero a macchia di leopardo nella zona, soprattutto lungo gli itinerari seguiti dai pellegrini nei loro spostamenti devozionali. Si nota così un significativo scostamento delle due tipologie di percorsi presenti.

I viandanti continuavano a preferire i percorsi più sicuri, poco più che sentieri, più disagiati e in cattive condizioni di manutenzione.

La città di Mondovì è tra quelle che vide il sorgere di un sistema capillare di ospedali per il ricovero e la cura di pellegrini e indigenti. Si assistette in quel periodo ad un aumento considerevole dei flussi e la viabilità crebbe di



Figura 15: ex-ospedale Santa Croce a Mondovì (anno fondazione 1319, più volte rimaneggiato)(fonte:www.assocn.it)

pari passo.

Per tutto il secolo XIV si alternarono sul territorio varie dominazioni, da quella angioina, cui succedettero i Visconti, i marchesi del Monferrato, gli Acaja e, dal 1418, i Savoia.

Per l'arco alpino occidentale, il filo conduttore principale per meglio comprendere l'evolversi del sistema viario e stradale parte dall'analisi del territorio e della continua variazione dei suoi confini istituzionali, dipendente dalle vicende politiche dello stato sabauda, a partire dal Medioevo. Tali vicende interessarono anche le relazioni con il mare, la contea di Tenda e la Liguria.

Una data importante per Mondovì e tutto il monregalese è l'8 giugno 1388, quando papa Urbano VI costituì la diocesi del Monte Regale e promosse Mondovì sede vescovile: il vasto territorio tra Stura, Tanaro, Alpi Liguri e Marittime, già appartenuto all'antica diocesi e contea di *Auriate* (probabilmente distrutta dai Saraceni), fu scorporato dal Vescovado di Asti e acquisì una propria importante indipendenza.

Con il XIV e XV secolo il casato dei Savoia si rivolse verso i possedimenti piemontesi: assunsero sempre più importanza le vallate di Aosta e di Susa, importanti per i rapporti con la Francia. Anche lo sbocco al mare verso la contea di Nizza acquistava sempre più rilievo, per i traffici commerciali e i dazi che ne derivavano. Non meno importante risultava la difesa dei confini nei confronti delle potenze straniere, Spagna e Francia.

Nel 1537 Mondovì e il suo territorio furono occupati dai Francesi. Con alterne vicende rimasero nelle loro mani fino al 1559 quando, a seguito del Trattato di Cateau Cambresis, Emanuele Filiberto di Savoia riprese il dominio sui territori monregalesi (1560) ma anche su due postazioni marittime di Nizza e Villefranche (oggi Francia) prima di riuscire ad acquistare nel 1576 dai Doria il borgo costiero di Oneglia.

Il Monregalese venne ad assumere un importante ruolo strategico e commerciale poiché attraversato da strade

che consentivano il collegamento diretto tra Torino, ormai capitale sabauda, e il mare e i collegamenti marittimi con i porti del Mediterraneo. Il Duca si rese conto ben presto, però, che il solo porto di Oneglia, isolato dal resto del territorio, non era sufficiente per l'incremento dei traffici commerciali, e la sua attenzione si rivolse verso il porto di Genova e la sua repubblica. Nonostante diverse trattative diplomatiche, non riuscì ad ottenere il possesso dei territori desiderati e la sua politica espansionistica venne ripresa negli anni seguenti dal figlio Carlo Emanuele prima, e in seguito dai nipoti.

La capillare rete di sentieri che si era venuta a formare nei secoli passati non agevolava il passaggio delle truppe: il territorio impervio delle vallate alpine o quello della pianura solcato da una quantità notevole di fiumi e torrenti, la mancanza di ponti e infrastrutture inducevano gli eserciti e le loro artiglierie pesanti a cercare percorsi alternativi al trasporto via terra. Si preferiva utilizzare le vie fluviali, più sicure.

Nei secoli successivi la costruzione di nuove Chiese e Santuari, per rispondere alle esigenze delle comunità sempre più numerose, impose alle maestranze spostamenti mas-



Figura 16: un tratto panoramico della via del sale  
(fonte: [www.dislivelli.eu](http://www.dislivelli.eu))

sicci di uomini e soprattutto di materiali da costruzione. Le vie più utilizzate, anche in questo caso, risultavano essere quelle fluviali, dato che all'epoca i fiumi del territorio erano navigabili. Ma anche le principali vie degli scambi commerciali fungevano allo scopo.

Intanto prendeva sempre più importanza il commercio del sale, agevolato dalla via romana, l'*Alta via del sale*<sup>1</sup>, che portava verso la Liguria e che consentiva di scambiare prodotti del territorio con un prodotto indispensabile per la conservazione dei cibi.

Tra 1680 e 1699, numerose furono le rivolte contro i duchi sabaudi ("le guerre del sale") mosse dalle comunità locali per difendere le antiche autonomie e franchigie comunali. Di fronte alla politica accentratrice ispirata al modello francese e introdotta dai duchi di Savoia negli ultimi anni del XVII secolo, anche la nobiltà locale aveva dovuto cedere.

I paesi che facevano parte del comune, come Vico (poi Vicoforte dal 1862), Briaglia, Bastia furono devastati e le popolazioni deportate nelle pianure vercellesi al di là del Po, con divieto di far ritorno alle proprie case. Proprio in seguito a questi eventi, il territorio monregalese che, fino

1 *I traffici provenienti da Torino e Cuneo facevano generalmente sosta a Limone Piemonte dove avveniva il cambio delle bestie da soma e da traino e dei relativi conducenti, per poi proseguire verso il Colle di Tenda, una delle poche vie di collegamento tra la pianura e il mare, fin dall'antichità. Superato il Colle della Boria, attraverso la regione delle Carsene e il Colle dei Signori, proseguivano in direzione di Monesi e del successivo Passo di Tanarello. Il percorso mulattiero, pur superando quote assai elevate, si manteneva abbastanza pianeggiante, ed era conosciuto nel periodo ducale dei Savoia anche come «Via Marenga» (cioè che portava al mare). Antichi documenti risalenti all'anno 1207 ne riportano l'esistenza. La Via Marenga ha quindi almeno 800 anni ed è considerata una delle più antiche vie del sale. Una grande quantità di strade secondarie, sentieri e scorciatoie, si diramava dal percorso principale per raggiungere le varie destinazioni. La stessa strada era percorsa da numerosi contrabbandieri e briganti, che attaccavano le carovane per impossessarsi dei preziosi carichi. (fonte: [www.laviadelsale.com](http://www.laviadelsale.com))*

*L'Alta via del sale è un ottimo progetto di recupero e valorizzazione del territorio realizzando un percorso turistico in quota, curato da Interreg ALCOTRA. (Fonte: <https://altaviadelsale.it/>)*



Figura 17: tratto in alta quota della via del sale  
(fonte: [www.limoneturismo.it](http://www.limoneturismo.it))

ad allora, era stato uno dei più popolosi, ricchi e vasti del Piemonte (il comune si estendeva tra le Alpi Liguri e i terreni solcati dai torrenti Brobbio e Pesio, e dal fiume Tanaro), si vide smembrato in vari piccoli comuni.

Nacquero quindi i comuni di Vicoforte, Briaglia, Bastia, Rocca de Baldi, Magliano Alpi, Villanova e Roccaforte, sorti là dove già si erano insediate, alla fine dell'epoca romana, piccole comunità. Questi comuni potevano contare su una fitta rete di collegamenti viari, perlopiù situata sui crinali delle colline, o lungo gli argini dei fiumi e dei torrenti.

In questi piccoli comuni vi fu un fiorire di edifici ecclesiastici, perlopiù fatti edificare dai Signori del luogo per rinsaldare i rapporti con il potere della Chiesa.

Nei secoli seguenti la loro storia è legata a quella dei Savoia, che dominarono il territorio e se lo contesero con i Francesi fino alla creazione della nazione Italiana.

Anche i comuni di Carrù e Benevagienna possiedono sostanzialmente una storia simile a quella di Mondovì: città appartenenti al territorio dei bagienni, passate poi sotto l'Impero Romano e successivamente facenti parte del vescovado di Asti.

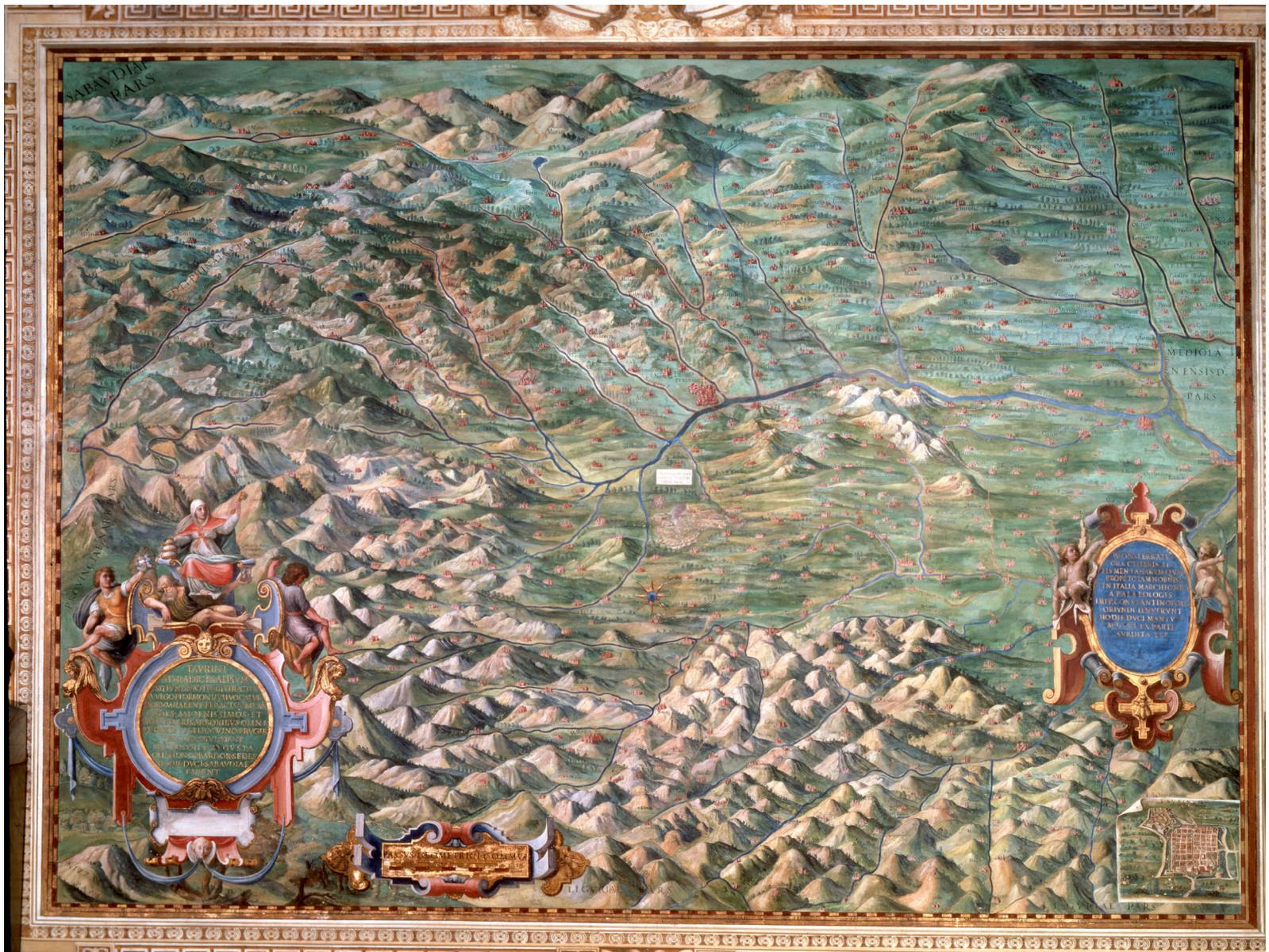


Figura 18: E. Danti, *Pedemontium et Monferrat*. Galleria delle carte geografiche in Vaticano. (1580-1581)

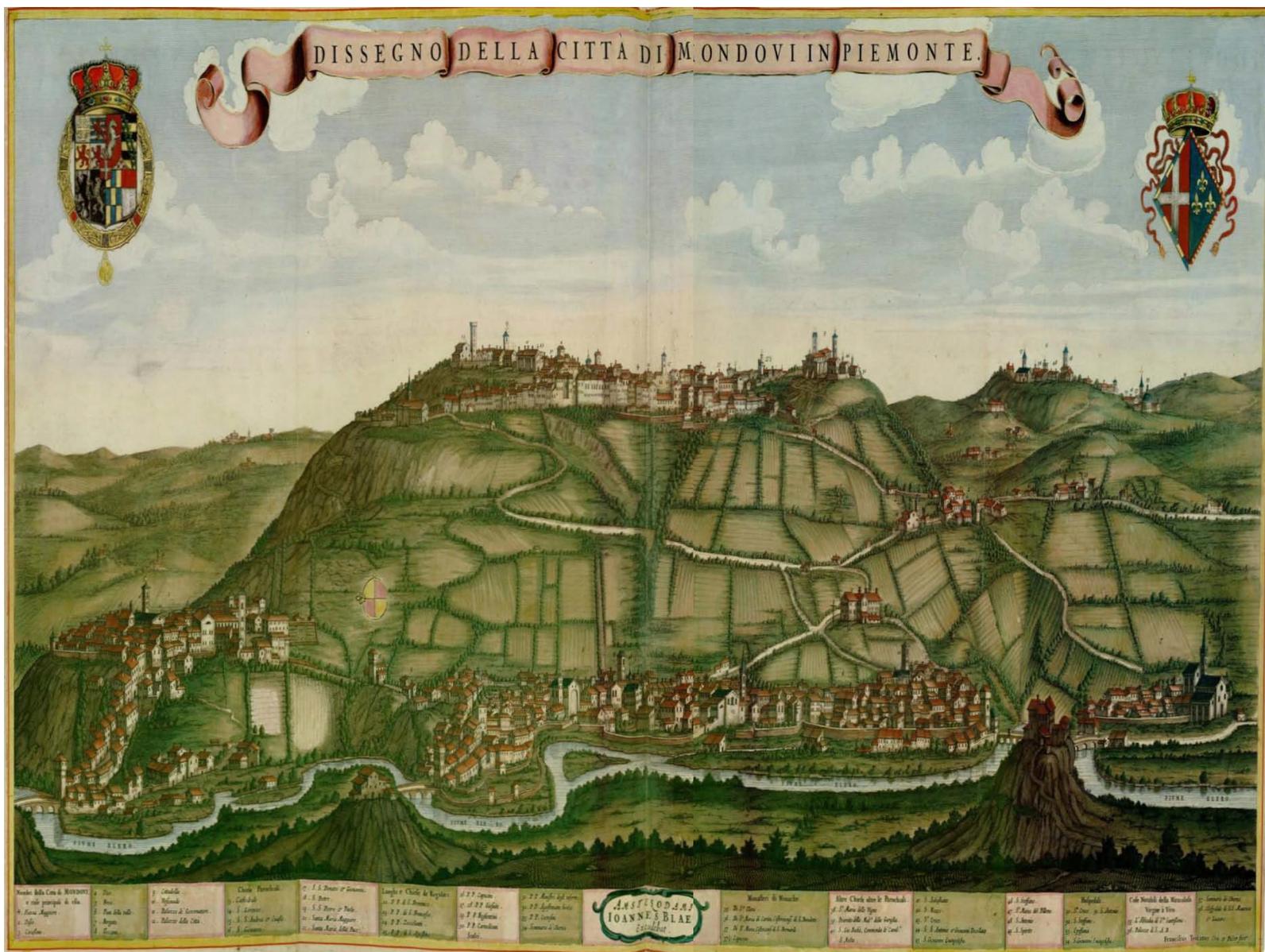


Figura 19: disegno della città di Mondovì in Piemonte, in Theatrum Sabaudiae, 1682, Museo di Torino

## 2.4 Le reti stradali nello sviluppo industriale del Monregalese

Come testimoniano spesso diari e memorie di viaggiatori, lungo tutto il XVIII secolo la situazione della viabilità del Piemonte occidentale avrebbe mantenuto uno stato di manutenzione precaria, con strade che si riducevano a semplici sentieri, spesso impervi, e la vegetazione che ne invadeva i tracciati.

Le difficoltà per i visitatori si manifestavano già presso i confini, con l'attraversamento della catena delle Alpi, dove i tracciati si presentavano in condizioni peggiori soprattutto durante il periodo invernale.

Nel 1600 due documenti importanti riportano con fedeltà la situazione delle strade del ducato sabauda: sono *l'Ordine di riparazione delle strade* impartito dalla duchessa Maria Giovanna Battista di Savoia-Nemours, reggente per Vittorio Amedeo, e la pubblicazione della Carta generale degli Stati di Giovanni Tommaso Borgonio. Nell'editto erano elencate le vie che erano ritenute più importanti per i commerci e dovevano essere potenziate, tra le quali era citata la strada Limone-Nizza. La carta di Borgonio, documento ufficiale, venne commissionata al cartografo di corte dal duca Carlo Emanuele II per ottenere un'immagine particolareggia-

ta dei territori posseduti. Le strade dello stato non sono tutte rappresentate, ma, all'interno di una rete piuttosto fitta, sono selezionati i percorsi notevoli dal punto di vista commerciale e di collegamento con la città-capitale. L'opera di Borgonio è importante, perché segna un punto di svolta nelle rappresentazioni cartografiche dell'epoca, diventando un modello per tutte le realizzazioni successive.

Il 1713 (trattato di Utrecht) rappresenta una data importante poiché il Regno sabauda ottiene alcuni territori che si riveleranno determinanti nella riorganizzazione dell'assetto viario dello Stato modificandone anche i tracciati delle direttrici principali. Con l'annessione dell'alta valle Susa, il Monginevro diventa un valico di confine che induce a rivedere le strategie di difesa e commerciali con i territori d'oltralpe. Si consolida in questo periodo anche il collegamento verso lo sbocco al mare a Nizza, e alla vicina Villefranche. Le due strade che partivano dal capoluogo piemontese si dividevano un po' prima di Carmagnola e si dirigevano verso il mare, una passando per la città di Cuneo ("via del sale"), l'altra deviando sull'antico tracciato in direzione di Benevagienna e Ceva.

In questo periodo di riorganizzazioni viarie quindi la regione del monregalese viene esclusa dal passaggio dei tracciati principali. La conformazione del suo territorio, chiuso a Sud dallo spartiacque piemontese-ligure e a Ovest dalle alture collinari, se pur modeste, con l'unica apertura verso la pianura di Carrù e la valle del Tanaro, non si presta al passaggio di una strada agevole.

L'interesse economico nei confronti della zona, poi, era prettamente di carattere locale in quanto con grande difficoltà era in grado di inserirsi nei densi commerci che caratterizzavano l'economia dell'area padana.

Per più di un secolo i Savoia avrebbero cercato di sottrarre i territori liguri per ampliare i possedimenti ma-



Figura 20: stralcio della carta corografica degli Stati S.M. il Re di Sardegna, redatta dall'Ing. Borgonio nel 1683, poi corretta e accresciuta nel 1772. Si tratta della ristampa, ampliata e aggiornata, tra il 1763 ed il 1772, anno della pubblicazione, della carta corografica seicentesca disegnata da Tommaso Borgonio e incisa da Giovanni Maria Belgrano che per lungo tempo costituì un modello anche sulla produzione d'oltralpe. L'opera fu di notevole importanza ed ebbe ampia diffusione, in primo luogo tra i membri della corte, ma venne utilizzata anche in età napoleonica. (Catalogo generale dei Beni Culturali, Convento dei Servi di Maria, Torino)

rittimi, ingaggiando continue battaglie con le potenze di Spagna e Francia, quest' ultima più che mai determinata a bloccare le mire espansionistiche sabaude. Anche in questo caso le direttrici più ambite restavano quelle verso Genova, attraverso il Monferrato e l'Astigiano, e quella della consolidata via del sale, che si dipartiva da Cuneo, escludendo di fatto la città di Mondovì e il suo territorio. Nella seconda metà del Settecento tuttavia le strade del Regno erano state oggetto di una riforma che le aveva classificate in ragione della loro importanza locale, statale o internazionale. Vi avevano provveduto, prima l'istituzione della Direzione Generale delle Strade nel 1761, poi le Regie Costituzioni emanate nel 1770 da Re Carlo Emanuele III. Su questa struttura gerarchica dal 1798 si era inserita la politica napoleonica impegnata a rafforzare il sistema stradale transalpino con grandi opere per i valichi e le strade di prima grandezza, tra cui la strada del Colle di Tenda, già classificata dai sovrani sabaudi come "Strada Regia"<sup>1</sup>. Soprattutto erano state le sue ambizioni a scala vasta - verso Milano, Venezia e la Dalmazia e verso Roma e i Paesi del Mediterraneo (Egitto e Impero Ottomano soprattutto) - a definire il progetto per una rete infrastrutturale che le competenze degli ingegneri formatisi all'École Polytechnique e all'École des Ponts et Chaussées avrebbero saputo realizzare.

Con la Restaurazione (1815), l'annessione della Repubblica di Genova aveva offerto una grande opportunità al Regno sabauda poiché gli aveva garantito un accesso diretto al mare. Questa annessione avrebbe infatti imposto un radicale cambiamento nella politica commerciale del Regno per il quale diventavano determinanti i porti di Genova, Savona e La Spezia. Alle quattro stra-

<sup>1</sup> Una prima classificazione della gerarchia delle strade in base alla loro importanza era stata stabilita dalla legislazione sabauda all'inizio del Seicento: prevedeva la distinzione, per motivi fiscali, tra strade regie, strade pubbliche e strade vicinali. Questa classificazione fu applicata solo più di un secolo dopo, durante il governo del Duca Vittorio Amedeo III, che aveva messo in atto anche una serie di interventi di miglioramento dei tracciati reali.

de principali che, attraversando il Regno sabauda, collegavano Torino al Moncenisio e al Monginevro, attraverso la valle di Susa, al Gran San Bernardo, attraverso l'Eporediese, alla pianura padana, attraverso Asti e Alessandria, al Col di Tenda<sup>2</sup>, attraverso Cuneo, lungo la strada Torino-Cuneo e si aggiungeva ora il raccordo che, passando per Ceva, portava a Savona e al mar Ligure. Particolarmente attiva nella realizzazione delle strade di connessione tra Torino e Liguria era la figura di Carlo Bernardo Mosca al quale si devono le più ambiziose soluzioni per superare i rilievi che separavano il basso Piemonte dalla costa ligure.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> La strada del Colle di Tenda, da sempre utilizzata per molteplici scopi, dal passaggio di truppe ed eserciti al commercio del sale, fino a importanti personalità del passato che la utilizzarono per i loro spostamenti, grazie alle sue caratteristiche. Si tratta infatti del colle posto alla quota più bassa di tutte le Alpi sud-occidentali (1871 metri) nonché di quello più vicino al mare (40 chilometri in linea d'aria). Nel 1788 sotto il governo di Vittorio Amedeo III fu finalmente ampliata e resa percorribile per il passaggio delle vetture, diventando la prima strada interamente carrozzabile che attraversava le Alpi. Si ripresero le opere di costruzione del traforo iniziate da Carlo Emanuele I nel 1614 (mai portate a termine per mancanza di fondi), ma anche in questo caso l'intervento fallì. Un terzo tentativo di aprire il tunnel fu messo in atto durante la dominazione napoleonica, senza successo. La galleria incompiuta è ancora oggi visibile sul colle, ed è conosciuta come galleria di Napoleone. Il progetto di Napoleone, seppure fallimentare, ha lasciato dietro di sé molte opere di ripristino e potenziamento del percorso, tuttora esistenti. Nel 1882 venne aperto un tunnel al di sotto del valico, lungo più di tre km (all'epoca il più lungo mai costruito), e progressivamente il tracciato originario perse la sua importanza.

<sup>3</sup> Carlo Bernardo Mosca (1792-1867), ingegnere laureato alla École des ponts et chaussées, lavorò come funzionario al servizio dello Stato, impegnato in particolar modo nella progettazione delle infrastrutture del territorio, e come professionista al servizio del sovrano e della corte. Tra il 1822 e il 1823 si dedicò al progetto del ponte in pietra sulla Dora, ad arco unico ribassato, realizzato negli anni successivi. La struttura segnò un punto di arrivo nella storia della costruzione dei ponti in muratura. Membro della commissione di studio per il problema ferroviario istituita nel 1837 da Carlo Alberto, scrisse una dettagliata relazione in cui evidenziò la complessa conformazione orografica dei territori sabaudi. Mosca venne incaricato di esaminare dettagliatamente i progetti per la costruzione della tratta ferroviaria Genova-Alessandria, fornendo le indicazioni necessarie per la scelta della via più idonea per l'attraversamento del Passo dei Giovi. La soluzione proposta adottò importanti innovazioni ingegneristiche (Fonte: COMOLI V., GUARDAMAGNA L.A., VIGLINO M.A., a cura

Fino agli anni centrali del XIX secolo l'economia del Monregalese tuttavia non sembrava aver tratto se non marginali vantaggi. Aveva infatti continuato a mantenere un assetto produttivo prevalentemente a carattere rurale e artigianale e scarsamente competitivo rispetto alle produzioni industriali che si erano andate affermando nell'Italia settentrionale. Un primo segnale di modernizzazione è riconducibile al 1850 quando il governo D'Azeglio aveva dato spazio all'iniziativa privata rilasciando una prima concessione che aveva portato, sulla linea ferroviaria Torino-Genova, alla realizzazione della tratta Trofarello-Savigliano, premessa all'autorizzazione del 1852 al prolungamento della linea fino a Cuneo, passando per Fossano. All'indomani dell'Unità nazionale i progetti di sviluppo dei collegamenti tra l'Italia e i mercati francesi aveva indotto alla formulazione di nuovi progetti stradali e ferroviari. Se nel 1862 si era provveduto a costruire una strada carrabile più agevole lungo la valle Roja, nel 1874 erano stati avviati i lavori per la linea ferroviaria che, toccando Cuneo e Mondovì, avrebbe collegato Torino a Savona. Si trattava tuttavia di cantieri che andavano a rilento. La linea avrebbe visto il suo completamento solo nel 1933 pochi anni dopo la fine dei lavori della linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza inaugurata nel 1928<sup>4</sup>. La stazione di Mondovì divenne nodo di scambio e di collegamento tra la bretella ferroviaria che collegava Cuneo con il tracciato proveniente da Torino, e questo incrementò anche il traffico su strada.

Anche nel Piemonte sud-occidentale molte realizzazioni di alto valore ingegneristico risalgono a quel periodo: a Cuneo è notevole la costruzione del ponte a doppio piano per il traffico stradale e ferroviario rea-

di, *Carlo Bernardo Mosca (1792-1867). Un ingegnere tra Illuminismo e Restaurazione*, Milano, Guerini e Associati, 1997.)

<sup>4</sup> Nel 1879 era stato approvato il progetto della ferrovia Cuneo-Ventimiglia con l'obiettivo di avviare trattative con il Governo francese per il prolungamento della linea fino a Nizza. Iniziati i lavori sul fronte italiano nel 1883 e sul fronte francese solo nel 1904, la linea avrebbe visto il suo completamento solo nel 1928.

lizzato nel 1933 sul Fiume Stura, alle porte della città. Nel periodo compreso tra le due guerre mondiali la rete stradale del Piemonte Sud-occidentale continuava ad essere costituita dalle due direttrici principali che da Torino conducevano a Cuneo e Mondovì, proseguendo poi verso il mar Ligure. Erano poi presenti alcune tratte secondarie che si dipartivano sempre dal capoluogo piemontese col-



Figura 21: la stazione di Villanova Mondovì  
(fonte: [www.comune.villanova-mondovi.cn.it](http://www.comune.villanova-mondovi.cn.it))



Figura 22: la stazione di Bastia Mondovì (Torio Luigi - 1982)  
(fonte: [www.ilportaledeitreni.it](http://www.ilportaledeitreni.it))

legandolo con Alba e Saluzzo, ed una quantità di strade minori che dalla pianura percorrevano le valli alpine e raggiungevano le postazioni fortificate sui confini dello Stato.

Dopo la seconda Guerra Mondiale l'incremento del traffico veicolare e degli spostamenti indussero a realizzare nuove infrastrutture viarie ad alto scorrimento: le autostrade.

Nel 1960 entrò in funzione l'autostrada Torino-Savona<sup>5</sup>, la A6, che collegava la città metropolitana e le sue industrie con i porti del mar Ligure. Questa nuova infrastruttura segnò il punto di svolta per il territorio monregalese, finalmente interessato dai grandi traffici veicolari. Le strade secondarie che percorrevano i crinali delle colline o si incuneavano nelle vallate conobbero una nuova vita: l'autostrada portava i viaggiatori alla conoscenza di un territorio nuovo, ricco di bellezze naturali e paesaggistiche, e crebbe l'interesse turistico per la zona. Con il potenziamento della rete viaria, anche quella marginale, e l'aumentata facilità degli spostamenti, anche brevi, contemporaneamente si assistette ad una progressiva riduzione dell'uso del trasporto ferroviario, diventato ormai per molti troppo lento e scomodo, tanto che, soprattutto intorno agli anni 80 del XX secolo, molte linee minori furono soppresse, e si trovano oggi in assoluto stato di abbandono. L'utilizzo sempre più massiccio del trasporto su ruote, negli anni del dopoguerra, impose l'integrazione della rete stradale con bretelle aggiuntive e secondarie. Ai giorni nostri la zona del monregalese è attraversata

<sup>5</sup> *Il tracciato di questa bretella autostradale per alcuni tratti ricalca l'antica via romana che dalle pianure del fiume Tanaro conduceva, passando per Ceva, fino all'antica città di Albingaunum (l'attuale Albenga). La sua particolare caratteristica è rappresentata dal fatto che, per oltre quarant'anni, è stata costituita da una sola carreggiata, con doppio senso di marcia identificato solo per mezzo di segnaletica orizzontale, senza barriere protettive: questo ha causato nel tempo moltissimi incidenti, anche gravi. Nel 1973 sono iniziati i lavori per il raddoppio, che sono proseguiti fino al 2001. La lungaggine degli interventi è attribuibile principalmente al fatto che il tracciato attraversa la barriera degli appennini liguri.*

da alcune strade perlopiù di carattere locale (che molto probabilmente ricalcano gli antichi percorsi), comunali o provinciali con basso volume di traffico, che intercettano centri urbani di piccole dimensioni, alcuni particolarmente interessanti dal punto di vista del patrimonio architettonico storico. Prima fra tutte la città di Mondovì: cittadina vivace, ricca di monumenti e edifici storici interessanti, che ne testimoniano l'importanza nel corso dei secoli. Altra città degna di nota è certamente Benevagienna, antica Augusta Bagiennorum, la cui importanza è testimoniata dai numerosi reperti archeologici. Gli altri paesi della zona presentano alcuni elementi puntuali che li rendono comunque mete interessanti per una piacevole pausa. Bastia Mondovì, con gli splendidi affreschi della cappella di San Fiorenzo, Chiusa di Pesio con la sua Certosa, Roccaforte Mondovì con il Santuario di Santa Lucia, arroccato sul crinale della montagna in posizione austera e altamente suggestiva.

L'autostrada A6 veicola nella zona un importante volume di traffico di turisti e vacanzieri, provenienti non solo dalle città del nord Italia, ma anche dai paesi del centro Europa, diretti verso il mare e le località di villeggiatura.

La rete ferroviaria di natura regionale è piuttosto carente, in quanto alcune tratte, come nel resto del paese, sono state dismesse e mai più ripristinate. Ne costituiscono esempio, il collegamento tra Cuneo e Mondovì, chiuso nel 2012, o la tratta Mondovì - Bastia, bretella di collegamento con la ferrovia Bra - Ceva, chiusa addirittura nel 1985, e da allora in totale abbandono. Nel 2016 è stato proposto in regione un progetto per il ripristino di questi percorsi attraverso la realizzazione di una linea di metropolitana leggera per collegare i principali centri della provincia, ma in mancanza di contributi nulla è stato fatto.

## PROPOSTA: BRETELLA DI COLLEGAMENTO

Nel progettare questo percorso ciclabile si è valutata anche la possibilità di recuperare parte di questi percorsi ferroviari, ma l'ipotesi è stata scartata per gli elevati costi di realizzazione. Un intervento di questo tipo potrebbe essere giustificato se il collegamento riguardasse aree urbanizzate con un ampio bacino di utenza interessata all'utilizzo del percorso in sostituzione di altri mezzi di trasporto, ma le linee ferroviarie dismesse collegano piccoli centri urbani, con pochi abitanti e con attività di carattere locale che si svolgono sullo stesso territorio e non richiedono molti spostamenti.

La linea ferroviaria che unisce il capoluogo piemontese con la riviera ligure passa per la stazione di Mondovì e

potrebbe diventare un interessante nodo di interscambio modale: la città di Cuneo dista poche decine di km da Mondovì, alla quale è collegata per mezzo di un servizio di autobus, e da Cuneo parte la Ferrovia Cuneo - Ventimiglia - Nizza, percorso suggestivo che attraversa le Alpi e la valle Roja e conduce al mare ed alla Francia. Questo percorso nel 2021 è stato inserito dal Fondo Ambiente Italiano tra i luoghi del cuore e per questo ha ottenuto finanziamenti per interventi di manutenzione e miglioramento del servizio.

Nella realizzazione della ciclabile degli antichi bagienni potrebbe essere interessante ipotizzare una bretella di collegamento tra le città di Mondovì e Cuneo, per consentire la fruibilità di questa tratta ferroviaria promuovendo un itinerario turistico tra le Alpi e il mare.



Figura 23: la Ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza  
(Fonte: [www.fondoambiente.it](http://www.fondoambiente.it))



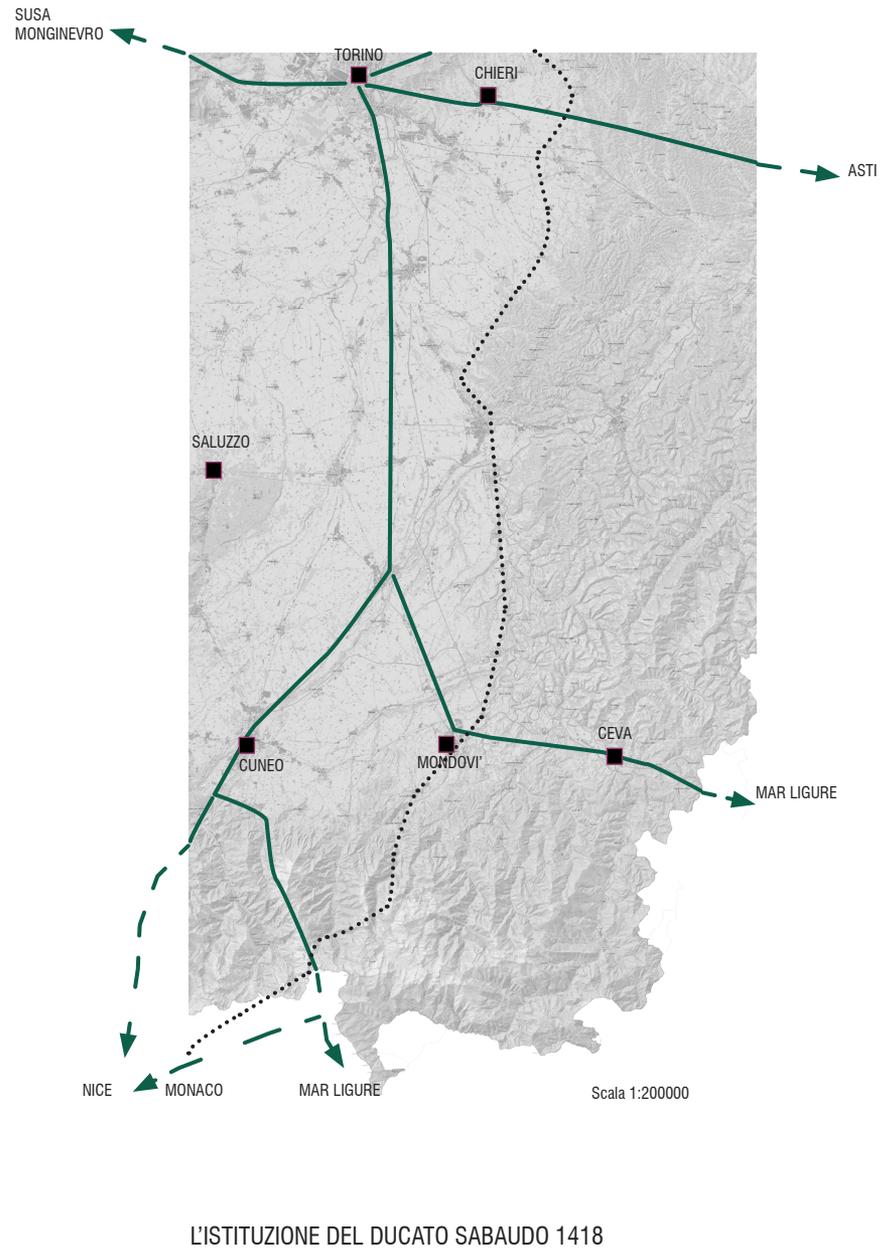
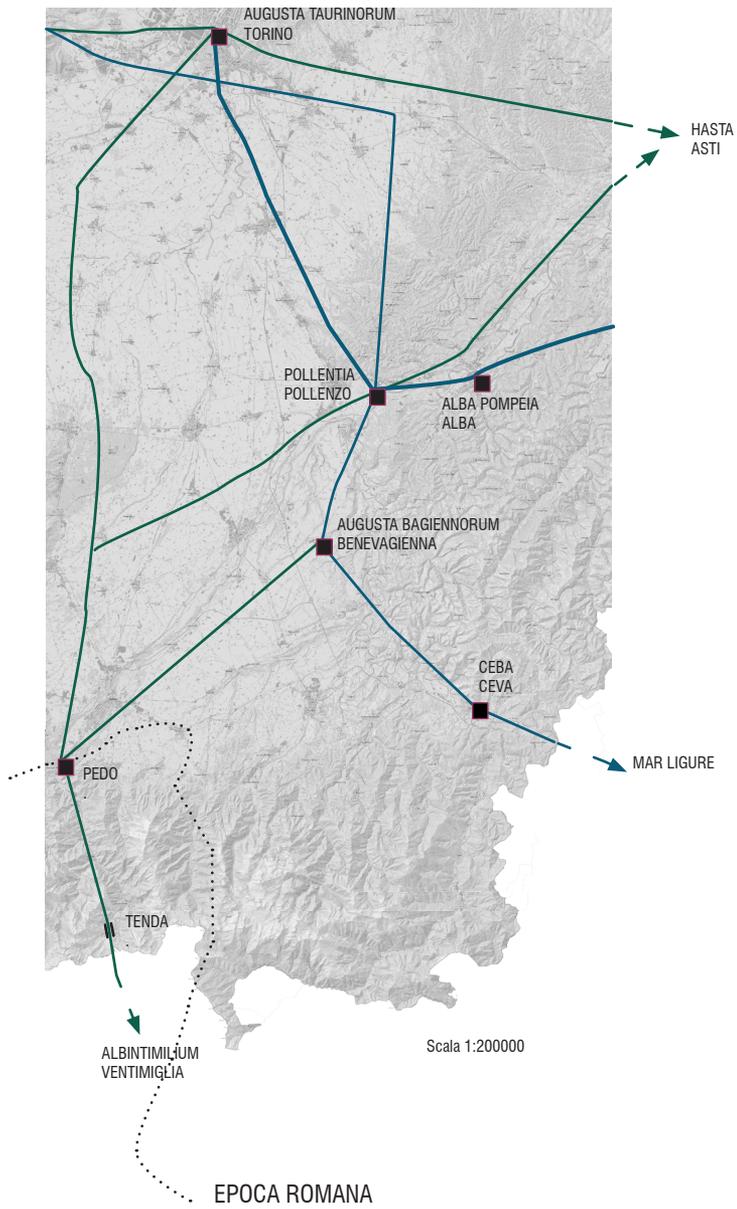
Figura 24: la stazione di Cuneo negli anni '80  
(Fonte: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

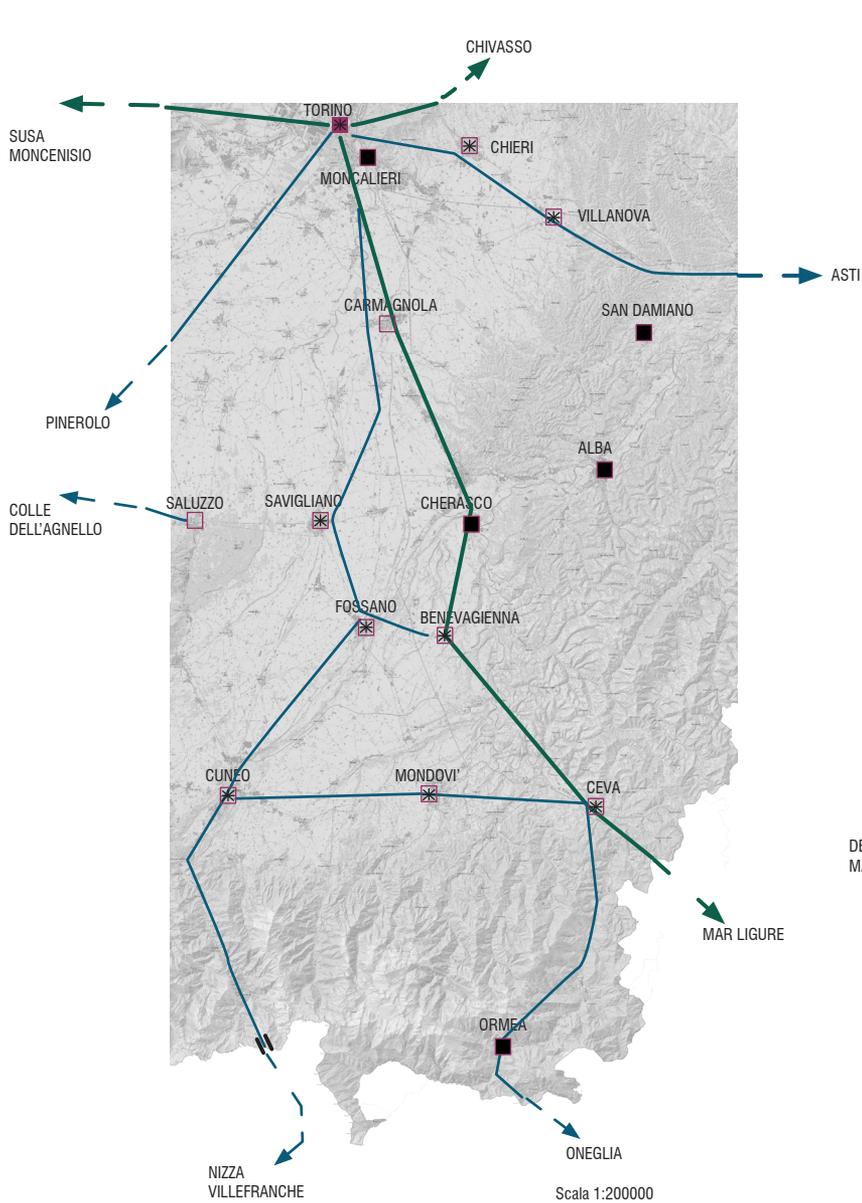
Nelle pagine seguenti vengono illustrate le fasi successive dell'evoluzione della rete viaria nel territorio del monregalese e i loro collegamenti con le strade principali. Vengono messe a confronto otto periodi storici: l'epoca romana, l'istituzione del ducato sabauda, la situazione dopo il trattato di Cateau Cambresis, il Trattato di Utrecht, il periodo dell'impero napoleonico, L'Unità d'Italia, il 1945 allo scoppio della II° guerra mondiale, e la situazione attuale. Dal confronto sono ben visibili le strade primarie, che, presenti già in epoca romana, si sono mantenute pressochè invariate nel tempo. Si tratta, in particolare, della via del sale e del colle di Tenda, e della via che collegava la città di Asti con quella di *Albingaunum*, affacciata sul mare Ligure. Nel suo percorso toccava le città di *Alba Pompeia*, *Pollentia*, *Augusta bagienorum* e *Ceva*. Dall'istituzione del ducato sabauda in poi si osserva una sostanziale stabilità del tracciato di collegamento realizzato tra la capitale Torino e la città di Cuneo, situata in posizione strategica al crocevia di importanti valli alpine. La "Strada Regia" (come venne classificata dal Duca) offriva un importante sbocco verso il mare e i suoi porti, favorendo gli scambi commerciali. La città di Mondovì mantenne sempre un collegamento viario con Cuneo, la cui importanza sembra variare nelle diverse epoche analizzate. Sotto il dominio sabauda era interessata dal passaggio della via che da Torino, in corrispondenza di Fossano, deviava in direzione di Ceva. Con il Trattato di Cateau Cambresis Mondovì venne esclusa dal percorso principale, mentre una via secondaria la connetteva con Cuneo. Il rapporto tra le due cittadine fu garantito da una strada minore anche nelle fasi successive, fino alla formazione dello Stato Italiano. Fu solo dopo la realizzazione del tracciato ferroviario Torino-Fossano-Mondovì-Ceva che anche il collegamento viario venne potenziato. La zona del monregalese entrò definitivamente a far parte dei grandi traffici veicolari quando venne realizzata l'autostrada Torino-Savona, che sul suo tracciato aveva posto anche il casello di uscita a Mondovì.

Le mappe sono state rielaborate dall'autore su supporto cartografico CTR, 1996 (Lartu, Politecnico di Torino)

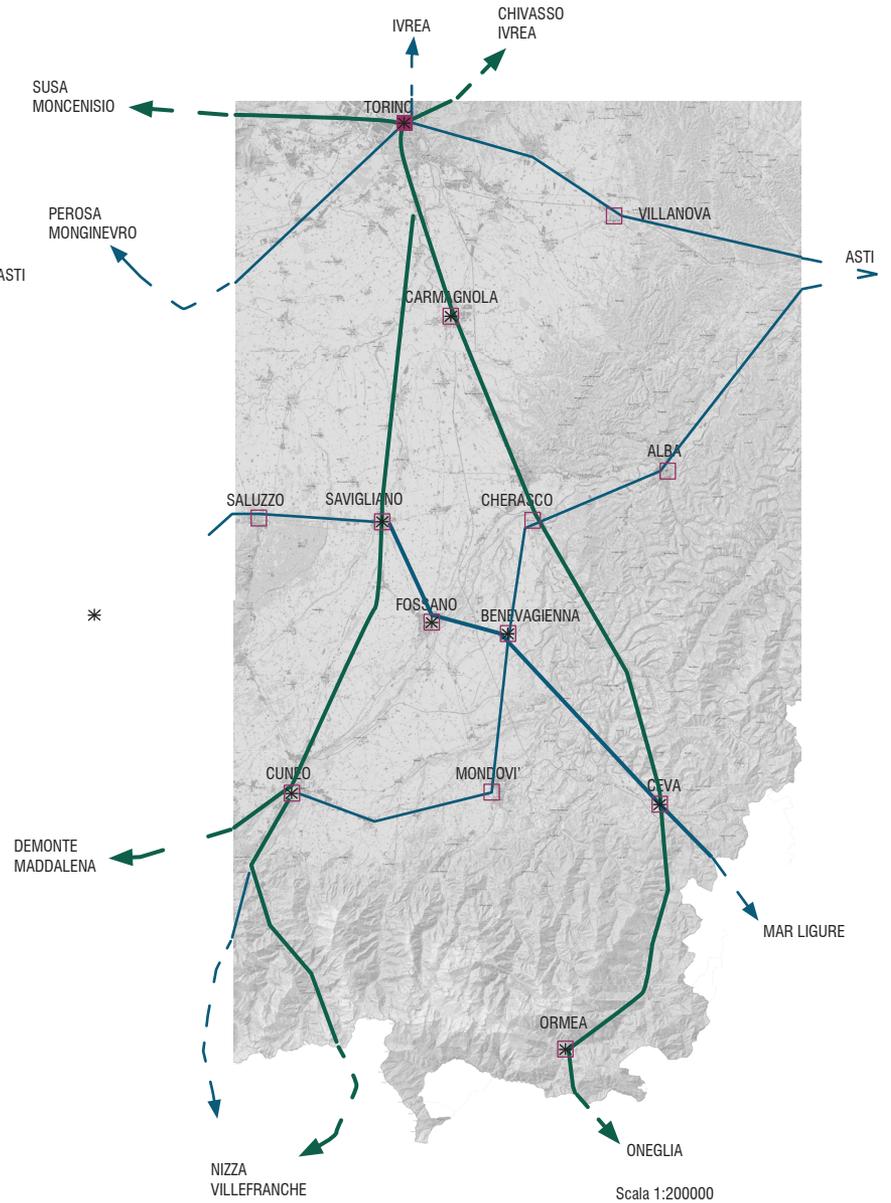
(Fonte: COMOLI V., FASOLI V., VERY F., *Le Alpi/Les Alpes, Storia e prospettive di un territorio di frontiera*, Celid, Torino, 1997)



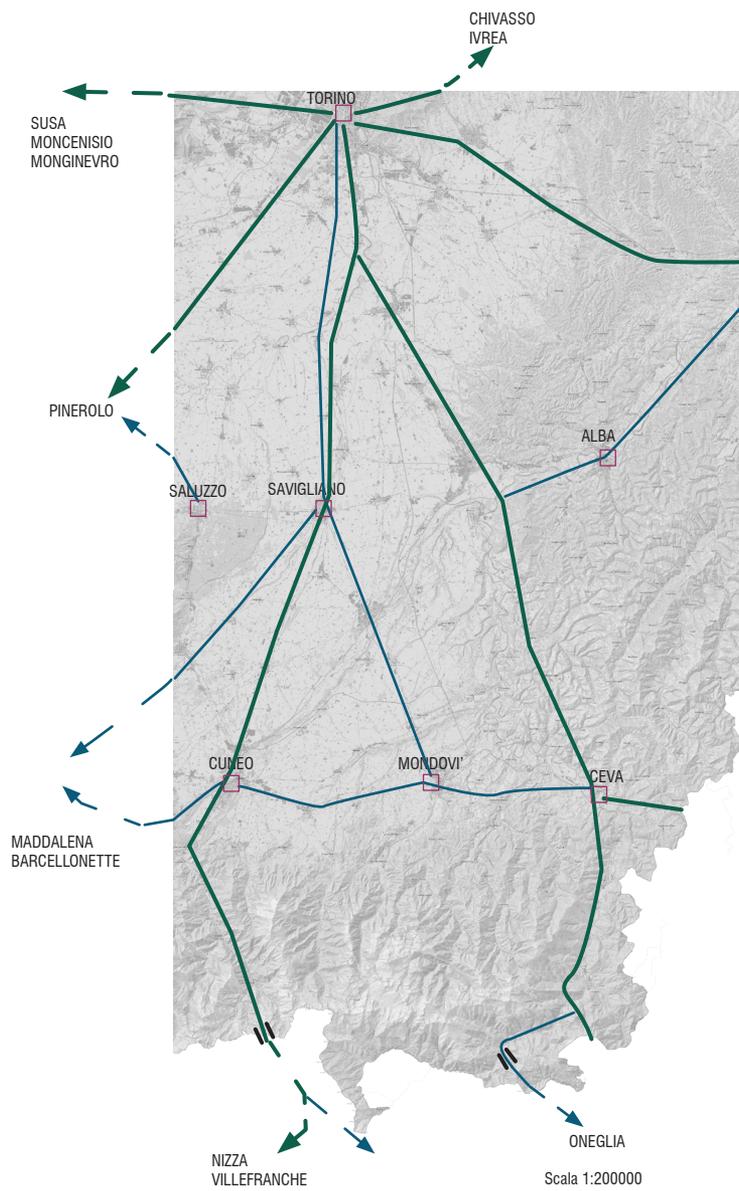




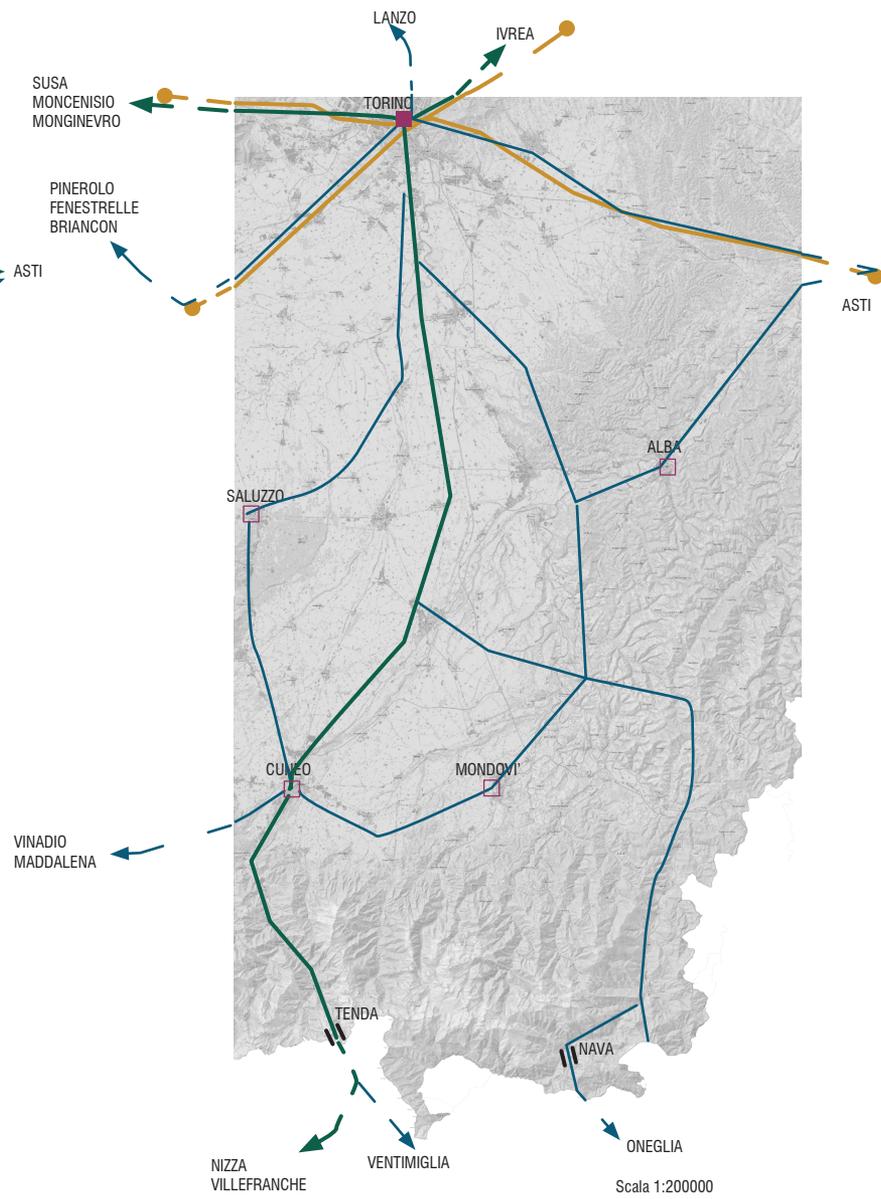
TRATTATO DI CATEAU CAMBRESIS 1559



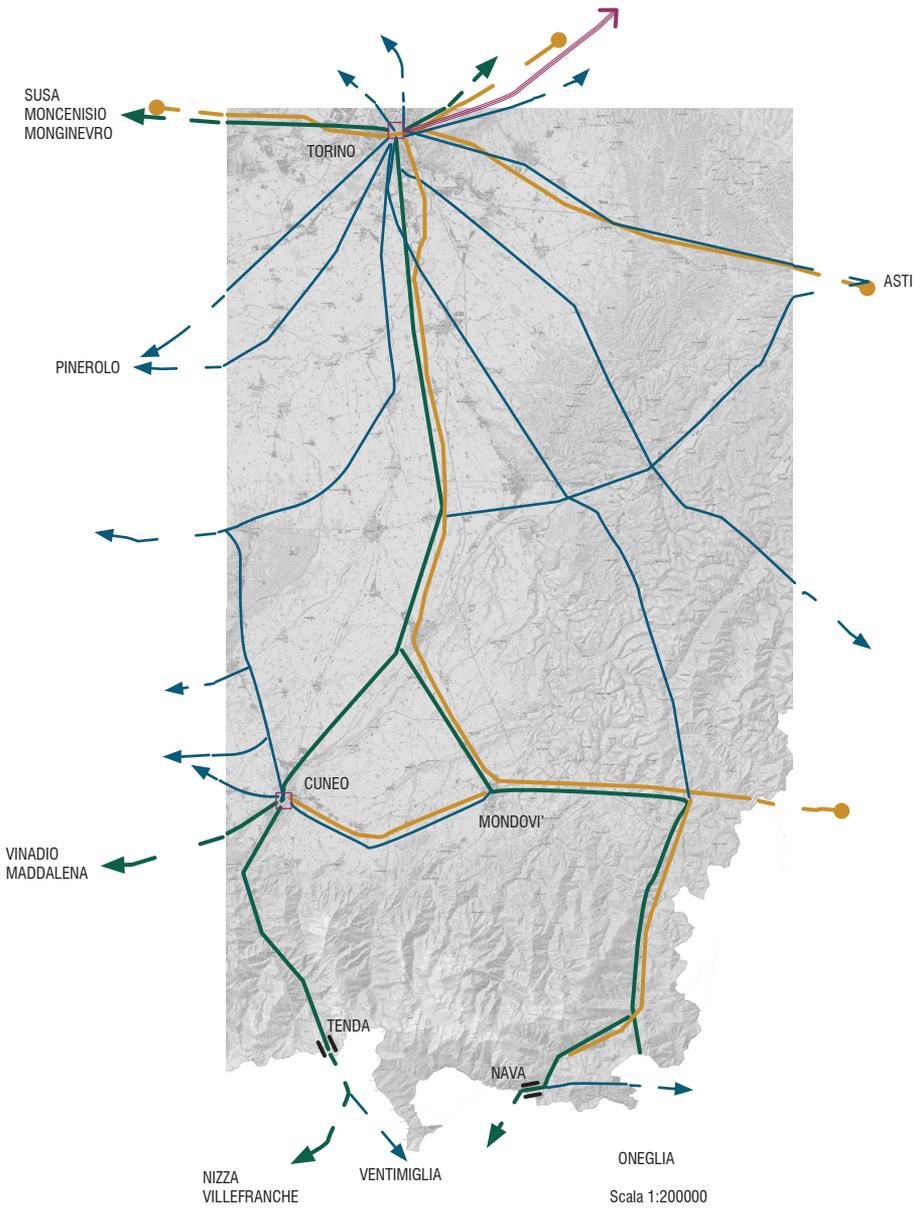
TRATTATO DI UTRECHT 1713



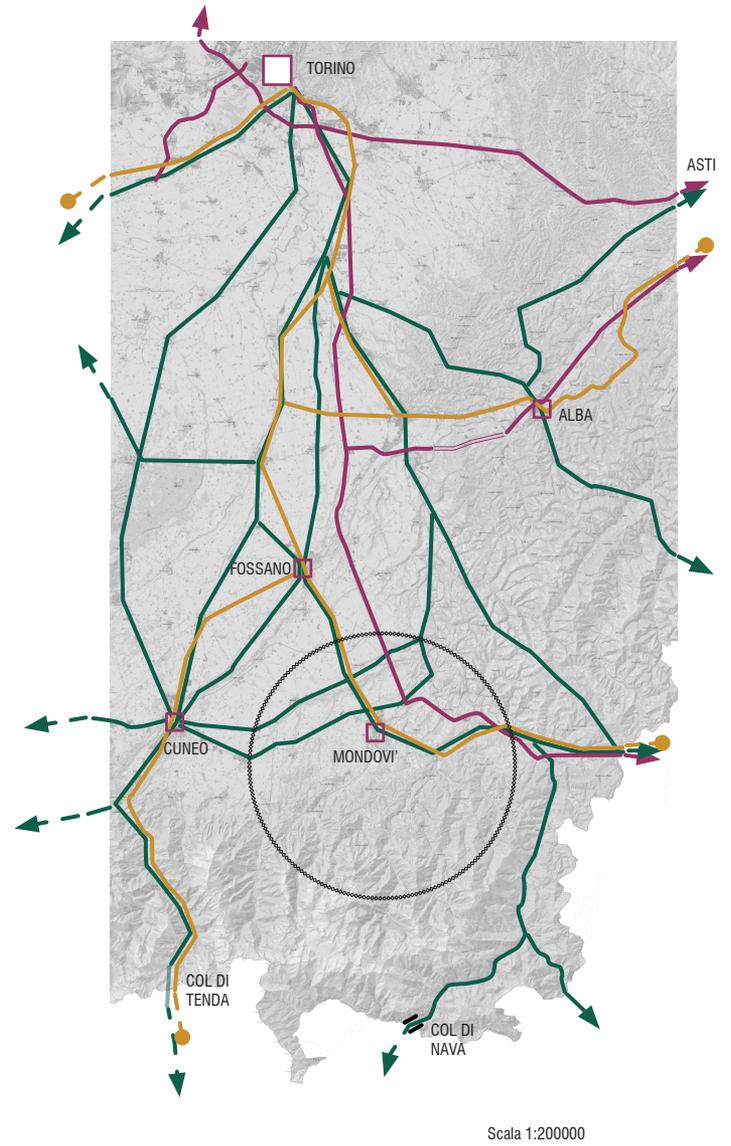
IMPERO NAPOLEONICO 1805



TRATTATO DI TORINO 1860



1945



2022

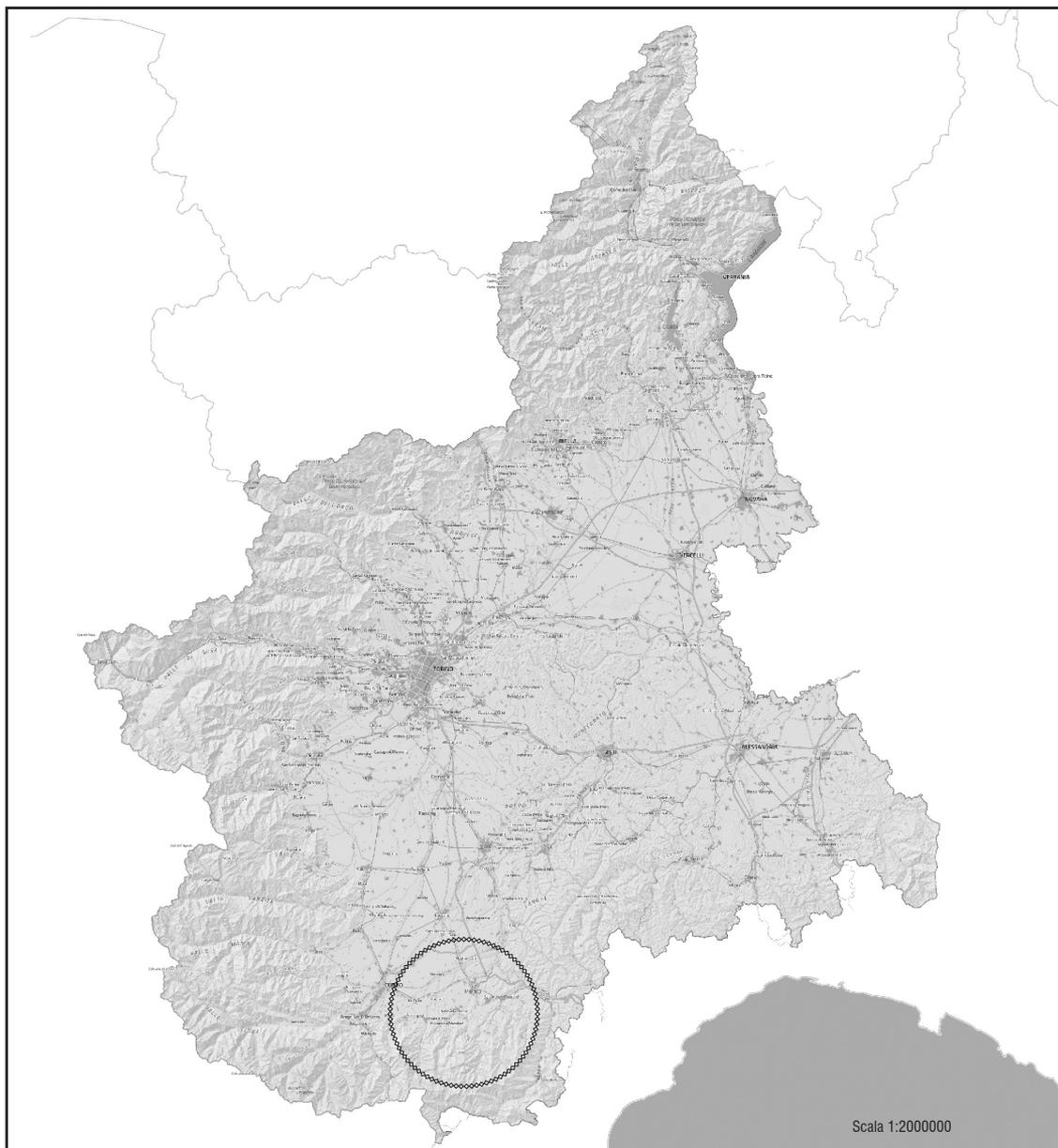


Figura 25: inquadramento dell'area monregalese sul territorio piemontese - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)



# 3

**Il territorio:  
domanda e offerta  
turistica**

# 3.1

## La domanda per una mobilità lenta nel Monregalese

«Calcoliamo un aumento significativo negli ultimi anni, il Covid in questo ci ha aiutato. In Langa si riescono a raggiungere grandi numeri anche "fuori stagione", da settembre a novembre con l'arrivo degli stranieri da Nord Europa e America». Queste le parole di un professionista del settore, Giovanni Chiera, fondatore di Granda Bike Tour. ([www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))

Questa citazione riguardante il territorio del basso Piemonte conferma i dati che emergono dal rapporto di Legambiente, che ha effettuato indagini approfondite sul cicloturismo e la sua domanda sul territorio italiano.

Negli ultimi anni il cicloturismo ha subito un forte sviluppo sia da parte delle amministrazioni che dei media soprattutto grazie alla spinta dei viaggiatori che scelgono di usare per le loro vacanze, o per parti di esse, la bicicletta come mezzo di spostamento. La diffusione è dovuta anche al fatto che è un modo di viaggiare particolarmente economico, che fuoriesce dai canoni e dai consueti itinerari del turismo di massa. I cicloturisti sono quasi sempre accomunati da una spiccata sensibilità ambientale, da una grande passione per la bicicletta come mezzo di trasporto e come stile di vita, da una vivace curiosità per i luoghi sconosciuti al grande pubblico e da una grande adattabilità alle situazioni impreviste. Inoltre l'Italia può sfruttare

le esperienze e le buone pratiche che ci vengono mostrate dagli altri paesi Europei, che sono più evoluti di noi in questo ambito.

Cresce sempre di più la consapevolezza circa l'importanza di questa forma di turismo, e si è palesata la sua grande rilevanza sotto diversi punti di vista. Per quanto riguarda il settore economico, attrarre risorse lungo gli itinerari, per il settore ambientale e territoriale valorizza le città e le caratteristiche paesaggistiche e culturali, per il settore sociale produce un miglioramento della qualità della vita. Secondo alcuni studi recenti, il cicloturismo rappresenta ad oggi in Italia il 12% del PIL, grazie soprattutto alla presenza degli stranieri. Un'attività turistica che si pratica per il 70% dell'anno, eco-sostenibile, sulla quale credere e investire.

Il cicloturismo, in quanto tale, deve entrare in contatto con il territorio creando un legame forte con la realtà locale, poiché il turista su bicicletta necessita di trovare lungo il percorso tutto ciò di cui ha bisogno, sia come risorse che come servizi. Chi viaggia in bicicletta dovrà trovare, sul suo percorso, servizi di assistenza tecnica per il suo mezzo di trasporto, come riparazione ed accessori; ristorazione e pernottamento; la cartografia degli itinerari; le informazioni relative ai luoghi incontrati e le iniziative locali; le

indicazioni circa i percorsi protetti al riparo dai pericoli del traffico motorizzato; le possibili connessioni con altri modi di spostamento, come ferrovie o battelli. L'espansione del cicloturismo non significa solo incrementare le infrastrutture presenti sul territorio ma anche rendere la percorribilità delle stesse fluida, sicura e piacevole. Proprio per queste ragioni sarà quindi necessario un approccio integrato e multidisciplinare in cui si possano sviluppare in parallelo i diversi temi: infrastrutturazione e manutenzione, segnaletica, trasporti ed intermodalità, senza trascurare l'offerta di ricettività, ristorazione, accoglienza e servizi dedicati e l'utilizzo di validi mezzi di comunicazione, promozione, informazione e commercializzazione.

Il 26 Marzo 2109 si è tenuto a Roma il Bike Summit (l'ultimo prima della pandemia di Covid) durante il quale è stato presentato il 1° Rapporto Isnart-Legambiente, Cicloturismo e cicloturismi in Italia 2019. ([www.isnart.it/pdf/190326\\_Cicloturismo\\_Isnart.pdf](http://www.isnart.it/pdf/190326_Cicloturismo_Isnart.pdf))

Nel documento si individuano *"due raggruppamenti che si differenziano per l'intensità di utilizzo della bici e più in generale per la diversa modalità di organizzare e di vivere la vacanza: il "cicloturista" in senso stretto, che considera la bici un vero e proprio mezzo di locomozione per vivere la vacanza in una determinata destinazione, ed il "turista ciclista", cioè il turista che durante la vacanza fa escursioni in bici o si dedica al ciclismo, per il quale la bicicletta è intesa soprattutto come mezzo episodico per svolgere un'attività fisica e sportiva"*. Si stimano 21,9 milioni di presenze in Italia di cicloturisti puri, pari al 2,4% del totale nazionale e 55,7 milioni di turisti ciclisti. È evidente che coloro che portano la bici in vacanza e la utilizzano sporadicamente sono la maggioranza e le presenze di quest'ultimi sono aumentate del 51% rispetto ai dati raccolti da una precedente indagine condotta nel 2013. È opportuno sottolineare come all'interno di quest'ultima categoria possono essere annoverati viaggiatori che portano la bici in vacanza e la usano come vero e proprio mezzo di esplorazione del territorio, ma anche turisti che la portano e la usano anche solo per andare a prendere il

pane al mattino o per muoversi all'interno di un villaggio turistico o di un campeggio.

Dal rapporto si evince come il mondo delle due ruote non sia un fenomeno omogeneo ma presenti al suo interno diverse sfaccettature e sfumature. In particolare *"Non esistono ancora strumenti statistici per scorporare adeguatamente i diversi modi di vivere la bicicletta, ma è facile immaginare come chi usi la bici per sport - nei fine settimana, ad esempio - possa anche pensare di viaggiare pedalando per più giorni lungo un itinerario e, in modo quantitativamente più interessante, chi abbia apprezzato le doti di efficienza e di praticità della bicicletta nelle aree metropolitane voglia farne anche il mezzo, se non il fine, di una vacanza nei territori."*

Il parametro più efficace rispetto al quale individuare i diversi segmenti di mercato cui il cicloturismo si rivolge è quello legato alla tipologia di bicicletta che il turista decide di utilizzare. Infatti il differente tipo di bicicletta prescelta si lega solitamente a differenti tipi di tracciati da percorrere, talvolta a diversi obiettivi del viaggio e, di conseguenza, a diverse caratteristiche del cicloturista. Esistono sostanzialmente tre diversi tipi di biciclette: le slow bike, le biciclette da corsa e le mountain bike.

Gli utilizzatori di slow bike, siano esse manuali o a pedalata assistita (settore attualmente in forte crescita), rappresentano la categoria che necessita maggiormente di percorsi ciclabili. L'utenza slow bike non è necessariamente sportiva e quindi è quella più variegata in termini di classi di età, coinvolge in maniera abbastanza omogenea sia maschi che femmine, oltre a numerosi nuclei familiari con bambini e ragazzi. In ragione di questa varietà, questi cicloturisti necessitano di un'accurata organizzazione logistica generale, in quanto vengono richiesti tutti i servizi necessari per costruire il cosiddetto "pacchetto-vacanza": pernottamenti, punti di ristoro, noleggio biciclette, segnaletica adeguata, guide turistiche con il dettaglio del percorso da seguire e le informazioni sui luoghi da vedere e da visitare.

I due segmenti riguardanti le biciclette da corsa e le moun-

tain bike coinvolgono utenti che perlopiù vi si dedicano in modo sportivo, con sessioni di allenamento programmate settimanalmente e con uscite domenicali, quasi sempre in modo autonomo o a piccoli gruppi, e con la partecipazione a gare e manifestazioni varie. Questi ciclisti non necessitano normalmente di particolare organizzazione dei percorsi, e utilizzano percorsi stradali i primi, sentieri e percorsi naturalistici i secondi. Molti di loro potrebbero far parte del settore che, quando si reca in vacanza, si porta la sua bicicletta per utilizzarla anche nei luoghi di villeggiatura scelti.

## > Il cicloturismo: una risorsa per il territorio

Il cicloturismo per definizione è il "turismo praticato viaggiando in bicicletta". Ma il cicloturismo è, in realtà, qualcosa di questo: è un modo per "avvicinare ed incontrare" luoghi e persone. Due sono le caratteristiche principali che caratterizzano la proposta turistica del cicloturismo: la prima riguarda la velocità di spostamento, la seconda invece la meta dello spostamento. Per quanto riguarda la velocità di spostamento, infatti, il cicloturismo propone, a differenza dei mezzi di trasporto tradizionalmente utilizzati per i viaggi, uno spostamento ad una velocità a misura d'uomo: lento e, cosa ancor più importante, sostenibile, perché consente di godere del rapporto diretto con l'ambiente senza danneggiarlo.

La diretta conseguenza di tutto ciò è che, nel caso del cicloturismo, non si può più parlare di un viaggio che è la somma di uno spostamento e di un soggiorno in un determinato luogo, ma, potremmo invece dire che "il viaggio coincide con lo spostamento": esso consente infatti di vivere i percorsi, apprezzandone non solo le singolarità ambientali e culturali, ma permettendo di entrare in un contatto più profondo con il paesaggio, sia esso naturale o urbano. Il carattere di assoluta originalità della proposta cicloturistica è dunque quello che sostituisce alla tradizionale "meta turistica" il "percorso": l'atto stesso dello spostarsi in un territorio, osservandolo e conoscendolo,

sostandovi in maniera più o meno programmata per il ristoro, la visita e il pernottamento, costituisce il cuore e l'essenza stessa della proposta turistica.

Continuando a leggere il Rapporto di Legambiente, si può constatare come i dati che emergono siano confortanti, almeno in chiave generale. I numeri più eclatanti che si possono estrapolare dal dossier sono quelli relativi alle presenze (intese come "numero delle notti trascorse dai clienti, italiani e stranieri, negli esercizi ricettivi e nelle abitazioni private nel periodo considerato. I valori numerici [...] non devono essere intesi come arrivi turistici che indicano il numero di clienti ospitati negli esercizi ricettivi"), per cui nel 2018 si sono registrate 77,6 milioni di presenze turistiche, pari all'8,4% dell'intero movimento turistico in Italia e quelli relativi ai ricavi di 7,6 miliardi di euro annui solo per ciò che riguarda il cicloturismo.

Nel grafico seguente (Fonte: <https://www.legambiente.it/bikesummit-2019-economia-del-cicloturismo-in-italia/>) vengono messi in relazione i dati delle presenze in percentuale dei turisti che utilizzano la bicicletta in vacanza, differenziando ulteriormente i cicloturisti in due categorie:

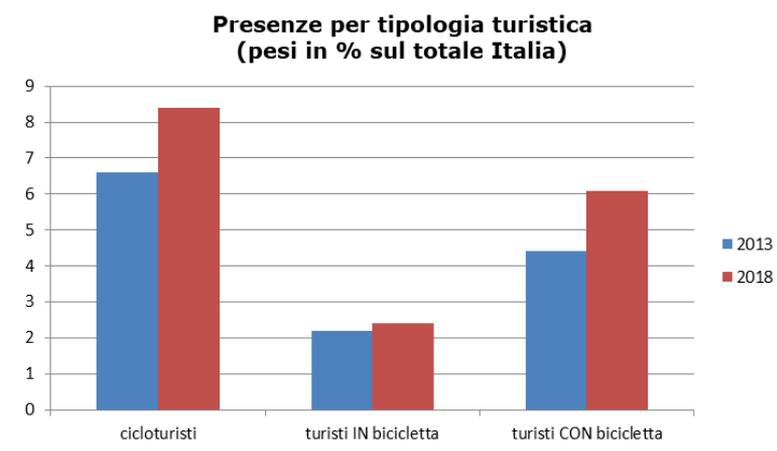


Figura 26: grafico di confronto riguardante le presenze di turisti in Italia (Fonte: [www.legambiente.it](http://www.legambiente.it))

Turisti IN bicicletta: coloro per cui la principale motivazione della vacanza è il viaggio in bicicletta, utilizzata quale mezzo di trasporto e di conoscenza dei territori attraversati, parte integrante dell'esperienza del viaggio stesso; Turisti CON bicicletta: turisti per i quali l'escursione in bicicletta è una parte della vacanza, ma non è la principale componente del viaggio.

Il rapporto raffronta i dati del 2018 con quelli del 2013, sottolineando una crescita del cicloturismo del 41%, quasi 4 volte superiore al tasso medio di crescita dell'intero movimento turistico in Italia (+11%). Più evidente è il boom del cicloturismo negli ultimi anni se si considera il confronto con il settore specifico del turismo attivo o sportivo (+5,7% in termini di presenze) che è cresciuto meno della media nazionale e comunque assorbe una fetta del 18% del totale. In quest'ottica, si evince che quasi la metà dei vacanzieri attivi fa un uso frequente della bicicletta per svolgere attività fisica in connessione con la conoscenza e scoperta del territorio.

Per quanto riguarda i paesi di provenienza, oltre al turismo nazionale, la Germania rappresenta il principale mercato estero di origine di flussi interessati alla vacanza attiva, seguita da Francia, Stati Uniti e Regno Unito.

Nonostante questo rapporto ottimistico, non mancano le criticità, come sottolineano gli autori: i numeri sono interessanti ma con un potenziale di espansione enorme, considerando che l'Italia è un Paese che ha un grande appeal a livello internazionale grazie ai suoi paesaggi naturali, alle città d'arte e ai borghi caratteristici. Anche qui il cicloturismo sta prendendo piede, nonostante l'organizzazione per accogliere questo tipo di turismo sia ancora insufficiente. Nel nostro paese, infatti, non si pedala così tanto quanto in altre nazioni europee: sono stimate circa 440 bici ogni 1000 abitanti, mentre nei Paesi Bassi o in Germania il rapporto è quasi 1 a 1.

Una criticità è rappresentata sicuramente dalla conformazione del nostro territorio: se, come detto poc'anzi, è ricco di paesaggi e di luoghi degni di essere visitati, è anche vero che presenta percorsi spesso impegnativi. La mag-

gior parte del territorio italiano è composta da formazioni montuose e collinari, con la necessità di superare dislivelli a volte anche importanti.

In questo frangente realizzare e ipotizzare dei percorsi ciclabili a vocazione turistica e che possano essere adatti a tutti si rivela un'operazione piuttosto complicata. Un'eccezione è sicuramente rappresentata dalla Pianura Padana, ed è proprio in questa regione che si sta portando a termine il progetto VENTO, una ciclabile che segue il percorso del fiume Po da ovest verso est, ed alla quale è dedicato il capitolo successivo.

Inoltre la sicurezza sulle strade è tutt'ora un'urgenza: le infrastrutture presenti non sono pronte ad accogliere tutto il flusso turistico che il nostro paese attrae e se non si risolverà tale criticità altri territori e paesi eroderanno la fetta di questo mercato, così come già successo in altri settori.

Analizzando la situazione a livello europeo, appare subito evidente che gli interventi sulla ciclabilità nelle varie Nazioni si muovono in diversi ambiti. E' importante fare comunque una distinzione tra le piste ciclabili realizzate in ambiente extraurbano, percorse perlopiù da sportivi e turisti, e ciclabili urbane, utilizzate maggiormente dai cittadini, dagli studenti, dai lavoratori.

Le piste ciclabili extra-urbane sono sicuramente più facili da realizzare, e normalmente vengono costruite su sedimi stradali secondari, lungo vecchie linee ferroviarie, sugli argini dei fiumi contribuendo al miglioramento ed alla rivalutazione di zone a volte trascurate da tempo. E' un esempio la pista cicloturistica del Danubio, che collega diverse capitali in centro Europa, ed è meta ogni anno di migliaia di turisti che la percorrono tutta o in parte durante le vacanze estive. Anche nel resto d'Europa (Germania, Belgio, Paesi Bassi) esistono percorsi turistici appositamente studiati per i ciclisti, alcuni più impegnativi, altri adatti anche alle famiglie con bambini, che hanno così modo di avvicinarsi alle due ruote in tenera età.

# 3.2 Il territorio Monregalese: il patrimonio storico- culturale

Sul territorio del Monregalese è presente un cospicuo patrimonio storico-culturale, appartenente alle diverse epoche che hanno caratterizzato la storia di questi luoghi. La definizione di un percorso ciclo-turistico sul territorio non può prescindere da una analisi del patrimonio esistente, nell'ottica di una valorizzazione dello stesso attraverso l'offerta turistica.

## >IL PATRIMONIO STORICO-CULTURALE

### **EDIFICI DELLA DEVOZIONE**

Sul territorio si trovano più di mille edifici religiosi (tra Chiese parrocchiali, Santuari e oltre 800 cappelle), senza contare la miriade di piloni votivi e immagini sacre disseminate ovunque. Una realtà molto varia e, in molti casi, abbandonata a sé stessa.

Il proliferare di queste costruzioni, se da un lato testimonia il desiderio del popolo di dedicare uno spazio alla fede, dall'altro è il segno del forte legame della Chiesa con le istituzioni sul territorio (lo Stato Sabauda, i Governatori del Re). La costruzione di porticati davanti alle cappelle testimonia il passaggio dei viandanti e dei fedeli, uno spa-

zio di sosta e ospitalità lungo le strade dei pellegrinaggi. Molti edifici poi dimostrano l'impegno delle autorità ecclesiastiche per i derelitti, i malati, i poveri: basti pensare agli ospedali e ai lazzaretti, gestiti quasi sempre dalle comunità monastiche. Le campane servivano a richiamare i fedeli alla Messa e nelle occasioni festose, ma anche ad avvisare la popolazione in caso di pericolo.

La costruzione degli edifici ecclesiastici avvenne inizialmente fuori dai centri abitati e solo successivamente all'interno, con la comunità che si insediava tutto intorno alla nuova chiesa. Alcune cappelle, ad esempio San Rocco e San Sebastiano (protettori contro la peste), o quella di San Grato (protettore dei raccolti), vennero edificate in posizione strategica per la loro funzione protettiva. Nacquero molte cappelle a segnare i percorsi pubblici, e si inventarono percorsi devozionali, come le vie crucis. Un bellissimo esempio di percorso del Rosario è la via che da Mondovì Piazza porta al Santuario di Vico, costellata di cappelle realizzate in diverse forme architettoniche.

I campanili hanno sempre anche la funzione di torri di vedetta; i piloni votivi, diffusissimi sul territorio, sono il simbolo della devozione popolare e contadina. I santuari al contrario rappresentano la fede dell'intera comuni-

tà diocesana e attraggono miriadi di pellegrini. Tutti i più importanti sono dedicati alla Madonna: il più rilevante è sicuramente il Santuario della Madonna di Vico, la cui costruzione durò per secoli e impegnò molti architetti e numerose maestranze.

La gran parte degli edifici sul territorio è frutto di interventi costruttivi successivi, talvolta con scelte stilistiche modificate dai nuovi movimenti artistici e dall'intervento di nuovi personaggi e costruttori richiamati dai signori del tempo. Il risultato è un patrimonio architettonico in cui sono presenti stratigrafie di epoche differenti che caratterizza i centri storici cittadini.

### **I PILONI VOTIVI**

I piloni sono spesso dei veri e propri ex voto, ovvero eretti da un singolo o da una famiglia in ringraziamento di una grazia ottenuta, ecco perché sono "votivi".

Frequentemente i piloni si erigevano, anche qui come presidio sacro, in quei borghi ove non c'era spazio (o disponibilità economica) per costruire una cappella.

In molti casi presidiano gli alpeggi in montagna, ove costituiscono l'unico riferimento sacro per chi popola temporaneamente il luogo.

Queste strutture rappresentano spesso un problema riguardo l'attribuzione della loro proprietà: ove non sono private, infatti, è molto difficile stabilirne la data di costruzione ed il committente, in quanto raramente gli archivi comunali e quelli diocesani ne recano traccia. Questo problema si riflette anche sugli interventi di conservazione che sfuggono quasi sempre alla tutela delle Sovrintendenze, con conseguenze catastrofiche sui restauri, spesso veri e propri rifacimenti affidati ad operatori di scarsissima competenza.

I piloni votivi sono un presidio importante di devozione popolare, in quanto rappresentano un monito rivolto al viandante, quando sorgono lungo le vie campestri o al borghigiano, quando si trovano in un villaggio o nei suoi dintorni. Il monito, ovviamente, è un invito a mantenere salda la devozione soprattutto nei confronti di alcune fi-

gure religiose care al mondo contadino; oltre Cristo e la Vergine, infatti, i Santi raffigurati sui piloni sono figure che trovano particolare venerazione presso chi svolge professioni legate a questo ambito o chi ne fa direttamente parte e ne popola i borghi.

Posti lungo le vie di comunicazione, i piloni rappresentano un voto affinché chi transita lungo le strade di campagna o i sentieri di montagna abbia protezione: sia tutelato contro i pericoli rappresentati dal viaggio stesso e abbia protezione dai malviventi che un tempo, dal medio-evo fino al XIX secolo, trovavano nascondiglio nelle selve della pianura piemontese. Posti nei borghi, invece, rappresentavano un punto di riferimento, un luogo di raccolta, un invito alla preghiera ed al raccoglimento. Anche qui, ovviamente vi erano raffigurati personaggi cui la devozione popolare si affidava per ottenere protezione contro le calamità.

Altra funzione che si riservava a questi piccoli presidi era quella di proteggere i campi ed il lavoro dei contadini e questo spiega perché, molti di essi, si trovano dislocati nel bel mezzo di vaste aree coltivate della pianura. In questo caso, le figure che vi sono raffigurate sono Santi cari a chi lavora la terra e ne invoca la protezione: S. Isidoro, patrono degli agricoltori, S. Antonio Abate, protettore degli animali domestici.

I piloni, dunque, avevano un significato molto più profondo di quanto si possa immaginare e la loro presenza nelle nostre campagne, per quanto non più assidua (molti purtroppo sono in rovina o quanto meno non ne sono più leggibili le pitture) è attestazione di quanto profonda fosse un tempo la religiosità contadina.

Le valli e la pianura cuneese, territorio che si presenta tanto alpino quanto pianeggiante, presentano piloni votivi numerosi ed assai particolari. Ciò perché questo territorio, fino ad inizio '900, visse unicamente di agricoltura e il mondo contadino è tradizionalmente quello che nei secoli ha espresso una fede religiosa intensa anche se ingenua ed un po' scaramantica.

I piloni alpini cuneesi sono spesso ubicati lungo i sentieri di pellegrinaggio che portano verso i santuari.



Figura 27: *Differenti esempi di piloni votivi sul territorio monregalese (F.d.A. 2022)*

I piloni della pianura cuneese, invece, sono solitamente dislocati alla biforcazione di un bivio o in centro ad un trivio, oppure isolati nei campi: ad essi era affidata la protezione, oltre che dell'intera comunità, anche delle campagne e delle attività economiche della gente che ne faceva parte. E' possibile che questa consuetudine derivasse dalla pratica romana di porre una statua del dio Giano, con le sue due facce contrapposte, a sorvegliare l'entrata e l'uscita della domus, ma anche il passaggio lungo le strade e sui ponti. Il pilone fungeva quindi da elemento di protezione di chi vi transitava davanti e questo spiega perché, lungo le strade, questi oratori fossero così frequenti.

### **ARCHITETTURE DEL POTERE LOCALE**

Ma non solo chiese: altre tipologie di fabbricati rappresentano sul territorio il valore storico di questa area piemontese. Una forte presenza di ospedali (ben tre risalenti al medioevo solo nella città di Mondovì) testimonia come la zona fosse molto frequentata in passato dai pellegrini che, nei loro percorsi devozionali, necessitavano di assistenza lungo il tragitto. Le strutture assistenziali subirono molte trasformazioni nel corso dei secoli seguenti, dettate dai

nuovi fabbisogni della popolazione per la cura dei malati e sostegno agli indigenti. Presto le dimensioni degli edifici risultarono insufficienti: così, per esempio nel caso della città di Mondovì, i tre ospedali vennero accorpati in un unico nuovo fabbricato, più ampio. Gli edifici precedenti vennero poi riconvertiti all'uso da parte di scuole e uffici pubblici. In alcuni sono tuttora evidenti le tracce del passato.

Le principali cittadine della zona sono ricche di abitazioni civili all'interno di palazzi architettonicamente interessanti e di gran pregio. Nei centri storici di Mondovì, Carrù e Benevagienna una passeggiata consente di ammirarne le facciate, i porticati e le decorazioni ancora visibili.

### **CASTELLI E LUOGHI FORTIFICATI**

Nel monregalese, come in tutto il Piemonte occidentale, si trovano molte tracce di incastellamento.

Il castello è una struttura fortificata che nei secoli ha contraddistinto un'epoca storica: il Medioevo.

Il fenomeno dell'incastellamento inteso come tipologia difensiva si manifesta tra il IX-X sec e il XII sec, ad opera di soggetti diversi: nobili feudatari, le signorie cittadine, anche i contadini. La loro apparente funzione difensiva, tuttavia, spesso era il pretesto per nascondere l'intenzione di appropriarsi di porzioni del territorio da parte dei signorotti locali. In linea con questa tendenza anche in Piemonte l'edificazione di castelli, motivata apparentemente dal pericolo di invasioni, legittimava in realtà le concessioni già esistenti, a beneficio di vescovi e di grandi aristocratici locali. La costruzione del castello poi servì anche come polo attrattivo dell'insediamento umano, rivitalizzando antiche città romane decadute.

L'espansione demografica successiva all'anno mille portò inoltre al popolamento di nuovi villaggi detti villenove.

Se inizialmente i castelli erano perlopiù costituiti da una fortificazione di palizzate in legno e fossati, con all'interno abitazioni e torre difensiva, dopo l'anno Mille sempre più vennero realizzate costruzioni molto più robuste, in pietre e mattoni, con imponenti cinte murarie. Da semplice



Figura 28: Piazza Maggiore, Mondovì, quartiere Piazza (F.d.A. 2019)



Figura 29: castello di Mirabello, Chiusa di Pesio  
([www.comune.chiusadipesio.it](http://www.comune.chiusadipesio.it))

struttura di difesa, mano a mano diventarono anche abitazione del signorotto del posto.

Venuta meno la necessità di difendersi, alcuni castelli caddero in rovina, mentre altri si trasformarono in sempre più lussuose abitazioni signorili.

A differenza delle vicine colline delle Langhe, dove moltissimi castelli sono stati sapientemente restaurati e arricchiscono il panorama con la loro presenza imponente e maestosa, in questa parte di territorio sono visibili pochi resti di antiche fortificazioni e solo alcuni edifici sono stati recuperati, perlopiù da enti pubblici.

Il motivo di questo scarso interesse nei confronti della zona è probabilmente dovuto al fatto che si tratta di un territorio meno ricco di risorse e poco sfruttato anche dal punto di vista turistico.

## LE TESTIMONIANZE DELL'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

Il territorio del monregalese all'inizio dell'Ottocento era economicamente vivace, grazie alla sua posizione confinante con la Liguria, con la quale intratteneva molti scambi commerciali. Anche la sua vicinanza al territorio delle Langhe ha favorito lo sviluppo delle prime industrie manifatturiere. In tutta la zona si osservano ancora oggi percorsi ramificati di canali usati per azionare le ruote dei mulini, i battitori da canapa, e in seguito i macchinari delle prime fabbriche da seta.

In realtà l'industria nasceva e si affermava in un contesto prevalentemente rurale, costellato di opifici legati al mondo agricolo che hanno scandito la vita quotidiana di intere generazioni fino alla seconda Guerra Mondiale e oltre; intanto continuavano a funzionare tanti piccoli impianti per la molitura dei cereali al servizio degli abitanti.

Agli inizi del settecento si osserva il passaggio dalla lavorazione a domicilio alla grande fabbrica accentrata. Qui furono localizzate le prime e più importanti manifatture del Piemonte sabauda che producevano un filo di seta molto pregiato. Il territorio, oggi come allora, punteggiato dai filari dei gelsi per la bachicoltura portò nella zona un folto gruppo di imprenditori, che entrati nei ranghi della nobiltà sabauda, realizzarono le fabbriche, cosiddette "magnifiche": agli inizi del Settecento occupavano fino a 150 operai e impiegavano una tecnologia così sofisticata da essere reclamizzata in tutta Europa. Ospitavano anche i dormitori delle maestranze e talvolta una cappella, di cui si conserva un prezioso esempio, risalente al 1776 e carico di valori formali e simbolici, nel setificio di Carrù. Furono adottate soluzioni spaziali e architettoniche per adeguare i volumi alle dimensioni delle macchine, le volte scandite e impostate su colonne robuste per sostenere i pesanti macchinari.

In quel periodo la provincia cuneese era considerata tra le prime del regno per l'importanza dei suoi stabilimenti e per l'abbondanza di materia prima dopo i perfezionamenti

introdotti nella fase di allevamento del baco. Nella seconda metà del Settecento il Monregalese assunse una posizione privilegiata nel panorama manifatturiero subalpino, legato allo sfruttamento delle risorse disponibili. La massiccia presenza di patrimonio boschivo consentì di alimentare la Regia fabbrica di cristalli e vetri a Chiusa di Pesio, il cui cantiere fu avviato nel 1760 e ultimato circa 10 anni più tardi: lo stabilimento, primo e più significativo di questo tipo, celebrava il ruolo dello stato imprenditore e concentrava tutti gli impianti in grado di produrre sia manufatti pregiati, che oggetti di uso comune.

Nei decenni successivi emerse un significativo mutamento d'indirizzo nella realtà economica monregalese, sostenuto da piccoli laboratori e poi da aziende capaci di lavorare con successo l'argilla locale. Il processo di trasformazione ha lasciato tracce più o meno visibili sia nel centro abitato di Mondovì che nel suo territorio. Lungo le sponde del suo torrente, l'Ellero, le attività dapprima connesse all'industria serica vennero trasformate in manifatture di ceramiche.

Nel 1805 Francesco Perotti, figlio di un fabbricatore di seta, filantropo, medico, geologo e appassionato divulgatore scientifico, aprì il primo laboratorio di terraglia tenera nel 1805, in un fienile del quartiere Rinchiuso. Con lui lavorava un giovane soldato savonese di 23 anni, Benedetto Musso, che aveva imparato il mestiere di ceramista alla scuola di Savona. Lasciato solo, Musso prese in affitto nel 1809 una fabbrica ricavata da un vecchio convento nel vicino quartiere Borgato, e cominciò a produrre terraglia insieme alla giovane moglie.

Infaticabile nell'attrarre maestranze e tecnologia dalla sua terra natale e nell'organizzare i flussi della legna e dell'argilla dalle valli del territorio monregalese, nel 1818, comprò un vecchio filatoio nel quartiere Carassone e stabilì una sua fabbrica. Lo stesso territorio non tardò, attorno alla metà del secolo, a rispondere a queste iniziative facendo nascere altre fabbriche, più vicine a quelle due materie prime fondamentali: a Chiusa Pesio, Moline di Vicoforte, Villanova Mondovì.

La voce si sparse fino alla Liguria, da cui giunse Giuseppe Besio, che si era fatto le ossa nei laboratori di maiolica di Albisola e in quelli del quartiere Fornaci di Savona. Sempre in quel quartiere aprì una fabbrica di maiolica nera, e a Piandellavalle, nel 1842, un grande impianto per la terraglia.

Nelle borgate di Carassone e lungo l'Ellero sono cresciuti gli impianti che facevano capo alla società chiamata "La Vittoria" e alla celebre ditta Richard Ginori.

Nonostante il degrado e le parziali demolizioni, la memoria dell'industria ceramica sulle sponde dell'Ellero non è stata cancellata ed è testimoniata anche dalla presenza del Museo della ceramica allestito nel settecentesco Palazzo Fauzone a Mondovì Piazza, fortemente voluto dall'ultimo proprietario della Fabbrica Besio.

Infine quasi capillare risulta essere la presenza di mulini per macinare i cereali e martinetti per la lavorazione del ferro, molti dei quali ancora in attività.



Figura 30: fabbrica ceramiche Besio, Mondovì  
(foto d'epoca, [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))

# 3.3 Il Monregalese: tutela e valorizzazione storico-paesaggistica

Nell'affrontare lo studio di un progetto che va ad incidere sul territorio, come nel caso dell'itinerario ciclabile, è indispensabile consultare gli strumenti di pianificazione stabiliti dagli Enti preposti, che intervengono nel governo del territorio.

Oltre ai tradizionali strumenti di pianificazione territoriale, è stata estesa l'analisi anche a quegli strumenti che sono stati introdotti da strutture istituzionali locali costituite nell'area per affrontare il tema della valorizzazione del patrimonio storico e paesaggistico.

L'area del Monregalese si estende nel Piemonte meridionale nella porzione di territorio compresa tra le Alpi Marittime e la pianura del Tanaro, confinando a Est con le colline delle Langhe, che nel 2014 sono state inserite nel Patrimonio dell'Unesco.

Il territorio in oggetto presenta caratteri ambientali e paesaggistici di pregio, con spiccati aspetti di naturalità e ruralità. Nelle valli e lungo le principali direttrici viarie si trovano piccoli insediamenti urbani, caratterizzati dalla presenza di centri storici ricchi di beni culturali, ma anche

elementi puntuali ed isolati. Tutti questi elementi sono tutelati e inseriti nel Piano Paesaggistico Regionale, che ne definisce le linee di intervento di salvaguardia e conservazione della loro integrità e specificità. Tra i siti sottoposti a tutela paesaggistica dal Ministero dei Beni Culturali dal 2019 si trova anche il Rione storico di Mondovì Piazza, che ha ricevuto la dichiarazione di notevole interesse pubblico. *"La dichiarazione di notevole interesse pubblico riconosce le valenze storicoculturali, religiose, identitarie e paesaggistiche della fascia collinare del Rione Piazza di Mondovì, in quanto costituisce un complesso di cose immobili, aventi un caratteristico aspetto di valore estetico e tradizionale, con particolare riferimento alla percezione visiva consolidata della collina del Rione di Mondovì Piazza e del profilo dell'abitato storico, alla cinta muraria che protegge il nucleo storico, alla caratteristica configurazione morfologica e d'insieme della fascia collinare nonché all'alternanza di parti libere ed edificate, coltivate o naturaliformi; la fascia collinare ricomprende altresì significativi punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico dai quali si godono ampie e caratteristiche visuali."*<sup>1</sup>

1 (Fonte: [www.regionepiemonte.it](http://www.regionepiemonte.it), proposta di dichiarazione di

Il paesaggio del monregalese è, per la sua conformazione, ricco di bellezze panoramiche, punti "Belvedere"<sup>2</sup>, siti di valore scenico ed estetico, percorsi panoramici segnalati dal PPR tra gli elementi di rilevanza per la percezione del paesaggio. Tali siti sono individuati come componenti paesaggistiche nella Tavola P4.

I Belvedere sono luoghi naturali che, tuttavia, possono essere progettati per migliorarne la fruibilità e per valorizzare il paesaggio, possono avere visuali privilegiate e far parte di un sistema di percorsi di fruizione visiva.

I Belvedere possono, pertanto, essere considerati punti privilegiati per la vista e la comprensione dei valori identitari, storici e culturali del paesaggio, possono costituire vere e proprie zone di sosta di percorsi ed essere oggetto di specifici interventi di valorizzazione. Oltre a quelli formalmente identificati nel PPR, si possono individuare nel territorio monregalese numerosi punti Belvedere siti lungo sentieri o percorsi panoramici.

Sul territorio monregalese è stato costituito nel 1998 il G.A.L. Mongioie, Gruppo di Azione Locale, società consortile costituita da soggetti pubblici, associazioni di categoria, consorzi, fondazioni, ATL, nata per valorizzare le potenzialità locali e promuoverne lo sviluppo. Il Piano di sviluppo redatto dall'Ente si incentra su diversi ambiti, tra cui il turismo sostenibile e la valorizzazione

*notevole interesse pubblico della fascia collinare del Rione di Mondovì Piazza, Art. 136, comma 1, lett. c) e d) del D.lgs. 42/2004)*

2 *I Belvedere sono definiti dal PPR "punti di vista, accessibili al pubblico, dai quali si gode di visuali panoramiche, o su paesaggi, luoghi o elementi di pregio, naturali o antropizzati, e in particolare sui profili o fondali degli insediamenti storici, delle colline, dei contesti fluviali, lacuali ed alpini".*

*L'articolo 136 del Codice dei Beni Culturali e del paesaggio (Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.) nell'individuazione dei beni paesaggistici (Capo II, Art. 136) riconosce il notevole interesse pubblico delle "bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze". (Fonte: Guida\_Manuale\_GALMongioie\_op.7.6.3\_compresso.pdf - www.galmongioie.it)*

ne del patrimonio architettonico e paesaggistico diffuso. Lo strumento di pianificazione che individua gli ambiti e indica le tipologie di intervento è contenuto nella "Guida\_Manuale\_GALMongioie\_op.7.6.3\_compresso.pdf", scaricabile dal sito [www.galmongioie.it](http://www.galmongioie.it)

Lo strumento con il quale devono confrontarsi ed adeguarsi tutte le iniziative e gli interventi di progetto, è il Piano Paesaggistico Regionale.

Il Piano, redatto in collaborazione con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, tiene conto dei sistemi tematici (quello insediativo, quello delle acque, quello boschivo e quello agricolo), delle suddivisioni di carattere fisiografico (le coste, le pianure, le colline e le montagne), delle componenti geomorfologiche, delle componenti biologiche e delle componenti insediative che sono diventate, a causa della loro inerzia al cambiamento, degli elementi ordinatori rispetto alla trasformazione e alla crescita della struttura territoriale.

Lo scopo più rilevante è quello di tutelare delle categorie di beni territoriali ben specifiche, vale a dire i boschi, le riserve, i parchi, i territori costieri, i fiumi, i laghi, i vulcani e le montagne, per preservare e per conservare il loro uso e la loro valorizzazione. Il piano è uno strumento di controllo propositivo, prescrittivo e descrittivo per ciò che concerne la tutela del paesaggio: ne riconosce i tratti peculiari e gli aspetti caratteristici, fornendo delle previsioni e delle prescrizioni che sono mirate al ripristino e alla conservazione dei valori paesaggistici. Non solo: tra gli altri scopi vi sono anche la riqualificazione delle aree degradate o compromesse, la definizione delle linee di sviluppo edilizio e urbanistico e la salvaguardia delle caratteristiche del paesaggio. Per ciò che concerne la gerarchia degli strumenti urbanistici, il piano territoriale paesaggistico viene prima degli atti di pianificazione a incidenza territoriale e degli altri programmi regionali e nazionali.

Il Piano Paesaggistico Regionale della Regione Piemonte, approvato nel 2017, è uno strumento di tutela e promozione del paesaggio piemontese, rivolto a regolarne le trasformazioni e a sostenerne il ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio.

Nel Piano Paesaggistico Regionale la zona in cui si intende realizzare il percorso ciclabile ricade in tre diversi ambiti<sup>3</sup>.

## **Ambito 57 - Val Pesio**

L'ambito, molto circoscritto, include la Valle Pesio nel suo tratto montano a partire dall'abitato di Chiusa di Pesio fino alla costa di confine dominata dal massiccio del Marguaris (2651 m), cima più elevata delle Alpi Liguri. I limiti sono definiti dagli spartiacque con la Valle Vermenagna a ovest e da quelli con la Valle Ellero, facente parte delle Valli Monregalesi, anch'esse ad andamento sud-nord.

### FATTORI STRUTTURANTI

- Emergenza della Certosa di Chiusa Pesio (appartenente al sistema delle grandi opere religiose di protezione dinastica, in relazione con la Certosa di Casotto, nell'ambito Valli Monregalesi) e legami con il territorio della valle e della pianura.

### FATTORI CARATTERIZZANTI

- Insediamento storico di Chiusa Pesio, componente primaria della qualità urbana del sistema insediativo;  
- sistema degli alpeggi in quota, con relative connessioni alle borgate di mezza costa e di fondovalle;  
- fabbrica dei cristalli di Chiusa Pesio: già "Regia fabbrica dei cristalli", collegata indissolubilmente con i boschi dell'Alta Valle attraverso il torrente Pesio, rappresenta un esempio del consolidato sistema fabbrica del Piemonte settecentesco.

<sup>3</sup> Gli elaborati del PPR sono consultabili sul sito della Regione Piemonte: <http://www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm>

### FATTORI QUALIFICANTI

- Sistema insediativo ottocentesco sul versante del colle Mombrisone: le cascate e il "Castello di Mombrisone" (1840) in stile neoclassico costituiscono la realizzazione di un sistema a carattere rappresentativo e sociale.

### INDIRIZZI E ORIENTAMENTI STRATEGICI

(Si elencano quelli più specifici che definiscono le linee di progetto)

*"In generale per gli aspetti storico-culturali occorrono:*

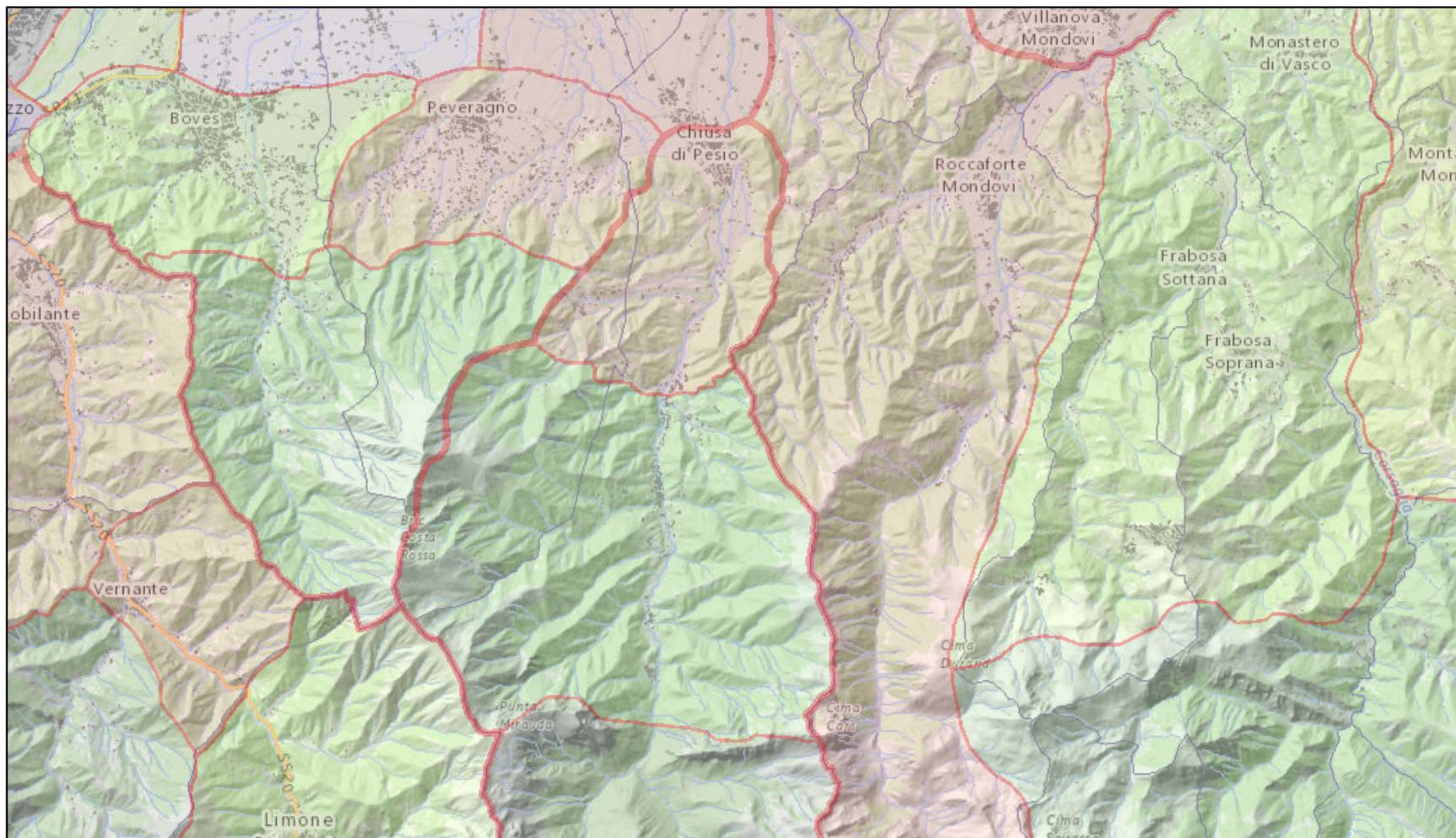
- *mantenimento e tutela della leggibilità delle tracce storiche, con iniziative di valorizzazione a carattere tematico;*
- *valorizzazione integrata tra risorse storiche e naturalistiche (in particolare per l'ambito fluviale) rivolta ad attività turistiche a basso impatto (sci di fondo, ecc.);*
- *tutela e valorizzazione dell'accessibilità e della percezione degli elementi caratterizzanti, quali il percorso di valle integrato con il sistema degli insediamenti e il sistema boschivo;*
- *valorizzazione dell'identità connessa con la presenza storica del sistema fabbrica; "...*

*"Per gli aspetti insediativi è importante:*

- *promuovere la messa a sistema degli opifici e delle fabbriche sparsi nella valle (ad es. fornace da calce, ecc.);*
- *promuovere la messa a sistema del museo di vetri e ceramiche della Chiusa con la Regia Vetreria di Chiusa, il museo della ceramica di Mondovì e la ex fabbrica di ceramiche Musso di Villanova Mondovì. "...*

(Fonte: P.P.R. Regione Piemonte - Schede degli ambiti di paesaggio.pdf - [www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm](http://www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm))

## Piano Paesaggistico Regionale - P2 Beni paesaggistici



novembre 26, 2022

Tipologie normative delle UP

naturale integro e rilevante

naturale/rurale integro

rurale integro e rilevante

naturale/rurale alterato episodicamente da insediamenti

urbano rilevante alterato

naturale/rurale o rurale a media rilevanza e buona integrità

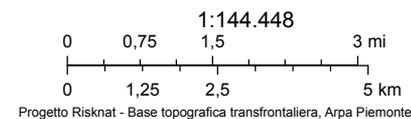


Figura 31: stralcio di mappa del Piano Paesaggistico Regionale (Fonte: [webgis.arpa.piemonte.it](http://webgis.arpa.piemonte.it))

Regione Piemonte  
Progetto Risknat - Base topografica transfrontaliera, Arpa Piemonte |

## Ambito 59 - Pianalto della Stura di Demon- te

L'ambito, ai piedi delle Alpi Marittime, è incuneato fra i torrenti Stura, Tanaro e Pesio (limiti cerniera), e si estende nella pianura cuneese terrazzata fra Cherasco, Carrù e Magliano Alpi. Si articola in ambienti posti a quote differenti anche di alcune decine di metri, spesso ondulati, che determinano continui cambiamenti d'orizzonte e creano condizioni ecologiche piuttosto differenziate.

L'area ha rappresentato fin dall'antichità una fascia omogenea di transizione tra le propaggini del sistema orografico alpino e le prime frange della pianura padana. A sud dell'ambito l'insediamento risulta strettamente connesso con la viabilità, che ne determina uno sviluppo lineare.

### FATTORI STRUTTURANTI

- Sistema degli insediamenti di origine romana (Pollentia-Pollenzo, del I secolo a.C.; Alba Pompeia-Alba, deduzione coloniale del I secolo a.C.; Augusta Bagiennorum, fondata nel I secolo a.C. nei pressi di Bene Vagienna, polo di controllo agricolo sulla via delle Gallie) in relazione alla rete stradale di pianura (in particolare un diverticolo della Via Fulvia passante per Hasta-Asti e il sistema viario Pollentia-Augusta Taurinorum) e all'organizzazione agraria del territorio, o centuriatio, per il potenziamento dei valichi alpini, tra i quali spicca la via per le Gallie verso occidente;
- Augusta Bagiennorum, città romana con resti consistenti;
- sistema delle villenove fondate, ampliate o ricostruite in Piemonte dal secolo XII al secolo XV (Cherasco, dalla forma a scacchiera rettangolare, fondata nel 1242 con Alba come comune promotore), da porre in relazione con gli ambiti 60 Monregalese (Rocca de' Baldi, Villanova Mondovì, Mondovì); 58 Pianura e colli cuneesi (Fossano, Caraglio, Centallo); 62 Alta Valle Tanaro e Cebano (Priero, Ceva, Saliceto)....

- sistema delle architetture religiose barocche, che segnano fortemente l'identità del paesaggio storico....

### FATTORI CARATTERIZZANTI

- Sistema fortificatorio di impianto medioevale e strutture difensive polarizzanti (Bene Vagienna, castello e resti di cinta bastionata; Cherasco, castello visconteo; Carrù, castello; Piozzo, castello rimaneggiato nel XIX secolo);
- sistema delle canalizzazioni storiche (canale di Carrù, sistema della rete idrografica artificiale nell'intorno di Bene Vagienna).

### FATTORI QUALIFICANTI

- Sistema dei campanili e delle architetture romaniche che segnano i nuclei storici;
- emergenze storico-paesaggistiche delle chiese;
- ambiti urbani porticati.

### INDIRIZZI E ORIENTAMENTI STRATEGICI

(Si elencano quelli più specifici che definiscono le linee di progetto)

*"In generale per gli aspetti naturalistici e di valorizzazione dell'ecosistema rurale occorrono:*

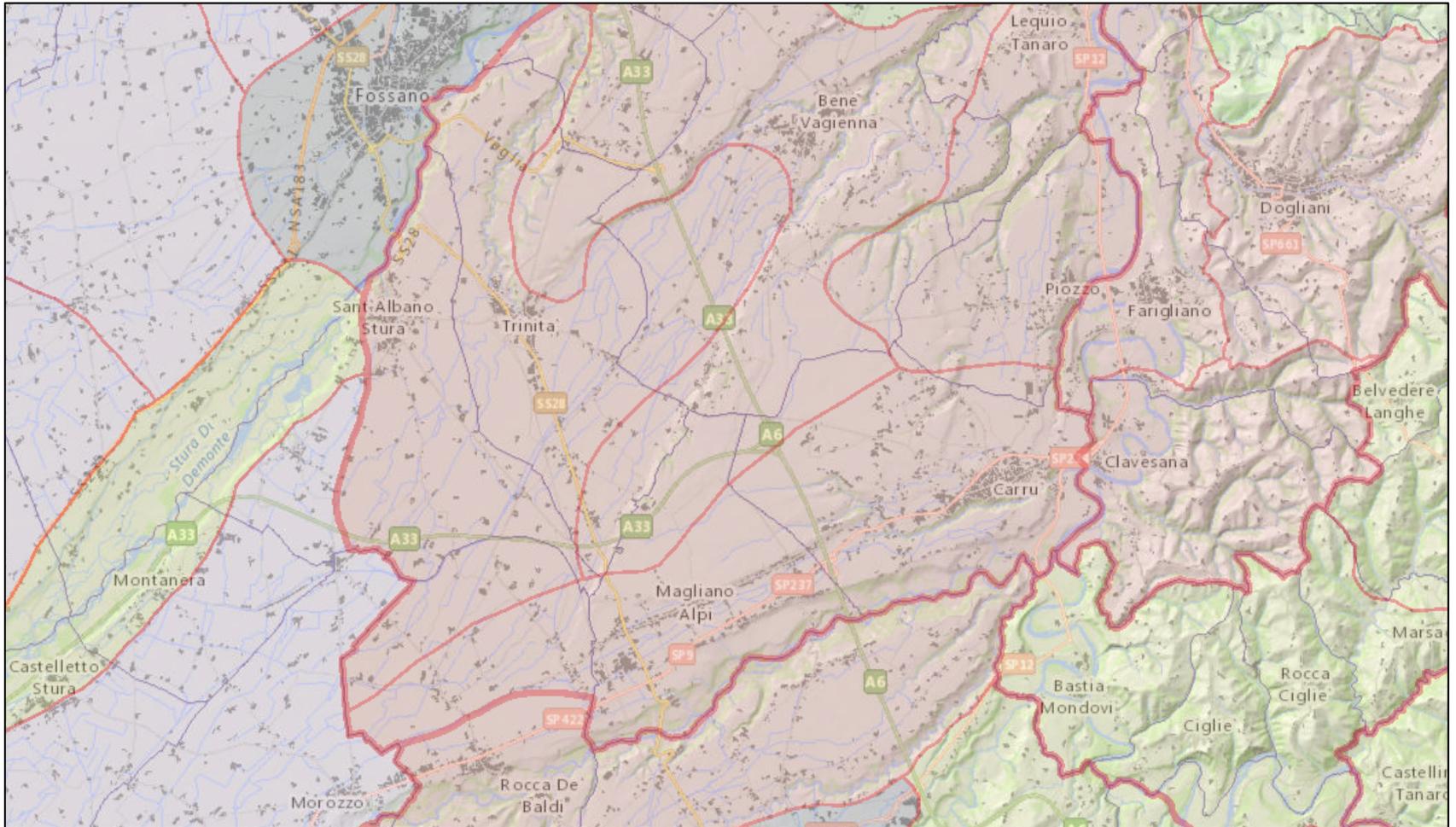
- *valorizzazione e tutela degli scorci panoramici fruibili dalle superfici a terrazzo e delle stesse aree di terrazzo, contenendo gli interventi edilizi sparsi;"....*

*"In generale per gli aspetti storico-culturali occorrono:*

- *conservazione e valorizzazione delle aree rurali a impronta storica;*
- *valorizzazione dell'area archeologica, da porre a sistema con le permanenze culturali di una più ampia strutturazione insediativa di epoca romana (territorio tra Santa Vittoria d'Alba, Pollenzo, Cherasco e la Morra)."....*

*(Fonte: P.P.R. Regione Piemonte - Schede degli ambiti di paesaggio.pdf - [www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm](http://www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm))*

## Piano Paesaggistico Regionale - P2 Beni paesaggistici



novembre 26, 2022

Tipologie normative delle UP

■ naturale integro e rilevante

■ naturale/rurale integro

■ rurale integro e rilevante

■ naturale/rurale alterato episodicamente da insediamenti

■ urbano rilevante alterato

■ naturale/rurale o rurale a media rilevanza e buona integrità

Figura 32: stralcio di mappa del Piano Paesaggistico Regionale (Fonte: [webgis.arpa.piemonte.it](http://webgis.arpa.piemonte.it))

1:144.448

0 0,75 1,5 3 mi

0 1,25 2,5 5 km

Progetto Risknat - Base topografica transfrontaliera, Arpa Piemonte

Regione Piemonte

Progetto Risknat - Base topografica transfrontaliera, Arpa Piemonte |

## Ambito 60 - Monregalese

Ambito di dimensioni ridotte, che ospita al centro la città di Mondovì e che si estende sino alle pendici delle Alpi Marittime. L'eterogeneità morfologica del territorio è notevole e comprende ambienti di alta e media pianura, terrazzi antichi, lembi d'alveo del Tanaro, del Pesio e versanti collinari.

Sotto il profilo percettivo, l'aspetto certamente più caratterizzante l'ambito è costituito dai versanti collinari che sovrastano Mondovì, dando origine al paesaggio comunemente noto come "Monregalese".

Quest'area, sotto il profilo litologico riconducibile all'Alta Langa, presenta un paesaggio con caratteri di transizione ai versanti montani delle vicine valli del Monregalese.

I caratteri propri dell'Alta Langa, ossia i ripidi versanti collinari, sono confinati a ridosso di Braglia, mentre procedendo verso sud si impone un ambiente fisico con lievi pendenze e versanti meno tormentati dall'erosione.

Il terrazzo di Mondovì (settore sud-occidentale) rappresenta probabilmente la superficie di pianura posta alla quota più elevata di tutto il bacino padano.

### FATTORI STRUTTURANTI

- Emergenza territoriale del Santuario di Vicoforte, appartenente al sistema delle grandi opere religiose di protezione dinastica;
- sistema delle villenove fondate, ampliate o ricostruite in Piemonte dal secolo XII al secolo XV (Rocca de' Baldi, dalla forma a quadrato, fondata intorno al 1250 dal Comune di Mondovì; Villanova Mondovì, fondata intorno al 1238 dal Comune di Mondovì; Mondovì Piazza, dalla forma a polipo, fondata spontaneamente nel 1242);
- sistema delle architetture religiose barocche, che segnano fortemente l'identità del paesaggio storico.

### FATTORI CARATTERIZZANTI

- Sistema dei beni architettonici dell'ordine religioso dei Gesuiti (Mondovì Piazza, San Francesco Saverio, detta "La Missione", collegio dei Gesuiti, oggi Palazzo di Giustizia);
- sistema fortificatorio di impianto medioevale e strutture difensive polarizzanti (torre già del castello di Vico, castello di San Michele Mondovì, castello di Niella Tanaro);
- sistema delle strutture difensive di Mondovì (porte di accesso a Mondovì Piazza, cittadella e mura di cinta), in rapporto con l'insediamento policentrico (Piazza, Carassone, Breo, Pianellavalle, Borgato) e i suoi nessi territoriali;
- sistema di vie e piazza porticate (Mondovì Piazza, baricentro della composizione urbanistica e focale delle direttrici storiche di sviluppo; Mondovì Breo); vie e piazze porticate a Vicoforte e Rocca de' Baldi;
- sistema della rete ferroviaria post-unitaria: tratto ferroviario storico Fossano-Mondovì-Ceva;
- attività di produzione di energia idroelettrica, con bacini artificiali (lago di Crava), condotte forzate e centrali idroelettriche storiche (centrale idroelettrica degli anni venti del Novecento).

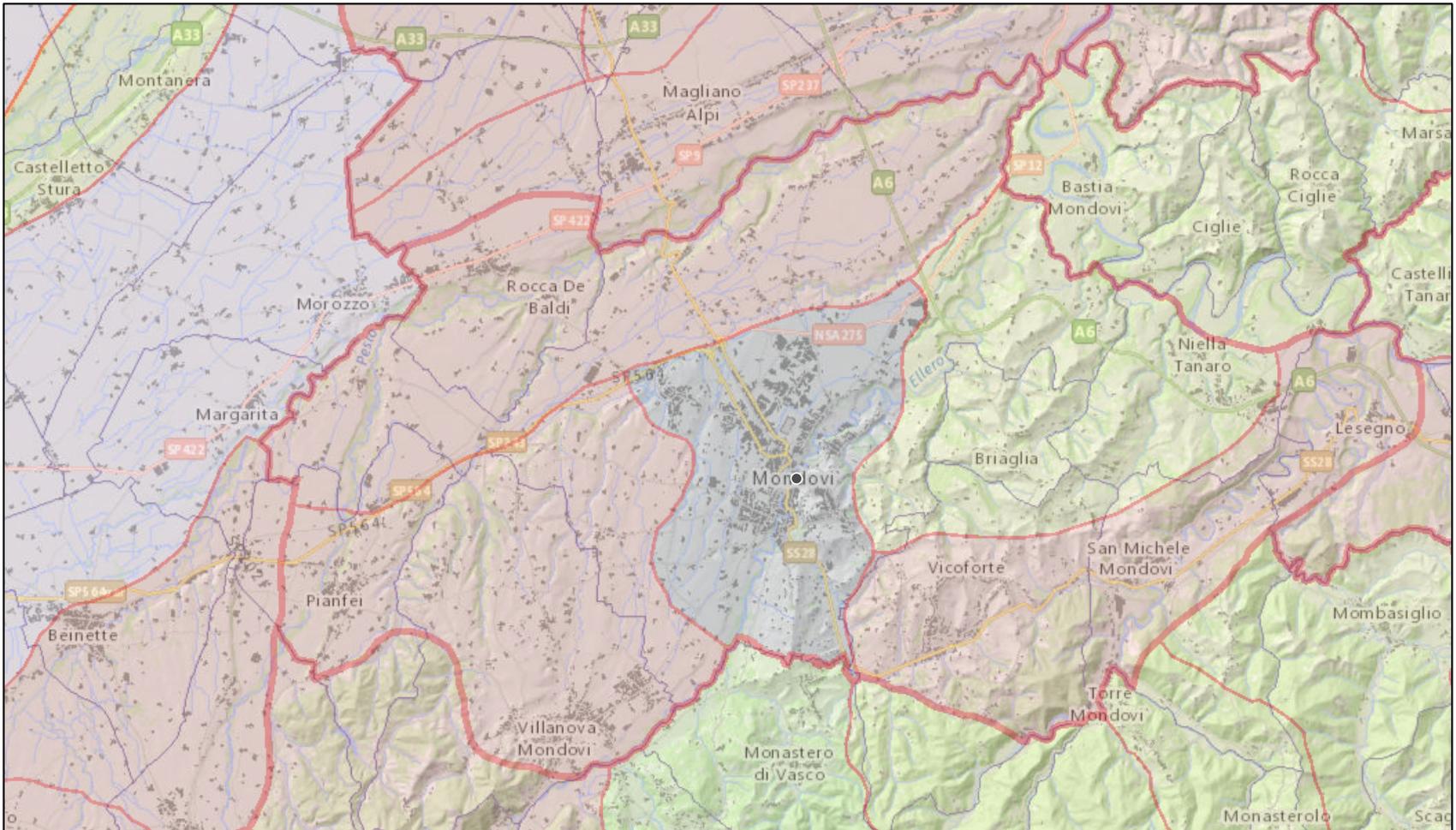
### FATTORI QUALIFICANTI

- Sinagoga e ghetto ebraico di Mondovì Piazza;
- sistema delle chiese isolate di impianto medioevale lungo le direttrici storiche (da Mondovì Piazza verso Carassone: cappella Madonna delle Vigne; verso Vicoforte: cappella di San Magno; verso Villanova Mondovì: cappella di San Bernardo delle Forche, cappella di San Bernolfo);
- santuario Madonna della Neve, San Michele Mondovì;
- abbazia delle Monache Pogliola, adiacente a Rocca de' Baldi.

Oltre alla puntuale individuazione e perimetrazione degli elementi dei sistemi di beni sopra elencati e delle relative pertinenze storiche e percettive, si segnalano, per la stratificazione storica e per il valore paesaggistico:

- sistema collinare di Mondovì Piazza (emergente sul ter-

## Piano Paesaggistico Regionale - P2 Beni paesaggistici



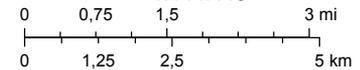
novembre 26, 2022

Tipologie normative delle UP

- naturale integro e rilevante
- naturale/rurale integro
- rurale integro e rilevante

- naturale/rurale alterato episodicamente da insediamenti
- urbano rilevante alterato
- naturale/rurale o rurale a media rilevanza e buona integrita'

1:144.448



Progetto Risknat - Base topografica transfrontaliera, Arpa Piemonte

Figura 33: stralcio di mappa del Piano Paesaggistico Regionale (Fonte: [webgis.arpa.piemonte.it](http://webgis.arpa.piemonte.it))

Regione Piemonte  
Progetto Risknat - Base topografica transfrontaliera, Arpa Piemonte |

itorio circostante);

- Cittadella, Mondovì Piazza (elemento di polarizzazione sul territorio);
- giardino del Belvedere, Mondovì Piazza (punto ad alta panoramicità, con la presenza della torre già campanile della chiesa di Sant'Andrea);
- grotta dei Dosso, sul fianco nord-ovest del Monte Calvario nei pressi di Villanova Mondovì;
- lago di Crava, Rocca de' Baldi.

### INDIRIZZI E ORIENTAMENTI STRATEGICI

(Si elencano quelli più specifici che definiscono le linee di progetto)

*"In generale per gli aspetti naturalistici e di valorizzazione dell'ecosistema rurale occorrono:*

- *la valorizzazione e tutela delle aree di interesse naturalistico;*
- *la salvaguardia degli scorci panoramici caratterizzanti fruibili dalle superfici a terrazzo;".....*

*"In generale per la valorizzazione del sistema agricolo sono auspicabili:*

- *il recupero e la realizzazione di formazioni lineari arboree, da perseguire anche in funzione del mascheramento delle infrastrutture di maggiore impatto paesaggistico;*
- *la salvaguardia e la valorizzazione dei molteplici scorci visivi che si aprono sulla pianura padana, che costituiscono indubbe potenzialità sul piano della fruizione paesaggistica;*
- *lo sviluppo di attività turistiche e agrituristiche, favorite anche dalle agevoli vie di comunicazione".....*

*"In generale per gli aspetti storico-culturali occorre:*

- *la salvaguardia e la valorizzazione tematica della leggibilità delle tracce storiche fortemented stratificate (dall'età medioevale all'infrastrutturazione novecentesca);*
- *favorire la messa a sistema del museo delle ceramiche di Mondovì con il follone e il museo dei vetri e della cera-*

*mica di Chiusa di Pesio e la ex fabbrica di ceramica Musso di Villanova Mondovì;*

*- definire una normativa per la tutela e la valorizzazione dei beni puntuali di interesse storicoartistico e archeologico-industriale sparsi nelle colline, compreso il contesto paesaggistico in cui sono inseriti e le visuali prospettiche più significative, favorendone la messa a sistema (castelli, cascine, cappelle campestri, opifici, ecc.)"....*

*"Per gli aspetti insediativi è importante:*

*individuare, tutelare e valorizzare i tratti panoramici lungo i percorsi veicolari/pedonali e i punti di vista con i con visuali che dai punti di vista si percepiscono".....*

*(Fonte: P.P.R. Regione Piemonte - Schede degli ambiti di paesaggio.pdf*

*- [www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm](http://www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm))*

La lettura dei diversi fattori, strutturanti, caratterizzanti e qualificanti dei vari ambiti nei quali risulta inquadrata l'area di progetto, dimostra che esistono molte opportunità di valorizzazione della stessa.

Il Piano Paesaggistico rivolge la sua attenzione alla presenza di un vasto patrimonio storico e culturale. Sul territorio insistono diversi sistemi, espressione delle differenti epoche che hanno caratterizzato la storia del monregalese. Il sistema delle villenove fondate, il sistema delle architetture religiose, in particolare relative al periodo Barocco, il sistema delle fortificazioni medievali, i porticati e le fabbriche del XIX secolo rientrano tutti in un piano di salvaguardia e di valorizzazione, definito da una serie di normative e intenti di progetto. Rientrano in questo patrimonio anche i beni puntuali di carattere isolato, siano essi di carattere storico, che archeologico-industriale.

Nel contesto del paesaggio, il Piano mette in luce quali sono le specificità del territorio naturale, quali ad esempio i panorami e le visuali, per i quali suggerisce la tutela e la valorizzazione dei tracciati in cui si trovano punti di vista e con visivi.



*Figura 34: vista su Mondovì Piazza dalla strada per Briaglia (F.d.A., 2109)*



*Figura 35: vista sull'arco alpino, San Biagio di Mondovì (F.d.A., 2019)*



*Figura 36: area collinare coltivata tra Briaglia e Bastia (F.d.A., 2022)*



*Figura 37: paesaggio rurale, Magliano Alpi (F.d.A., 2019)*

# 3.4 Criteri di progetto

Alla base dei principali criteri adottati per la definizione della struttura del tracciato sono state poste da un lato l'individuazione del patrimonio storico architettonico dell'area attraversata, dall'altro le specificità del contesto ambientale e paesaggistico che la connota.

Un'ampia bibliografia, esito di studi approfonditi nel campo della storia dei luoghi, dell'architettura e delle opere d'arte che essa conserva, hanno consentito far emergere alcuni aspetti o "temi" capaci di avvicinare il visitatore alle storie che hanno attraversato queste aree.

Per questo, accanto a "Temi" fatti di testimonianze ormai note, si è scelto di portare alcune tratte del progetto di percorso su quel patrimonio spesso meno o poco conosciuto poiché ormai collocato in zone marginali rispetto alle strade di grande percorrenza.

L'analisi delle opportunità, punti di forza, di debolezza e delle criticità (analisi SWOT) costituisce un valido aiuto per individuare l'iter da seguire nel tracciamento di un percorso che risponda alle aspettative previste.

I punti di forza che sono stati evidenziati dall'analisi af-

feriscono in gran parte alle caratteristiche del territorio: la varietà del paesaggio, la panoramicità dei percorsi, la presenza di una fitta rete viaria composta in gran parte da strade poco trafficate. La sua posizione, contigua al paesaggio vitivinicolo delle Langhe, dichiarato Patrimonio naturale dell'Umanità dall'Unesco nel 2014, rappresenta un indiscutibile vantaggio nell'ottica di valorizzazione territoriale dell'area. Altri punti di forza sono la presenza di un ricco patrimonio storico-culturale e, non meno importante per l'attrattività turistica, il patrimonio eno-gastronomico presente sul territorio con un'ampia e differenziata offerta di prodotti tipici. È importante anche annotare tra i vantaggi la vicinanza con le località turistiche sia montane che marine, e la parziale sovrapposizione del tracciato con il percorso ciclabile Eurovelo8 della rete Europea.

Un ulteriore punto di forza è rappresentato dalle brevi distanze sia tra i centri urbani, sia dei patrimoni isolati che si trovano sul territorio, che consentirebbero di realizzare un percorso con tappe brevi, con poche difficoltà e fruibili dalle diverse tipologie di utenti, e bretelle di collegamento altrettanto agevoli.

## >Analisi SWOT

### **STRENGTHS PUNTI DI FORZA**

Varietà del paesaggio  
Presenza di alcuni tratti di percorso molto panoramici  
Breve distanza tra i centri urbani e tra questi e i patrimoni isolati presenti sul territorio  
Cultura, arte e storia  
Enogastronomia  
Riconoscimento UNESCO per Langhe e Roero  
Connessione con i percorsi Eurovelo n. 8 e La via del mare  
Vicinanza con alcune località turistiche sia marine che montane  
Strade poco trafficate

### **WEAKNESSES PUNTI DI DEBOLEZZA**

Segnaletica scarsa o inesistente (illuminazione scarsa)  
Mancanza di intermodalità  
Assenza di un portale per l'offerta  
Carenza di piste ciclabili (in sede propria e non)  
Servizi non strutturati a rete  
Carenza di strutture ricettive bike-friendly certificate

### **OPPORTUNITIES OPPORTUNITA'**

Conoscenza dei territori da parte di Paesi ad alta propensione cicloturistica  
Inserimento dell'offerta cicloturistica del territorio nelle proposte di tour operator internazionali  
Partecipazione a Bandi e Finanziamenti europei  
Individuazione di itinerari su strade secondarie asfaltate o sterrate, comunque poco trafficate e facilmente percorribili  
Ricadute economiche significative su una filiera turistica estesa  
Crescente interesse nel cicloturismo  
Target di fruitori con capacità di spesa medio-alta

### **THREATS MINACCE**

Tempi lunghi di realizzazione delle infrastrutture necessarie  
Standard e livelli di offerta più elevati in regioni e Paesi limitrofi  
Ridotto coordinamento a livello locale (governance)  
Alcune tratte con percorso di pendenza elevata  
Temperature rigide e clima sfavorevole nella stagione invernale

A questi indiscutibili punti di forza, si contrappongono le debolezze dell'area analizzata.

Si evidenziano, in questo caso, per quanto riguarda il territorio, l'assenza di una rete di percorsi ciclabili alla quale poter raccordare il tracciato in progetto e la mancanza quasi totale di intermodalità, in particolare per quanto riguarda la rete ferroviaria. Un'ulteriore causa di debolezza è rappresentata dall'assenza di un sistema strutturato in rete dei vari servizi presenti, come si verifica invece in altre regioni in cui esiste una sinergia tra le diverse parti che compongono l'offerta turistica sul territorio (si veda ad esempio il caso delle regioni Toscana ed Emilia-Romagna).

A questa problematica è strettamente legato il fattore della comunicazione: manca una rete di servizi e mancano i canali di comunicazione riguardanti l'offerta.

A questo punto, quali potrebbero essere le ricadute di tale progetto sul territorio?

Si è visto come l'analisi della domanda di percorsi ciclo-turistici sia in costante aumento, a scala sovranazionale, come a scala locale, e questa domanda si è ulteriormente intensificata dopo la pandemia di Covid19.

Le opportunità offerte da questa proposta di itinerario turistico sono molteplici:

**attrazione** di flussi turistici sul territorio, con evidenti ricadute economiche su tutta la filiera del turismo, non solo quella legata al prodotto bicicletta: spesso i ciclisti si recano in vacanza con la famiglia, e usufruiscono di molteplici servizi per le differenti esigenze dei componenti il nucleo familiare;

**promozione** turistica del territorio non solo a livello locale, ma a livello nazionale e sovranazionale, portando a conoscenza dei cicloturisti le opportunità dell'itinerario;

**incremento** della presenza turistica dal target medio-al-

to, disposta a spendere per usufruire dell'offerta; **possibilità** di partecipare a Bandi e Finanziamenti, concessi dalla Comunità Europea a sostegno di nuovi progetti in termini di mobilità sostenibile e valorizzazione del territorio.

Naturalmente sullo studio del progetto gravano anche alcune minacce e difficoltà di realizzazione.

Minacce di carattere ambientale sono quelle relative alla morfologia del territorio, che per sua natura è ondulato ed in alcuni tratti presenta pendenze importanti da superare in bicicletta.

L'area del monregalese si inserisce nella zona climatica E (il comune di Chiusa di Pesio rientra invece nella fascia F, quella più fredda). Il clima e le temperature identificano una zona fresca d'estate e fredda in inverno, con precipitazioni che possono anche essere nevose fino a bassa quota. Questo rappresenta indubbiamente una criticità perchè si riduce il periodo di fruizione dell'itinerario turistico senza incorrere nelle problematiche legate alla situazione meteorologica.

La minaccia più strettamente legata alla buona riuscita del progetto è rappresentata dalla concorrenza con progetti simili realizzati in altre regioni o negli altri paesi europei, progetti che possono contare su anni di esperienza nel campo della mobilità sostenibile e turistica, dovuta alla grande attenzione posta sul tema del cicloturismo, grazie anche ad una tradizione consolidata nell'utilizzo dei mezzi a due ruote.

Questa problematica in realtà può essere trasformata in un'opportunità ulteriore di riuscita del progetto: creare una rete di percorsi ciclabili, come è negli intenti del piano, significa renderlo più interessante. Con un uso corretto dei mezzi di comunicazione si può promuoverlo a scala più ampia, anche al di fuori della realtà locale, per

diffonderne la conoscenza e stimolare l'interesse dei potenziali turisti verso nuove esperienze, in località fino a quel momento sconosciute ai più.



Figura 38: via vecchia di Frabosa direzione Mondovì (F.d.A., 2022)

A queste minacce si è cercato di dare una risposta adeguata nella traccia del percorso sul territorio, provando a risolvere le eventuali criticità con soluzioni e proposte migliorative.

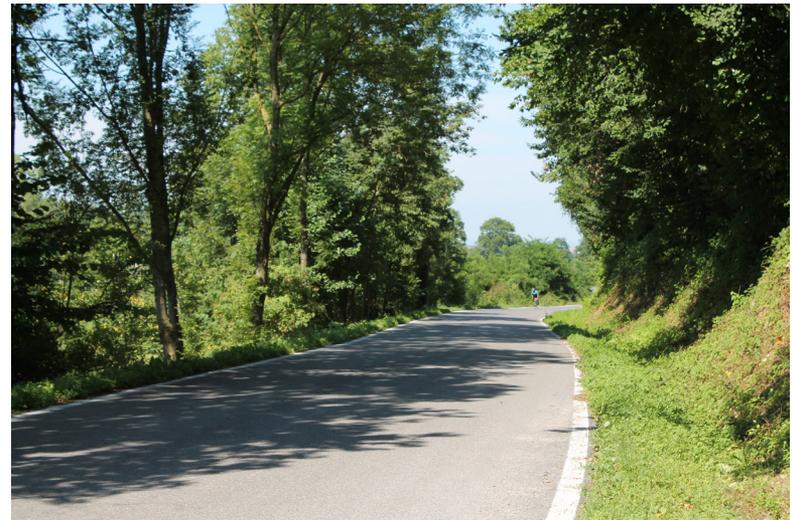


Figura 39: strada secondaria tra Roccaforte e Villanova (F.d.A., 2022)



Figura 40: strada secondaria in direzione Magliano Alpi (F.d.A., 2022)



Figura 41: via consortile in direzione Chiusa Pesio (F.d.A., 2022)



4

**Il progetto**

Nei capitoli precedenti è stato studiato il territorio da diversi punti di vista, per individuare quali sono le potenzialità che lo rendono idoneo all'inserimento di un itinerario cicloturistico.

Si è visto come la marcata presenza di un patrimonio architettonico pregiato, diffuso su tutta l'area, possa rappresentare un valore aggiunto per la buona riuscita del progetto.

Si è verificato anche come la proposta vada ad inserirsi in un contesto paesaggistico notevole. Il territorio naturalmente ondulato presenta lungo i percorsi scorci panoramici che per la loro bellezza ed unicità sono tutelati dal Piano Paesaggistico Regionale della Regione Piemonte.

Il territorio monregalese nella sua parte orientale rappresenta il proseguimento naturale del paesaggio collinare vitivinicolo delle Langhe, un patrimonio naturale inserito tra i beni tutelati dall'Unesco.

La rete viaria che attraversa il territorio è fitta, ma perlopiù composta da un reticolo di strade secondarie, con poco traffico veicolare, che permettono di raggiungere le varie località senza difficoltà, e che risultano perfette per essere percorse in bicicletta.

Le indagini di mercato effettuate dalle associazioni di categoria e l'analisi dei progetti proposti e attuati dalle amministrazioni e dalla Regione Piemonte sono stati utili per comprendere quali caratteristiche deve avere un itinerario cicloturistico per ottenere il successo sperato.

Prima di procedere con il masterplan sono state osservate alcune realizzazioni di successo, in Italia ed in Europa. Percorsi come "la ciclabile di Sanremo", tracciato realizzato attraverso il recupero della vecchia tratta ferroviaria tra Imperia e Ventimiglia, rappresenta un ottimo esempio di valorizzazione del territorio e attrattività turistica.

In un contesto in cui i turisti comunque non mancano,

la ciclabile ha incrementato l'affluenza di quelle tipologie di utenti che amano utilizzare la bicicletta per visitare il territorio.

La ciclabile offre una serie di servizi accessori che consentono a tutti di provare l'esperienza della pedalata in riva al mare, con ricadute su tutta la filiera del comparto turistico, dalla ristorazione alla ricettività, al semplice consumo di cibo da asporto e ai servizi di noleggio.

Oltre alle realizzazioni di successo in Italia, si sono esaminate anche le proposte europee.

Nei paesi del Nord Europa la tradizione delle due ruote è molto più consolidata, e i percorsi ciclabili non mancano di certo. Le buone realizzazioni sono molte, una tra tutte: la "ciclabile del Danubio", un itinerario che segue il corso del fiume e percorre centinaia di chilometri, attraversando non solo diverse province, ma anche i confini nazionali. La ciclabile è utilizzata ogni anno da milioni di turisti, provenienti da ogni parte del mondo, e rappresenta un ottimo esempio di valorizzazione del territorio e di attrattività turistica.

Questo progetto dimostra come le sinergie tra le varie parti, con l'obiettivo comune di creare una nuova attrattività per il loro territorio, hanno consentito di ottenere ottimi risultati, incrementando l'offerta turistica e i vantaggi per le loro economie.

I dati provenienti dalle indagini e gli studi sul settore della ciclabilità, unitamente alle analisi descritte, hanno determinato le scelte che si traducono nel disegno di un tracciato che possa intercettare quelle che sono le peculiarità della zona, creare attrattività grazie alle sue caratteristiche, facile da percorrere per tutte le categorie di utenti, e valorizzare il patrimonio storico e paesaggistico del Monregalese.



Figura 42: collage di fotografie dell'area di intervento (F.d.A., 2019-2022)

# 4.1

## Masterplan generale

Per identificare il percorso più idoneo a realizzare la ciclabile, una volta individuati i valori che si volevano intercettare e i comuni che si volevano inserire lungo il tracciato, si è dapprima analizzata con attenzione la mappa della zona, con l'aiuto dello strumento GIS e di Google Maps. Questa prima stesura è stata poi verificata con una serie di sopralluoghi diretti con l'automobile, muniti di macchina fotografica per documentare i paesaggi, le viste e non da ultimo le criticità presenti sul percorso. Successivamente si è percorso il tracciato con la bicicletta (nello specifico una bicicletta da corsa su strada equipaggiata con un ciclocomputer che rileva dati quali pendenza, dislivello e Km percorsi) per provare sul campo le emozioni e le eventuali difficoltà da affrontare. Questo ha consentito di stilare una tabella con i dati essenziali riguardanti le varie

tappe.

I dati rilevati sono:

Distanza in Km, pendenza media, tipologia di strada, manto stradale, segnaletica, sicurezza del percorso, qualità e tipo di paesaggio.

Le analisi svolte hanno consentito di valutare la tipologia di interventi necessari per rendere il percorso agibile e percorribile senza difficoltà dagli utenti, siano essi esperti ciclisti che semplici amatori o turisti in vacanza con biciclette a noleggio. Le soluzioni proposte spaziano dal semplice utilizzo di strade secondarie o consortili, con la presenza di segnaletica adeguata, alla realizzazione di percorsi dedicati e ben segnalati, da realizzarsi dove si evidenziano criticità e maggiori pericoli per l'utenza.

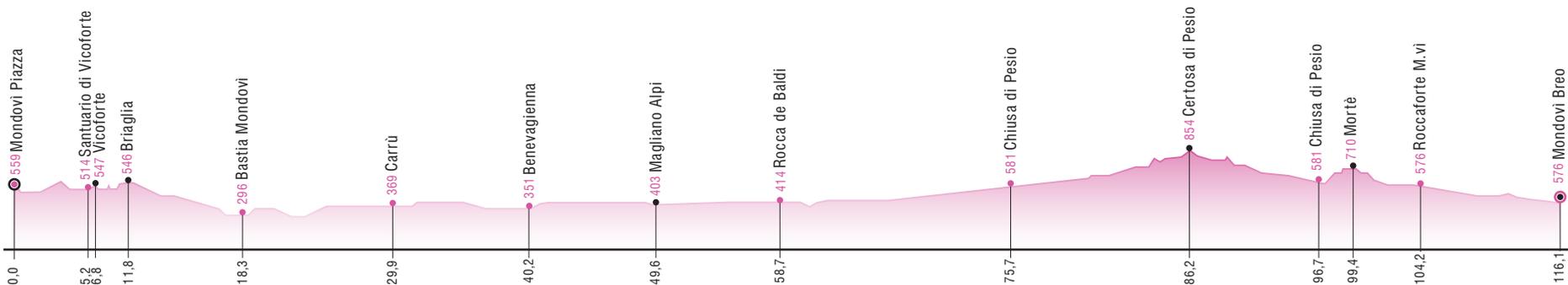
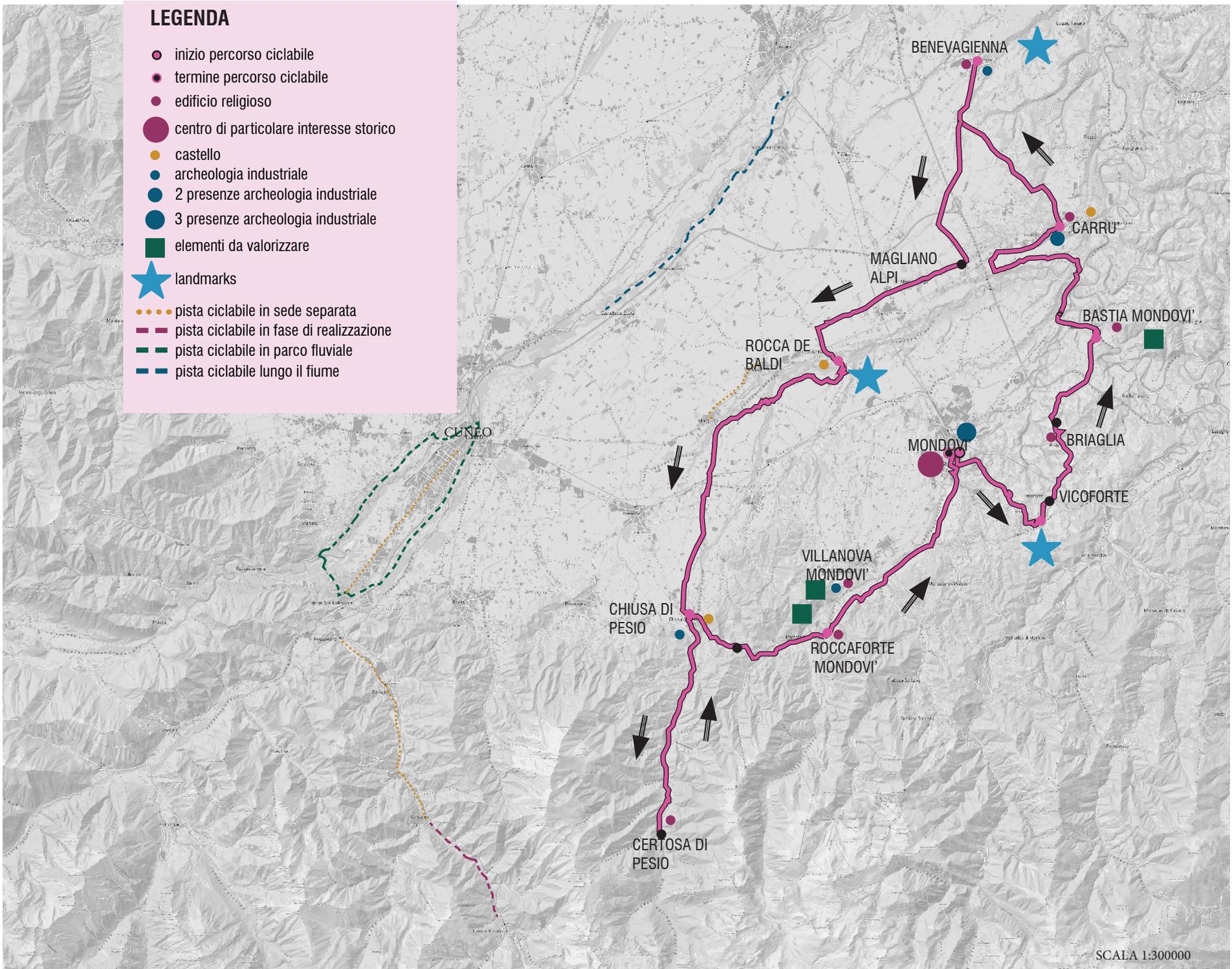


Figura 43: profilo altimetrico del percorso (E.d.A. con l'utilizzo del programma su <https://bikeroll.net/it/>)

# LEGENDA

- inizio percorso ciclabile
- termine percorso ciclabile
- edificio religioso
- centro di particolare interesse storico
- castello
- archeologia industriale
- 2 presenze archeologia industriale
- 3 presenze archeologia industriale
- elementi da valorizzare
- ★ landmarks
- pista ciclabile in sede separata
- pista ciclabile in fase di realizzazione
- pista ciclabile in parco fluviale
- pista ciclabile lungo il fiume



SCALA 1:300000

Figura 44: masterplan generale del progetto del percorso ciclabile - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO										
		tratta n. 1	tratta n. 2	tratta n. 3	tratta n. 4	tratta n. 5	tratta n. 6	variante	tratta n. 7	tratta n. 8
lunghezza (km)		5,2	13,1	11,6	10,3	18,5	17	21 A.R.	7,5	11,9
pendenza media		1%	-2%	1%	1%	1%	1,5%	3% ANDATA	0%	-3%
pendenza massima		9%	6%	10%	5%	5%	5%	8%	10%	1%
tipologia di strada		U/P	P	C/S/U	P	P/C	P/C	U/P	P/U	C/P/U
manto stradale		pavè/bitume	bitume	bitume/terra	bitume	bitume	bitume	bitume	bitume	bitume
segnaletica		ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	SCARSA	ASSENTE	ASSENTE
sicurezza		**	***/**	***/*	**	***/**	***/**/*	**	**	***/*
criticità				SI				SI		SI
qualità del paesaggio		###	###	##/#	##	###	##	###	##	###/##

#### LEGENDA

##### TIPOLOGIA DI STRADA:

STRADA STATALE	S
STRADA PROV.LE	P
STRADA URBANA	U
STRADA CONSORTILE	C

##### SICUREZZA:

MOLTO SICURA	***
MEDIAMENTE SICURA	**
POCO SICURA	*

##### QUALITA' DEL PAESAGGIO:

OTTIMA	###
BUONA	##
SCARSA	#

Figura 45: tabella delle caratteristiche del tracciato (E.d.A. realizzata su excel)

Il percorso di 116,1 km è sostanzialmente collinare, affronta salite e discese in egual misura e senza mai strappi importanti. Trattandosi di un tracciato ad anello, può ovviamente essere percorso nei due sensi: nel caso spe-

cifico viene proposta la percorrenza in senso antiorario per sfruttare il più possibile le pendenze negative rispetto al senso orario che risulta essere più impegnativo per la maggiore presenza di salite.

L'itinerario ciclabile può essere percorso tutto in un giorno soltanto dagli utenti più allenati e abituati a queste distanze. Per tutte le altre fasce di utenze, siano essi turisti in vacanza o famiglie con bambini al seguito, la percorrenza di questo itinerario deve essere suddivisa in più tappe, come proposto da questo lavoro di Tesi.

Dalla tabella emergono alcune osservazioni.

Le tratte hanno una lunghezza variabile che dipende da diversi fattori: la distanza tra i vari centri urbani posizionati lungo il percorso, che consentono di usufruire di servizi e offrono la possibilità di visitare e ammirare il patrimonio storico presente. La suddivisione in tappe ciclabili tiene conto dei tempi di percorrenza medi e considera anche i tempi di sosta dedicati alle visite dei luoghi attraversati: per questo motivo si tratta solo di suggerimenti, in quanto ogni utente può decidere autonomamente di accorciare o allungare il suo percorso giornaliero, anche in base alla velocità con cui lo affronta.

Come già detto, grazie all'utilizzo del ciclocomputer che in ogni istante monitora la pendenza media, è stato possibile stabilire che i Km con pendenza inferiore a 0% sono 57,4, quelli con pendenza inferiore a 5% sono 52,4 km e solo 6,3 km hanno pendenza superiore a 5%. In particolare i tratti che possiedono una pendenza del 10% consistono in poche decine di metri. Fa eccezione la tappa n. 7 che presenta una salita lunga circa 2 km con una pendenza media del 9%: in questo caso i meno allenati potrebbero scegliere un percorso alternativo che evita questo dislivello ma prolunga il percorso di circa 25 km. Sarebbe consigliabile, nella proposta di realizzazione dell'itinerario, prevedere un servizio sostitutivo di trasporto turistico<sup>1</sup> che permetta il trasferimento di utenti e biciclette fino alla sommità del piccolo colle del Mortè, situato a soli 3 km da Chiusa di Pesio.

---

<sup>1</sup> un esempio può essere lo *Sherpabus*: un servizio privato di trasporto di bagagli e viaggiatori organizzato in Valle Maira (CN) che, come un normale servizio di taxi, consente il trasferimento dei turisti da una zona all'altra della valle.

L'ascesa totale è di 1464,10 m, mentre la discesa 1622,80 m.

L'itinerario percorre per la maggior parte strade provinciali a basso volume di traffico o strade consortili attraverso campagne e piccoli boschi. Vi sono poi i tratti che attraversano i piccoli centri urbani, dove il limite di velocità è stabilito in 30 kmh. Questo fa sì che il percorso risulti abbastanza sicuro per gli utenti. Fanno eccezione alcuni attraversamenti in prossimità di rotatorie che intersecano strade provinciali con un elevato volume di traffico, ed un breve tratto di 3 km di provinciale tra i comuni di Villanova Mondovì e il bivio per Mondovì.

Percorso in centro abitato: 20 km

Percorso su strade consortili secondarie o provinciali a basso volume di traffico: 93,1 km

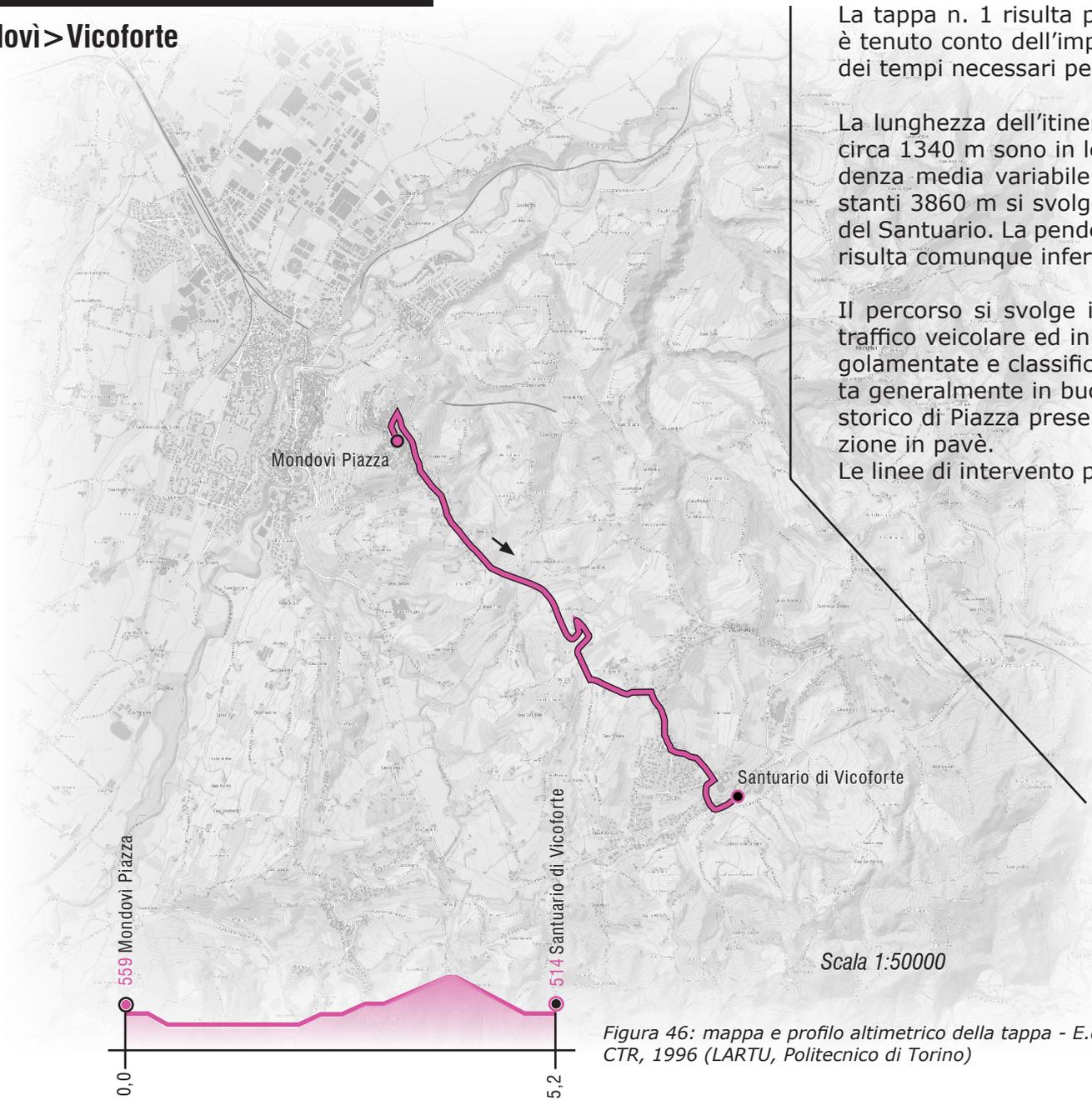
Percorso su strada provinciale a medio volume di traffico: 3 km.

Il manto stradale è principalmente asfaltato, generalmente in buone condizioni, e soggetto comunque a manutenzioni e interventi di ripristino periodici. Vi sono due tratti in terra battuta, uno di circa 200 m e l'altro di 2 km: quest'ultimo in realtà si presenta misto, alcuni pezzi sono asfaltati ed altri no, ma il sedime è comunque in buono stato ed è abbastanza agevole percorrerlo anche con una bicicletta da corsa. Nel capitolo dedicato alla tappa in questione, la numero 3, viene proposto un intervento di miglioramento di questi tratti, con la posa di una pavimentazione bituminosa.

Nella tabella di analisi viene anche indicata la qualità del paesaggio che si presenta lungo il percorso, e si può notare come sia generalmente buona: alcuni tratti risultano particolarmente panoramici, con viste sulle colline del monregalese e sulla corona delle Alpi che circonda la zona. Vi sono però anche in questo caso alcune criticità, in alcune parti il percorso passa accanto a impianti fotovoltaici o dietro schiere di capannoni industriali. Negli interventi di miglioramento previsti sono inserite anche alcune soluzioni per schermare la vista di queste "bruttore".

# Tappa 1

Mondovì > Vicoforte



La tappa n. 1 risulta piuttosto breve in quanto si è tenuto conto dell'importanza storica del luogo e dei tempi necessari per la visita del Santuario.

La lunghezza dell'itinerario è di km 5,2, dei quali circa 1340 m sono in leggera salita, con una pendenza media variabile dal 3 al 5%, mentre i restanti 3860 m si svolgono in discesa, in direzione del Santuario. La pendenza media di tutta la tratta risulta comunque inferiore al 1%.

Il percorso si svolge in parte su strada a basso traffico veicolare ed in parte su strade urbane regolamentate e classificate zona 30. L'asfalto risulta generalmente in buone condizioni, e nel centro storico di Piazza presenta un tratto di pavimentazione in pavè.

Le linee di intervento proposte suggeriscono il ne-



Figura 46: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

cessario posizionamento di segnaletica stradale, in conformità con le linee guida regionali riguardanti la realizzazione di percorsi ciclabili.

Le caratteristiche del percorso sono tali da non evidenziare la necessità di realizzare una pista ciclabile dedicata in quanto, come si è detto, si percorrono vie a basso traffico o classificate in zona 30. Tuttavia la strada presenta lungo il suo percorso un marciapiedi in sede separata che potrebbe eventualmente essere ampliato e trasformato in pista ciclo-pedonale.

### DESCRIZIONE DEL PERCORSO

Il punto di partenza dell'itinerario è fissato dalla piazza Maggiore del quartiere di Piazza, ma è possibile anche ipotizzare la partenza dal quartiere inferiore di Breo, avvalendosi del trasporto pubblico offerto dalla Funicolare<sup>1</sup>



Figura 47: via delle Cappelle-Mondovì (F.d.A., 2019)

che collega i due quartieri: si tratta di un breve tragitto, ma particolarmente suggestivo e panoramico, ed è possibile trasportare la propria bicicletta all'interno dei vagoni. Dalla piazza Maggiore si imbecca la strada che percorre il belvedere lungo le vecchie mura fino all'incrocio con la strada provinciale che collega l'abitato di Mondovì con il comune di Vicoforte. Il percorso è ondulato ma non particolarmente impegnativo e risulta interessante per la presenza delle numerose cappelle che costeggiano la strada, denominata appunto "via delle Cappelle". Si arriva infine nell'abitato di Fiammenga e con una breve ma ripida discesa si giunge direttamente al Santuario della Madonna di Vico, l'edificio ecclesiastico più importante e rappresentativo dell'intero territorio.

---

1. L'impianto a vapore della prima Funicolare venne realizzato nel 1886 per risolvere il problema del collegamento tra i quartieri Breo e Piazza. Nel 1926 l'impianto venne elettrificato, abbandonando il sistema ad acqua. Dopo alcuni ammodernamenti, nel 1975, scaduta la concessione, il Comune non ritenne di tenere aperto l'impianto in quanto considerato antieconomico. Dopo molti dibattiti sulla necessità di ripristinare l'impianto e il collegamento, nel 2002 viene firmato l'accordo per la riattivazione del servizio. I lavori partono nel 2005 e terminano il 16 dicembre 2006, con l'inaugurazione della nuova Funicolare.

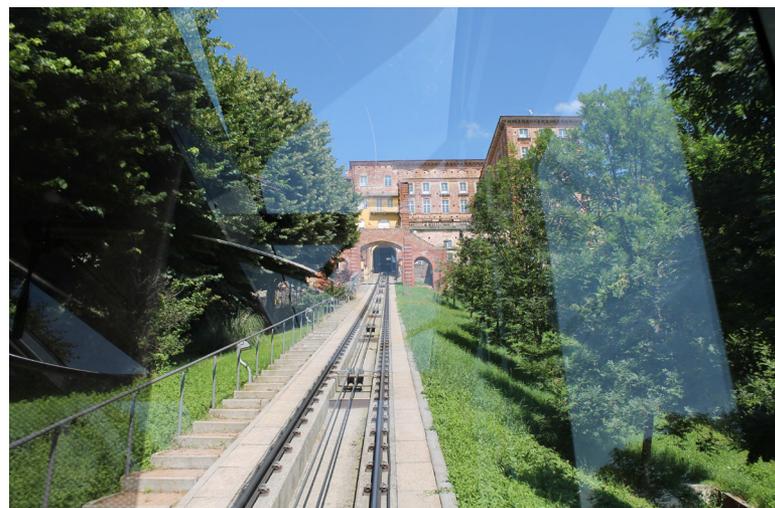


Figura 48: La funicolare (F.d.A., 2019)

## > Mondovì

### PATRIMONIO STORICO/CULTURALE

La città di Mondovì è ricchissima di edifici storici risalenti a diversi periodi del passato e per visitarla ed apprezzarne tutti gli aspetti occorrono alcuni giorni di permanenza. Tracce consistenti di epoca barocca si trovano in molti edifici religiosi e civili. La maggior parte dei disegni di questi manufatti è opera di Francesco Gallo, che lavorò sul territorio per più di quarant'anni. Questa sua intensa attività fu favorita dal fatto che si trovava in una posizione privilegiata, essendo imparentato con i Duchi di Ormea.



Figura 49: Chiesa dei Santi Pietro e Paolo - Mondovì Breo (fonte: [www.cittaecattedrali.it](http://www.cittaecattedrali.it))

### GLI EDIFICI RELIGIOSI

#### CHIESA DEI S.S. PIETRO E PAOLO - Mondovì Breo

Fu costruita intorno al 1489 per la crescente popolazione di Breo. In origine molto più piccola, a tre navate, con una facciata di mattoni e un forno pubblico, crebbe con il borgo: si arricchì del campanile nel '500, subì interventi nel '600, e nel '700 Francesco Gallo progettò gli ampliamenti che portarono alla struttura a croce greca con le due grandi cappelle rialzate.

A copertura, la cupola del Vittone; e sulla facciata: una scenografica scalinata, un grande affresco e lassù in cima l'automa che dà il soprannome alla piazzetta, aggiunto nel 1798. La facciata della Chiesa è caratterizzata da una scalinata monumentale in marmo verzino, iniziata nel 1780 dal lombardo Giuseppe Quadrone e completata nel 1900 dal monregalese Pietro Manzo. La parte inferiore della facciata è di ordine dorico, quella superiore è corinzia, con l'affresco di Luigi Morgari La caduta di Simon Mago (1900).

L'interno offre una ricca testimonianza dell'arte piemontese. Tra gli affreschi: le due cappelle firmate da Luigi Morgari e Giovanni Borgna, La Strage degli Innocenti del Moncalvo e la pala absidale di Giovanni Comendu.

Per la scultura piemontese: La Pietà di Antonio Roasio e i busti bianchi dei pilastri (di Marcantonio Bruno e Giovanni Gazzano), le statue tardobarocche di San Filippo Neri e San Francesco di Sales, il Cristo Risorto e il Crocifisso sull'altare maggiore – eccellenti prove lignee policrome.

L'annosa vicenda dell'illuminazione interna venne risolta dalla complessa cupola barocca, a base ottagonale, disegnata dal torinese Bernardo Antonio Vittone, che ne tracciò il progetto senza nemmeno recarsi sul posto (di fatto conosceva bene la città): lo inviò nel giugno 1755 e ad agosto i lavori erano già terminati.

#### CHIESA DI SAN FILIPPO - Mondovì Breo

Unitamente all'annesso convento dei Padri Filippini, la Chiesa di San Filippo è uno dei gioielli architettonici baroc-

## **FOCUS: PERCORSI DI VISITA A MONDOVI'**

Per la sua posizione ai piedi e sulla sommità della collina, la città è suddivisa da sempre in rioni: BREO, ai margini della collina, PIAZZA sulla sommità, ALTIPIANO (la città nuova) sull'altra sponda del fiume Ellero e la frazione di CARASSONE, sulla strada che conduce verso i comuni limitrofi di Briaglia e Bastia Mondovì.

Il rione di Breo, l'antico Planum Bredoli in civitatem, si è sviluppato ai piedi del colle lungo il torrente Ellero.

Oggi è il centro commerciale naturale ed amministrativo della città, ma non solo. Lungo le antiche "Contrà Granda" e "Contrà Longa" si affacciano molti vicoli caratteristici, ricchi di importanti edifici storici, e le numerose chiese che compongono il vasto patrimonio architettonico della cittadina.

Punto d'incontro delle due "contrà" storiche è Piazza S. Pietro, con l'omonima chiesa, o Piazza del Moro, così chiamata per la presenza dell'automa del Moro, maschera monregalese del Carnevale, che batte le ore in cima all'edificio.

In Contrà Granda si trova invece la Chiesa di San Filip-

po con il suo complesso. Lungo i lati delle due contrade principali case ammassate e portici medioevali creano un percorso suggestivo che, all'inizio di via S. Agostino conduce, attraverso una strada laterale, alla vecchia Funicolare oggi restaurata che consente di collegare il rione Breo con il quartiere Piazza posto sulla sommità della collina.

Piazza è un quartiere ricco di storia e di pregevoli opere architettoniche che vale da solo la visita della città di Mondovì.

E' in questo rione che si concentrano gli edifici più importanti del paese, a partire dal Duomo (la Cattedrale di S. Donato), il Collegio dei Gesuiti, al margine della Piazza Maggiore, dove si trova la stazione di arrivo della Funicolare.

Ma non solo patrimonio storico: un patrimonio paesaggistico non meno importante è costituito dai bellissimi panorami che si possono apprezzare nei numerosi punti di vista posizionati sul belvedere alla sommità della collina e lungo il percorso che si snoda sulle antiche mura che circondavano l'abitato.



*Figura 50: I giardini e la torre del belvedere - Mondovì Piazza (fonte: [www.sentierolandande.it](http://www.sentierolandande.it))*



*Figura 51: via Belvedere-Mondovì Piazza (F.d.A., 2019)*

chi di Mondovì. Imponente e costosa, fu iniziata su disegno di Francesco Gallo nel 1734 e portata a termine, dopo la sua morte nel 1750, da Bernardo Vittone nel 1757. Il Gallo si ispirò alla Chiesa della Missione, sostituendo al fasto secentesco gesuita la sobrietà e la linearità dei Filippini.

La chiesa è a una sola navata, a sala rettangolare con espansioni a croce, pilastri leggeri e due piccole cappelle simmetriche ai lati, il profondo presbiterio un poco più stretto e la conclusione absidale rotonda. L'ordine gigantesco delle paraste composite dall'alto piedistallo sorregge, sopra la ricca ma fluente trabeazione, semplici volte a botte lunettate. Le pareti di semplice intonaco conservano ancora oggi la tinteggiatura originaria in bianco e grigio, senza elementi decorativi.

La vista dall'alto mostra tutta l'imponenza della chiesa. Colpiscono le proporzioni della costruzione, che si inserisce grandiosa nel contesto urbano preesistente. La facciata è in cotto, caratterizzata da due possenti contrafforti centrali che scattano decisi in alto a spezzare il frontone triangolare. E' questa la facciata più mossa e chiaroscurata che abbia realizzato Francesco Gallo, quasi a voler sopperire allo spazio stretto e angusto sul quale si affaccia la Chiesa. Il campanile è stato edificato in due fasi differenti e ciò è facilmente rilevabile: si nota infatti la differenza di muratura tra la parte bassa settecentesca e la parte alta che seguì il ritorno della congregazione nel 1818, dopo l'epoca napoleonica.

Arredi di grande valore artistico si trovano all'interno della chiesa: il pulpito, disegnato dal Vittone, e la cassa d'organo acquistata dai Filippini nel 1830 e attribuita a Filippo Javarra. Sicuramente era di gran pregio l'altare maggiore, in marmo con fregi di bronzo dorato e argento. Venne venduto all'amministrazione del Duomo di Cuneo nel 1802 durante la soppressione degli ordini religiosi napoleonica, fu sostituito da una fedele copia in muratura.

Il convento del complesso dei Padri Filippini ha un aspetto anch'esso imponente. Fu completato nel 1769 dal Vittone, seguendo i disegni del progetto del Gallo. Oggetto

di successivi interventi di restauro, diretti soprattutto a conferire alla struttura una maggiore luminosità, nel 1840 venne arricchito con un grandioso scalone dall'architetto torinese Gonella. Insieme alla chiesa contigua forma un bell'esempio di barocco piemontese.

Una particolarità: il monumentale edificio si affaccia su una minuscola piazza invece che su quella grande laterale di Via Beccaria. Ciò fu dovuto a sviluppi mai realizzati e perché la facciata non fosse sulla stessa via dell'antica chiesa dei Cammillani (Piazza C. Battisti).

### **CATTEDRALE DI S. DONATO – Duomo – Mondovì Piazza**

Opera tarda di Francesco Gallo, conclusiva dell'intensa attività monregalese, fu progettata dall'architetto nel 1739 e iniziata nel 1743, in seguito alla demolizione della precedente cattedrale, la chiesa gotica di S. Francesco. Alla morte di Gallo, si chiese la consulenza dell'architetto Benedetto Alfieri (1752) per avere un parere sull'elevazione dell'edificio, che prevedeva un tetto "spezzato a piani alti e bassi" e sulle finestre "a figura ovata". Alfieri elogiò il progetto del Gallo, ma approvò alcune modifiche, come il tetto più lineare, la minore altezza delle volte e consigliò la quadratura delle finestre, anche se in questo ultimo caso non venne ascoltato. La costruzione della chiesa durò svariati decenni e vide avvicinarsi diversi architetti, tra cui Bernardo A. Vittone, anche se la sua presenza non è documentata.

La pianta della chiesa, unica tra tutte quelle di F. Gallo, è a tre navate ma poco più lunga di quanto è larga, e presenta una simmetria rispetto ad un asse trasversale per il centro, che sovrappone allo svolgimento basilicale a navate quello a croce greca. L'architetto ha seguito la tradizione che voleva le chiese cattedrali a navate, ma non ha saputo frenare il suo impulso a creare uno spazio accentrato che da questa situazione particolare trae singolare complessità e forza. Il corpo principale risulta un impianto spaziale quadrato, in cui, attorno al grande catino centrale, si dispongono altri quattro catini minori nella classica

composizione a "quinconce". Poderosi pilastri spartiscono la successione degli spazi; gli arconi e le volte tra cui altri catini sul presbiterio e sulla cappella di S. Giuseppe, oltre a cappelle più piccole modellate lungo le pareti, compongono un movimento di masse tra luci e ombre, purtroppo un po' mortificate dalla minore elevazione delle volte rispetto all'altezza prevista dal Gallo, e da una decorazione ottocentesca piuttosto pesante di colori e dorature.



Figura 52: Cattedrale di San Donato - Mondovì Piazza (fonte: [www.turismo.unionemonregalese.it](http://www.turismo.unionemonregalese.it))

La facciata, eretta tra il 1775 e il 1778, è l'unica tra quelle di F. Gallo totalmente in pietra arenaria. Ha la parte inferiore più larga che si raccorda al corpo con pronunciate curvature e alla parte superiore con volute, è perfettamente piana, a due ordini sovrapposti, con forte sporgenza della parte centrale, forse a ricercare una particolare monumentalità, disturbata però dalla presenza di due enormi statue. Secondo il disegno originario di Gallo, avrebbe dovuto avere ai lati del portale delle coppie di

colonne a tutto tondo, ma è stata alzata una colonna sola. Particolarmente raffinati e originali gli elementi architettonici e decorativi, dai portali laterali che inglobano l'occhio ellittico soprastante, al frontone spezzato e arrotolato a spirali, al plinto del santo e alla nicchia a forma di conchiglia in alto.

### **COLLEGIO DEI GESUITI – Mondovì Piazza**

L'ordine dei Gesuiti, introdotto a Mondovì fin dal 1561 per volere del Re Emanuele Filiberto, che l'anno prima aveva portato in città anche l'Università degli studi. Inizialmente però i frati ed il loro Rettore vennero ospitati in case private nella parte meridionale del colle di Vico, successivamente ottennero il Convento di Santa Caterina da Siena, dal quale erano state cacciate le ultime quattro suore dell'ordine Domenicano.

Nel 1573 Emanuele Filiberto decise di costruire la Cittadella sulla cima più alta del colle demolendo parecchi edifici, compreso il collegio dei Gesuiti che dovettero spostarsi a Torino. Tornarono in tre con a capo padre Alemanni vent'anni dopo, nel 1595, e anche in questo caso dovettero accontentarsi di abitazioni di recupero, vecchie e disagevoli. Tra il 1665 e il 1678 innalzarono la loro chiesa, sul lato meridionale della piazza, di fronte alla loro casa: la grande chiesa di S. Francesco Saverio.

Nel 1693 l'architetto e ingegnere Michelangelo Garove stese un primo progetto del collegio, che però non venne realizzato e i frati continuarono a vivere in condizioni di precarietà. Nel 1712 il nuovo Rettore, padre Antonio Falletti dei conti di Barolo, uomo di grande cultura e appassionato di architettura, decise che era giunto il momento di dare una svolta alla situazione e progettò un nuovo collegio. Non avendo conoscenze tecniche né qualifiche atte a farsi garante dei lavori, chiamò l'architetto più conosciuto dell'epoca nella zona, Francesco Gallo, al quale affidò la direzione del cantiere. La prima pietra della nuova costruzione fu posata il 13 marzo 1713 e il collegio fu terminato e consegnato ai padri nel 1717. Per dare maggiore visibilità alla facciata dell'edificio il comune decise di sacrificare quattro arcate dei portici sottani, appartenenti

a casa Alardo. Questa decisione non fu molto gradita dai monregalesi, che erano piuttosto gelosi della loro presenza. Così il comune decise che comunque il Collegio non



Figura 53: Collegio dei Gesuiti - Mondovì Piazza (F.d.A, 2019)

avrebbe potuto usufruire della superficie dei portici soppressi.

Nel 1773, con bolla papale del 31 luglio, l'ordine dei Gesuiti venne soppresso e l'edificio requisito dalle autorità civili. Negli anni successivi la proprietà passò ai padri missionari di S. Francesco de Paoli e poi, in seguito alla soppressione di tutti gli ordini monastici, ebbe diverse funzioni ad uso civile e militare. Attualmente è sede degli Uffici Giudiziari. Nel progetto di Falletti il Collegio è articolato in un corpo principale disposto lungo la contrada del Torretto, che si incurva seguendo l'andamento della strada, ma mantiene un filo rettilineo nella facciata rivolta a valle, tre corpi minori che sono disposti a pettine e si protendono verso valle dal corpo principale, e un corpo aereo di collegamento con la chiesa di S. Francesco Saverio e che scavalca con un arco la contrada. Nei suoi spazi interni sono presenti un grande atrio di ingresso, cortili aperti sulla vista della valle e delle montagne circostanti, un grande scalone monumentale posto in posizione centrale a fare da cerniera per le due ali laterali: quest'ultimo viene attribuito a Francesco Gallo, anche se la soluzione stilistica adottata non trova riscontro in altre opere dell'architetto. Fulcro dei suoi spazi interni ed esterni e nodo architettonico eccezionale è l'atrio passante, dalla contrada ombrosa e fresca all'aereo cortile in piena luce, con sull'asse trasverso i due scaloni. Diviso da colonne composte scanalate, è voltato con vivacità e leggerezza tutta settecentesca e ornato da stucchi eleganti dal sentore rococò.

La facciata in mattoni a vista, di impronta guariniana, rappresentò un'utilissima esperienza per F. Gallo. Qui le lesene a bugnato laterizio che serrano verticalmente i blocchi, collegate alle cornici raddoppiate ai piani; le cornici delle alte finestre che inglobano occhi o danno luce ai mezzanini entro timpani appuntiti di rilievo leggero; il cornicione in alto dai modiglioni modellati a mano: tutto nel colore intenso del mattone forte, sono degni del Palazzo Carignano di Torino.

Come la chiesa dei Gesuiti, anche il nuovo Collegio rappresentò un inserimento urbanistico ed architettonico di

grande impatto ambientale, che modificò l'imbocco della contrada del Torretto dalla piazza Maggiore e rinnovò in modo deciso il profilo del quartiere Piazza vista da Breo, con l'imponenza dei suoi volumi protesi verso valle.

### **OSPEDALI DI MONDOVI'**

Dal capitolo I si è visto come la Diocesi di Mondovì rivestisse un ruolo importante sul finire del XIV secolo. Le Confraternite presenti avevano istituito nel comune alcune strutture assistenziali: nel quartiere Piazza erano funzionanti tre Ospedali. L'Ospedale di Sant'Antonio, nel terziere di Vico, sulla cima meridionale del monte, era amministrato dalla confraternita di S. Spirito. L'Ospedale di S. Domenico, nel terziere di Vasco, a sud-ovest del colle, che era gestito dalla confraternita di S. Lorenzo, e infine l'Ospedale della crociata di S. Francesco, o Santa Croce, che era situato nel terziere di Carassone, nella parte settentrionale dell'altura, dove oggi si trovano i Giardini del Belvedere. La sede di quest'ultimo era nella casa di fronte alla chiesa di San Francesco, diventata poi cattedrale. Con le mutate esigenze e la necessità di nuovi spazi, nel 1377 il Vescovo acconsentì all'ampliamento dell'Ospedale, attraverso l'acquisizione di edifici contigui.

### **OSPEDALE DI SANTA CROCE - PIAZZA**

Nel 1547 i tre ospedali di Piazza si unificarono nell'Ospedale Maggiore di S. Croce. Dopo circa due secoli di attività, gli spazi dell'Ospedale risultavano ormai troppo ristretti e si rese necessario il trasferimento in una sede più ampia. Venne acquistato uno spazio libero nei pressi del convento e della chiesa di Nostra Donna e nel 1740 si iniziò la costruzione del nuovo fabbricato, su disegno di Francesco Gallo, che aveva immaginato un grande edificio, capace di contenere cento posti letto. Nel 1743 la prima parte era terminata e nello stesso anno avvenne il trasferimento nella nuova sede. I lavori proseguirono poi fino al 1781 con il completamento verso il convento. Nel 1789 venne disegnato un ulteriore prolungamento che si

realizzò solo in parte.

Edificio a tre piani sopra la contrada, con una forma a T che accoglieva nel corpo a valle le grandi camerate, con a fianco una serie di loggiati, e nel corpo perpendicolare il lungo disimpegno composto da una galleria con arconi e volte a crociera, il monumentale scalone e l'atrio d'ingresso. Notevole il maestoso e severo portale in marmo, uno dei più imponenti della città.



*Figura 54: Ex-ospedale di Santa Croce - ora sede A.S.L. 16 Mondovì -Ceva, Mondovì Piazza (F.d.A., 2019)*

### **OSPEDALE DEI PIANI - BREO**

In contrada lunga, nel rione di Breo, aveva sede l'ospedale amministrato dalla confraternita dei Disciplinanti Bianchi di Santo Stefano, nell'oratorio a fianco della chiesa, di proprietà di una ricca famiglia monregalese. Nel cortile si trovano ancora oggi resti di colonnati e arcate del loggiato. Nel 1583 l'Ospedale risultava in pessime condizioni e, grazie al lascito testamentario di un nobile luganese e di sua moglie, l'ospedale venne trasferito in una casa di loro proprietà in borgo Toscana, e venne intitolato a San Fran-

cesco. Nel 1606 L'Ospedale dei Piani venne diviso in due: uno rimase nella sede di Borgo Toscana con il nome di San Francesco d'Assisi, l'altro venne trasferito nel borgo di Piandellavalle con il nome di Maria Santissima del Pilone (di valle Armena, dove si stava costruendo il Santuario), diventando successivamente Santa Maria della Pila.

### **OSPEDALE DI SAN FRANCESCO - BREO**

Trasferitosi nel 1743 nella casa di un altro benefattore, Giuseppe Maria Promis, sempre in borgo Toscana, poco tempo dopo si ingrandì nella stessa sito, o forse venne solo rinnovato, ad opera probabilmente di Francesco Gallo. Si conoscono anche altri progetti successivi di ampliamento, ma non furono mai eseguiti. Nel 1774 l'Ospedale venne ultimato, ma i malati vennero trasferiti nel 1778. La costruzione, tuttora visibile, possiede una mole massiccia e imponente, soprattutto in elevato, e consiste in tre piani fuori terra, posti attorno ad un cortile rettangolare incassato nella collina retrostante. Presenta in facciata fasce marcapiano e cornicione, che ne esaltano lo sviluppo orizzontale. Sul lato settentrionale incorpora la cappella di Santa Maria delle Grazie, che serviva sia ad uso interno,



Figura 55: Ex-ospedale San Francesco - ora sede Politecnico di Torino-Mondovì Breo (Fonte: [www.sentierolandande.it](http://www.sentierolandande.it))

sia per i fedeli del borgo. Degno di nota il portale barocco, il più ricco e raffinato di tutta la città bassa, e l'atrio ornato di edicole con i busti dei benefattori. Completano le decorazioni una fontana rocaille e il nicchione con fontana ricavato nel muro controterra del cortile.

### **OSPEDALE DI SANTA MARIA DELLA PILA - PIANDELLAVALLE**

Separatosi da quello dei Piani nel 1606, trovò sede in una casa con orto nel borgo di Piandellavalle. Nella seconda metà del Settecento, grazie a diversi benefattori, si poté provvedere alla costruzione di un fabbricato più ampio e funzionale. Svareti documenti, tra cui alcuni disegni datati 1759 e conservati nell'Archivio Storico di Cuneo, fanno ritenere che l'opera sia stata eseguita da Bernardo Vittoni. Articolato su tre lati intorno ad un cortile porticato aperto sulla collina, come nel caso di quello di San Francesco, l'edificio originario aveva due piani. Nonostante le consistenti trasformazioni e gli ampliamenti nei due secoli successivi, la struttura originaria è ancora discretamente conservata: il portale in marmo, l'androne in tono aulico, il porticato dalle volte ritmate e lo scalone che conduce al piano superiore.

### **OSPEDALE DI SAN ANTONIO - CARASSONE**

Nel 1556 era il più antico ospedale della frazione, amministrato dalla confraternita di S. Antonio Abate, e trovava sede in una casa con logge, di fronte alla chiesa di S. Evasio. Venti anni dopo alla confraternita si accorparono quelle di S. Evasio e S. Spirito, e più tardi quella di S. Giovanni in Lupazzano, cosicché la capacità assistenziale e l'operatività dell'ospedale crebbero considerevolmente, e si rese necessario un edificio più ampio. Grazie ad alcuni lasciti testamentari, come già nel caso degli altri ospedali, venne redatto un progetto di sistemazione edilizia, poco prima del 1789, che prevedeva un ampliamento con annesso opificio laniero, gestito dall'ospedale stesso. Nel 1789 venne avviata la realizzazione, forse sui disegni dell'architetto Borra, o più probabilmente di Giuseppe Bo-

rio, che nel 1786 aveva firmato una mappa delle case e dei siti acquistati per la realizzazione del nuovo manufatto. Venne costruito ai margini del borgo storico, sul ciglio del pendio verso l'Ellero, in posizione panoramica e soleggiata. L'edificio è tuttora visibile in parte delle sue strutture originarie, nonostante numerosi rimaneggiamenti.

## LE TRACCE DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

### CERAMICA MUSSO POI RICHARD GINORI - Mondovì - zona Carassone

Agli inizi del Settecento lungo il torrente Ellero in località Carassone venne impiantato un lanificio per la fabbricazione dei panni destinati all'esercito sabauda. Era stato il sovrano stesso a farlo costruire. I telai erano installati all'interno del palazzo del conte di Monteu, mentre le macchine per la follatura si trovavano lungo il corso d'acqua. L'edificio destinato a contenere i macchinari, di forma rettangolare allungata, venne costruito a spese della città, su progetto dell'architetto F. Gallo. Presumibilmente la sua attività terminò negli anni trenta dell'Ottocento, e circa vent'anni dopo fu acquistato da Alessandro Musso, che lo trasformò in una fabbrica di stoviglie da cucina, imitazioni della terraglia inglese. Raggiunse la sua massima espansione nel 1878 grazie alla costruzione, lungo il torrente, di un grande forno di tipo Hoffmann. Alla fine del secolo XIX lo stabilimento, al quale si accedeva attraverso un ponte, fu rilevato dalla Richard Ginori, che cambiò la sua ragione sociale in "Società Ceramica Italiana Richard Ginori". Il complesso fu ristrutturato e ampliato secondo criteri più moderni: al vecchio forno vennero affiancati sette forni circolari a fuoco intermittente, mentre venne demolito il follone. Una serie di edifici ospitava le diverse fasi di lavoro: per la lavorazione della pasta di argilla e per la formatura dei manufatti, laboratori per falegnami, fabbri, meccanici e la legnaia. In posizione isolata sorgeva un altro corpo di fabbrica destinato a deposito. A quell'epoca l'impresa dava lavoro a circa trecento operai e esportava i



Figura 56: Sede del dopolavoro G.S. Richard-Ginori - Mondovì Breo (Fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))



Figura 57: Stabilimento Besio Vedova e Figlio, vista da Corso Statuto, Anni '20 - Mondovì (Fonte: [www.museoceramicamondovi.it](http://www.museoceramicamondovi.it))

suoi prodotti in tutta Europa. Nel 1972, con la crisi del settore, lo stabilimento venne chiuso definitivamente e negli anni successivi alcuni edifici sono stati riqualificati e destinati a svariate attività artigianali, cosa che ha permesso di mantenere un buono stato di conservazione.

### **SETIFICIO "LA GALERA" - Mondovì – regione Borghetto**

La fabbrica si trova nella regione Borghetto, ai piedi della scarpata che scende verso il torrente Ellero. Fu impiantata agli inizi del Settecento, quando impiegava circa 50 maestranze e conteneva due mulini da seta a ruota idraulica con un notevole sviluppo verticale, testimoniato dal volume dell'edificio a cinque piani fuori terra. La gestione del setificio era in mano ad un folto gruppo di imprenditori e continuò la sua attività con le dotazioni originarie fino al secolo XIX inoltrato. Subentrarono poi altri proprietari che in quegli spazi inserirono una conceria. L'attività cessò definitivamente dopo la seconda Guerra Mondiale e da quel momento risulta inutilizzato e piuttosto degradato, ad esclusione dell'abitazione degli attuali proprietari situata all'ultimo piano.

Nel seminterrato si può ancora osservare il vasto spazio in cui erano installati i meccanismi per trasmettere il movimento ai sovrastanti mulini: un ambiente unico coperto da volte a botte molto ribassate che presenta le soluzioni spaziali e strutturali tipiche dei setifici di impianto sei-settecentesco. Al suo interno sono visibili le tracce del canale e i fori tamponati per il passaggio degli alberi di trasmissione, mentre i resti delle vasche per la concia delle pelli testimoniano il cambio d'uso nel corso del tempo. Ai piani superiori gli originari orizzontamenti in legno e parte delle colonne in ghisa ottocentesche sono stati sostituiti da solai in cemento armato.

La facciata in mattoni a vista, scandita dalla sequenza delle finestre prive di ornamenti, rimanda alla primitiva destinazione d'uso e rappresenta uno dei pochi manufatti in grado di documentare la notevole espansione dell'industria serica nella città di Mondovì.

### **SETIFICIO CORDERO DI PAMPARATO POI "LA VITTORIA" - Mondovì – fr. Carassone**

È stato uno dei più antichi setifici di Mondovì e uno dei pochi in cui si svolgeva tutto il ciclo della lavorazione. Il primitivo nucleo produttivo fu impiantato lungo il torrente

Ellero alla fine del Seicento. In quel periodo occupava un centinaio di operai e conteneva quattro mulini da seta a ruota idraulica. Costruito dai fratelli Magliani, che provenivano da una famiglia di conciatori di pelli, fu acquistato nella seconda metà del Settecento dal marchese Cordero di Pamparato. In quel periodo il complesso si sviluppava intorno al grande cortile rettangolare con accesso, oggi come allora, dal lato meridionale dove sorgeva la cappella a uso degli operai, visibile sulle mappe catastali dell'epoca, in prossimità del ponte. Gli edifici destinati all'attività comprendevano il filatoio a tre piani fuori terra e la tettoia di trattura, posti sui lati lunghi del lotto.

All'inizio del XIX secolo, cessata l'attività serica, il complesso fu acquistato da Benedetto Musso, imprenditore savonese operante nel settore ceramico, che vi installò la sua fabbrica per la produzione di maioliche, stoviglie comuni e terraglia tenera. Al quel tempo presumibilmente risalgono gli interventi di trasformazione: la cappella fu in gran parte demolita per ampliare l'ingresso e fu costruita una serie di bassi fabbricati sia all'interno del cortile che sul lato orientale del filatoio. Alla fine dell'Ottocento passò ad altri proprietari che rinnovarono gli impianti ampliando i forni per la cottura e incrementando ulteriormente la produzione, triplicando anche il numero degli addetti. La fabbrica fu poi acquisita dalla società "La Vittoria" nel momento in cui Mondovì raggiungeva il massimo splendore nel settore ceramico, dove la Richard Ginori primeggiava per la qualità dei suoi manufatti. La nuova gestione diede un ulteriore impulso all'impresa, perfezionando notevolmente i forni e le attrezzature. La crisi economica degli anni trenta però non lasciò scampo e la fabbrica chiuse definitivamente nel 1935.

Gli edifici originari, benché molto rimaneggiati, conservano la memoria della prima funzione produttiva, con lo sviluppo delle maniche di impianto sei-settecentesco e le tracce della cappella inglobate nella muratura perimetrale di recinzione. Gli altri edifici connessi all'industria ceramica si trovano in stato di abbandono, mentre gli impianti e i forni sono stati completamente demoliti.

## **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

La cittadina di Mondovì, divisa in tre quartieri posti a quote diverse, trova la sua massima espressione dal punto di vista panoramico nel Quartiere di Piazza, dove si concentrano anche tutte le sue più interessanti opere architettoniche. Nel punto più alto del quartiere si estende, intorno ad una torre, un piccolo giardino detto del Belvedere, dal quale si può godere di una vista quasi a 360° sulla pianura e le colline circostanti. Anche la strada panoramica che percorre il lato est del suddetto rione rappresenta uno splendido punto di osservazione: la strada fa parte del primo tratto del percorso ciclabile.

Il patrimonio enogastronomico della zona è presente in forma massiccia nelle tante botteghe che si incontrano lungo le vie del quartiere, rappresentato in particolare da prodotti alimentari di produzione artigianale, e da un consistente numero di vini.

Come già detto Mondovì rappresenta la località più interessante lungo l'itinerario ciclabile e offre numerose opportunità di visita e spunti per passeggiate "a tema".

Non tutti sanno però che Mondovì ha rivestito un ruolo importante anche nell'evoluzione della stampa, tanto che in città è presente un Museo che illustra le fasi storiche della tipografia locale.

### **MUSEO CIVICO DELLA STAMPA**

Il 24 ottobre 1472, per opera del tipografo Antonio di Mattia di Anversa, fu edito a Mondovì il primo libro stampato in Piemonte, il *De Institutiones Confessorum* di S. Antonino, Vescovo di Firenze. Erano trascorsi soltanto sedici anni da quando Johann Gutenberg di Magonza aveva inventato la stampa a caratteri mobili e pubblicato il primo libro moderno, la Bibbia delle 42 linee. Mondovì era all'epoca una delle più importanti città del ducato di Savoia; la richiesta di cultura del suo vivace ambiente intellettuale, l'intraprendenza del ceto mercantile, le possibilità offerte dall'industria cartaria, contribuirono all'affermazione della

nuova tecnica. Fu l'avvio di una lunga tradizione che vide emergere una specificità della tipografia monregalese: il libro popolare illustrato.

Nel Cinquecento, grazie alla presenza dell'Università, vi furono prestigiose pubblicazioni, tutte in qualche modo legate all'ambiente scolastico, tra cui spicca l'Architettura di Leon Battista Alberti.

Nei secoli successivi e fino all'epoca napoleonica l'attività tipografica monregalese godette di grande prestigio. La libertà di stampa che seguì alle riforme albertine di metà Ottocento favorì anche a Mondovì la nascita di numerose tipografie, molte delle quali soltanto in questi ultimi anni

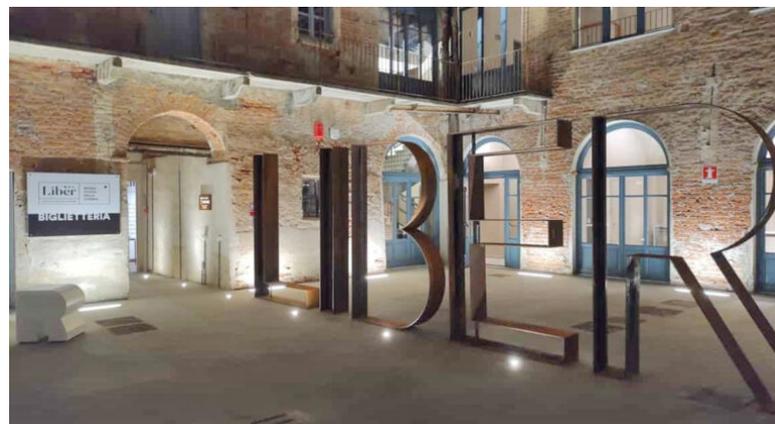


Figura 58: Museo della Stampa, esterni - Mondovì Piazza  
(Fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))



Figura 59: Museo della Stampa, interni - Mondovì Piazza  
(Fonte: [www.cuneo24.it](http://www.cuneo24.it))

hanno dovuto cedere il passo alle nuove tecnologie. Il Museo Civico della Stampa è la più completa raccolta pubblica di macchine ed attrezzature per la stampa esistente oggi in Italia; attraverso le sue collezioni esso intende valorizzare la storia di questa affascinante attività che da più di cinquecento anni tramanda e conserva ogni campo della conoscenza umana.

## > Vicoforte M.vì

### PATRIMONIO STORICO/CULTURALE

L'elemento di spicco del patrimonio storico di Vicoforte è rappresentato dal Santuario della Madonna di Vico, che possiede la cupola ellittica più grande d'Europa. Altri elementi di pregio: la palazzata del Vitozzi, che fa da corona alla piazza antistante il Santuario, il borgo medievale con i resti dell'antico castello, il grande Monastero addossato alla collina, la strada delle cappelle, che collega Mondovì a Vicoforte ripercorrendo il cammino dei pellegrini in direzione della basilica.



### IL SANTUARIO DELLA MADONNA DI VICO

Il Santuario dedicato alla Madonna di Mondovì, o alla Regina Montis Regalis, come venne invocata dopo la prima incoronazione del 1682, situato nel territorio di Vicoforte, è un monumento di eccezionale valore storico e artistico, che va ben oltre i confini del territorio monregalese. La vicenda umana che portò alla costruzione del Santuario si può riassumere brevemente: ebbe inizio da un fornaciaio sfortunato nella cottura dei suoi mattoni che eresse, alla fine del 1400, un piccola edicola con un dipinto dedicato alla Madonna col bambino. Il pilone era immerso nel verde del bosco ai piedi delle colline di Vico. Verso la fine del 1500 un cacciatore colpì maldestramente l'immagine

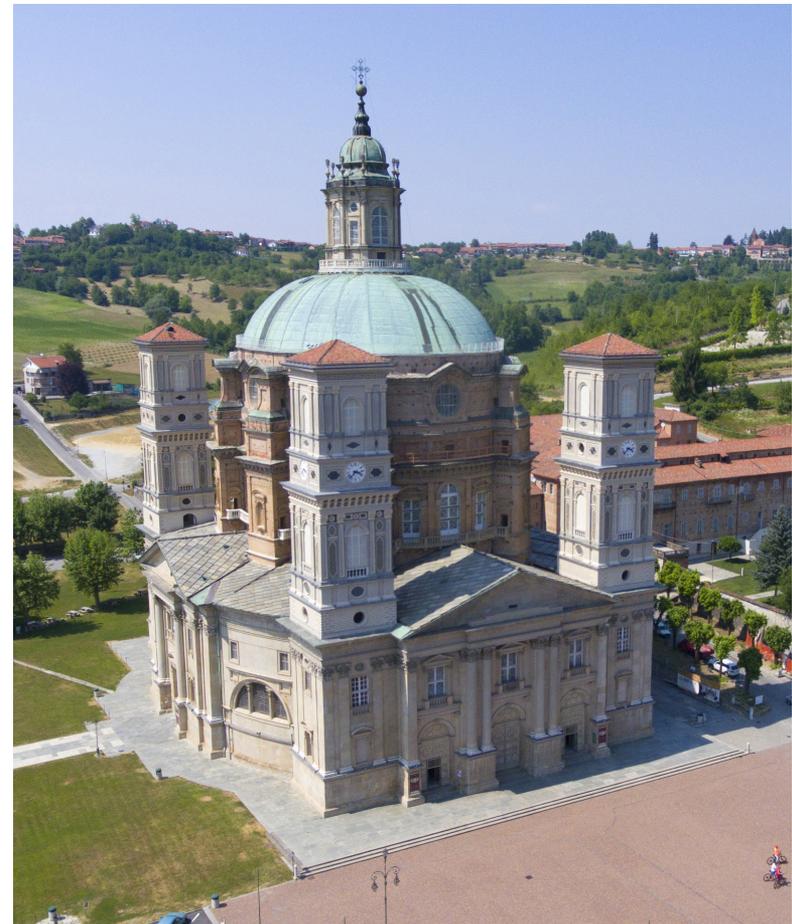


Figura 60: Santuario di Vicoforte, vista aerea (Fonte:www.visitcuneese.it)

della Vergine al petto e questa parve sanguinare miracolosamente. Nacque così, nel popolo assediato da peste e miseria, un'intensa devozione alla Madonna del Pilone. Nell'autunno del 1594 gli abitanti di Vico eressero intorno al pilone una piccola cappella, di sei metri per sei. Nel giugno dell'anno seguente si costruì una nuova cappella, così definita anche se misurava già circa 20 metri di larghezza, e più del doppio in lunghezza, e si componeva di tre na-

vate con l'abside rotonda e il pilone posto dietro l'altare. In quell'anno la presenza dei pellegrini provenienti da molte regioni, Piemonte e Liguria, ma anche Savoia e Provenza, convinsero il vescovo di Mondovì e il Duca di Savoia, Carlo Emanuele I, a farsi promotori di una richiesta di progetti per la costruzione di un grande Santuario. Grandi folle di fedeli che arrivavano da ogni dove volevano dire commerci, sviluppo urbano e viario, ricchezze.

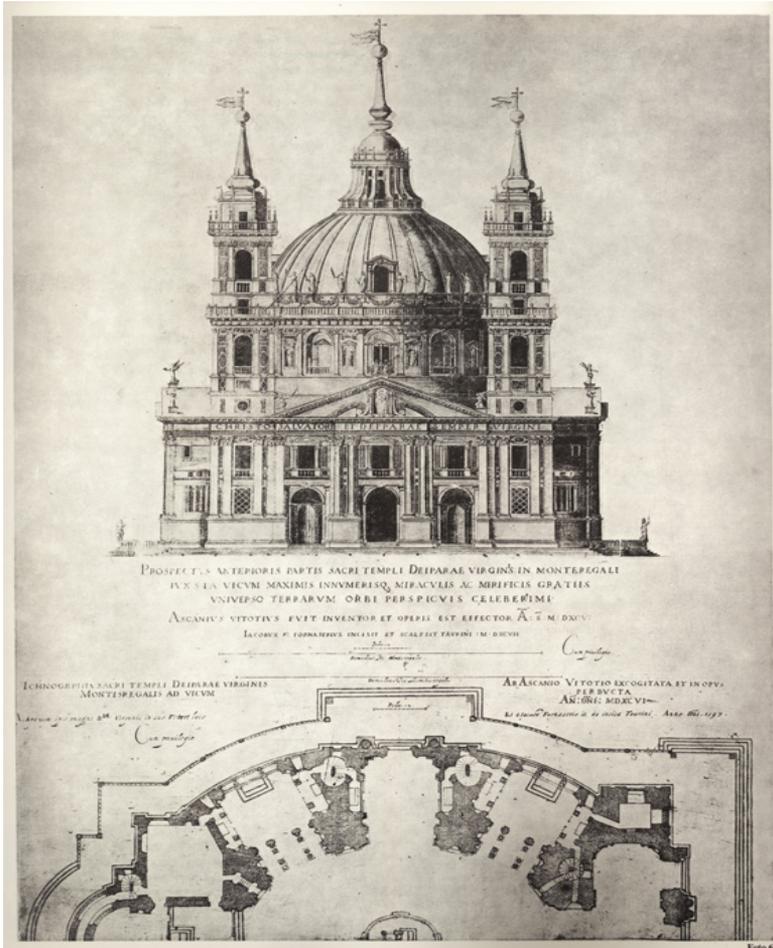


Figura 61: Santuario di Vicoforte, Pianta e Prospetti, Arch. Ascanio Vitozzi 1595- Incisione Fornasari 1597 (Fonte: Bertone L., *Arte nel Monre-galese*, Savigliano, L'artistica editrice, 2002)

Vennero presentati moltissimi disegni, che rappresentano una documentazione puntuale degli indirizzi dell'architettura sul finire del 1500: piante centrali rotonde o poligonali, piante lunghe a navate, a sala con cappelle laterali o a croce latina con sviluppo di cappelle radiali nel transetto e nell'abside. Impianti planimetrici compositi, manieristi, in cui in alcuni casi si osservano anticipazioni barocche.

Il Duca fece realizzare un piccolo acquedotto, il primo in questi luoghi, per dissetare i tanti pellegrini e decise che il grande tempio avrebbe dato lustro ai Savoia e sarebbe diventato il mausoleo della casa regnante, ad imitazione di quello spagnolo, l'Escorial, costruito dal suocero. Si progettò anche una nuova strada che, passando per Piazza, portasse in modo più veloce e diretto al luogo di culto, l'attuale via detta "delle cappelle".

Nel 1596 diede l'incarico al grande architetto Vitozzi di costruire un tempio maestoso, degno del nome del sovrano che ne era il committente. Il disegno scelto, opera di Ercole Negro di Sanfront, architetto e ingegnere militare, prevedeva una pianta ellittica con cappelle radiali. Vitozzi stese il progetto definitivo, in cui il grande vaso ellittico si dilatava a croce greca con tre atrii di ingresso e il profondo presbiterio absidato. Tra questi trovavano spazio le quattro cappelle destinate ad accogliere le tombe dei Savoia, separate dal vano centrale mediante un filtro a colonnati corinzi.

La costruzione, anche a causa del periodo sociale e politico turbolento, proseguì a rilento, con molte interruzioni. Le funzioni continuarono per quasi 200 anni a essere officiate nella piccola e povera cappella, contenuta nella fabbrica del tempio. Né Vitozzi (che morì nel 1615) né Carlo Emanuele I (spentosi nel 1630 ed ivi sepolto) riuscirono a vedere il Santuario completato.

Dalla posa della prima pietra, il 7 Luglio 1596, i lavori avanzarono spediti fino al primo cornicione, sia interno che esterno. Nel 1615, alla morte di Vitozzi, i lavori vennero interrotti. Negli anni seguenti vennero completate le cappelle laterali, a destra e sinistra dell'entrata. La ripresa dell'elevazione del tempio avvenne nel 1700 ad

opera dell'architetto monregalese Francesco Gallo, con le sole forze dei monregalesi, che non potevano più contare sull'appoggio finanziario dei Savoia, che avevano dirottato i loro interessi sulla Basilica di Superga, abbandonando l'idea di predisporre le tombe di famiglia nel Santuario.

Pare che il giovane architetto Gallo si interessasse alla costruzione del tempio già dal 1692, quando aveva appena vent'anni. In un secolo di storia il gusto in architettura era notevolmente cambiato: così dal 1701 al 1733 i lavori procedettero con modifiche e svariate correzioni dei difetti che la parte costruita da Vitozzi manifestava.

L'impegno per la costruzione della cupola durò trent'anni, una vita, non solo a quei tempi. Ma quello che più stupisce è che ebbe fin dall'inizio chiarissima la composizione architettonica dell'insieme, il comportamento statico, le soluzioni costruttive da adottare.

Il risultato è evidente: la cupola è la maggiore tra quelle di forma ellittica, e misura ben 36,58 m. nel suo asse maggiore e 24,58 in quello minore, con l'asse verticale di 32 m.

Per il Santuario Gallo disegnò anche altari, balaustre e molti elementi d'arredo, ma il suo capolavoro fu il baldacchino sul pilone, fulcro scenografico eccezionale dell'interno, sotto la cupola, che però non riuscì a realizzare prima della sua morte. Fu poi realizzato l'anno seguente da Bernardo Antonio Vittone, architetto canavesano, che subentrò nella direzione del cantiere. Nella decorazione interna furono realizzate alcune opere scultoree di grande valore estetico. In questo contesto il pilone dell'immagine miracolosa non poteva essere lasciato con la sua foggia originaria, rustico e privo di decorazioni. Francesco Gallo aveva pensato e disegnato una teca in argento dorato, con quattro volute angolari alla base, creste vegetali e festoni di fiori, medaglioni figurati e gruppi di testine d'angelo. Venne realizzata dal maestro orafo Simone Boucheron e lo scultore Francesco Ladatte, entrambi al servizio della casa reale, e rappresenta lo scrigno più fantasioso e prezioso del nostro Settecento. La decorazione pittorica è opera anch'essa di molti artisti diversi: quello che viene defini-



Figura 62: Santuario di Vicoforte, baldacchino  
(Fonte: [www.diocesidialbengaimperia.it](http://www.diocesidialbengaimperia.it))

to un "poema pittorico", una serie di affreschi che copre una superficie di più di 6000 metri quadrati, sarà portato a termine nel 1752 da Mattia Bortoloni e da Felice Biella. Il progetto di Vitozzi prevedeva due soli campanili cuspi-

dati ai lati della facciata, ma venne costruito per primo, nel 1642, quello a fianco dell'abside verso il monastero Cistercense, al quale il Santuario venne congiunto, verso il 1650, con un portico a loggiato voluto da Madama Reale per comodità dei monaci che servivano al tempio. Dieci anni dopo furono innalzati i due campanili frontali, e per simmetria anche il quarto a ponente dell'abside.

Nel 1830-31 su progetto dell'architetto Ferdinando Bon-signore si eresse la facciata principale con accentuazione neoclassica, abbandonando l'idea di Vitozzi di una nicchia con la statua della Madonna nel timpano, e nel 1890 venne terminata anche la facciata di ponente, mentre quella di levante sarà in parte ultimata solo nella seconda metà del XX secolo.

### **IL MONASTERO CISTERCENSE**

La costruzione del Monastero si rese necessaria per ospitare la comunità dei monaci che dovevano occuparsi delle funzioni religiose per la nuova chiesa. Inizialmente venne realizzato un semplice edificio provvisorio, posto alle spalle del Santuario, sulla via che collegava Vicoforte a Fiammenga. Ben presto però si rese necessario aumentare lo spazio dedicato alla comunità monastica e Carlo Emanuele I chiese all'arch. Vitozzi, che si stava occupando della costruzione del tempio, di fornirgli un disegno del nuovo monastero. Dopo ben 18 anni di precarietà e numerose suppliche da parte dei monaci, finalmente nel 1602 iniziò la costruzione del nuovo monastero, sulla collina a fianco del Santuario. Vitozzi all'epoca della stesura del disegno non conosceva la località di Vicoforte e pensò ad un edificio situato in una zona pianeggiante, proponendo il convento in posizione simmetrica dietro al tempio con ampi fabbricati e una lunga fila di portici adducanti alla chiesa. Quando si rese conto che il monastero avrebbe dovuto essere costruito su un pendio abbastanza ripido, dovette modificare il progetto adattandolo alla morfologia del terreno. Il risultato è una costruzione di forma tradizionale con i fabbricati attornianti un chiostro quadrato. All'inizio esisteva solo un lato del chiostro, quello che guarda sul

giardino a valle, con pilastri angolari e eleganti colonne monolitiche in pietra arenaria locale. Al piano del chiostro trovavano posto il refettorio, la sala capitolare e le cucine. Dall'ingresso al monastero che era sulla sommità della collina un solenne scalone conduceva al piano superiore dove lungo un corridoio erano ubicate le celle del priore e dell'abate, le più ampie e belle, dal lato della valle e quelle dei monaci dall'altro, con la vista sulla collina retrostante il santuario. Successivamente con l'aumento del numero dei monaci presenti, si rese necessario ampliare la costruzione realizzando gli altri lati intorno al chiostro, fino a arrivare all'edificio definitivo.

L'esterno è lasciato tutto in paramento di mattoni a vista mentre il portale di arenaria è di disegno attribuibile a F. Gallo, datato probabilmente intorno agli anni trenta del XVIII secolo.



*Figura 63: Monastero Cistercense, chiostro (F.d.A., 2019)*

### **LA PALAZZATA**

La lunga costruzione porticata, in muratura di mattoni a paramento visto, che si svolge a semiottagono di fronte al Santuario di Vicoforte e delimita il grande piazzale, è stata avviata nello stesso anno in cui sono iniziati i lavori per la costruzione del maestoso tempio, su disegno planime-

trico di Ascanio Vitozzi, architetto di corte del Duca Carlo Emanuele I. Il Duca desiderava infatti che venissero disegnati una piazza ed una palazzata per creare uno spazio di rispetto attorno al monumento, per raccogliere le numerose strade che scendevano dalle colline circostanti e per dare ospitalità ai tanti servizi necessari per la funzione religiosa e sociale che il sacro complesso avrebbe esercitato. I lavori iniziarono tra il 1597 e 1598 e proseguirono per secoli. Gli edifici ospitarono inizialmente un'osteria a servizio dei pellegrini in visita al tempio, l'Ospedale del SS. Sudario, il Palazzotto o casa del Duca, che veniva utilizzata dai Savoia durante le loro visite al Santuario. Più recentemente molti edifici furono utilizzati come alberghi. Il progetto di Vitozzi prevedeva uno stacco di tre arcate in direzione della facciata del Santuario e un altro di due arcate in corrispondenza del torrente Ermena. Questi spazi vennero successivamente riempiti dalla costruzione di due

abitazioni private, quella del Conte Cordero di Pamparato e quella dell'arch. Giuseppe Maria Gallo, figlio di Francesco.

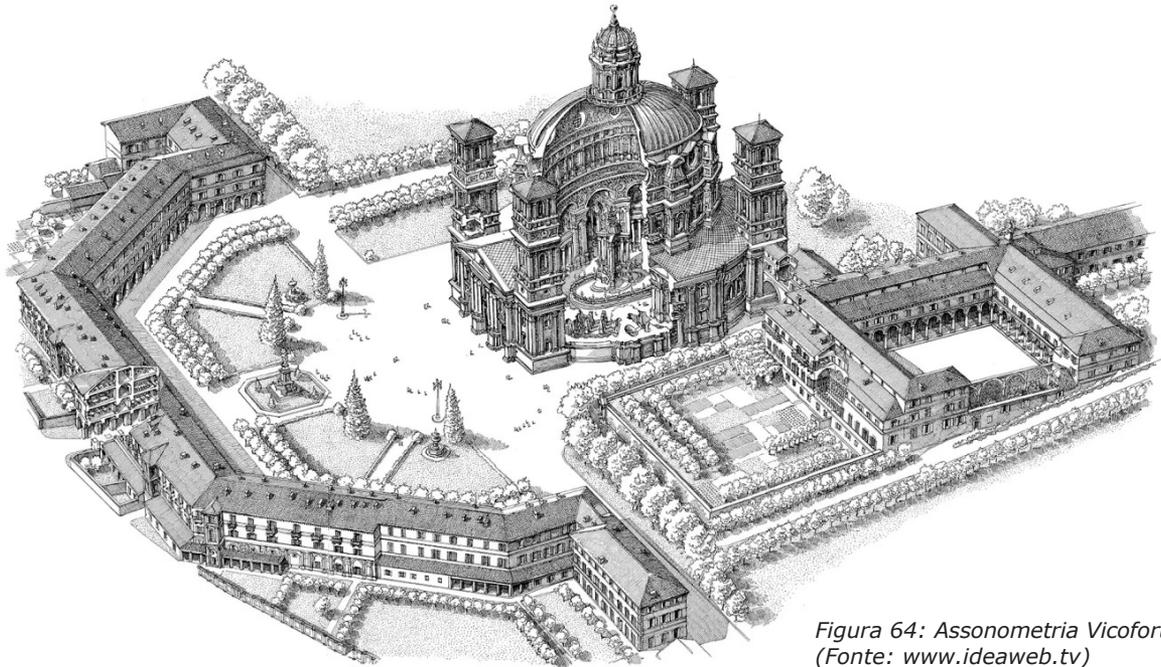
I lavori per il completamento della palazzata proseguirono per tutto il 1800.

### **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

La sua posizione tra conca e collina al limite tra l'arco alpino monregalese e la pianura, con viste a dir poco spettacolari.

Il terreno argilloso è una risorsa per il territorio: qui si sviluppa infatti un fiorente artigianato di lavorazione della ceramica, al quale è interamente dedicato un Museo a Mondovì.

Lo stesso terreno favorisce la coltura dei vigneti, e nella



*Figura 64: Assonometria Vicoforte Mondovì  
(Fonte: [www.ideaweb.tv](http://www.ideaweb.tv))*

zona si produce un ottimo vino.

Diverse cave di marmo sono presenti sul territorio, dalle quali provengono molte delle pietre utilizzate per il basamento della basilica.

## **NORMATIVE**

Per la progettazione del percorso e i necessari interventi sono state esaminate le normative e gli eventuali progetti previsti dai piani comunali.

E' stato così verificato che il Comune di Mondovì nel Piano triennale opere pubbliche 2022-2024 ha stanziato 400.000€ per la realizzazione del primo lotto di percorsi/piste ciclabili (anello turistico cittadino), mentre non si è trovato nulla nel comune di Vicoforte. Nei piani regolatori di entrambe le cittadine sono comunque sempre previste le fasce di rispetto stradali con la possibilità di realizzazione di piste ciclabili.

## **SERVIZI**

In questa prima parte dell'itinerario l'offerta di servizi di accoglienza e ospitalità è piuttosto ricca. Si possono trovare facilmente alberghi e pensioni di diverse categorie, capaci di soddisfare pienamente la richiesta turistica. Trattandosi di una zona con una grande tradizione culinaria (a Mondovì infatti è presente un'ottima scuola alberghiera) l'offerta gastronomica è massiccia e di ottima qualità. Si trovano poi agevolmente anche servizi di ciclofficine e noleggio biciclette. Per questo motivo in questo tratto del percorso non è stata prevista la realizzazione di un punto servizi.

Sulla mappa a fianco sono stati indicati i principali servizi presenti.

- 1** B&B Camere con vista
- 2** B&B Wellness Oasis
- 3** Casa Regina Montis Regalis
- 4** Duchessa Margherita Chateau
- 5** B&B La casa in collina
- 6** Mondo Bike

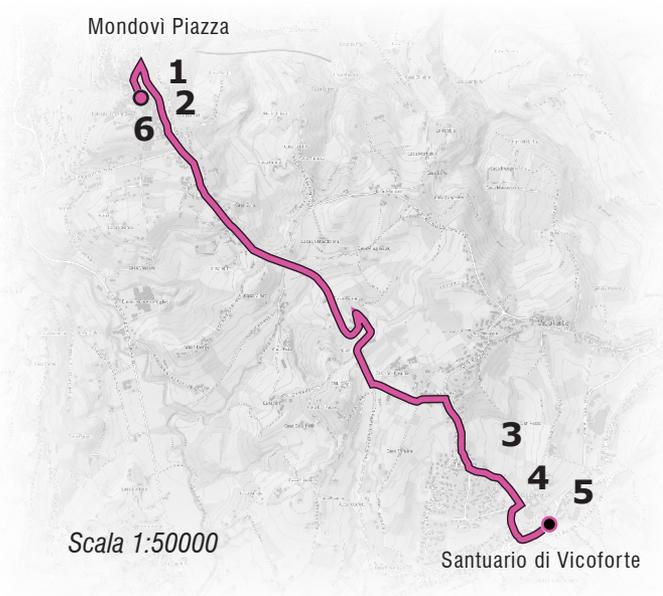
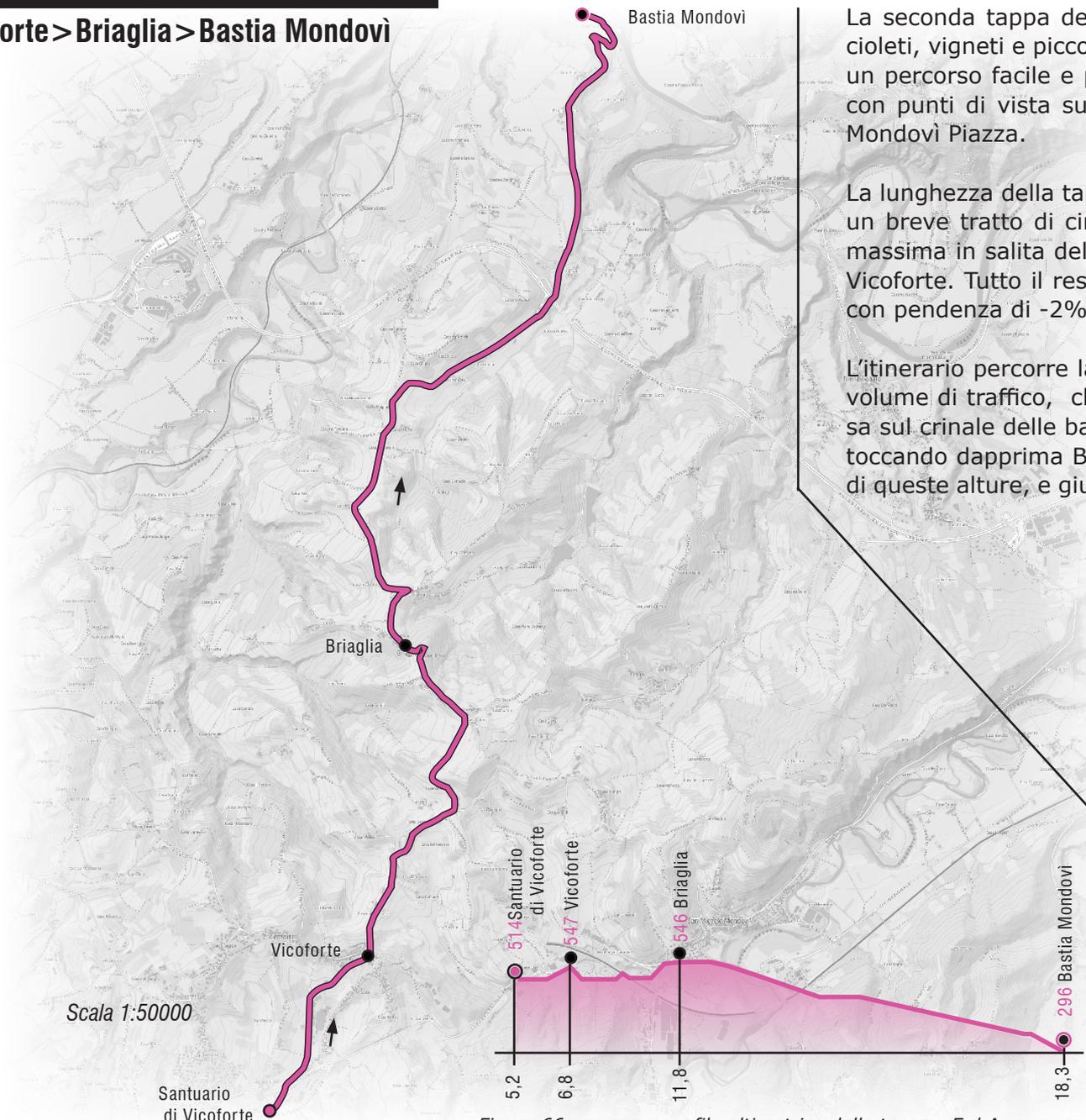


Figura 65: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

# Tappa 2

Vicoforte > Briaglia > Bastia Mondovì



Scala 1:50000

Santuario di Vicoforte

Bastia Mondovì

Briaglia

Vicoforte

514 Santuario di Vicoforte

547 Vicoforte

546 Briaglia

296 Bastia Mondovì

Figura 66: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

La seconda tappa del percorso si snoda tra noccioleti, vigneti e piccoli borghi collinari. Si tratta di un percorso facile e particolarmente panoramico, con punti di vista sulla pianura e sulla collina di Mondovì Piazza.

La lunghezza della tappa è di 13,1 km, e presenta un breve tratto di circa 1 km con una pendenza massima in salita del 6%, fino al piccolo borgo di Vicoforte. Tutto il resto del percorso è in discesa, con pendenza di -2%.

L'itinerario percorre la strada provinciale, a basso volume di traffico, che collega i vari paesi e passa sul crinale delle basse colline del monregalese, toccando dapprima Briaglia, sulla sommità di una di queste alture, e giungendo infine in discesa fino



13,1 km



60 min



514 m s.l.m.



296 m s.l.m.



max 6 %  
media -2%

a Bastia Mondovì. Dalla piazza del Santuario fino al centro di Vicoforte è stata realizzata una pista ciclabile in sede separata e con segnaletica apposita, che consente di evitare la strada provinciale.

Il sedime stradale risulta tutto asfaltato e generalmente in buone condizioni.

La strada SP36, che successivamente diventa SP313, non presenta particolari condizioni di pericolo ed è generalmente poco trafficata: per questo motivo non si prevede di realizzare un percorso separato per le biciclette. Tuttavia, se i Comuni interessati fossero d'accordo, potrebbe essere interessante prevedere una ciclabile che li colleghi, e le dimensioni della strada sono tali da consentirne la realizzazione. In ogni caso sarà sempre previsto il posizionamento di segnaletica esplicativa adeguata, in conformità con le linee guida regionali riguardanti la realizzazione di percorsi ciclabili.

## > Briaglia



Figura 67: Briaglia (F.d.A., 2019)

La piccola cittadina (ma potrebbe piuttosto definirsi paese) conta soltanto 305 abitanti, ed è il più piccolo comune attraversato dall'itinerario proposto.

### **PATRIMONIO STORICO/CULTURALE**

Sulla piazza del paese si trova la chiesa parrocchiale di Santa Croce, costruita tra il 1882 ed il 1889, in forme barocche, sull'antica parrocchia settecentesca. All'interno conserva tre altari barocchi in marmo, una pala d'altare raffigurante l'Invenzione della Croce ed un altare Bossi del 1939.



Figura 68: Chiesa di Santa Croce, Briaglia (F.d.A., 2019)

Accanto si erge l'ex Confraternita di San Giovanni Evangelista trasformata oggi nel "museo di pietra", che raccoglie una serie di "megaliti" ritrovati nella zona.

## **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

Briaglia è conosciuto anche come il paese dei sette colli (bricco del Conte, bricco Rovei, bricco Messino, bricco dei fiori, bricco della Guardia, bricco del Soldo, bricco dell'Ol-la): una posizione collinare incantevole che regala suggestivi panorami sulle Alpi e sulla pianura.



*Figura 69: vista panoramica da Briaglia (F.d.A., 2022)*

Proprio a Briaglia si trova una delle maxi-panchine realizzate dall'artista Chris Bangle. Le Big bench sono sparse in tutto il territorio collinare e posizionate in luoghi perlopiù panoramici, a volte raggiungibili solo percorrendo un sentiero a piedi, a volte invece, come in questo caso, situate sulla piazza del paese a disposizione di tutti. La posizione ed il terreno della zona sono ideali alla coltivazione delle vigne: è quindi buona la produzione di vini, quali moscato, dolcetto e barbera. Vasta anche la produ-

zione di noci, nocciole e miele, con i quali si prepara un dolce tipico: la "cupeta".

La cupeta è un dolce tipico della tradizione monregalese, dove rimase confinato a lungo, tra le genti delle vallate che gelosamente ne custodivano la ricetta.

Simile al torrone, ma al contempo diversa nel gusto e nell'impatto, la cupeta fa parte di quella corposa schiera



*Figura 70: La Cupeta (Fonte: www.cucchiaio.it)*

di prodotti giunti nella zona attraverso i mori saraceni, che invasero la valle del Tanaro nel X secolo. Un tempo, veniva preparato nelle case in occasione delle feste natalizie e offerta in occasione delle visite per lo scambio dei regali.

Gli ingredienti variano a seconda delle zone in cui viene preparata. Originariamente non era usato il miele, ma una specie di sugo denso ricavato dopo la cottura delle castagne bianche che si trovano in abbondanza sul territorio.

## >LE "BIG BENCHES"

La prima Grande Panchina con questo particolare disegno è stata realizzata nel 2010 dal designer americano sul terreno della Borgata a Clavesana, sua residenza e studio, come installazione affacciata sul paesaggio e accessibile ai visitatori. L'idea delle panchine fuori scala non è inedita, ma lo è il contesto. Il cambio di prospettiva dato dalle dimensioni della panchina fa sentire chi vi siede come un bambino, capace di meravigliarsi della bellezza del paesaggio con uno sguardo nuovo. La panchina è divenuta in poco più di un anno un'attrazione per i visitatori della zona. Chris Bangle: «È una grande lezione nell'utilizzo dell'innovazione contestuale. Siamo così ossessionati dallo scoprire cose sempre nuove che spesso ci neghiamo

l'interessante esperienza di sperimentare cose ben conosciute ma in un contesto diverso».

Nel corso degli ultimi anni, altre panchine ufficiali sono state costruite in zone vicine e fuori dal Piemonte, senza fondi pubblici, solo grazie a sponsor privati. Chris Bangle ha fornito gratuitamente disegni e indicazioni ai costruttori delle panchine, chiedendo come unica condizione che fossero poste in un punto panoramico, su un terreno accessibile al pubblico e che rispettassero lo spirito social con cui era nata la prima: non un'installazione privata, ma parte di un'esperienza collettiva che tutti possono condividere e sperimentare venendo in queste zone.



Figura 71: la panchina gigante in posizione panoramica a Briaglia (F.d.A., 2019)



Figura 72: Bastia Mondovì (fonte: [www.cuneodice.it](http://www.cuneodice.it))

## > Bastia Mondovì

Bastia Mondovì è un piccolo comune di poco più di 600 abitanti, situato sulla strada che conduce dalle colline delle Langhe al mare, verso la vicina Liguria.

### PATRIMONIO STORICO/CULTURALE

Ubicata appena fuori dal centro di Bastia, lungo la strada che collega la pianura piemontese con la Liguria, si trova una delle chiese più interessanti dell'intera zona, la cui visita merita indubbiamente una deviazione dalla bretella che conduce al Sacrario di San Bernardo.

#### CHIESA DI SAN FIORENZO - a. 1409

La Chiesa di San Fiorenzo, che sorge tra il verde della campagna, rappresenta un autentico gioiello dell'arte gotica. Costruita sul *martirium* del Santo intorno all'anno 1000 d.C., come testimonianza tangibile di una fede pro-

fonda, tramandata per generazioni, fu dapprima "cappella del pellegrino" che si affacciava su una delle più importanti vie del sale e, attraverso l'immagine del grande San Cristoforo dipinto sull'ingresso, invitava i viandanti alla sosta. L'edicola venne ampliata nei secoli XI-XII con una pieve a pianta quadrata con volta a crociera, decorata con pitture romaniche.

Nel XV secolo, con l'ampliamento della chiesa a cura del mecenate Bonifacio Della Torre, la cappella divenne il presbitero della nuova chiesa, completata da una grande navata a pianta rettangolare. Il campanile è una aggiunta realizzata nei secoli seguenti, mentre la copertura a capriate in legno è stata ricostruita nel 1972.



Figura 73: Chiesa di San Fiorenzo, Bastia Mondovì (fonte: [www.sanfiorenzo.org](http://www.sanfiorenzo.org))

L'interno è interamente coperto da 326 mq di affreschi del secolo XV che rappresentano il ciclo più esteso del Piemonte, ripartiti in 51 riquadri, più le figure nel presbitero, incorniciati da fregi. Gli affreschi furono realizzati in vari anni da artisti diversi delle varie scuole popolari locali e furono terminati il 24 Giugno 1472. Bastia era su una antichissima via del sale e il viandante che varcava la soglia del portone principale, doveva restare sbigottito davanti ricchezza delle decorazioni parietali raffiguranti le scene della vita di Cristo e di San Fiorenzo che si svolgevano



Figura 74: Presbiterio, Chiesa di San Fiorenzo, Bastia Mondovì  
(fonte: [www.sanfiorenzo.org](http://www.sanfiorenzo.org))



Figura 75: Volta affrescata a copertura del presbiterio, Chiesa di San Fiorenzo, Bastia Mondovì (fonte: [www.sanfiorenzo.org](http://www.sanfiorenzo.org))

sotto i suoi occhi sulle pareti policrome, come una sorta di Bibbia dei Poveri.

### **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

Bastia Mondovì sorge su di un'altura, in posizione panoramica, alla confluenza tra il torrente Ellero ed il Fiume Tanaro, che connota profondamente il territorio del Comune con il suo corso e le sue numerose anse. Il comune con il suo centro storico costituisce una parte limitata del territorio, formato soprattutto da numerose frazioni, località o case isolate, che fanno da contorno al concentrico del paese. Bastia è contraddistinta da un territorio prevalentemente collinare attraversato dal fiume Tanaro. Il borgo si trova ai piedi delle Langhe e rappresenta una naturale porta verso la zona del Monregalese.

Il settore primario è presente con le coltivazioni pregiate di uva (utilizzata per la produzione di vino) e nocchie accanto a cereali, frumento, ortaggi, foraggi; è praticato anche l'allevamento di bovini, suini, ovini, e avicoli.



Figura 76: Navata, Chiesa di San Fiorenzo, Bastia Mondovì  
(fonte: [www.sanfiorenzo.org](http://www.sanfiorenzo.org))

## NORMATIVE

Esaminando le normative e gli eventuali progetti previsti dai piani comunali dei due comuni in questione, non sono stati trovati finanziamenti o proposte di opere infrastrutturali per la ciclabilità.

Nei piani regolatori sono comunque sempre previste le fasce di rispetto stradali con la possibilità di realizzazione di piste ciclabili.

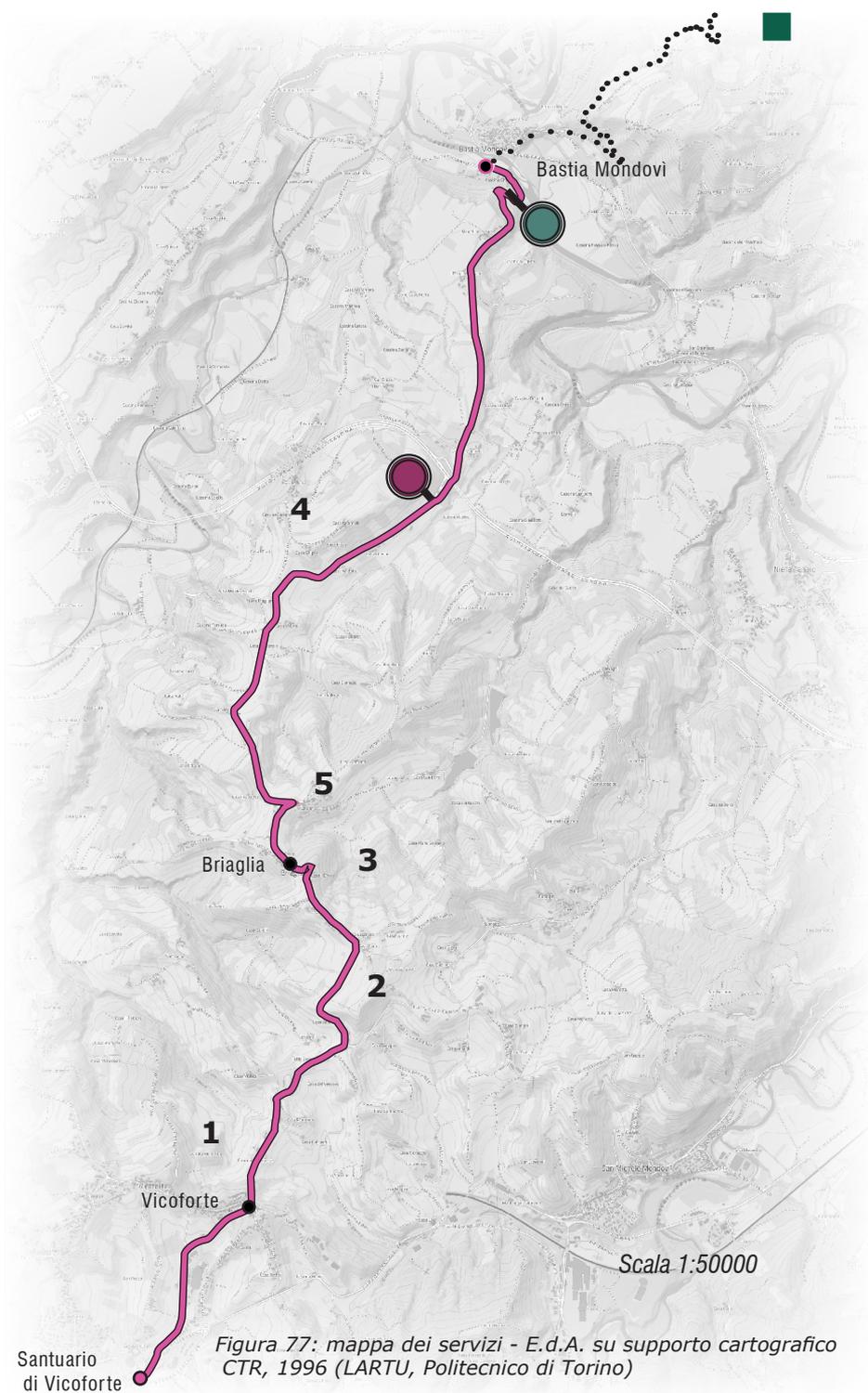
## SERVIZI

Trattandosi di due piccolissimi comuni, l'offerta di servizi in loco risulta piuttosto ridotta. Ci sono comunque alcune buone proposte gastronomiche e alcuni B&B nei dintorni. Lungo questo tratto di percorso si trovano però due edifici dismessi, il casello autostradale della Torino-Savona in prossimità dell'uscita di Vicoforte (uscita ormai soppressa da anni) e il casello ferroviario della linea Bra-Ceva (anche in questo caso dismessa dal 1985). Si tratta di due edifici che per le loro caratteristiche e per la posizione ottimale potrebbero essere oggetto di riqualificazione architettonica destinandoli a servizi utili ai fruitori della pista ciclabile. Tali interventi, oltre ai benefici in termini di offerta turistica, porterebbero un vantaggio anche in termini paesaggistici, in quanto, soprattutto nel caso del casello autostradale, la situazione attuale si presenta piuttosto degradata. Nella mappa sottostante si evidenziano i servizi presenti e la posizione dei due edifici da riqualificare.

- 1 Antica Meridiana
- 2 B&B Bricco della Guardia
- 3 B&B La Dacia in Langa
- 4 Relais Colle Messino
- 5 Trattoria Marsupino

 Casello autostradale TO-SV

 Casello ferroviario Bastia Mondovì



## PROPOSTE PROGETTUALI DI RIQUALIFICAZIONE E RIUSO



Figura 78: Casello autostradale in disuso (F.d.A., 2019)



Figura 79: Casello ferroviario dismesso di Bastia M.vì (F.d.A., 2019)

L'edificio che ospitava il casello autostradale della TO-SV è abbandonato da molti anni ma le sue condizioni sono ancora abbastanza buone. La costruzione, dall'altezza di un piano fuori terra, ha una forma a T, con la parte di dimensioni maggiori chiusa da muri e tamponamenti, e la parte più snella composta dal solo porticato senza muri perimetrali. Le sue dimensioni sono tali da consentire la realizzazione di uno spazio grande dedicato al servizio di bar e ristorazione, con tavoli al coperto e una zona servizi igienici. La parte di tettoia potrebbe essere utilizzata per inserire una ciclofficina con noleggio biciclette e stazione di ricarica per le e-bikes. L'ampio piazzale antistante può essere agevolmente suddiviso in due spazi, uno dedicato ad un'area di sosta esterna, con tavolini all'aperto e area giochi bimbi, l'altro destinato a parcheggio automobili per coloro che intendano iniziare la pedalata noleggiando il mezzo presso la struttura e lasciando quindi la propria auto in questo luogo. L'intervento è subordinato alla concessione del fabbricato da parte della Società autostrade.

Il vecchio casello ferroviario di Bastia Mondovì si trova in una posizione strategica sul tracciato, a ridosso della strada e a poche centinaia di metri dal ponte sul Tanaro. Il fabbricato è in pessime condizioni e tutto il terreno intorno si presenta incolto e invaso dai rovi. La costruzione, di due piani fuori terra, ha dimensioni tali da poter ipotizzare la realizzazione di una foresteria con camer per il pernottamento al piano superiore e un servizio bar e ristorazione al piano terra, con servizi igienici. Lo spazio esterno è sufficientemente ampio per immaginare la realizzazione di un'area di sosta con tavolini all'aperto e area giochi bimbi. Naturalmente non dovranno mancare le rastrelliere per le biciclette e stazioni di ricarica per le e-bikes, ormai sempre più numerose e apprezzate dai ciclo-turisti. La ferrovia dismessa è già stato oggetto in passato di studi di fattibilità per la riqualificazione e il riuso, sia come pista ciclabile, che come metropolitana leggera (proposta fatta da alcuni studenti del Politecnico di Torino), ma a tutt'oggi nulla di concreto è stato realizzato.

## SACRARIO DI SAN BERNARDO

Nel comune di Bastia Mondovì, in posizione panoramica sulla collina a 539 mt di altitudine, si trova il Sacrario di San Bernardo, dedicato agli 800 alpini del I° Gruppo Divisioni alpine caduti in queste zone durante la lotta per la liberazione nel biennio 1944/45.

La costruzione del Sacrario risale al periodo 1947 /1951. Venne eretto sulla collina più alta del territorio dove sorgeva, a quel tempo, una scuola elementare ed una piccola cappella.

Si tratta di una piccola Chiesa preceduta da un vialetto ricoperto di ghiaia lungo il quale sono poste le lapidi con i nomi dei caduti. Al fondo del viale, dall'altro lato si trova un obelisco con citazioni religiose in lingua latina.

Non si tratta di un edificio di valore architettonico, ma la sua posizione panoramica e la breve distanza dal percorso ciclabile suggeriscono la realizzazione di una bretella di raccordo per raggiungerlo. La salita, lunga 5 km, è un pò impegnativa ma le splendide viste che si possono godere dalla sommità della collina valgono la fatica affrontata.

Nelle giornate più limpide in direzione sud-ovest lo sguardo spazia su tutto l'arco alpino che circonda la zona, e verso nord oltre la sconfinata pianura la vista raggiunge i monti della Valle d'Aosta.

Sul sagrato della Chiesa è stata posizionata una "mira di panorama" realizzata con molta precisione, che permette di associare i nomi alle montagne che si osservano intorno.

Sul crinale della collina, su entrambi i versanti, sono presenti rigogliosi vigneti che, specialmente in autunno, regalano ai visitatori splendidi colori.



Figura 80: il Sacrario partigiano di San Bernardo a Bastia Mondovì (fonte: [www.targatocn.it](http://www.targatocn.it))



Figura 81: mira di panorama sul sagrato di San Bernardo (F.d.A., 2022)

## TRACCIATO

L'itinerario da percorrere per raggiungere il Sacrario di San Bernardo parte dal centro del paese di Bastia Mondovì, dopo aver oltrepassato il ponte sul Tanaro, con una deviazione dal percorso ciclabile che da Briaglia conduce a Carrù.

E' possibile utilizzare due diverse strade per superare il primo chilometro: una attraversa tutto il paese e si inerpicia sulla collina fino a raggiungere la strada provinciale SP126 diretta al Sacrario, l'altra invece percorre un tratto della SP12 fino al bivio con la suddetta SP126. Nel secondo caso l'itinerario passa accanto alla Chiesa di San Fiorenzo, mentre nel secondo occorre fare una deviazione di 500 m lungo la SP196.

Si propone il primo percorso in quanto, a fronte di una lieve maggiore pendenza, la strada risulta essere meno trafficata e quindi più sicura per i ciclisti.

Il tracciato complessivamente è lungo 5 km, con una pendenza media del 4% ed una massima di 8% in qualche breve tratto. Gli ultimi 100 m prima del sito sono chiusi al traffico per mezzo di una catena e si consiglia quindi di scendere a piedi conducendo a mano il proprio mezzo.

Il manto stradale è totalmente asfaltato ed in buone condizioni. La strada risulta poco trafficata e la carreggiata è sufficientemente ampia da consentire di percorrerla in assoluta sicurezza. Non si evidenzia quindi la necessità di realizzare un percorso dedicato in sede separata.

E' comunque sempre consigliabile l'apposizione di segnaletica idonea con indicazioni stradali sul percorso e avvisi inerenti la presenza di ciclisti.

Nel luogo in cui sorge l'edificio religioso non esiste alcun tipo di servizio; si propone quindi la progettazione ed il posizionamento di una struttura atta ad ospitare i servizi più essenziali, quali toilettes e un'area di sosta con eventuali distributori di bevande e snack, e che possa fornire un riparo in caso di maltempo. A fianco potrebbe essere installata una piccola ciclofficina con gli attrezzi utili per effettuare piccole riparazioni o manutenzioni.

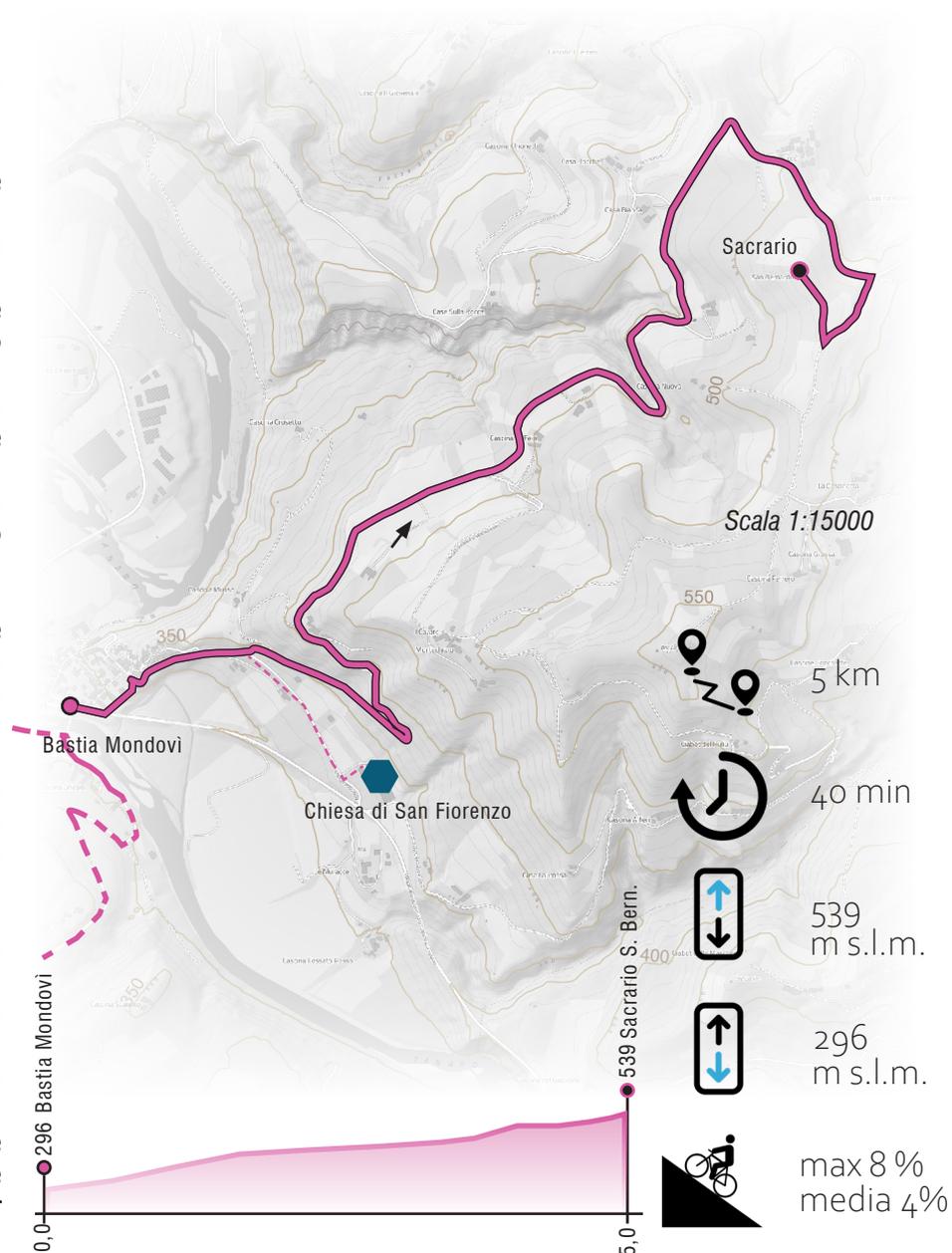
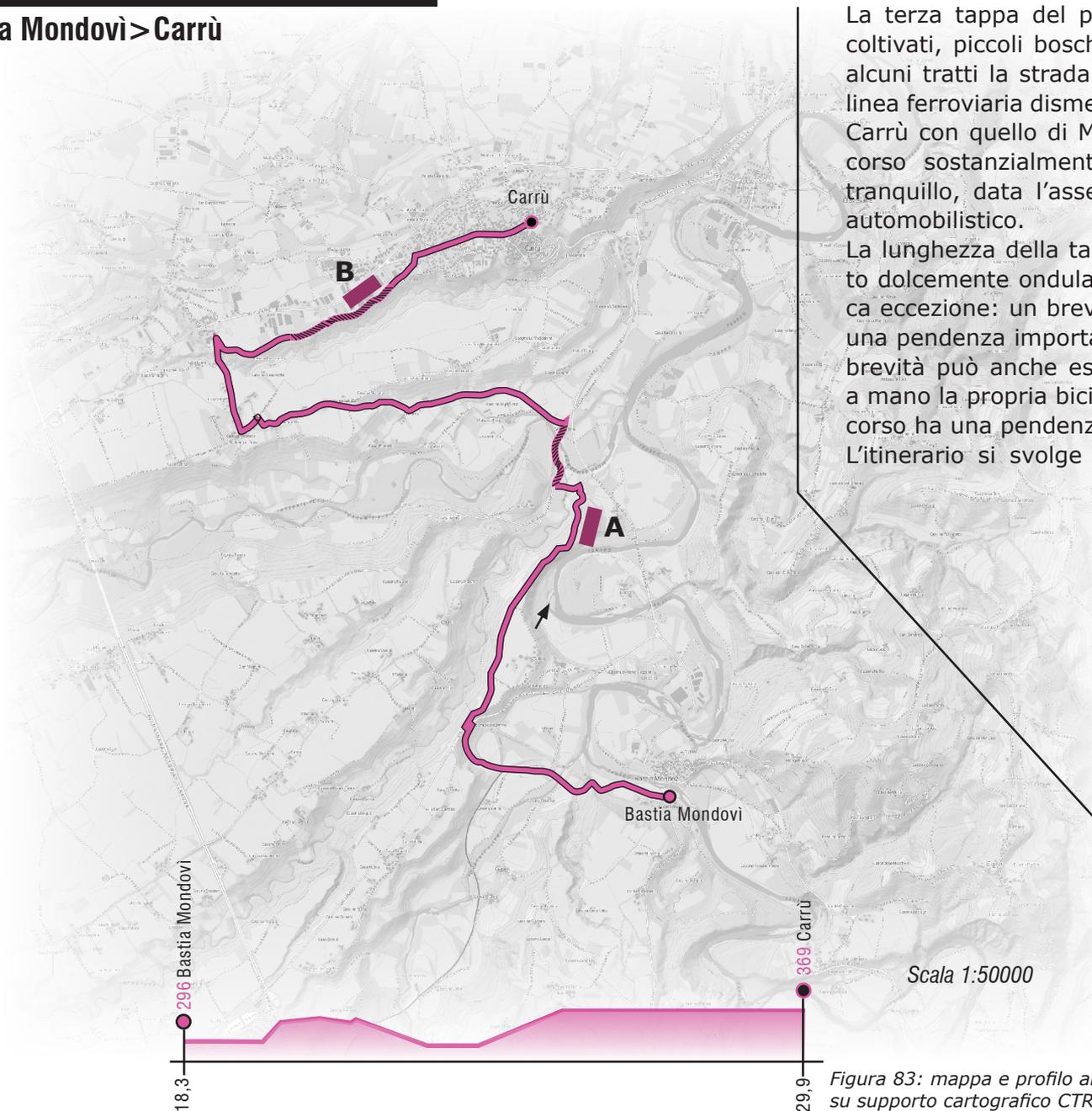


Figura 82: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

# Tappa 3

Bastia Mondovì > Carrù



La terza tappa del percorso si snoda tra campi coltivati, piccoli boschetti e aziende agricole. Per alcuni tratti la strada corre di fianco alla vecchia linea ferroviaria dismessa che collegava il paese di Carrù con quello di Mondovì. Si tratta di un percorso sostanzialmente facile e particolarmente tranquillo, data l'assenza quasi totale di traffico automobilistico.

La lunghezza della tappa è di 11,6 km, ed è tutto dolcemente ondulato, con lievi saliscendi. Unica eccezione: un breve tratto di circa 200 mt con una pendenza importante, circa 10%, che data la brevità può anche essere affrontato conducendo a mano la propria bicicletta. Tutto il resto del percorso ha una pendenza media del 1%.

L'itinerario si svolge prevalentemente su strade



Figura 83: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

consortili, ad esclusione di due tratti (200 mt) della SP 282, strada a basso volume di traffico.

Il sedime stradale è asfaltato per la maggior parte della tratta. Ci sono lungo il percorso due brevi tratti di sterrato, uno lungo circa 150 mt in leggera salita che possiede un fondo sconnesso e difficoltoso, l'altro invece è costituito da tratti alternati di asfalto e strada bianca, si trova a lato dei capannoni che costituiscono l'area industriale di Carrù. In questo caso le parti sterrate sono comunque in buono stato e facilmente percorribili con ogni tipo di bicicletta. A livello paesaggistico il percorso presenta un paio di criticità, dovute alla presenza di un grande impianto fotovoltaico (A) e alla presenza dei numerosi capannoni industriali (B) nel tratto finale che conduce al centro della cittadina di Carrù.

## LINEE D'INTERVENTO

Come per le precedenti tappe, le caratteristiche dell'itinerario sono tali da non evidenziare la necessità di realizzare una pista ciclabile separata, in quanto le strade percorse sono quasi totalmente prive di traffico veicolare.

Sono comunque previsti interventi di messa in sicurezza dei due brevi tratti di strada provinciale, in particolare utilizzando segnaletica orizzontale e verticale per avvisare gli utenti della potenziale pericolosità del tratto percorso e per segnalare alle automobili l'eventuale presenza di ciclisti.

Per quanto riguarda il manto stradale, si suggerisce la posa di un manto bituminoso nei due tratti di sterrato.

A livello paesaggistico sarà consigliabile prevedere la piantumazione di alberature lungo i confini dell'impianto fotovoltaico e dietro i capannoni industriali.

Nella mappa sono evidenziati i nodi critici sopra descritti: le lettere identificano le criticità riguardanti il paesaggio, in tratteggio i tratti di sterrato.



Figura 84: Panorama tra Bastia e Carrù (F.d.A, 2019)

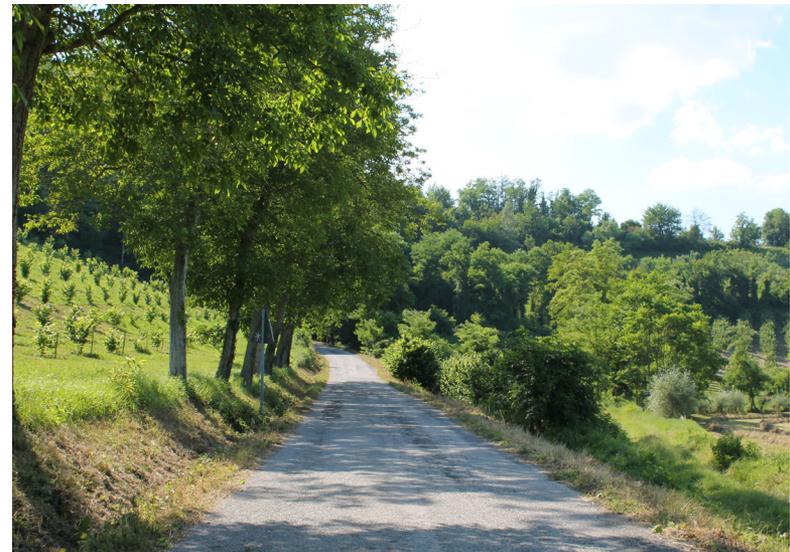


Figura 85: Panorama tra Bastia e Carrù (F.d.A, 2022)

## > Carrù

La cittadina di Carrù, con i suoi 4500 abitanti, rappresenta uno dei centri più importanti lungo l'itinerario ciclabile. E' una località a forte vocazione agricola, ma possiede un' anima vivace, grazie alla presenza di una popolazione giovane, composta da famiglie spesso numerose e legate alle tradizioni locali. Durante l'anno infatti qui si svolgono numerose manifestazioni ed eventi che coinvolgono l'intera comunità ed attirano turisti da tutta la provincia.



Figura 86: Carrù vista aerea con la valle del Tanaro sullo sfondo (fonte: [www.ilturista.info.it](http://www.ilturista.info.it))

## PATRIMONIO STORICO/CULTURALE

### CHIESA DI M.V. ASSUNTA

La Chiesa Parrocchiale dedicata a Maria Vergine Assunta, sorge nel centro di Carrù, nel medesimo sito in cui, nel XII secolo era stata eretta la chiesa di S. Maria. La chiesa medioevale, di cui non esistono più tracce o disegni, subì nei secoli diversi interventi: tra Cinquecento e Seicento è descritta nei documenti come un edificio a tre navate con undici altari. Dalla seconda metà del XVII secolo la chiesa venne completamente rinnovata, su progetto dell'architetto di Corte Giovenale Boetto: l'antico edificio si arricchì di lesene e fitti intrecci in stucco abbinati a zone affrescate; anche il campanile e la facciata subirono trasformazioni sostanziali. Tra fine Seicento e primo Settecento le frequenti occasioni di guerra causarono gravi danni all'edificio; inoltre la sua scarsa ampiezza determinò la necessità di costruire una nuova chiesa parrocchiale. Si giunse così all'edificio odierno. La sede parrocchiale venne trasferita provvisoriamente nella Chiesa di San Giovanni Battista Decollato - la Confraternita dei Battuti Neri - situata in via Roma, già Roà Mezzana. Si procedette così all'abbattimento dell'antica costruzione, di alcune case e della vecchia canonica per ottenere una vasta area, in cui edificare la nuova sede di culto. Il progetto della chiesa venne affidato al giovane architetto-ingegnere Francesco Gallo (1672-1750), a quei tempi impegnato nel cantiere della chiesa parrocchiale di Frabosa Soprana. Il progetto del Gallo rappresenta quasi un manifesto programmatico: fissa alcune costanti che nella chiesa di Frabosa non erano ancora ben definite. Nel 1703 si apre il cantiere carrucese. Forse perché era la sua prima opera importante, Gallo seguì diligentemente il lavoro, facendo numerose visite al cantiere. Per la costruzione della chiesa furono utilizzati materiali di recupero, mattoni e pietre provenienti dalla demolizione degli edifici antichi e di parti delle mura di cinta del paese. Una fornace a San Pietro fornì i mattoni mancanti. L'edificio si sviluppa secondo una pianta a croce greca, lunga 28 metri e larga 21 metri. La pianta è

rivelatrice del definirsi della tendenza maestra che guiderà sempre F. Gallo nella costruzione spaziale dei suoi interni: una sala rettangolare che si prolunga nel presbiterio più stretto e si conclude con abside piana, ma sulla metà dell'asse lungo si sovrappone un asse trasversale che trasforma la pianta in croce greca, contrapponendo due cappelloni laterali, non molto profondi ma larghi, aperti in arconi a tutta altezza. L'esterno della chiesa è rigorosamente di mattoni a vista e solo in facciata presenta sobrie decorazioni: anche qui si colgono modi di fare che diventeranno tipici del Gallo. La solida, essenziale articolazione volumetrica in blocchi parallelepipedi che scalano in altezza e serrano ai fianchi il corpo principale, appena rinforzati negli spigoli da lesene e cornici. La facciata non abbandona questa essenzialità, si distingue appena dai fianchi per il disegno più ricco, che provoca qualche ombra in più. Nel 1708 è terminato il campanile; nel 1719 si conclude la realizzazione della volta e si intonacano le pareti interne. La chiesa parrocchiale viene consacrata ufficialmente il 21 settembre 1774 con l'intervento del vescovo di Mondovì.

## IL CASTELLO

Edificato in posizione strategica domina sulla vallata sottostante percorsa dal fiume Tanaro.

Le prime notizie relative al Castello di Carrù risalgono intorno all'anno 1.000 quando un "castrum" è menzionato assieme alla cappella di San Pietro. Questo è posizionato su uno sperone di tufo che dal nucleo storico di Carrù si protende nella valle del Pesio, difeso su tre lati da fianchi scoscesi. L'edificio era separato dal terrazzo della Perosa, su cui sorgeva il paese, da un fossato naturale, scavalcato da un ponte levatoio. Dallo spiazzo antistante si dipartivano a raggiera le contrade del borgo. L'Imperatore Ottone III lo cedette in seguito al Vescovo d'Asti. Nel 1250 Carrù e il suo territorio passarono in proprietà al comune di Mondovì che nello stesso giorno vendette il Castello e il territorio ai Bressano; costoro strinsero alleanze prima con gli Angiò e in seguito coi Principi d'Acaja sino ad ar-

rivare al 1370 dove il feudo passò nelle mani di Amedeo VI di Savoia che investì i Marchesi di Ceva della titolarità del feudo.

Nel 1418 il conte Ludovico Costa, tesoriere e luogotenente del Principe d'Acaja e poi consigliere di Amedeo VIII di Savoia, ottenne il feudo di Carrù in aggiunta a quelli già posseduti (Benevagienna, Trinità).



Figura 87: Castello di Carrù (fonte: [www.langhe.net](http://www.langhe.net))

Ludovico Costa fece abbattere il vecchio maniero e costruì un edificio possente, non più con funzioni difensive, ma una dimora patrizia, definita però "scomoda" dai Costa, ed utilizzata solo occasionalmente.

Nel 1427 Ludovico Costa morì e gli succedette il figlio Giovanni Luigi. Dopo un periodo di occupazione (prima francese poi spagnola), di pestilenze e carestie, la restituzione di gran parte del Piemonte a Emanuele Filiberto di Savoia diede inizio al periodo di riorganizzazione dello stato sabaudo.

L'edificio del '400 fu, nel corso dei secoli, più volte rima-

neggiato: nel XVII secolo subì grandi trasformazioni. Il Castello divenne dimora di piacere e di caccia di Gerolamo Maria della Trinità e di sua moglie Paola Cristina del Carretto. I loro discendenti tra cui Vittorio Amedeo (viceré di Sardegna del XVIII secolo) continuarono ad arricchire l'antica dimora di famiglia.

Nell'800, diventato luogo di villeggiatura della Contessa Costanza di Rorà (moglie di Paolo Costa della Trinità), vengono ridefinite alcune decorazioni ed arredi; la Contessa vendette poi il Castello e la proprietà ai Curreno nel 1872: il generale Giuseppe, appartenente ad una distinta famiglia di proprietari terrieri, ottenne il titolo di Conte di Santa Maddalena. In seguito, nel 1977, il Castello fu venduto alla Cassa Rurale e Artigiana di Carrù, ora Banca Alpi Marittime Credito Cooperativo Carrù. Attualmente è sede della Banca che conta sul territorio venti filiali.

Il diploma imperiale di Enrico II del 1041 è sino ad oggi il documento più antico e attendibile a riguardo della edificazione del Castello.

L'aspetto dell'edificio è il risultato di svariati interventi condotti dai Costa: vi si possono rintracciare parte della merlatura, delle aperture gotiche murate, feritoie a testimonianza della funzione difensiva e strategica della costruzione in periodo medioevale.

Il castello, tutto del colore rosso caratteristico del laterizio a vista, ha una forma alta e compatta, quasi cubica, con poche dilatazioni esterne e senza cortile interno, e si erge su terrazze sostenute da possenti muraglie in pietra. Pare che in origine avesse quattro torrioni rotondi agli angoli, dei quali rimane solo parte di quello settentrionale, e fino a cent'anni fa l'unico accesso al borgo era fornito dal ponte levatoio; in cima il passo di ronda con merlature ghibelline a coda di rondine, oggi coperte dal tetto spiovente. Nell'interno sale elegantemente decorate e arredate: tra queste, il salone d'entrata presenta una volta con forti mensoloni ornata da affreschi con scene di caccia della seconda metà del Seicento. Al piano superiore salone d'onore e altre sale presentano decorazioni più tarde, classicheggianti. Gli interni conservano inoltre una ricca

collezione di tele (tra queste interessanti opere di scuola piemontese e genovese). Particolare attenzione merita "la camera dell'alcova" che conserva un arco in legno e stucco dipinto, esempio di gusto decorativo e scenografico barocco.

Nel '600 gli interventi modificano l'assetto e la destinazione d'uso divenendo abitazione di campagna per la villeggiatura dei Costa.

Nell'800 alcuni interventi di gusto neogotico più la sistemazione del giardino contemplano la fisionomia tuttora riscontrabile. L'interno conserva grandi saloni (alcuni decorati con motivi floreali e allegorie mitologiche) e una ricca collezione di tele (tra queste interessanti opere di scuola piemontese e genovese). Particolare attenzione merita "la camera dell'alcova" che conserva una fastosa arcata in legno e stucco dipinto, datata 1660, esempio di gusto decorativo e scenografico barocco.

Gli ottimi progetti di riuso dell'edificio, da parte della Banca Alpi Marittime, hanno portato il Castello ad una completa rivalutazione.

Altri edifici storici degni di nota sono: Palazzo Lubatti XVII Sec., Palazzo del Comune XVIII Sec., Palazzo Dimora Alessi Di Canosio XVIII Sec., Palazzo Boschetti Avagnina.

### **PALAZZO LUBATTI**

I Lubatti sono una antica e numerosa famiglia documentata in Carrù sin dal XV secolo. A cominciare dal fine '400 - primo '500 un ramo di questa numerosa famiglia inizia ad emergere: si riscontrano infatti alcuni Lubatti che ricoprono incarichi rappresentativi nell'ambito della società carrucese, nelle varie istituzioni civili e religiose locali. Da allora sino al primo '900 i Lubatti sono presenti in Carrù in qualità di avvocati, notai, giudici, militari, sindaci, consiglieri, religiosi. Da sottolineare inoltre lo stretto legame di membri della famiglia Lubatti con i Conti Costa della Trinità, feudatari del luogo. La dimora dei Lubatti venne ereditata intorno alla metà del XVII° secolo.

L'aspetto attuale dell'edificio risale alla metà, circa, del

XVII secolo, in sintonia con le decorazioni secentesche del Castello dei Costa.



Figura 88: Palazzo Lubatti (fonte: [www.turismoincarru.it](http://www.turismoincarru.it))

La notevole dimensione dell'edificio, oltre 38 m, è il risultato di accorpamenti di edifici medievali, e dimostra l'importanza sociale di chi ne commissionò la sistemazione. Le ricche e singolari decorazioni dei prospetti esterni e la facciata dipinta sono da attribuire agli anni 1660-70, anni nei quali era attivo in zona l'architetto di Corte Giovenale Boetto, chiamato in paese per lavori da eseguire nella vecchia Chiesa Parrocchiale e per consulenze nel Castello dei Costa. I prospetti esterni sono caratterizzati da profili a calce orizzontali che spartiscono i livelli, intersecati da altri verticali; le finestre sui due fianchi laterali sono contornate da motivi a cornici mistilinee sormontate da frontoni. Le decorazioni marcapiano e verticali continuano in facciata, dove risalta una ricca decorazione a fresco datata intorno alla metà del XVII sec. Nonostante la decorazione del prospetto esterno di facciata sia molto sbiadita e poco leggibile, si intravedono le finte architetture che incorniciano le grandi finestre rettangolari del piano nobile, caratterizzate dalla presenza di un busto di un

imperatore romano a coronamento del timpano. A piano terra la decorazione delle finestre quadre include cornici sormontate da mascheroni (ne resta uno chiaramente leggibile). L'edificio presenta tre piani fuori terra; la facciata occupa tutto il lato nord-ovest della piazzetta del Municipio. Attraverso un portone carraio posto sul fianco destro si accede al cortile interno, di forma rettangolare. Allo stato attuale, in facciata a piano terra si trova un negozio di elettrodomestici che, per l'apertura delle vetrine rettangolari e l'applicazione di rivestimenti marmorei (intervento degli anni '60 del '900), contrasta notevolmente con l'insieme dell'edificio. Sempre a piano terra in facciata si riscontrano quattro porte rettangolari a battenti lignei e finestre di forma quadrata. Il primo piano è caratterizzato da una sequenza di finestre rettangolari, provviste di chiusura a persiana; un balcone ottocentesco (in pietra e ringhiera in ferro battuto), l'unico presente in facciata, è applicato in corrispondenza della seconda apertura (qui porta finestra) procedendo da sinistra verso destra nella lettura dell'edificio. All'ultimo piano si trovano tre diversi tipi di apertura: procedendo da sinistra verso destra si notano finestre simili a quelle del primo piano (anche se di minore altezza), una loggia ad archi chiusa da vetrate con telaio in legno (cinque archetti) ed infine una sequenza di aperture rettangolari chiuse da scuri lignei che danno luce ai solai (l'ultimo piano era in parte civile abitazione ed in parte solaio).

Copre l'edificio un tetto a capriate di legno e manto in coppi a falde sporgenti. Il prospetto verso il cortile interno presenta due livelli intonacati e il livello superiore con muratura a faccia vista. Nella facciata posteriore si aprono alcune finestre e porte finestre rettangolari: al primo piano corre un lungo ballatoio in pietra e ringhiera in ferro. Probabilmente questa facciata posteriore non finita denuncia l'intenzione di estendere la sua costruzione, ma questo pensiero non fu mai concretizzato. Vi sono inoltre numerose costruzioni surrettizie che si svilupparono sui lati del cortile. A piano terra si sviluppano vari ambienti

voltati che erano un tempo usati come uffici, cucine, magazzini e locali di servizio. Il primo piano, o piano nobile dell'antica dimora dei Lubatti spicca per particolare carattere: è una infilata di ambienti di dimensioni differenti, tutti caratterizzati da soffitti a cassettoni lignei. Si accede al primo piano per mezzo di un importante scalone con scalini in pietra grigia. Tutti gli ambienti di rappresentanza del piano nobile guardano verso la piazza e sono comunicanti (enfilade) attraverso porte in noce a doppio battente del XVII e XVIII sec. Particolarmente degno di nota il salone d'onore, di forma quadrangolare, in cui troneggia un maestoso camino (con stemma dei Lubatti dipinto). Qui si possono ammirare interessanti decorazioni pittoriche corrono a fascia continua, subito sotto il soffitto a cassettoni lignei. L'ultimo piano del palazzo è quasi per intero occupato da solai, fatta eccezione per alcuni ambienti un tempo usati per abitazione. Da molti anni il palazzo non è più abitato. La funzione abitativa durò sino all'ultimo dopoguerra. Il palazzo attualmente appartiene a privati, discendenti diretti della famiglia Lubatti.

### **PALAZZO ALESSI DI CANOSIO**

Il palazzo Alessi di Canosio è composto da due edifici distinti e collegati da un passaggio aereo, che scavalca la via della Valle.

La famiglia Alessi era presente a Carrù già dal XVII secolo: ricchi mercanti di bozzoli e bachi da seta, possedevano diverse proprietà in città, comprese le case che compongono il palazzo. Nel 1727 Giovanni Battista Alessi impiantò un Filatoio nella valle del Rivo sotto il Castello di Carrù, con il permesso del feudatario del luogo. L'impianto del Filatoio si rivelò un'operazione più che azzeccata, che arrecò agli Alessi molto denaro e prestigio. Nell'arco di un ventennio la famiglia diventò una vera potenza economica nel paese e nel territorio circostante. Giunse a controllare altri filatoi e ad acquistare un secondo importante 'Mulino da seta' a Fossano.

Il palazzo degli Alessi, simbolo di potere e prestigio, sorge su parte delle mura e delle fortificazioni medievali del con-



*Figura 89: Palazzo Alessi di Canosio, Carrù  
(fonte: [www.turismoincarru.it](http://www.turismoincarru.it))*

centrico, in prossimità del Castello, accanto alla Chiesa parrocchiale. Proprio per questa particolare posizione ha un aspetto spigoloso e bizzarro, ma riserva al suo interno saloni decorati di sorprendente carattere. Nel Settecento rappresentava la dimora più prestigiosa ed esclusiva di Carrù.

L'edificio nelle sue forme attuali è il risultato degli interventi documentati degli anni 1758-60 eseguiti dal pittore-scenografo Nicolao Dallamano che nel 1751 aveva dipinto la grande scenografia d'altare -mostra d'altare- nella Parrocchia. Molto bello il portoncino d'ingresso settecentesco, sormontato da un mascherone in pietra, e interessante l'atrio, dove in uno spazio piuttosto piccolo le quadrature, le finte architetture, gli sfondati prospettici giocano un ruolo di ampliamento illusorio. Nei vari ambienti si alternano delicati motivi floreali e ramages, accostati a scene tratte dalla mitologia: Dei dell'Olimpo, il carro di Diana, Venere e putti. Alcuni soffitti sono impreziositi da cassettoni lignei dipinti. Nella camera dell'alcova le decorazioni pittoriche si alternavano a motivi in stucco dorato.

### **PALAZZO BOSCHETTI AVAGNINA**

Il pregio architettonico di questo palazzo è tutto nella facciata riccamente affrescata. La decorazione pittorica si basa su finti elementi architettonici, come le cornici delle finestre e il bugnato d'angolo, che si accostano a delicati elementi naturalistici. Sono degni di nota la gabbietta con l'uccellino, il vaso di fiori, i vetri rotti dipinti e soprattutto la sorridente figura della dama, che si affaccia da una finestra con la rocca e il fuso tra le mani. Un turbante le incornicia il viso tondo e allegro e la sporgenza del ventre sotto le pieghe del vestito fa pensare ad una maternità. La vasta superficie della facciata decorata, vincolata dalle Soprintendenze fin dagli anni quaranta del '900, rappresenta, nel suo complesso, la decorazione esterna più ampia e 'meglio conservata' nel concentrico del paese, soprattutto dopo il restauro condotto nel corso del 2006. Una parte della decorazione pittorica risale al XVII secolo, ma il gusto e l'impostazione conducono a formule tardo

cinquecentesche. Successi interventi pittorici furono eseguiti nel corso del settecento e dell'ottocento.



Figura 90: Palazzo Boschetti Avagnina, Carrù  
(fonte: [www.turismoincarru.it](http://www.turismoincarru.it))



Figura 91: Affresco Palazzo Boschetti Avagnina, Carrù  
(fonte: [www.turismoincarru.it](http://www.turismoincarru.it))

## **LE TRACCE DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE**

### **FILANDA GILBERTO DUMONTEL ET FILS**

Intorno al 1860 la ditta Dumontel acquistò un terreno lungo la via che porta a Piozzo e costruì un grande complesso per la trattura della seta, che negli ultimi anni dell'Ottocento assunse un ruolo di primo piano nella provincia cuneese, considerato uno "splendido stabilimento". Occupava 266 operai, disponeva di 144 bacinelle a vapore e comprendeva, oltre ai depositi e le bozzoliere, anche gli alloggi per gli operai, affacciati intorno alla corte interna con una grande vasca al centro per la raccolta dell'acqua. Agli inizi del Novecento fu rilevata dalla Generale Soie di Lione, che diede ancora più impulso all'attività e incremento ulteriormente gli addetti. La materia prima veniva acquistata sul mercato piemontese, mentre i prodotti finiti venivano esportati in Europa e America.

A livello inferiore si trovava il deposito dei bozzoli, ripartito da una successione di campate rettangolari coperte da volte a vela ribassate con archi trasversi. Al piano superiore si svolgeva la trattura, in un vasto ambiente che conteneva le bacinelle disposte in serie su due file. Originariamente questo ambiente possedeva una copertura a capanna, come mostrano le fonti fotografiche ottocentesche, poi sostituita anche qui da volte a vela. Le facciate sono caratterizzate dal disegno molto curato della tessitura muraria in mattoni a vista, scandita da lesene che contrastano le spinte degli arconi interni, e le finestre modulari sono molto ampie e prive di ornamenti.

Significativo esempio del tipo edilizio connesso all'impiego del vapore, questa filanda documenta, insieme al setificio dei conti Alessi di Canosio, la lunga durata dell'industria serica nel centro urbano di Carrù.

### **SETIFICIO ALESSI DI CANOSIO**

Il setificio fu impiantato nel 1726 da Giovanni Battista Alessi, proveniente da una famiglia di mercanti-imprenditori del luogo, lungo la dorsale della collina sottostante il Castello di Carrù, sulle rive del torrente Rivo. Nel corso del Settecento il complesso subì notevoli ampliamenti, arrivando al risultato visibile ancora oggi.

In origine la fabbrica conteneva tre mulini da seta a ruota idraulica, la tettoia destinata alla trattura, il forno e le abitazioni degli operai. Lo stabilimento raggiunse la massima produttività intorno alla metà del Settecento, con l'incremento degli apparati tecnologici, pari a cinque mulini per la torcitura e 84 fornelli di trattura, assumendo la configurazione architettonica odierna. Il volume del torcitoio, sviluppato in verticale lungo il canale, è collegato alla sommità della collina con il fabbricato destinato ad abitazioni, scandito da una successione di loggiati. In testata contiene la cappella dedicata a San Giobbe, protettore dei lavoratori della seta, raggiungibile dalla strada che porta al castello. L'edificio religioso risale agli anni trenta del XVIII secolo e venne rinnovato entro il 1776 dotandolo di un decoro formale che celebra la nomina della famiglia Alessi con il titolo di conti di Canosio.

Nell'ultimo ventennio dell'Ottocento l'impresa apparteneva ad Antonio Musso, uno dei più importanti imprenditori nel settore della seta dell'epoca, attivo in tutto il Cuneese. L'attività continuò fino agli anni trenta del Novecento, quando un grande incendio divampato all'interno dell'edificio lasciò intatta solo la cappella e parte del volume che ospitava i mulini da seta, mentre della filanda sono rimaste pochissime tracce. Il fabbricato del torcitoio, attualmente inaccessibile e in gran parte abbandonato, tranne l'abitazione dell'attuale proprietario. La cappella, anch'essa inaccessibile, rappresenta uno dei pochi esempi in Piemonte di edificio religioso settecentesco annesso ad un complesso serico.



Figura 92: immagine storica della Fiera del Bue Grasso a Carrù (fonte: [www.fieradelbuegrassodicarru.it](http://www.fieradelbuegrassodicarru.it))

### **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

Situata a diciassette chilometri circa a nord-est di Mondovì, all'altezza sul mare di 364 m., sopra a una delle numerose e caratteristiche terrazze della riva sinistra del Tanaro, la cittadina fa da limite di confine tra l'estesa pianura piemontese e le Langhe per questo viene chiamata porta della Langa. Il suo territorio di 2550 ettari comprende oltre al Capoluogo diverse frazioni. A est troviamo il fiume Tanaro, tristemente noto per le sue recenti alluvioni, e a sud il torrente Pesio.

A Carrù, posta in posizione panoramica con la vista sulla valle scavata dal fiume Tanaro, si trova un'altra Big Bench,

la panchina gigante, precisamente la numero 7, colorata d'oro e circondata da alcune piccolissime panchine dedicate ai bambini.

Il patrimonio enogastronomico è particolarmente ricco: oltre alla produzione di vini, tipica di tutta la zona, degno di nota è l'allevamento di bovini di razza piemontese. Nella cittadina ogni anno a dicembre fin dal 1473 si svolge la Fiera del bue grasso, che attira migliaia di visitatori e compratori internazionali. Poco distante da qui, a soli sei chilometri, il paese di Piozzo è celebre per la produzione di zucche di diverse varietà.



Figura 93: Panchina gigante a Carrù (F.d.A, 2019)

## NORMATIVE

Esaminando il piano triennale di programmazione opere pubbliche non risultano stanziamenti di denaro previsti per la realizzazione di piste o percorsi ciclabili sul territorio comunale. Attualmente sono presenti alcuni tratti di ciclo-pedonale realizzata sul marciapiede del lungo viale alberato che costeggia la strada principale del paese e conduce fino alla piazza antistante il Castello di Carrù, a ridosso del centro storico.

Nelle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale Comunale di Carrù sono comunque sempre previste e consentite le realizzazioni di percorsi ciclabili lungo le fasce di rispetto stradali, come si evidenzia dalla lettura del seguente stralcio normativo.

## NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE PRGC CARRU' TITOLO VIII - RISPETTI E VINCOLI

### Art. 8.1 - Rispetto alla viabilità

1. Le fasce di rispetto alla viabilità, relative a strade esistenti e in progetto, definiscono la distanza minima da osservarsi nella edificazione: in esse non è ammessa la costruzione di nuovi edifici e quelli esistenti se demoliti non possono essere ricostruiti; possono tuttavia essere utilizzate per il computo degli indici di edificabilità.

5. In tali fasce di rispetto sono consentiti, fatto salvo il parere dell'autorità competente, impianti ed infrastrutture per il trasporto dell'energia, attrezzature di rete per la erogazione di pubblici servizi, impianti per la distribuzione di carburante, percorsi pedonali e ciclabili, parcheggi pubblici, piantumazioni e coltivazioni agricole che non limitino la visibilità negli incroci, punti di vendita stagionali che non richiedano attrezzature permanenti e non limitino la circolazione e la visibilità.

## SERVIZI

Nella città di Carrù e in tutta la zona periferica si trovano ubicati diversi hotels e B&B in grado di soddisfare la richiesta di pernottamento da parte dei turisti. Anche a livello di ristorazione l'offerta è decisamente ampia, trattandosi di una località famosa per la sua gastronomia. Anche nel caso di eventuali riparazioni di biciclette si trova in loco un negozio fornito per ogni necessità.

Nella mappa sono indicati alcuni dei servizi presenti; vengono inoltre evidenziati due tratti di percorso che necessitano di un intervento di riqualificazione, in quanto sconnessi da un punto di vista di sedime stradale e a scarso valore ambientale.

Nel capitolo quarto approfondimento degli interventi di riqualificazione suggeriti.

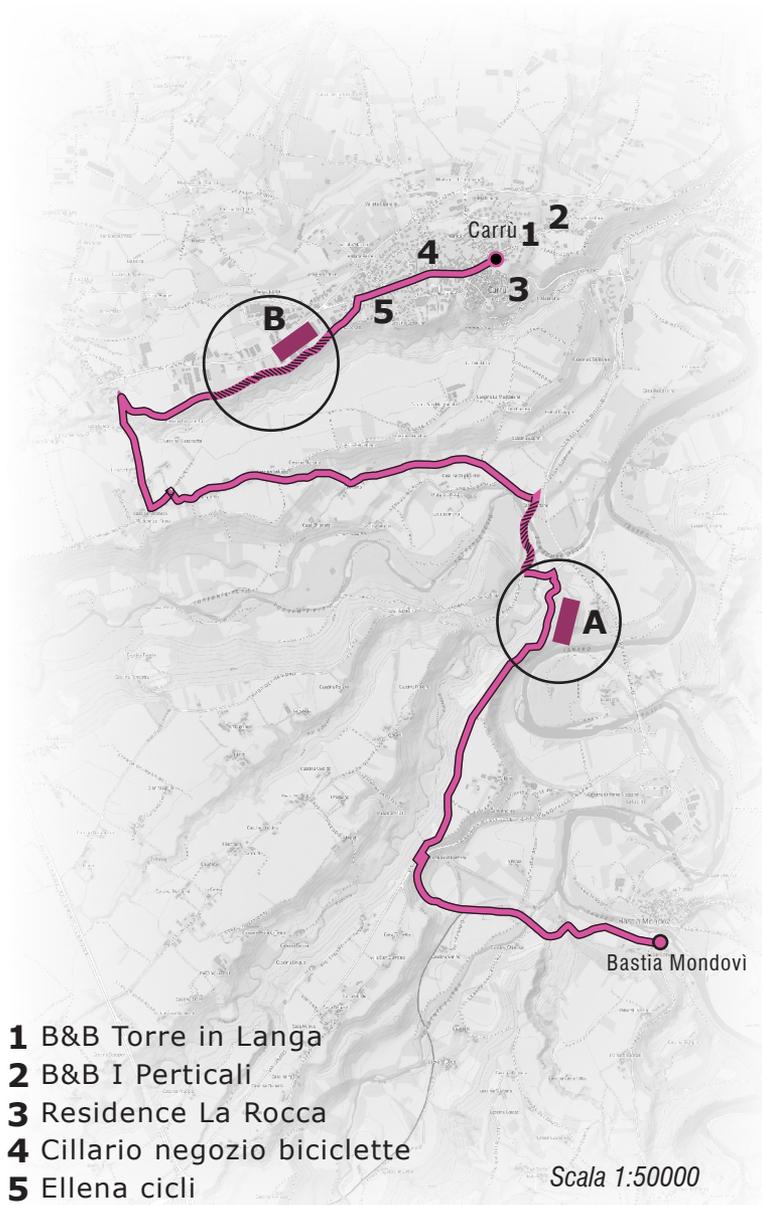


Figura 94: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)



Figura 95: zona di intervento A, impianto fotovoltaico (F.d.A, 2019)



Figura 96: tratto di sterrato (F.d.A, 2019)

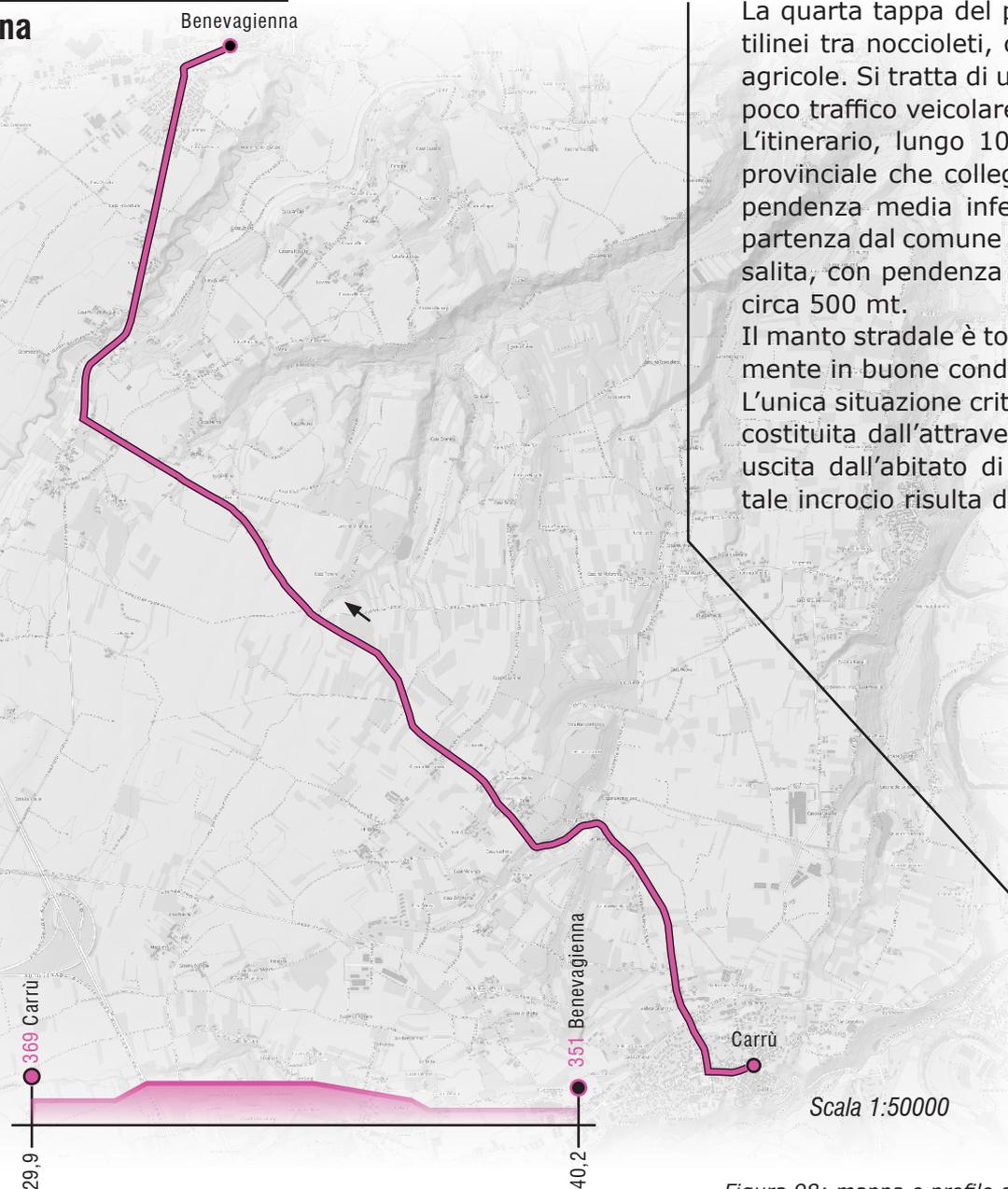


Figura 97: zona industriale a Carrù, zona di intervento B (F.d.A, 2019)

# Tappa 4

Carrù > Benevagienna

Benevagienna



La quarta tappa del percorso percorre lunghi rettilinei tra nocioleti, campi di frumento e aziende agricole. Si tratta di un percorso molto facile e con poco traffico veicolare.

L'itinerario, lungo 10,3 km, si svolge tutto sulla provinciale che collega le due cittadine e ha una pendenza media inferiore allo 0. Subito dopo la partenza dal comune di Carrù si affronta una breve salita, con pendenza massima 5% e lunghezza di circa 500 mt.

Il manto stradale è totalmente asfaltato e generalmente in buone condizioni.

L'unica situazione critica presente lungo la tratta è costituita dall'attraversamento di una rotatoria in uscita dall'abitato di Carrù: l'attraversamento di tale incrocio risulta difficoltoso e pericoloso per la



Figura 98: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

presenza di traffico sostenuto sulla SP9. In questa parte del percorso la morfologia del territorio si presenta differente dalle tappe precedenti. Ci troviamo infatti in pianura e i boschi hanno lasciato lo spazio ai campi coltivati ed ai frutteti. La totale assenza di colline e avvallamenti fa sì che lo sguardo possa spaziare e ammirare la corona delle Alpi che si staglia all'orizzonte, con al centro l'imponente vetta del Monviso.

### **LINEE D' INTERVENTO**

La strada è normalmente poco trafficata; tuttavia, per renderla totalmente sicura, si ipotizza la realizzazione di una corsia riservata al passaggio delle biciclette evidenziata da segnaletica orizzontale e verticale, come previsto dalle normative in materia di piste ciclabili.

## **> Bene Vagienna**

La cittadina è di poco inferiore come numero di abitanti rispetto a Carrù, anche se la superficie comunale è quasi doppia e si estende tutta su un territorio pianeggiante e a forte vocazione agricola.

### **PATRIMONIO STORICO/CULTURALE**

Le epoche che hanno scandito la millenaria storia di Bene Vagienna hanno segnato profondamente il suo tessuto urbanistico. Il suo patrimonio storico si presenta particolarmente vario: da un lato si trovano ancora i resti (accessibili al pubblico e visitabili) dell'antica città romana, Augusta Bagiennorum, che sorgeva a circa 2 km dall'attuale centro abitato, sulle sponde del fiume Mondalavia, dall'altro è ben visibile la cittadella, cinta da possenti muri di difesa, che tracciano una figura pentagonale.

Il centro storico, ripartito nei quartieri di San Giorgio, Santa Maria, Sant'Eustachio e San Giovenale, presenta la tipica conformazione medievale delle contrade sulle quali si affacciano edifici dall'aspetto barocco. Le strette vie, gli ampi portici, le ricche confraternite, ed i palazzi dalle linee eleganti costituiscono importanti testimonianze dei fasti passati.

Nel suo interno si possono contare sette chiese nelle quali sono raccolte preziose opere d'arte che si aggiungono agli importanti cimeli conservati nel Museo Civico, ospitato nel nobile palazzo Lucerna di Rorà, testimonianza visibile dell'opulenza barocca che ha contraddistinto il periodo della sua rinascita.

### **LA CAPPELLA DEI TRE RE**

Fu l'abate Melchiorre Magistrati a volere, con proprio testamento del 27 luglio 1709, la sua costruzione.

La pianta è composta da due spazi ovali concatenati, il maggiore con l'asse lungo sulla bisettrice dell'angolo del palazzo e il minore, destinato al presbiterio, con l'asse lungo perpendicolare al primo. Questa scelta molto impegnativa e meditata fa supporre che sia stata opera di un grande architetto, ma soprattutto la concatenazione dei due ellissi avvalorava l'attribuzione del disegno a Francesco Gallo (ipotesi avanzata da Rigotti nel 1979), l'unico architetto piemontese che affronta questo tema, e che operò nella città di Bene agli inizi del 1700. L'ispirazione gli venne fornita da Guarino Guarini, che nel Seicento aveva fatto diversi tentativi in tal senso. Il risultato dell'opera del Gallo è di gran lunga il migliore e questa prima progettazione gli servirà come prova e modello alla successiva realizzazione della cupola ellittica del Santuario di Vicoforte. Nell'interno, architettonicamente ben composto e proporzionato, la cappella è una piacevole sorpresa per la sua armonia e per la saggia illuminazione ottenuta con la finestra trilobata in facciata e una finestra opposta nel cupolino, ma soprattutto per l'intensa e delicata decorazione a stucchi della cupola, opera dei fratelli luganesi Beltramelli.



Figura 99: Cappella dei Tre Re, Bene Vagienna  
(fonte: [www.turismo.comune.benevagienna.cn.it](http://www.turismo.comune.benevagienna.cn.it))

Su una tenue tonalità azzurro verde i medaglioni in stucco bianco ripropongono gli episodi dell'Epifania.

### **PALAZZO LUCERNA DI RORÀ**

Palazzo Lucerna di Rorà venne rimodellato su una struttura preesistente di epoca medioevale fra il '600 e '700 su commissione dei marchesi Oreglia di Novello conti di Castino e Farigliano e baroni di Isola. L'edificio faceva parte di un più vasto complesso. Risalgono a questo periodo gli stucchi delle sale al piano terreno eseguiti dai fratelli luganesi Beltramelli che in quegli stessi anni stavano lavorando in Benevagienna in altri edifici.

All'inizio dell'800 molte sale vennero ristrutturare probabilmente sotto la direzione di Pelagio Palagi e decorate con motivi che richiamano quelli del Castello di Racconigi.

Il Palazzo fu utilizzato in vari modi, come Quartiere militare, Ufficio del Registro, Pretura e Scuola. Dall'inizio del novecento è sede del Museo Civico - Archeologico ricco di reperti romani dell'Augusta Bagiennorum.

Si accede alle sale attraverso un ampio scalone probabilmente disegnato dallo Juvarra.



Figura 100: Palazzo Lucerna di Rorà, Bene Vagienna  
(fonte: [www.turismo.comune.benevagienna.cn.it](http://www.turismo.comune.benevagienna.cn.it))

### **CONFRATERNITA DEI DISCIPLINANTI NERI**

Delle sette chiese presenti, degna di nota è la Confraternita dei Disciplinanti neri. All'inizio del Settecento fu affidato l'incarico all'architetto monregalese Francesco Gallo di progettare una nuova chiesa, utilizzando la precedente. La chiesa a croce greca è impreziosita da un'ampia volta sorretta da arconi; gli archi sono collegati da un ricco cornicione e sostenuti da lesene che danno movimento alle pareti. La facciata, pensata dall'architetto Gallo originariamente in mattoni a vista, come la maggior parte delle

sue opere architettoniche, fu intonacata e completata da stucchi dopo la sua morte. Il portale in legno di noce intagliato risale al 1729, opera di Francesco De Pero.



Figura 101: Confraternita dei Disciplinati Neri, Bene Vagienna  
(fonte: [www.turismo.comune.benevagienna.cn.it](http://www.turismo.comune.benevagienna.cn.it))

## TRACCE DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

### FILANDA CRAPONNE

Il complesso edilizio si sviluppa su un ampio lotto confinante con un antico convento dei Cappuccini, di cui resta visibile solo la Chiesa.

La primitiva filanda, presumibilmente del tardo Settecento, posta sul lato settentrionale del lotto, è un edificio di due piani fuori terra, oggi in stato di abbandono. Caratterizzata dal tipico impianto di forma rettangolare allungata si affaccia sul cortile interno con una successione modulare di arcate mascherate da tamponamenti di epoche successive. Visibili ancora i resti dei camini che smaltivano i fumi provenienti dai fornelli riscaldati a fuoco diretto. Il piano sovrastante con pavimento sostenuto da travi in legno ospitava il deposito dei bozzoli, ed era arieggiato dalle grandi finestre rettangolari con ante in legno. L'espansione dell'impresa è testimoniata dalla filanda costruita in tempi più recenti nel secondo cortile: si tratta di un edificio di rilevanza architettonica importante, concepito per accogliere i nuovi macchinari che utilizzavano il vapore. Nel 1890 conteneva circa un centinaio di bacinelle, vi lavoravano 192 operai e apparteneva ad uno dei più prestigiosi imprenditori di allora: il banchiere Louis Bonnefon - Craponne, che fondò nel 1901 la società Craponne & Viganò.

Il volume del nuovo edificio si sviluppa in verticale su tre piani fuori terra con la muratura esterna di mattoni a vista, grandi aperture rettangolari con profilo superiore curvilineo e serramenti suddivisi in specchiature che scandiscono la facciata. Oggi è utilizzato in parte come spazi abitativi ed è in buono stato di conservazione. All'ultimo piano conserva un significativo esempio del sistema di copertura a capriate del tipo polonceau .

La chiusura della fabbrica determinò lo smantellamento degli impianti e l'inserimento di un pastificio nel secondo dopoguerra. Il complesso, dal 1957, appartiene a privati.

La rilevanza spaziale degli edifici, la qualità formale ed architettonica della filanda tardo ottocentesca ne fanno una preziosa testimonianza dell'industria serica.

## ★ AREA ARCHEOLOGICA "AUGUSTA BAGIENNORUM"

A circa due chilometri dall'attuale città di Benevagienna, sulla sinistra del torrente Mondalavia nella regione detta Roncaglia, si trovano le vestigia dell'antica romana *Augusta Bagiennorum*, il cui nome ci ricorda che ci troviamo nel territorio abitato nell'antichità dal popolo dei Bagienni. al quale si sarebbe sovrapposta una colonia fondata in epoca augustea, intorno al 25 a.C.

Dagli studi degli storici la fondazione della colonia sarebbe attribuibile non ad obiettivi militari ma alla volontà di creare un forte polo economico ed insediativo incentrato prevalentemente sulle attività agricole e sulla funzione strategica di controllo del transito tra la pianura padana, il mare, le valli degli affluenti del Po ed i valichi alpini.

Si trattava probabilmente di una città caratterizzata da stanziamento sparso e non un vero centro urbano, come sembrerebbe peraltro dimostrato dalle sue modeste dimensioni. Era collegata tramite la via della valle del Tanaro ad altre due città di più antica fondazione, *Pollentia* (Pollenzo) ed *Alba Pompeia* (Alba), con le quali condivise circa tre secoli di vita fiorente. Verso sud si ipotizzano almeno tre collegamenti: due con Pedona ed i valichi alpini del Colle di Tenda, uno con la Liguria, che si congiungeva probabilmente alla via *Aemilia Scauri*. Forse proprio alla perdita di importanza di queste vie di transito, piuttosto che a specifici eventi storici e bellici, è da imputare la causa della sua decadenza. In effetti, si hanno indizi di graduale spopolamento già a partire dal IV sec. d.C.: la città e la sua posizione vennero dimenticate, gli edifici demoliti e saccheggianti per recuperarne materiali serviti alla costruzione dell'attuale Benevagienna, soprattutto laterizi e marmi. Nel XVII sec., in seguito a continui ed occasionali



Figura 102: ricostruzione digitale di Augusta Bagiennorum (fonte: [www.romanoimpero.it](http://www.romanoimpero.it))

ritrovamenti di reperti di epoca romana nella zona, crebbe l'interesse degli studiosi che ipotizzarono l'esistenza nella zona di un antico complesso urbano. Ma fu solo alla fine dell'Ottocento che si giunse alla vera riscoperta della città, grazie alle campagne di scavi effettuate tra il 1892 ed il 1908 da due archeologi del posto, Giuseppe Assandria e Giovanni Vacchetta, che investirono molte delle loro risorse in questa impresa. Ulteriori scavi vennero effettuati nel secolo scorso e in particolare negli anni '50, a seguito dell'esproprio ad opera del Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali dei terreni su cui attualmente sorge l'area archeologica.

I resti si trovano nella piana della Roncaglia, a circa due km dall'abitato di Benevagienna: dagli scavi sono emersi i resti di una città che aveva una superficie di poco più di 21 ettari, delimitata da un fossato e da un terrapieno con palificata lignea, torri angolari in muratura e porte monumentali ai due accessi.

Oggi dell'antico insediamento sono accessibili al pubblico circa cinque ettari, mentre i restanti rimangono in proprietà privata e continuano ad essere occupati dalle coltivazioni.

Il sito museale è stato organizzato con percorsi di visita attrezzati con pannelli multilingue e consente di comprendere l'organizzazione urbanistica della città, come erano costruite le strade, le torri e le porte d'ingresso, dove si trovavano le necropoli e quali erano i suoi monumenti più importanti, anche là dove i resti sono ancora interrati e non più visibili. Nell'area, cui si accede dalla strada provinciale deviando per la chiesa campestre di San Pietro, edificata nel XV secolo sopra i resti del tratto extra-urbano dell'acquedotto romano, in prossimità della necropoli meridionale, è presente anche un itinerario ciclo pedonale che, costeggiando dapprima l'area archeologica in cui si individuano i basamenti di una delle quattro torri angolari e di un probabile monumento funerario, raggiunge quindi il "centro" della città con i resti del podio ancora parzialmente in elevato del tempio principale: è il cosiddetto Capitolium, che occupava la zona settentrionale dell'abitato, che conserva ancora le nicchie per gli alloggiamenti delle colonne del soprastante tempio, un pseudo periptero con quattro colonne sulla fronte e tre sui lati lunghi. Nei pressi è stato ben evidenziato anche l'incrocio tra il decumano massimo e uno dei cardini massimi, Proseguendo si costeggia l'area del foro con la basilica civile, i cui resti sono

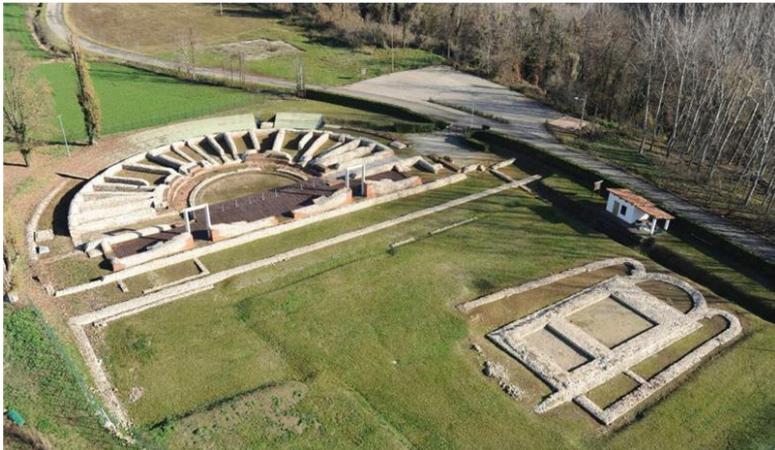


Figura 103: area archeologica Augusta Bagiennorum (fonte: [www.turismo.comune.benevagienna.cn.it](http://www.turismo.comune.benevagienna.cn.it))



Figura 104: resti del teatro, Augusta Bagiennorum (fonte: [www.targatocn.it](http://www.targatocn.it))

ancora quasi completamente da indagare, e più oltre si raggiunge il complesso del teatro (tutt'ora utilizzato per manifestazioni culturali estive) scavato a metà del Novecento, di cui si conservano il livello delle fondazioni e un breve tratto di elevato. Costruito nel I secolo d.C. appartiene alla tipologia con cavea su terrapieno frazionato e due ordini di gradinate per gli spettatori. Di fianco si individuano le strutture del quadriportico e le fondazioni del tempio, probabilmente dedicato ad una divinità teatrale (Dioniso e Bacco) sulle cui mura fu edificata, tra V e VIII secolo d.C., la basilica cristiana.

I reperti rinvenuti nell'area archeologica sono raccolti nel Museo Civico Archeologico ospitato in Palazzo Lucerna di Rorà. Le campagne di scavo, organizzate da diversi gruppi di archeologi e ricercatori, continuano ancora ai no-

stri giorni. Oggi tutta l'area è anche una Riserva Naturale Speciale.

### **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

Situata a circa 10 km da Carrù, sorge su un tavolato leggermente rialzato rispetto alla piana alluvionale delimitata dalla Stura di Demonte e dal Tanaro.

Importante la componente "naturalistica", in particolare lungo il Torrente Mondalavia, affluente di destra del Tanaro. Tutta l'area si trova nel cuore del Beinale (da Bene: Bene Vagienna), è Riserva Naturale Speciale. Gli estesi panorami sulla cerchia alpina, con il Monviso sullo sfondo, caratterizzano questa parte di percorso. La superficie del terrazzo è movimentata dalle ondulazioni prodotte dai rivi. Fra questi appunto il Mondalavia che scorre in una valle profonda, dove gli affioramenti di marna contribuiscono a vivacizzare il paesaggio.

Nella valle sono ancora ben leggibili i segni dell'intenso utilizzo agricolo. Cedui di robinia e pioppeti d'impianto convivono ora con una natura che sta ritrovando spazi. In questo ambiente in buone condizioni di naturalità trova posto anche un prezioso tubero: il tartufo. Lungo le rive del torrente si apprezzano gli ambienti più integri, come il saliceto: sotto le fronde dei salici vivono specie che esigono terreni impregnati d'acqua come il giaggiolo acquatico. Un ambiente che offre rifugio a specie vegetali non comuni, come la festuca gigante.

Percorrendo le strade dell'altipiano, non è raro incontrare volpi, lepri, scoiattoli, ghiri, moscardini, donnole, faine, tassi. Fra gli uccelli vanno segnalati la poiana e altri rapaci diurni e notturni. Comune anche la presenza dei picchi, nelle varietà verde, rosso maggiore e, soprattutto, rosso minore. Poche ricerche sono state fatte sulla fauna ittica, ma le fresche acque del Mondalavia, copiose e regolari tutto l'anno, potrebbero ospitare numerose specie.

Anche a Bene Vagienna il patrimonio eno-gastronomico è rappresentato dalle carni di allevamenti locali, dai prodotti vitivinicoli e l'ampia produzione di cereali. In questi ultimi anni poi è aumentata in modo considerevole la richiesta, e di conseguenza la coltivazione, della nocciola del Piemonte, e sempre più il panorama vede la presenza di estesi nocciolieti.

### **NORMATIVE**

Dal PRGC Comunale, variante n. 15 del 2020, è possibile individuare alcuni tratti di piste ciclabili in progetto, anche se nel piano triennale degli stanziamenti per opere pubbliche non risultano fondi messi a disposizione per queste realizzazioni.

Queste sono comunque le normative stabilite nelle relazioni allegate al PRGC.

#### *NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE PRGC BENE VAGIENNA*

##### *ART. 22 - AREE DESTINATE ALLA VIABILITA'*

*1 Il P.R.G. indica nelle tavole alle diverse scale le aree destinate alla viabilità esistente e in progetto.*

*11 Le piste ciclabili, topograficamente individuate sulla tavola di progetto P.R.G. in scala 1:5.000 saranno realizzate a norma delle vigenti disposizioni regionali di settore.*

### **VARIAZIONI SUL PERCORSO**

Navigando sul sito del comune di Bene Vagienna si trova un'area tematica dedicata al turismo dove vengono proposti due itinerari cicloturistici interessanti: l'itinerario storico e archeologico e l'itinerario del Beinale.

Il primo ha una lunghezza di 37 km, con un tratto di 2,4 km di sterrato. E' un percorso facile, con qualche breve salita, con partenza ed arrivo dalla cittadina di Cherasco, situata a 17 km da Bene Vagienna. L'itinerario consente

la visita di alcuni edifici interessanti e conduce fino al sito archeologico di Augusta Bagiennorum, dove si prevedono alcune ore di sosta. Trattandosi di un percorso ad anello, si possono ipotizzare la partenza e l'arrivo a Bene Vagienna, e considerare l'itinerario un'estensione al tracciato in progetto.

Il secondo percorso proposto si svolge tutto in pianura, sul tavolato del Beinale, ed è perciò adatto a tutti i cicloturisti. La partenza in questo caso avviene da Bene Vagienna e prevede comunque sempre una sosta prolungata all'area archeologica Augusta Bagiennorum, posta a soli 3,5 km dal paese.

## SERVIZI

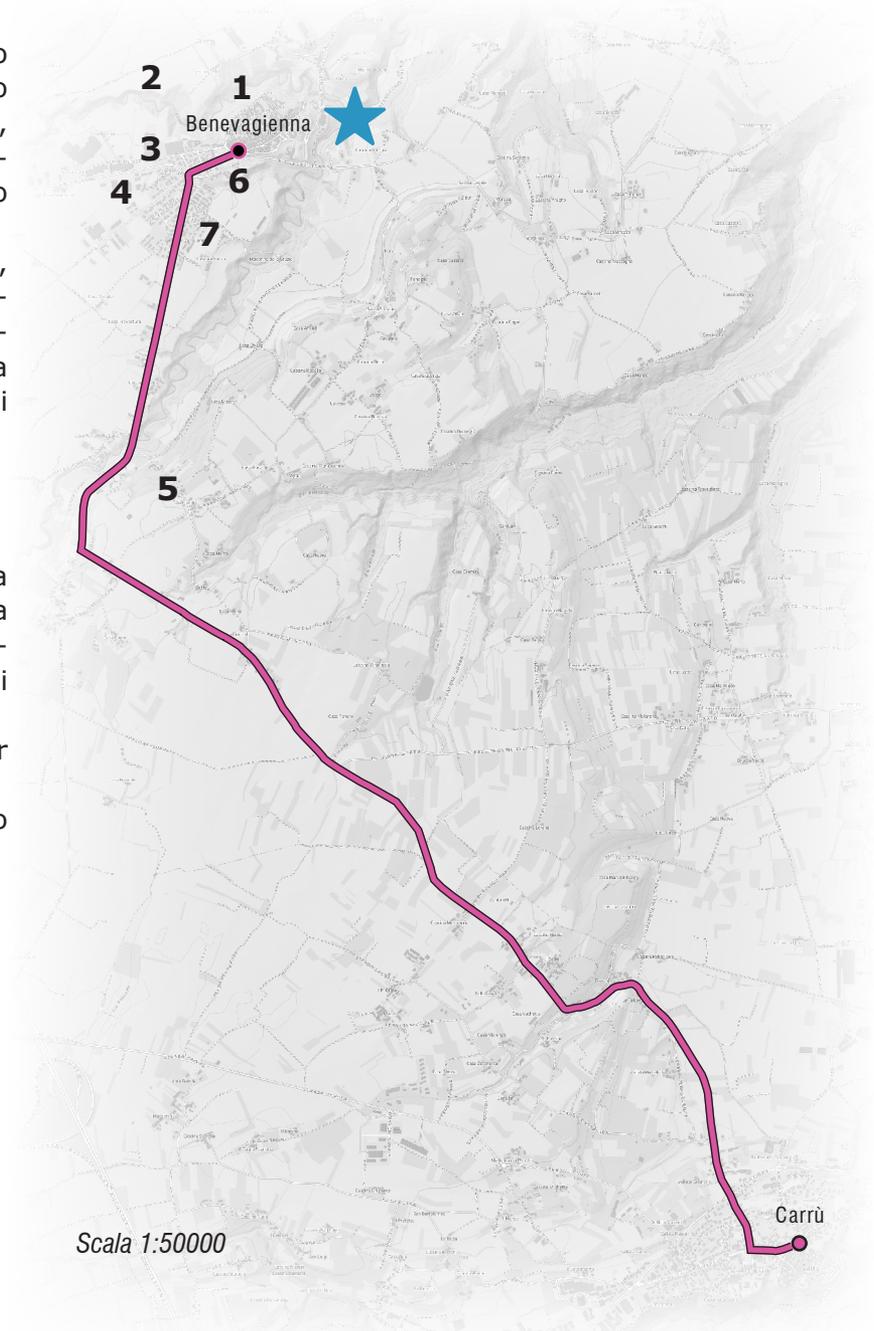
Trattandosi di una zona che possiede un'area archeologica rilevante, che attrae non solo visitatori occasionali, ma anche studiosi e ricercatori, l'offerta di sistemazioni alberghiere e soprattutto di B&B è molto ampia, e anche i servizi di ristorazione sono tanti e diversificati.

Sempre in città è presente un negozio di biciclette per eventuali necessità o riparazioni.

Poichè l'offerta è vasta, sulla mappa vengono indicati solo alcuni dei servizi reperibili in loco.

- ★ area archeologica
- 1 B&B Casa della Sofora
- 2 B&B San Bernardo
- 3 BHV Bene Vagienna
- 4 B&B Paspertout
- 5 Ciabot d'le Masche
- 6 B&B Bene&breakfast
- 7 Bertola bike

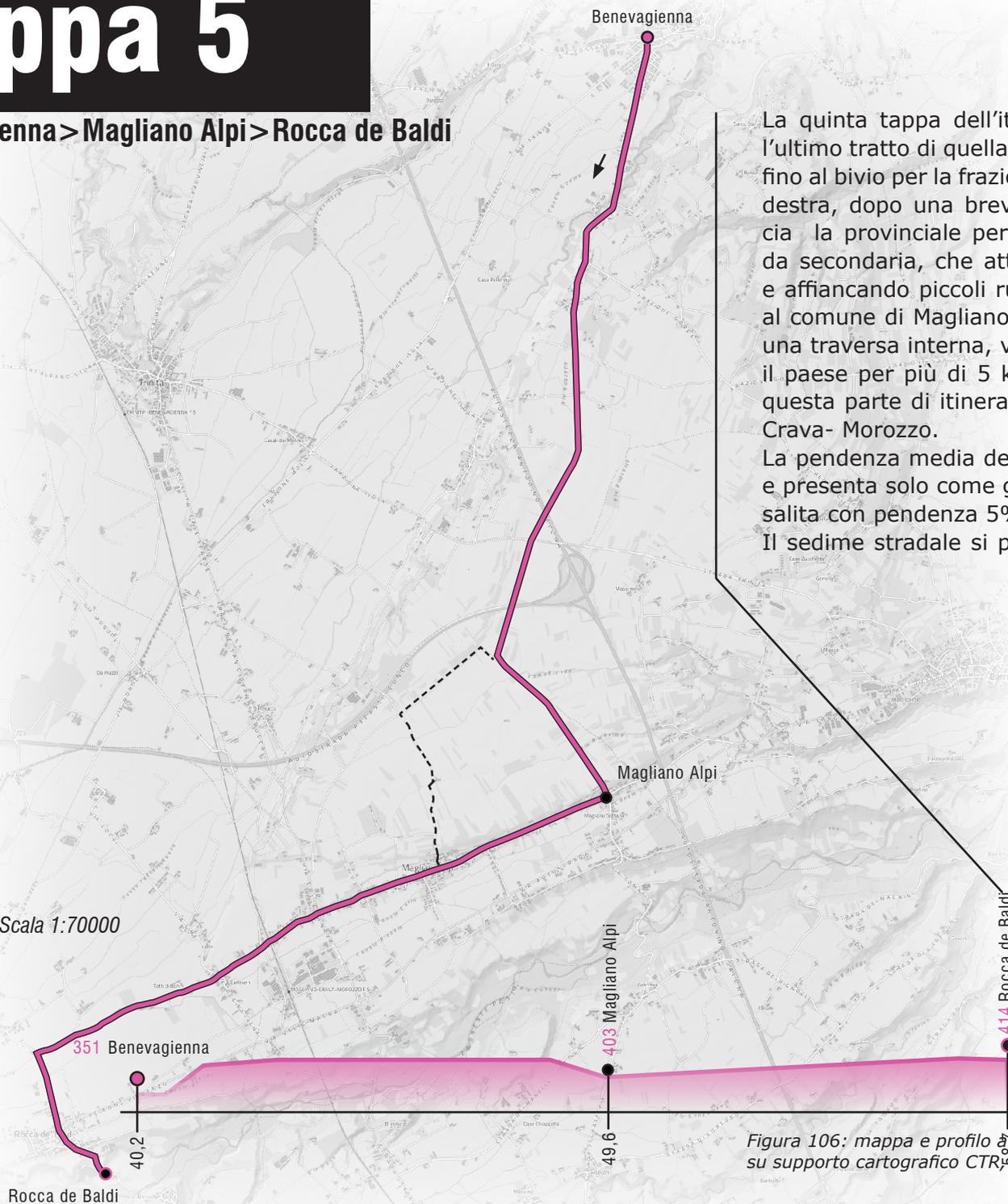
Figura 105: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)



# Tappa 5

Benevagienna > Magliano Alpi > Rocca de Baldi

Scala 1:70000



La quinta tappa dell'itinerario percorre a ritroso l'ultimo tratto di quella precedente per circa 3 km, fino al bivio per la frazione Gorra, che si trova sulla destra, dopo una breve salita. Dopodichè si lascia la provinciale per imboccare una bella strada secondaria, che attraversando campi coltivati e affiancando piccoli ruscelli e canali, giunge fino al comune di Magliano Alpi. Qui la strada diventa una traversa interna, via Langhe, e percorre tutto il paese per più di 5 km, fino alla meta finale di questa parte di itinerario, Rocca de Baldi e l'Oasi Crava- Morozzo.

La pendenza media della tappa è inferiore al 1%, e presenta solo come già detto, un breve tratto in salita con pendenza 5% prima di Gorra.

Il sedime stradale si presenta in buone condizio-



18,5 km



70 min



351 m s.l.m.



414 m s.l.m.



max 5 %  
media 1 %

Figura 106: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

ni, è totalmente asfaltato, anche se per un tratto esiste un'alternativa al percorso, indicata sulla mappa con una linea tratteggiata, che si svolge su strada bianca e priva totalmente di traffico. La lunghezza totale dell'itinerario rimane comunque invariata.

## **LINEE D'INTERVENTO**

La tappa si svolge tutta su strade a basso volume di traffico e per buona parte su consortili e traverse interne, regolate da limiti di velocità urbani fissati a 30 kmh. Per questi motivi non si rendono necessari interventi di realizzazione di pista ciclabile in sede separata. E' sempre prevista la posa di segnaletica di tipo verticale con le indicazioni stradali e eventuali segnali di pericolo ove richiesti. Nel centro di Rocca de Baldi infatti la strada attraversa la provinciale Cuneo-Carrù, ma fortunatamente l'incrocio è regolato con un semaforo e non presenta quindi particolare pericolosità. Basterà quindi apporre un segnale che avvisi di prestare attenzione al semaforo.

## **> Magliano Alpi**

Il comune di Magliano Alpi è situato nel territorio degli antichi Liguri Bagienni, a pochi km dalla sede principale Bene Vagienna. Sono conosciuti alcuni reperti archeologici, lapidi ed altro, che testimoniano insediamenti romani sul territorio.

## **PATRIMONIO STORICO/CULTURALE**

Nel paese di Magliano alpi non si rilevano edifici storici di particolare pregio, né un centro storico caratteristico. L'abitato si sviluppa tutto in lunghezza, in direzione est-ovest. Il tessuto urbano ha, struttura tipicamente "fila-

mentosa". Non esiste un vero e proprio centro, circondato da frazioni. Le abitazioni si susseguono seguendo alcune strade principali parallele, e lungo le loro perpendicolari, quasi senza soluzione di continuità e così per diversi chilometri. Si nota la presenza, come in tutti i centri abitati, di alcune Chiese e cappelle, ma di costruzione ottocentesca non particolarmente rilevanti.

## **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

Magliano Alpi si estende per 3.263 ettari, di cui 1.910 circa in pianura, con altitudine media di 405 m sul livello del mare, e per 1.350 sulle Alpi. Il paese è situato tra Fossano e Mondovì nella direzione nord-sud, mentre in direzione est-ovest si trova tra le Langhe e la città di Cuneo, da cui dista circa 25 chilometri. Il territorio del paese era interessato dal passaggio di una strada romana, la Via Sonia, che partendo dalla via Giulia Augusta, lungo il corso del fiume Tanaro e seguendo la valle Casotto, collegava il territorio dei Bagienni con la Liguria e il mare.

Il territorio di pianura del Comune di Magliano Alpi è situato sulla sinistra del torrente Pesio, che pochi chilometri più a valle, in territorio di Carrù, si getta nel fiume Tanaro. Il paese degrada dall'altipiano del Beinale, a nord, verso le sponde del Pesio, passando per una zona pressoché pianeggiante ove si trovano le abitazioni ed i terreni più fertili.

Il territorio montano, posto ad oltre 50 chilometri dal paese, confina con i Comuni delle due Frabose e con Ormea. A livello ambientale - naturalistico è ovviamente la parte del territorio comunale che presenta le caratteristiche più suggestive. Gli alpeggi si estendono, infatti, a quote superiori ai 1800 metri, lungo le pendici del Mondolè, del monte Fantino sino al Mongioie che con i suoi 2630 metri chiude la testata della valle. Le Alpi di Mag-

liano sono costituite da ampie distese prative ricche di acqua, caratterizzate dalla presenza di laghi alpini, quelli della Brignola (2131 metri) e quello della Raschera. Vi si trovano bei pascoli, sfruttati per l'alpeggio estivo. Dal nome di una delle Alpi di Magliano, trae la denominazione d'origine il formaggio Raschera, che per altro viene prodotto in un non molto esteso territorio intorno all'isola amministrativa di Magliano.



Figura 107: piccola cappella in direzione Magliano (F.d.A., 2019)



Figura 108: la strada bianca in direzione Magliano (F.d.A., 2019)

### FOCUS:

La storia del territorio di questo strano comune, composto, come si è detto, da due parti separate e distinte anche morfologicamente, ha origine alla fine del 1600. Comune situato nel territorio occupato dagli antichi *Bagienni*, era nei tempi antichi interessato dal passaggio di una strada romana, la *Via Sonia*, che partendo dalla *via Giulia Augusta*, lungo il corso del fiume Tanaro e seguendo la valle Casotto, collegava il territorio dei *Bagienni* con la Liguria e il mare. Nel Medioevo fece parte del Comitato di *Brédulo* (o Bréduno), oggi Breolungi, sotto la diocesi di Asti a partire dall'IV secolo, e poi sotto la città e diocesi di Mondovì, costituite nel 1388 per volontà di papa Urbano VI. Dal 1680 al 1969 circa si verificarono le tre cosiddette "guerre del sale", che videro contrapposto le comunità locali del monregalese, tra cui anche Magliano, e i duchi di Savoia, che pretesero di imporre il loro dominio centralizzato, a scapito di antichi privilegi, quali l'esenzione delle comunità dalla levata del sale. Per volontà del duca Vittorio Amedeo nel 1698 il territorio del mandamento di Mondovì fu suddiviso in diverse "Comunità" autonome (gli attuali comuni), tra cui anche quello di Magliano. A seguito della suddivisione del territorio del mandamento di Mondovì, non senza lunghe vicende amministrative, al Comune di Magliano vennero assegnati i territori montani delle Alpi Seirasso, Raschera e Brignola, ricche di pascoli, verdi per la presenza di acqua, a titolo di reddito, spettantegli oltre a quanto già ricavava da altre gabelle. Sorse presto una diatriba con il Comune di Frabosa Soprana, che, pur non contestando il diritto di proprietà, pretendeva che le suddette Alpi facessero parte integrante del proprio territorio, poiché con esso confinavano. In tal modo sarebbe stato possibile assoggettare il Comune di Magliano alle imposte a favore di Frabosa, imposte che nel passato non erano mai state pagate. La questione, sorta nella seconda metà del secolo XVIII, dopo lunghe traversie e dopo dotte e sottili disquisizioni (anche sulla competenza di chi dovesse esprimersi), venne risolta dalla sentenza della Corte d'Appello di Torino in data 23/4/1875, che stabiliva che le suddette Alpi facevano parte integrante del territorio del Comune di Magliano, il quale, da tale data, cominciò a chiamarsi Magliano Alpi.

## > Rocca de Baldi

Il nome di questo piccolo Comune deriva dall'antico capoluogo, sorto su un cuneo di difficile accesso posto tra i torrenti Pesio e Pogliola. In questo luogo nel XII secolo un certo Robaldo o Ubaldo dei Signori di Morozzo fece costruire una torre quadrata con merlatura ghibellina e alcune camere annesse, per abitarvi e proteggere la gente del villaggio dalle scorrerie nemiche. Dal nome del suo fondatore il luogo venne chiamato Rupe Ubaldi. Dopo diverse trasformazioni si è giunti infine al nome attuale, Rocca de Baldi.

Il luogo ove sorge il borgo veniva indicato come *CASTRUM VETUS* in una carta del 1098, il che fa supporre che possa essere stato sede di accampamento romano, ma le notizie certe risalgono al 1240 quando è certa la presenza della succitata famiglia.

### **PATRIMONIO STORICO/CULTURALE**

Il paese, piuttosto piccolo, ma composto, oltre che dal capoluogo, da alcune frazioni abbastanza popolate, possiede alcune attrattive di carattere storico. In particolare il Castello e la Chiesa parrocchiale, con elementi architettonici di gran pregio.

### **CHIESA DI SAN MARCO EVANGELISTA**

Chiesa parrocchiale consacrata nel 1517. Composta da una navata centrale e due laterali probabilmente un tempo in stile romanico-gotico; nel 1725 per opera dell'Arch. Francesco Gallo venne profondamente trasformata, assumendo le attuali forme barocche. All'interno si può ammirare un magnifico altare in stile barocco, opera dei fratelli Giuseppe e Giovanni Carlone che lo costruirono nel 1675. E' ritenuto dalla critica d'arte, uno dei più begli altari ba-

rocchi della seconda metà del '600. E' ornato da 6 statue marmoree: al centro è posto il gruppo dell'Annunciazione con le statue della Vergine e dell'Arcangelo Gabriele, ai lati le statue di San Giovanni Battista e di San Giovanni Evangelista, in alto vi sono le statue del Re Davide e del Profeta Isaia.



Figura 109: la Chiesa di San Marco Evangelista a Rocca de Baldi (F.d.A., 2019)

## CASTELLO

L'abitato di Rocca de' Baldi prima dell'anno Mille consisteva in un piccolo borgo appartenente al contado di Bredolo. Nell'alto Medioevo assunse l'impianto urbanistico che conserva ancora oggi, quasi triangolare, con due lati convergenti naturalmente difesi dalle rive dei torrenti Pesio e Pogliola che si incontrano poco più a nord, e il terzo lato che si apre verso la pianura. Su questo lato, il più indifeso, si apriva l'unica porta carraia della cinta muraria. Prima delle mura, si trovava un largo fossato, superato da un ponte in legno, e una palizzata che rappresentavano le prime difese del borgo. Presso la porta sorse il primo nucleo del castello, che in origine aveva carattere prettamente difensivo: lo fece costruire Ubaldo dei Signori di Morozzo nel 1100 per difendersi dal potenziale ritorno dei Saraceni, cacciati nel 983, ma sempre temuti dalla popolazione.

Era una costruzione piccola, ma forte, costituita da una torre merlata molto più sottile di quella attuale, e probabilmente anche più bassa (originariamente collegata alla cinta muraria con funzione di porta di ingresso al borgo), e da alcune stanze adiacenti.

L'opera difensiva consentì agli abitanti di opporre resistenza ad assedi, invasioni e saccheggi che si susseguirono nei secoli, anche da parte dei monregalesi, nel 1538. Alla fine il Castello fu incendiato dagli Spagnoli nel 1543, fu abbandonato e cadde in rovina.

Un ingegnere militare dell'epoca, F. Orologi, nel 1558 scrisse un trattato di architettura militare in cui è illustrato il paese di Rocca de' Baldi con le sue fortificazioni. Lo stesso Orologi potrebbe essere stato l'autore della ricostruzione del castello o della sua trasformazione in severo palazzotto residenziale.

In particolare, fu dimora dei Signori di Morozzo dal 1643, anno in cui lo ereditarono, fino all'anno 1823. Carlo Filippo di Morozzo fece costruire un corpo avanzato verso la piazza con un bel portale dorico. Uno scalone conduceva alle grandi sale del primo piano: salone, sala da pranzo, alcova. Questi locali presentano ancora bei soffitti a casettoni con decorazioni originali.



Figura 110: Castello, Rocca de' Baldi (Fonte: [www.museodoro.org](http://www.museodoro.org))

Nel 1710 l'architetto Francesco Gallo, il progettista della cupola del Santuario di Vicoforte, fu incaricato dal Marchese Gaspare Filippo di Morozzo di un ulteriore ampliamento, costituito da un corpo laterale caratterizzato da una grande infilata di sale rivolte verso il parco, e da un lungo corridoio verso la piazza. Questa nuova ala è detta "l'ala rosa".

Il Castello, che oggi si presenta di colore rosso scuro, era in origine di stucco bianco con decori neri come tutti gli edifici dei Marchesi Morozzo della Rocca, e come ancora oggi si presenta l'adiacente Badia, rimasta di proprietà della famiglia.

Negli anni successivi al 1823 l'edificio fu dimora di alcune famiglie borghesi per poi diventare, agli inizi del '900, sede della "Colonia Agricola Orfani di Guerra" che dal 1923 al 1973 ospitò, educò e preparò alla vita ed al lavoro le centinaia di ragazzi che negli anni vi furono accolti.

Ora è proprietà del Comune di Rocca de' Baldi ed è gestito dall'Associazione Centro Studi Storico-Etnografici e Museo Etnografico Provinciale "Augusto Doro".

## **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

Il territorio del comune è prevalentemente pianeggiante, adagiato sulle sponde del Torrente Pesio, ha un'estensione di 26 km quadrati circa e dista da Mondovì 10km, mentre 18 sono quelli che lo separano da Cuneo.

L'attrattiva più rilevante è rappresentata dalla presenza di un'oasi naturalistica.



### **L'OASI CRAVA-MOROZZO**

Istituita nel 1979 per iniziativa della LIPU, nel 1987 è stata riconosciuta come Riserva naturale Speciale dalla Regione Piemonte ed anche l'Unione Europea l'ha individuata come zona umida di importanza internazionale. Si estende per una superficie di 300 ettari lungo il corso del torrente Pesio, nel territorio dei Comuni di Rocca de' Baldi, Morozzo e Mondovì.

Per le sue caratteristiche e le sue potenzialità può essere considerata un vero e proprio Landmark del territorio.

Il percorso ciclabile porta direttamente all'ingresso dell'Oasi, che si trova nella frazione di Crava nei pressi del pon-



*Figura 111: Uno degli accessi all'Oasi naturalistica (fonte: [www.cravamorozzo.areeprotettealpimarittime.it](http://www.cravamorozzo.areeprotettealpimarittime.it))*

te sul torrente Pesio. Qui è possibile lasciare le biciclette nel parcheggio adiacente e effettuare la visita al parco naturale, per poi riprendere con la tappa successiva dell'itinerario.

La Riserva naturale tutela uno dei più importanti ambienti umidi del Piemonte meridionale. L'area boscata comprende i laghetti artificiali di Crava e di Morozzo e stagni di diversa profondità, dove sono censite circa centocinquanta specie di uccelli. Oltre ai capanni di osservazione per i birdwatchers, una postazione sommersa consente un punto di vista insolito sulla fauna presente. Una Foresteria offre agli escursionisti a piedi, in bicicletta o a cavallo un punto di ristoro e di pernottamento.

La Riserva presenta al suo interno diverse tipologie ambientali: i due bacini artificiali, un tratto lungo circa 3 chilometri del torrente Pesio, boschi e aree coltivate circondate da siepi. I due laghi sono circondati da una fitta vegetazione di salici, querce, ontani, pioppi, canne e arbusti e punteggiati da alcuni isolotti coperti da una vegetazione tipicamente palustre. Le loro acque poco profonde ospitano pesci, anfibi, rettili e insetti. Ai due specchi d'acqua, che si estendono per una decina di ettari con una profondità massima di un paio di metri, si sono aggiunti in seguito quattro stagni, realizzati per incrementare ulteriormente la biodiversità dell'area. L'insieme degli ambienti della Riserva naturale favorisce la presenza di una flora molto ricca e diversificata.

Crava Morozzo rappresenta una zona umida di notevole importanza per la nidificazione e la sosta di numerose specie di uccelli acquatici. Le stagioni migliori per le osservazioni ornitologiche sono sicuramente l'autunno e l'inizio della primavera. In questi periodi, alle specie sedentarie quali il Germano reale, la Folaga e il Tuffetto (simbolo dell'area protetta), si aggiungono quelle migratrici quali il Moriglione, la Marzaiola, il Mestolone, l'Alzavola, il Codone, l'Airone rosso e cenerino, la Nitticora, il Cavaliere d'Italia (che negli ultimi anni ha iniziato a riprodursi nell'area protetta). Soprattutto durante il periodo invernale è



Figura 112: Airone cenerino (fonte: [www.turismo.unionemonregalese.it](http://www.turismo.unionemonregalese.it))



Figura 113: Vista di uno dei laghi dell'Oasi di Crava Morozzo (fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))

massiccia la presenza del Cormorano, infallibile pescatore delle acque poco profonde.

La rilevanza della Riserva naturale per la sosta degli uccelli migratori è dimostrata anche dalla presenza di specie poco comuni come il Mignattino e il Falco di palude.

Abbondante la vita selvatica legata agli ambienti sia boschivo, sia fluviale. I boschi misti di latifoglie (soprattutto carpini, ontani e querce secolari) della Riserva costituiscono un ambiente ideale per il picchio rosso maggiore, il picchio verde e numerosi passeriformi. Favorita da questo ambiente dove luoghi chiusi e campi coltivati si alternano, la cornacchia prospera alle spese delle anatre e dei rallidi presenti, di cui preda le nidiate. L'alternanza fra luoghi adatti al rifugio degli animali - boschi, sponde dei corsi d'acqua, macchie di arbusti e sterpaglie - rendono la riserva un luogo ideale per caprioli e cinghiali. Dove la tifa è più densa, il Tuffetto e la Folaga costruiscono i loro nidi galleggianti, mentre i boschi ripariali coperti da cespugli intricati sono preferiti dall'Usignolo di fiume e, in inverno, dalla mimetica Beccaccia. Una freccia azzurra in volo radente e alcuni sassi sul torrente macchiati di bianco segnalano la presenza del bellissimo Martin pescatore e del Merlo acquaiolo, caratteristici abitatori, insieme al Piro Piro piccolo, dell'ambiente di fiume. Anche l'osservazione dei rapaci porta buoni frutti: si possono infatti incontrare diverse specie come il Gheppio, l'Allocco, la Civetta e la Poiana.

Complessivamente sono state censite nella Riserva oltre centocinquanta specie di uccelli. Questa oasi di biodiversità è un piccolo paradiso per fotografi naturalistici e birdwatcher che usufruiscono dei capanni costruiti nei punti di osservazione più strategici per contemplare e immortalare gli animali senza disturbarli.

La porzione di pianura cuneese attualmente occupata dalla Riserva è un territorio di passaggio, già attraversato da percorsi di transumanza dalle popolazioni liguri, frequentato anche in epoca romana, che conobbe soprattutto una forte antropizzazione nel periodo medievale, quando si effettuarono notevoli opere di bonifica e si ebbero i primi insediamenti stanziali. La presenza di Goti e Longobardi è testimoniata da una fitta rete di monasteri che fungevano da strategiche vedette: ne restano numerose testimonianze architettoniche disseminate lungo le principali vie di transito. Oggi il paesaggio, modellato nei secoli dalla

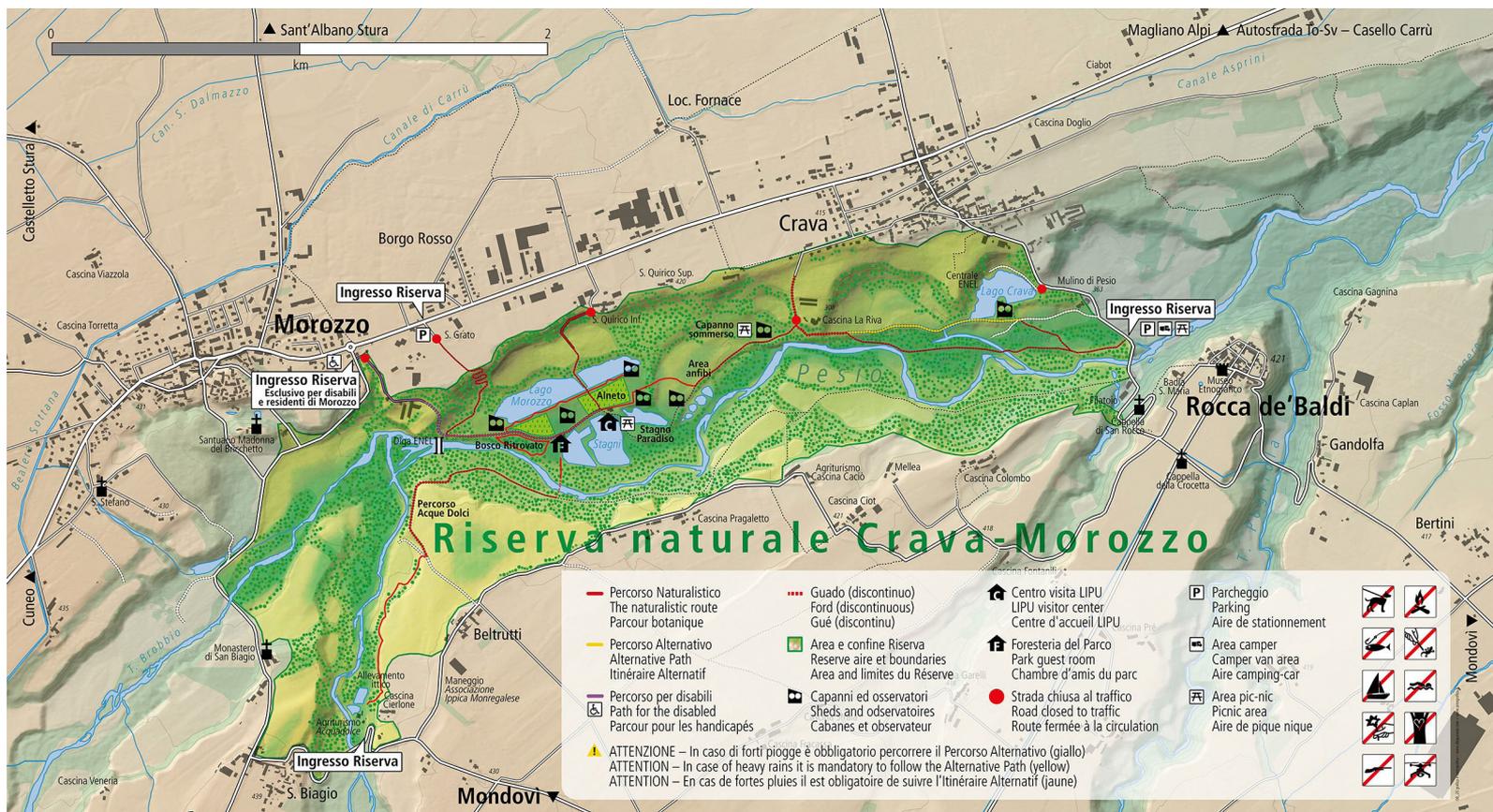


Figura 114: Mappa e accessi alla Riserva, itinerari consigliati, capanni di osservazione della fauna e punti d'appoggio (fonte: [www.cravamorozzo.areeprotettealpimaritime.it](http://www.cravamorozzo.areeprotettealpimaritime.it))

mano dell'uomo, è caratterizzato da pascoli e boschi, con spazi solcati da canali irrigui e filari di siepi.

L'accesso alla Riserva è libero e gratuito tutto l'anno. La visita è facilitata dalla presenza di alcuni itinerari: un percorso naturalistico, una pista ciclabile e un percorso equestre.

Il percorso naturalistico costeggia per un tratto il torrente Pesio, compiendo successivamente una deviazione verso il lago di Crava; ritornando sui propri passi supera un ca-

nale, attraverso un caratteristico ponticello in legno, e risale fino a raggiungere la pista ciclabile. Questa si sviluppa per 3 Km, scendendo dall'abitato di Crava per risalire a Morozzo. Proseguendo lungo il percorso naturalistico, si raggiunge il Centro visita, dal quale partono gli itinerari verso i numerosi punti di osservazione e il capanno sommerso.

È possibile anche effettuare visite guidate. La Riserva è visitabile tutto l'anno, ed in ogni stagione presenta aspetti avifaunistici interessanti.

## NORMATIVE

Analizzando gli atti e le previsioni di spesa dei Comuni interessati dal passaggio del percorso ciclabile, non si trovano indicazioni o preventivi di interventi di miglioramento riguardanti la mobilità sostenibile e l'eventuale realizzazione di percorsi ciclo-pedonali. In ogni caso il PRGC nelle NTA prevede sempre la possibilità di inserimento di piste ciclabili lungo le fasce di rispetto stradali.

## SERVIZI

Trattandosi di due piccoli comuni con poca attrattività turistica, i servizi presenti sono piuttosto scarsi, limitati alla presenza di alcuni B&B sparsi nelle campagne o ubicati ai margini del centro abitato. Anche i servizi di ristorazione sono pochi lungo il percorso.

Nei pressi dell'Oasi si trova un' area camper, dotata però soltanto dei servizi essenziali, come WC, docce e acqua. Per questo motivo si potrebbe pensare di inserire in questo spazio una struttura che serva da area di ristoro e riparo, equipaggiata con distributori di cibo e bevande e dotata di una zona relax con sedute e tavolini al riparo dalle intemperie.

Appena oltre il ponte sul torrente, sul lato destro della strada si trova un edificio abbandonato, in pessime condizioni, che sembrerebbe essere un magazzino ormai dismesso. Si potrebbe ipotizzare un recupero della struttura destinandola a foresteria, in modo del tutto simile a quella già realizzata e presente all'interno del parco, vicino al laghetto.

Sulla mappa sono indicati i servizi presenti lungo la tratta. I servizi presenti sono piuttosto scarsi, limitati alla presenza di alcuni B&B sparsi nelle campagne o ubicati ai margini del centro abitato. Anche i servizi di ristorazione sono pochi lungo il percorso.



Figura 115: l'area di sosta all'ingresso dell'Oasi (F.d.A., 2022)



Figura 116: l'edificio dismesso (F.d.A., 2019)

Nei pressi dell'Oasi si trova un' area camper, dotata però soltanto dei servizi essenziali, come WC, docce e acqua. Per questo motivo si potrebbe pensare di inserire in questo spazio una struttura che serva da area di ristoro e riparo, equipaggiata con distributori di cibo e bevande e dotata di una zona relax con sedute e tavolini al riparo



Figura 117: la Foresteria dell'Oasi all'interno del parco  
(fonte: [www.italiachecambia.org](http://www.italiachecambia.org))

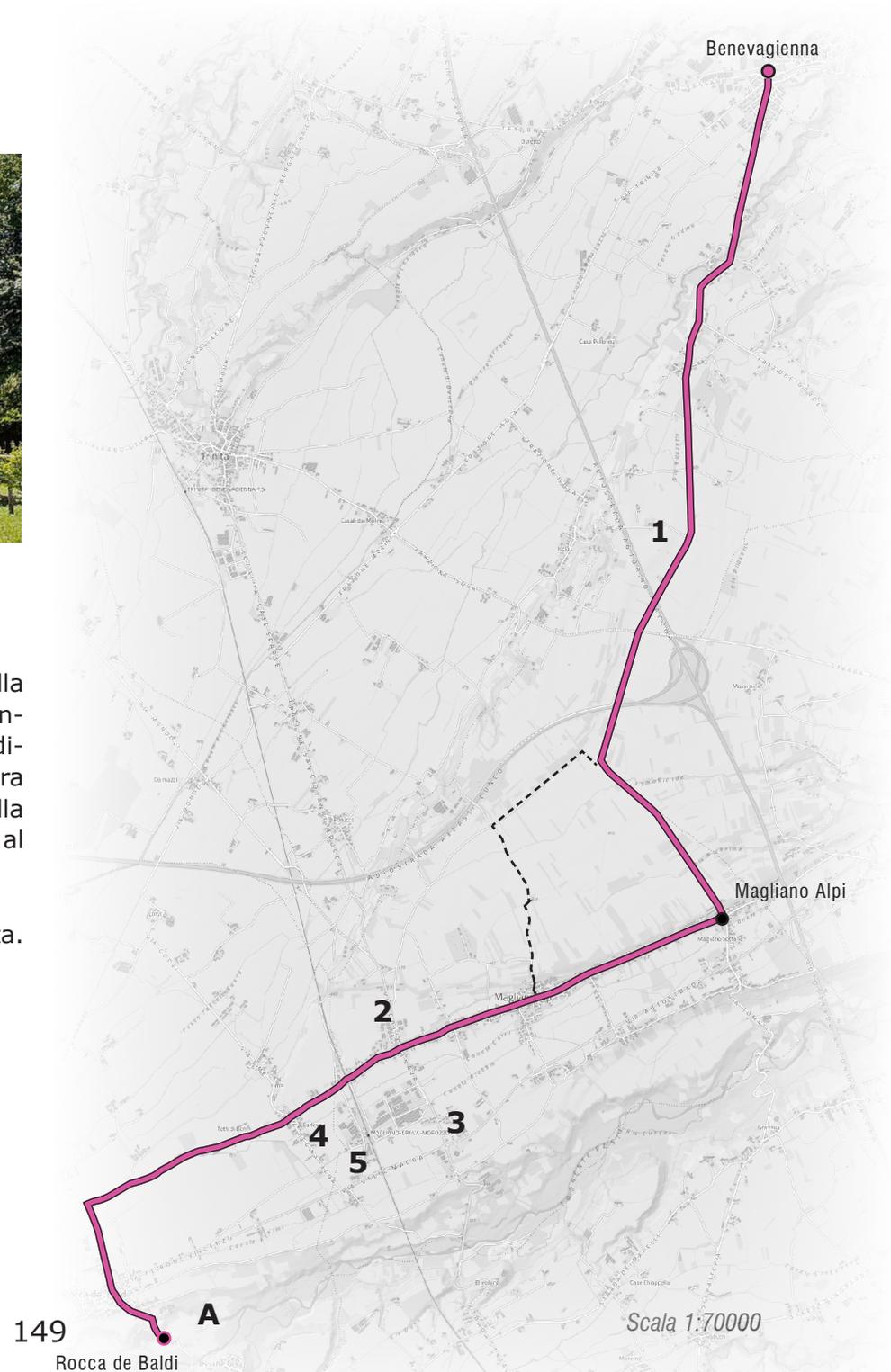
dalle intemperie.

Appena oltre il ponte sul torrente, sul lato destro della strada si trova un edificio abbandonato, in pessime condizioni, che sembrerebbe essere un magazzino ormai dismesso. Si potrebbe ipotizzare un recupero della struttura destinandola a foresteria, in modo del tutto simile a quella già realizzata e presente all'interno del parco, vicino al laghetto.

Sulla mappa sono indicati i servizi presenti lungo la tratta.

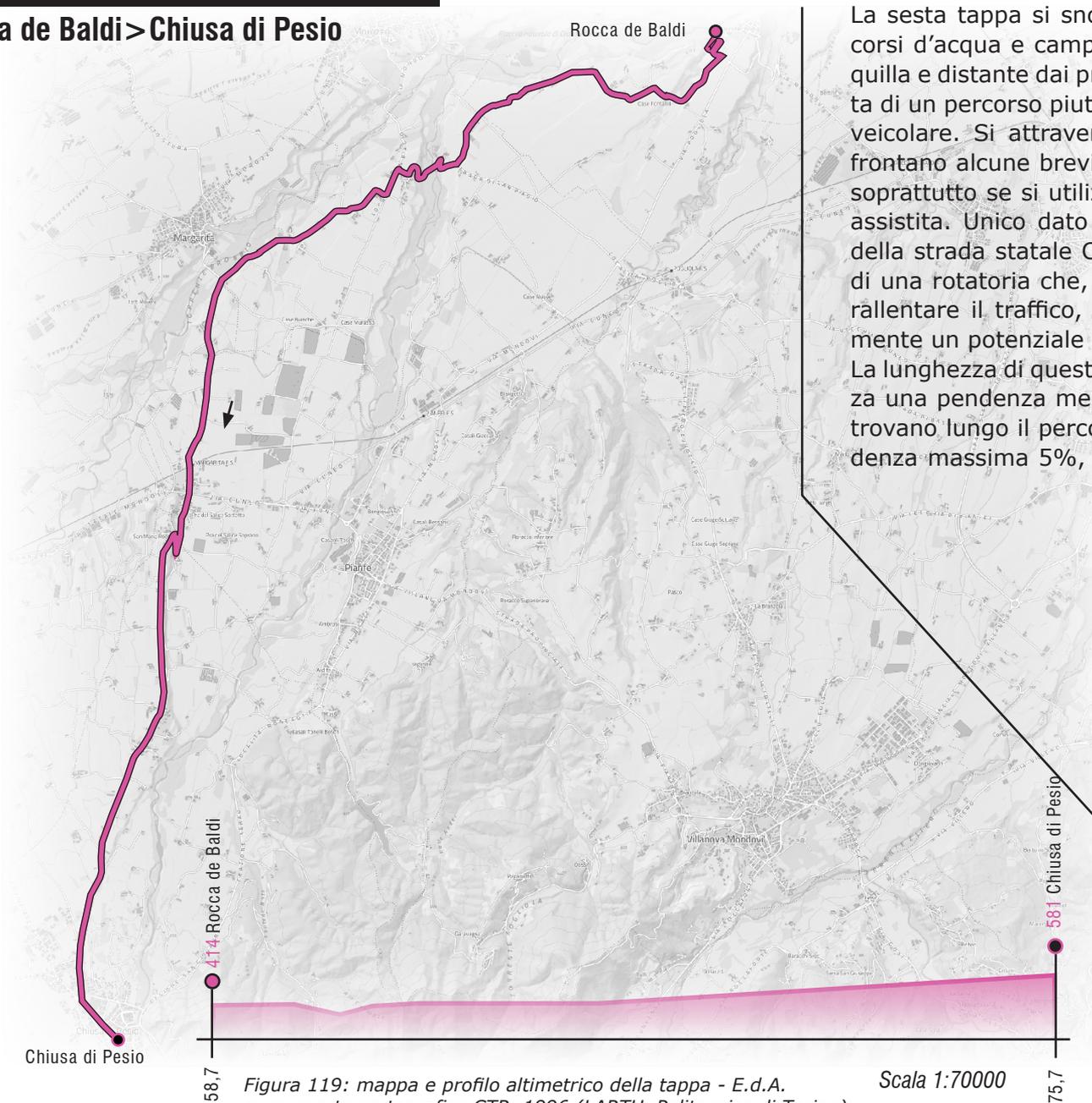
- 1** Trattoria il Casolare
- 2** Agriturismo I Boschetti
- 3** Hotel La Locanda
- 4** Trattoria Osterianuova
- 5** Montana biciclette
- A** Area camper

Figura 118: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)



# Tappa 6

Rocca de Baldi > Chiusa di Pesio



La sesta tappa si snoda tra lievi saliscendi lungo corsi d'acqua e campi coltivati, in una zona tranquilla e distante dai principali centri abitati. Si tratta di un percorso piuttosto facile, con poco traffico veicolare. Si attraversano alcuni borghi e si affrontano alcune brevi salite, facilmente superabili soprattutto se si utilizza una bicicletta a pedalata assistita. Unico dato negativo: l'attraversamento della strada statale Cuneo - Mondovì, per mezzo di una rotonda che, se da un lato contribuisce a rallentare il traffico, dall'altro rappresenta certamente un potenziale aumentato pericolo.

La lunghezza di questa tratta è di 17 km, e presenta una pendenza media di poco meno del 2%. Si trovano lungo il percorso anche tre salite di pendenza massima 5%, una subito dopo la partenza

-  17 km
-  120 min
-  365 m s.l.m.
-  581 m s.l.m.
-  max 5 %  
media 1,5 %

Figura 119: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

Scala 1:70000

dall'Oasi, lunga 750 mt, l'altra in prossimità dell'abitato di San Biagio, di circa 500 mt., l'altra ancora prima della frazione di Santa Maria Rocca, di soli 350 mt.

Il manto stradale è generalmente in buone condizioni, costituito interamente da asfalto, e le strade percorse sono per buona parte quasi prive di traffico. La strada che arriva dalla frazione di San Biagio, dopo alcuni km, circa 7, si immette sulla provinciale che conduce al bivio con la provinciale per Mondovì, dove come si è detto precedentemente, il traffico è regolato da una rotatoria. Gli ultimi km dell'itinerario in direzione di Chiusa Pesio si svolgono nuovamente su una provinciale poco trafficata.

### **LINEE D'INTERVENTO**

Date le caratteristiche sopra elencate, si evince che l'itinerario risulta percorribile in buone condizioni di sicurezza e tranquillità. In ogni caso la sede stradale presenta dimensioni tali da consentire un eventuale percorso ciclabile separato ed evidenziato da apposita segnaletica orizzontale e verticale. Quest'ultima sarà comunque prevista lungo tutta la tratta.

## **> Chiusa di Pesio**

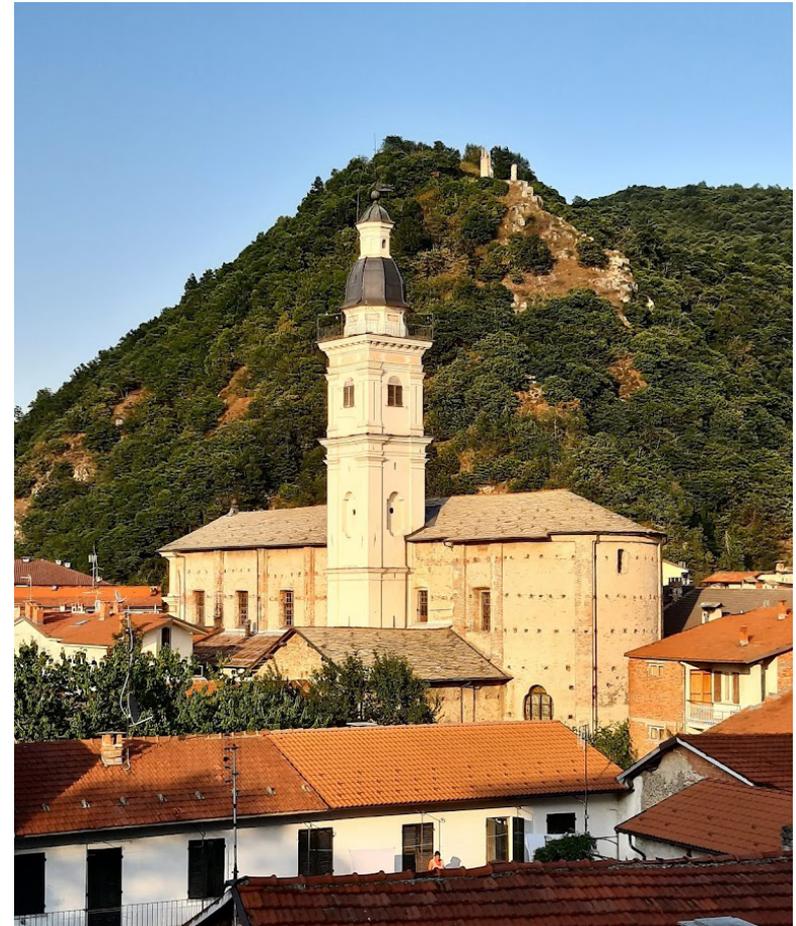
### **PATRIMONIO STORICO/CULTURALE**

Caratterizzato da un centro storico che conserva interessanti palazzi ed edifici religiosi e da un'antica e consolidata tradizione artigianale, l'abitato offre molteplici occasioni di visita. Oltre alla famosa Certosa, sono da visitare i ruderi del Castello di Mirabello con i reperti romani, i resti della Chiesa di Sant'Andrea, testimonianza del primo cristianesimo, la Chiesa Parrocchiale e il neoclassico ottocentesco Castello di Mombrisone. Vasta la scelta dei

musei con Il Museo della Regia Fabbrica dei Vetri e Cristalli e delle Ceramiche di Chiusa, il Museo della Resistenza e la Collezione Fotografica Michele Pellegrino.

### **CHIESA DELL'ANNUNZIATA**

Chiesa confraternita di cui non si conoscono bene le origini, ma è certo che se una chiesa preesistente c'è sta-



*Figura 120: Chiesa confraternita della SS. Annunziata (F.d.A. 2019)*

ta, era molto diversa da quella attuale, e certamente più piccola. La costruzione iniziò nel 1610 e si protrasse per oltre un secolo: alla fine del 1600 fu iniziato il campanile e solo a metà del 1700 furono terminati l'altare maggiore e la sacrestia, su disegno dell'arch. F. Gallo. Circa 10 anni dopo la chiesa mostrava segni di cedimento strutturale e si decise di eliminare dal progetto originale le cappelle laterali, che erano ancora da costruire, tre per lato, e vennero chiusi gli arconi che si trovavano sotto la trabeazione dell'ordine. Il risultato è una Chiesa tutt'altro che piccola (misura infatti 42 metri di lunghezza e più di 10 di larghezza), ma che presenta un'unica sala rettangolare che si restringe in fondo sul presbiterio e termina con l'abside rotonda. E' divisa in quattro campate da pilastri a parete e da robusti arconi trasversali che sottendono vele rettangolari ed un bacile ellittico sul presbiterio; l'abside è tripartita da paraste e costoloni nel catino caratteristiche dello stile dell'arch. Gallo.

### **CASTELLO DI MIRABELLO**

In cima al monte Cavanero, che domina l'abitato di Chiusa Pesio, in posizione strategica vennero edificate in epoche storiche diverse due costruzioni fortificate. La prima, di epoca romana, era situata sul cucuzzolo alle spalle dei ruderi che oggi si possono vedere sul colle Mirabello. Si trattava di una postazione fortificata che ospitava una piccola guarnigione di legionari romani preposti al controllo di una strada romana che, superate le Alpi, dalla Valle Pesio sboccava sul mar Ligure. Numerosi ritrovamenti effettuati nei pressi del poggio, soprattutto di urne cinerarie in terracotta e antiche monete romane, testimoniano la presenza dei Romani su queste alture. È stata rinvenuta anche una lapide in marmo raffigurante la Dea della Caccia Diana. Difficile identificare la conformazione del luogo fortificato in quanto gli elementi costruttivi negli anni successivi alla caduta dell'Impero furono in gran parte asportati e riutilizzati per la costruzione di case rustiche e del secondo

castello. E' tuttavia probabile che la struttura dell'edificio comprendesse due contrafforti, una piazza per il raduno della guarnigione ed il nucleo del forte di forma pentagonale. Lo smantellamento del castello avvenne probabilmente intorno al 1565 per riutilizzarne i materiali nella costruzione del secondo forte. Agamennone III, feudatario di Chiusa Pesio dal 1569 al 1583, ultimo dei Marchesi di Ceva, ordinò la costruzione del nuovo castello. Edificio di tre piani, ognuno dei quali suddiviso in due camere a ovest e in un salone ad est. La porta di ingresso si apriva a nord e attraverso una scala a chiocciola, consistente in una successione di gradini in pietra conficcati nel muro dell'alta torre rotonda, si accedeva ai piani superiori:

i monconi dei gradini ed una tubazione in terracotta sono tuttora visibili nel torrione centrale. L'edificio dopo solo pochi anni fu abbandonato dai proprietari ed iniziò una lenta decadenza, aggravatasi con il violento terremoto del 23 febbraio 1887 e una bufera che colpì il territorio nel gennaio dell'anno successivo. I pochi ruderi ancora visibili sono quanto resta dopo il bombardamento, nel settembre 1943, da parte di una colonna tedesca delle SS che fece crollare il muro di unione tra i due tronconi laterali del castello sparando colpi di cannone per intimidire gli abitanti di Chiusa Pesio.

### **CASTELLO DI MOMBRISONE**

Si tratta di una palazzina di caccia fatta costruire dal Cav. Giuseppe Avena, proprietario della fabbrica di vetri e cristalli di Chiusa Pesio e di numerosi terreni ed edifici, tra cui la Certosa di Pesio, che aveva trasformato in stabilimento idroterapico.

Sui suoi terreni nei pressi del colle Mombrisone aveva già fatto costruire alcune cascine, e sulla sommità nel 1840 fece edificare la palazzina.

Edificata in stile neoclassico, la costruzione si rifà ai temi architettonici introdotti dal Palladio e presenta quattro gradinate sui quattro lati dell'edificio. Attraverso ampi portali di diverso disegno, si accede al piano rialzato e



Figura 121: castello del Mombrisone (fonte: [www.Lastampa.it](http://www.Lastampa.it))

al salone interno, di forma ottagonale. Completano il piano tre piccoli locali di servizio e una scala interna che portava al primo terrazzo. Un terrazzo superiore era raggiungibile per mezzo di una scala a chiocciola in ferro, al centro del quale si apriva un lucernario che illuminava la sottostante sala rotonda centrale ornata dai numerosi dipinti, raffiguranti una scena di caccia con la Dea Diana, e dagli eleganti stucchi.

L'edificio comprende inoltre un seminterrato utilizzato come cantina. La villa era rivestita esternamente in pietra lavorata a scalpello e in marmo, ed era circondata da un grande "giardino all'inglese".

A causa delle infiltrazioni di umidità e la mancanza di manutenzione, sul finire del XIX secolo la palazzina, non più utilizzata, cominciò a decadere inesorabilmente. Dopo numerosi e ripetuti crolli, vennero asportate le parti più preziose o pericolanti. Negli ultimi anni il Comune, acquisita la proprietà del luogo e dei terreni intorno, ha avviato un graduale progetto di recupero della palazzina di caccia di Mombrisone.

## TRACCE DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

### REGIA FABBRICA DI VETRI E CRISTALLI

La fabbrica fu trasferita da Torino a Chiusa di Pesio dove si trovavano in abbondanza i materiali necessari per lo svolgimento dell'attività. Il cantiere fu avviato nel 1760 sotto la direzione dell'architetto Ferroggio, al servizio del Re, e fu concluso circa dieci anni dopo. I disegni e le fonti di quel periodo ne documentano l'importanza architettonica e i grandi spazi, dedicati alla produzione di oggetti di uso comune (lampade, ampolle), ma anche oggetti più pregiati destinati alle dimore nobiliari, come vetri per serramenti e specchi. Il fabbricato era monumentale, con un vasto cortile, e nell'interrato conteneva le macine e le piste, al piano terreno magazzini, scuderie, laboratori e la cappella a servizio degli operai; i livelli superiori erano destinati agli alloggi per le maestranze ed agli uffici. L'abitazione del direttore si trovava nel corpo meridionale affacciato sul cortile, mentre i forni erano ubicati in posizione isolata nella parte restante del lotto.

Nel 1806 la fabbrica ottenne la medaglia d'argento all'Esposizione di Parigi, e subito dopo passò alla ditta Saroldi e Avena durante l'alienazione dei beni nazionali imposta dal governo francese. La produzione cessò intorno alla metà dell'Ottocento: i casoni dei forni vennero demoliti lasciando intatta la volumetria settecentesca dalle facciate sobrie ed essenziali. Gli spazi interni sono stati modificati ai piani superiori, mentre ai piani sottostanti conservano l'organizzazione distributiva e le strutture voltate originarie.

L'abitazione del direttore, poi appartamento di Giuseppe Avena, possiede soffitti affrescati di ispirazione archeologica, a grottesche o a soggetti neogotici, che si sviluppano lungo il percorso che conduce alla cappella settecentesca a uso privato dell'imprenditore. Queste testimonianze si trovano in perfetto stato di conservazione negli spazi attuali, gestiti da una congregazione religiosa che ne ha ricavato un ricovero per anziani. Gli ambienti si affacciano su due ampi giardini dove erano ubicati i casoni dei forni

lungo un canale derivato dal torrente Pesio, utilizzato per azionare le macine e per l'approvvigionamento del legname, che attraversa tuttora il parco in un alveo interrato.

### **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

Il paese è situato nel cuore della verdissima e omonima Valle, e dista appena 15 km. da Cuneo e 18 da Mondovì. Il suo territorio presenta uno sviluppo in altitudine che va dai 575 m. dell'abitato agli oltre 2600 dell'Alta Valle.

Il Parco Naturale del Marguareis comprende i due versanti opposti del monte Marguareis (2651 m), la cima più elevata e affascinante delle Alpi Liguri, con le due vallate del Pesio e dell'Alto Tanaro, assai diverse e ricche di storia, monumenti e paesaggi. Ospita il più importante sistema carsico alpino del Piemonte, con oltre 150 km di grotte esplorate, che raggiungono i 1.000 metri di profondità.

Il paesaggio è caratterizzato da ampi boschi di abete bianco, faggio e larice. La Valle Pesio, per la sua posizione geografica ed il suo clima, può vantare un'eccezionale varietà di specie floristiche (circa 1500) con la coesistenza di specie alpine continentali e mediterranee, tra le quali spiccano il *Cypripedium calceolus*, la *Saxifraga cernua*, il *Phyteuma cordatum* e la *Viola pinnata*.

Dal punto di vista faunistico l'area ospita le tipiche specie alpine. Da segnalare la reintroduzione del capriolo e del cervo mentre l'avifauna è maestosamente rappresentata da specie rilevanti quali l'aquila reale e il gallo forcello. Da alcuni anni, nel territorio del parco ha fatto la sua comparsa un importante predatore, il lupo.

Di grande rilevanza la presenza della Certosa: l'arrivo dei Certosini ha caratterizzato l'intera vallata, sul piano culturale, ambientale e paesaggistico; grazie a un'oculata gestione del territorio e soprattutto dei boschi da parte dei monaci, è oggi possibile ammirare specie arboree

ormai rare in altri ambienti. Lungo la strada che porta alla Certosa è stata realizzata un'altra delle già citate Big bench: la n. 31.

Sul versante Tanaro, meritano sicuramente di essere visitati i nuclei abitati tradizionali di Carnino.

La località dove sorge la Certosa dista circa 10 km dal Comune di Chiusa Pesio e la strada per raggiungerla è da sempre un itinerario percorso dai ciclisti e dai numerosi turisti che scelgono la bicicletta per visitare la zona e le sue attrazioni. Per questo motivo è stata tracciata una tappa aggiuntiva, una variante che permetta di raggiungere in una giornata questo sito di alto valore storico.

Si tratta della tappa 6/var che viene descritta nel capitolo seguente.

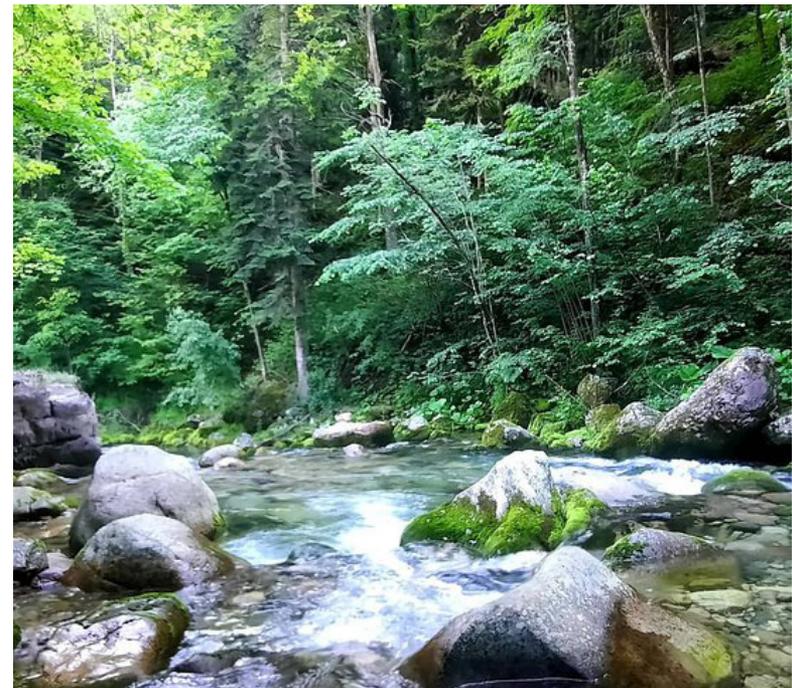


Figura 122: Torrente Pesio (fonte: [www.comune.chiusadipesio.cn.it](http://www.comune.chiusadipesio.cn.it))

## NORMATIVE

Sul sito del Comune di Chiusa Pesio si trovano alcuni documenti e relazioni riguardanti progetti preliminari e studi di fattibilità per la realizzazione di percorsi turistici sul territorio comunale, in particolare lungo la Valle Pesio in direzione della località della Certosa.

Inoltre dalle NTA del PRGC comunale risulta quanto segue:

*Art. 33 - Norme per le aree riservate alla Viabilità e alle relative pertinenze.*

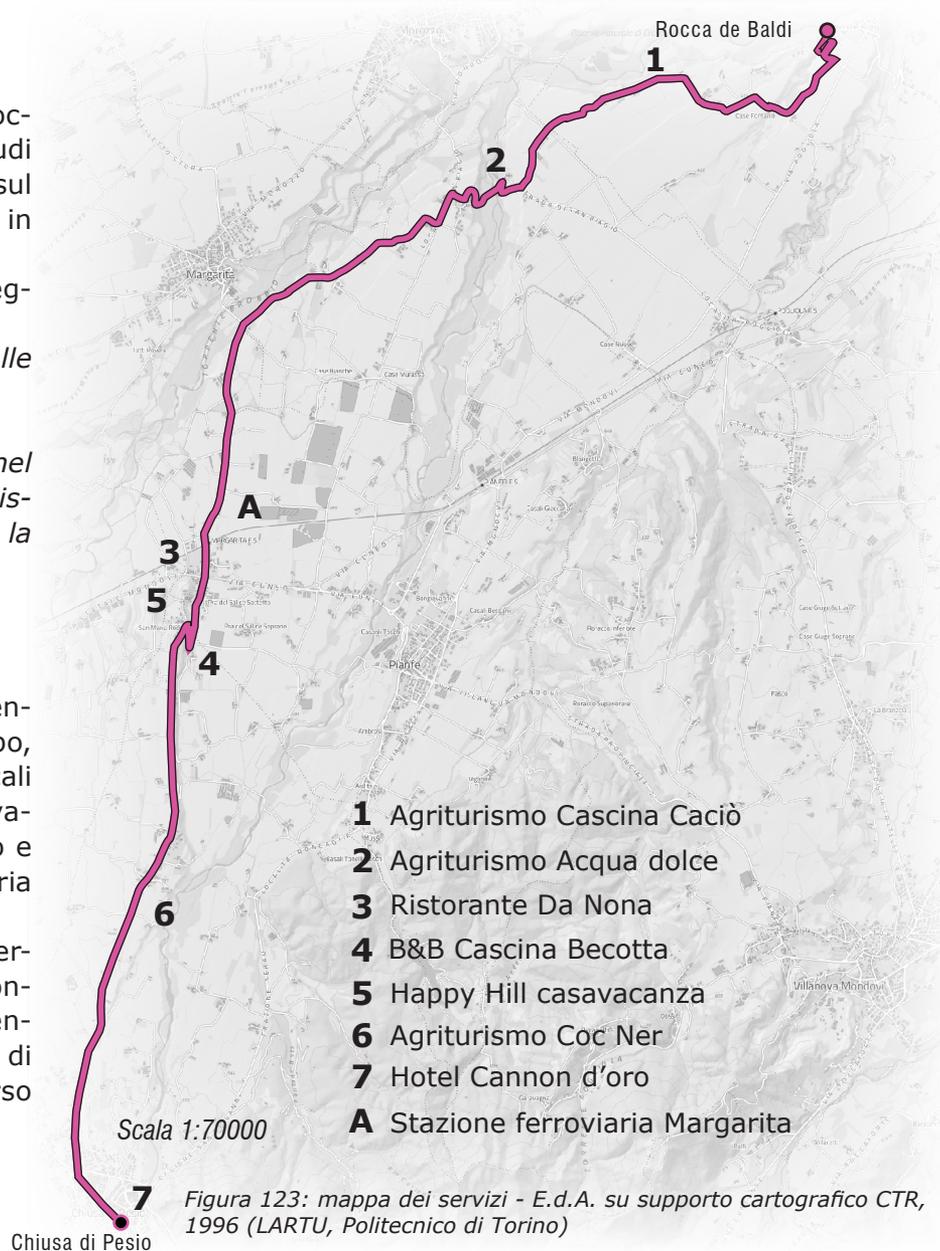
### *2.6 Percorso pedonale e Ciclabile*

*Per la realizzazione del percorso pedonale e ciclabile nel concentrico, il progetto preliminare deve essere predisposto in accordo con l'Ufficio Tecnico Provinciale, con la condizione di non ridurre l'attuale carreggiata stradale.*

## SERVIZI

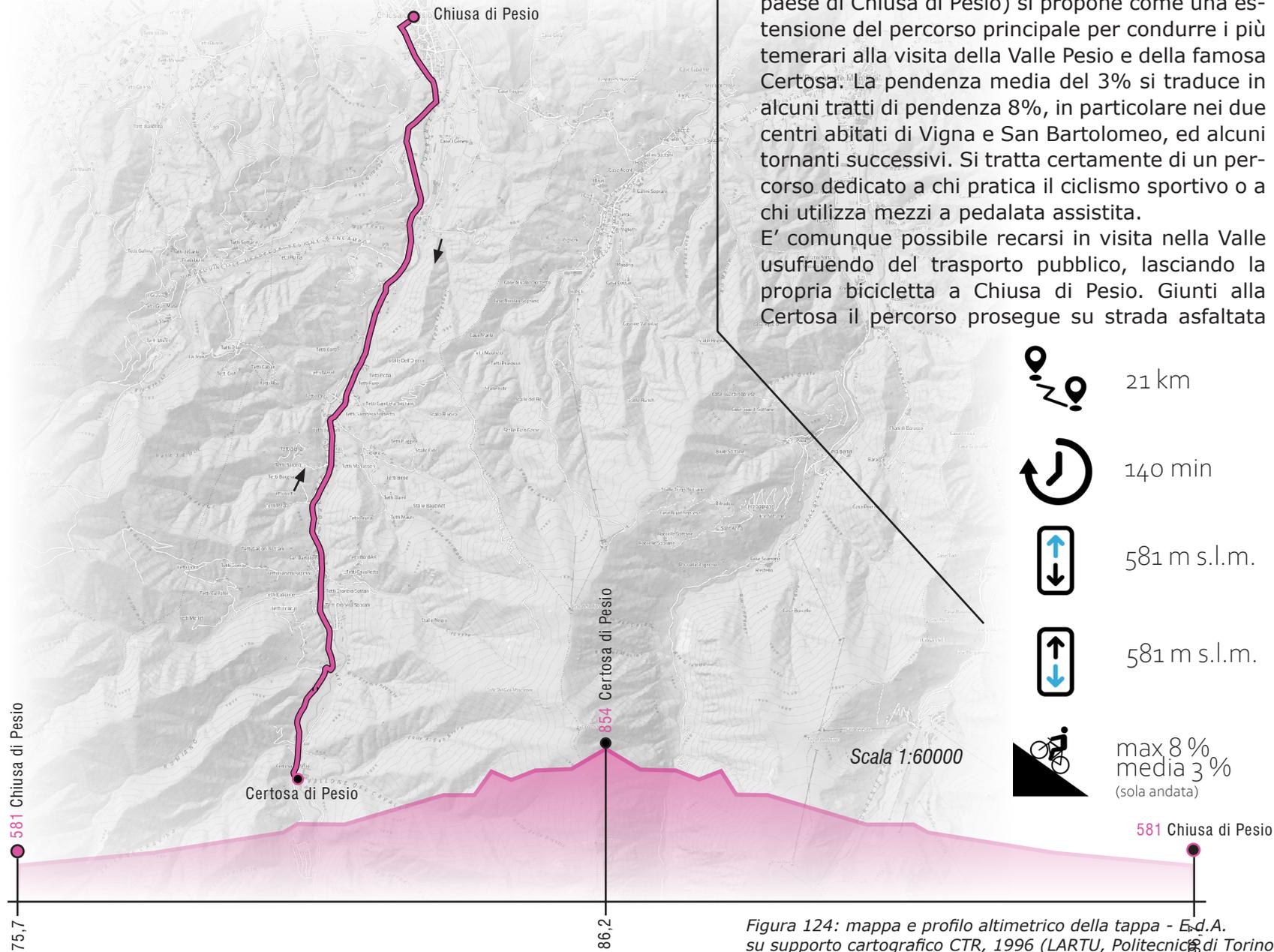
La tratta n. 6 attraversa una zona maggiormente frequentata grazie alla presenza di numerose attività di ogni tipo, dalla ristorazione ai centri sportivi, maneggi e anche locali di intrattenimento musicale. Per questo motivo si trovano diverse proposte per soddisfare la richiesta di vitto e pernottamento in loco, tanto da non rendere necessaria l'introduzione di una struttura suppletiva.

Tuttavia lungo il percorso è presente una stazione ferroviaria dismessa che recentemente è stata data in concessione per farne un centro di servizi e location per eventi e manifestazioni: si potrebbe suggerire di usufruire di una parte dei locali destinandoli a servizi utili al percorso ciclabile, come già ipotizzato nella tappa n. 2.



# Tappa 6 var.

Chiusa di Pesio > Certosa > Chiusa di Pesio



Questa variante di 21 km (tra andata e ritorno dal paese di Chiusa di Pesio) si propone come una estensione del percorso principale per condurre i più temerari alla visita della Valle Pesio e della famosa Certosa. La pendenza media del 3% si traduce in alcuni tratti di pendenza 8%, in particolare nei due centri abitati di Vigna e San Bartolomeo, ed alcuni tornanti successivi. Si tratta certamente di un percorso dedicato a chi pratica il ciclismo sportivo o a chi utilizza mezzi a pedalata assistita. E' comunque possibile recarsi in visita nella Valle usufruendo del trasporto pubblico, lasciando la propria bicicletta a Chiusa di Pesio. Giunti alla Certosa il percorso prosegue su strada asfaltata

(percorribile anche con la bicicletta) ancora per circa 3 km raggiungendo il rifugio situato all'ingresso del parco naturale del Marguareis, da dove partono numerosi sentieri che portano in quota verso altri rifugi montani o per ammirare le bellezze del luogo, come le cascate formate dalle sorgenti del Torrente Pesio, che da qui ha origine.

La tratta si svolge tutta lungo la strada provinciale SP42, a medio volume di traffico, soprattutto nella stagione turistica. Il manto stradale risulta generalmente in buone condizioni; la carreggiata è abbastanza larga e provvista di un'ottima segnaletica a servizio dei cicloturisti che abitualmente la percorrono: è infatti un itinerario molto frequentato durante la stagione estiva e numerosi sono i turisti stranieri presenti.

## **LINEE D'INTERVENTO**

Data l'alta frequentazione dell'itinerario e la presenza di numerosi turisti, siano essi muniti di bicicletta, piuttosto che a bordo di automobili, per una buona parte dell'anno, il percorso richiede maggiore attenzione da parte dei fruitori. Si potrebbe suggerire all'amministrazione comunale l'ipotesi di realizzare una pista ciclabile in sede promiscua, mediante il posizionamento di segnaletica orizzontale, in conformità con le linee guida regionali, grazie anche alle dimensioni della carreggiata, che ne consentirebbero la realizzazione senza particolari problemi.

## **> Certosa di Pesio**

La Certosa di Pesio è certamente la maggior attrattiva della tratta.

### **LA CERTOSA DI PESIO - fr. Certosa**

Fondata nel 1173, la Certosa fu importante e vitale per

l'Alta Valle Pesio: l'opera dei certosini, contribuì negli anni allo sviluppo dell'agricoltura e della pastorizia, alla costruzione delle principali vie di collegamento e soprattutto alla nascita di nuovi borghi e comunità quali Pradeboni, Vigna e San Bartolomeo. Fu inoltre salvaguardato l'importante patrimonio boschivo, oggi Parco Naturale del Marguareis. Nel 1171 il Priore della Certosa di Casotto, essendo aumentato il numero dei monaci, si vide costretto a cercare un'altra sede e decise di scegliere la valle del torrente Pesio, che apparteneva ai Signori di Morozzo. Questi nel 1173 donarono alla confraternita le terre della valle fino alle cime che la chiudono a mezzogiorno. Il complesso sorge a circa mille metri di quota a una decina di km dall'abitato, sul colle d'Ardua. Su questo colle sorgevano ancora le rovine di un castello costruito dai Saraceni a difesa della valle. Da questi ruderi i frati trassero la chiesa di S. Maria (tuttora esistente) e la loro prima casa sulla riva del Pesio. Il primo nucleo fu la Correria: dodici celle per i monaci, il chiostro, il refettorio e un Oratorio dedicato a S. G. Battista; attorno gli edifici rustici e il mulino. Primo Priore fu Padre Ulderico dal 1173 al 1199.

Gli edifici attuali della Correria sono però di epoca più tarda, del XIII e XIV secolo. L'accesso avviene attraverso un portale ad arco ribassato in conci di pietra alternati a mattoni, sul quale è posta una decorazione composta da una formella con croce greca affiancata da due monofore ad arco monolitico. La chiesa di S. Giovanni conserva un elegante e snello portale con arco a tutto sesto romanico, in conci di pietra ben squadrate. L'edificio principale della Correria aveva caratteri gotici evidenti nel portale architravato con lunetta a sesto acuto. In seguito, aumentando il numero dei monaci, fu necessario costruire un edificio più ampio e completo, sulla riva destra del Pesio, in posizione più elevata e quindi anche più sicura, collegato alla Correria con un ponte. Lo sviluppo della grande Certosa si svolse in tre fasi. La fase medievale, iniziata alla Correria, che raggiunse il suo massimo splendore sotto il governo di Amedeo VII di Savoia alla fine del 1300; la fase cinquecentesca, in cui si costruì il chiostro grande e la

chiesa superiore, negli anni tra il 1577 e il 1599, e la fase seicentesca, caratterizzata dall'importante piano di riordino e ampliamento progettato e realizzato dall'architetto Giovanale Boetto di Fossano, con il ponte coperto a monte e il chiostro tra la chiesa e il chiostro grande.

La Certosa attraversò periodi di crisi come nel 1350 quando l'Ordine Certosino ne deliberò l'abbandono e rimase vuota fino all'inizio del 1400, o come quando, dopo ripetute ostilità, fu saccheggiata e incendiata dagli abitanti di Chiusa, invidiosi delle sue ricchezze.

L'attività monastica della Certosa cessò con la nuova dominazione dell'Impero Napoleonico, il Primo Impero francese, con l'abolizione degli ordini monastici dal 31 ottobre 1802: tutti i beni del complesso furono dunque messi all'asta, con le parti d'arredo sacre non vendute che furono cedute alle vicine chiese (Cuneo, Limone Piemonte, Lurisia, Peveragno), gli antichi libri alla biblioteca civica di Cuneo e le campane d'argento al Louvre di Parigi. La Certosa conobbe una breve rinascita nel 1840, quando il complesso fu acquistato dal Cavalier Giuseppe Avena, che convertì la struttura in un conosciuto e apprezzato stabilimento idroterapico, apportando allo stabile interventi di ristrutturazione e recupero; tra i frequentatori Camillo Benso, Conte di Cavour, Massimo d'Azeglio e Maria Clotilde di Savoia. Lo stabilimento ebbe però le prime inflessioni già nei primi anni del Novecento con la nascita e l'avvento di nuovi centri sparsi in Italia, che portarono nel breve ad una nuova dismissione e abbandono della struttura. Dal 1934 la Certosa è gestita dai Padri Missionari della Consolata di Torino. Il complesso è stato più volte rimaneggiato nei secoli, si compone di varie costruzioni articolate intorno al grande chiostro, tra le parti più interessanti storicamente del monastero. Aperto su un lato verso il parco e la sovrastante montagna, presenta un porticato lungo 250 metri adornato da colonnine in stile romanico, sotto cui si aprivano le celle dei monaci. Dal chiostro vi è l'accesso alla cappella del Priore, un piccolo locale con decorazioni affrescate da scene religiose e finte prospettive del XVIII secolo. All'estremità nord del complesso, vi è la

chiesa dell'Assunta del XVI secolo nella quale sono presenti diversi affreschi nella volta del presbiterio e stucchi decorativi sei-settecenteschi.



Figura 125: La Certosa di Pesio (F.d.A. 2019)



Figura 126: La Chiesa della Certosa (F.d.A. 2019)

Per chi volesse abbinare al percorso ciclistico anche una piacevole escursione lungo i sentieri del parco, alcuni brevi cenni sulla riserva naturale del Marguareis.

### **PARCO RISERVA NATURALE DEL MARGUAREIS**

Prende il nome e il suo simbolo dal massiccio calcareo del Marguareis, che ospita uno dei più importanti sistemi carsici d'Europa. Dalle vette più alte del Parco, che superano i 2600 metri, lo sguardo spazia dalla Corsica al Monte Rosa. Al di sotto dei 2000 metri, splendidi boschi di abete bianco, faggio e larice fanno ombra agli escursionisti, mentre negli ambienti più in quota più difficili vegeta l'ostinato pino mugo.

Esempio di biodiversità sospeso fra le Alpi e la Provenza, il Parco ospita un'eccezionale varietà di specie floristiche – con specie alpine continentali accanto a piante caratteristiche della vegetazione mediterranea. Varia e ricca anche la presenza della fauna, dove sono ben rappresentate le più tipiche specie alpine: caprioli, cervi, camosci, marmotte, aquile e fagiani di monte. A completare l'ecosistema della Valle Pesio, a metà degli anni '90 qui si è insediato il primo branco stabile di lupo documentato sulle Alpi italiane: il miglior sigillo di un ambiente alpino integro e vitale.

Un'ottima rete sentieristica e gli accoglienti rifugi presenti sui due versanti del massiccio del Marguareis permettono agli escursionisti di scoprire il Parco prendendosi il tempo di assaporarne i panorami luminosi e aperti. Sul confine del Parco passa la strada militare Limone-Monesi, antica "via del sale". Più a valle, l'impronta della storia è ben presente nell'eredità che i monaci della Certosa hanno lasciato in Valle Pesio.



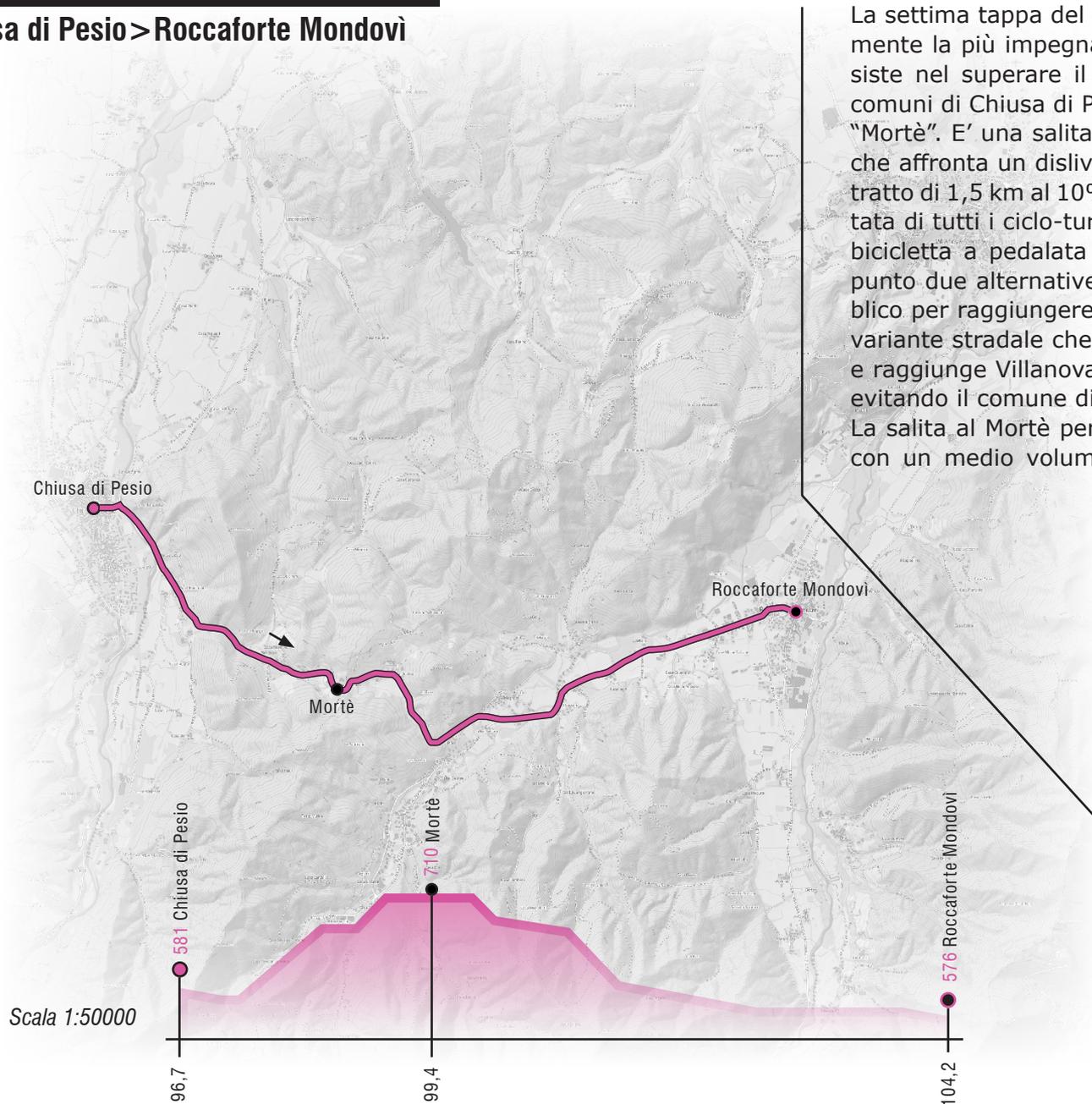
*Figura 127: Il massiccio del Marguareis (F.d.A. 2022)*



*Figura 128: Le cascate del "Pis del Pesio" (Fonte: www.targatocn.it)*

# Tappa 7

## Chiusa di Pesio > Roccaforte Mondovì



La settima tappa del circuito è breve ma è sicuramente la più impegnativa. Il percorso infatti consiste nel superare il piccolo monte che separa i comuni di Chiusa di Pesio e Roccaforte Mondovì, il "Mortè". E' una salita piuttosto corta (circa 3 km) che affronta un dislivello medio del 5/6%, con un tratto di 1,5 km al 10%, e certamente non alla portata di tutti i ciclo-turisti, senza il supporto di una bicicletta a pedalata assistita. Esistono a questo punto due alternative: l'utilizzo di un mezzo pubblico per raggiungere la località di Roccaforte o la variante stradale che passa dal comune di Pianfei e raggiunge Villanova Mondovì, tappa successiva, evitando il comune di Roccaforte.

La salita al Mortè percorre una strada provinciale con un medio volume di traffico, il paesaggio è

- 7,5 km
- 80 min
- 581 m s.l.m.
- 576 m s.l.m.
- max 10 %  
media 0 %

Figura 129: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

prettamente di montagna, tra boschi e piccoli rivi, dove è facile incontrare volpi e caprioli che attraversano la strada, specialmente nelle ore di minor traffico veicolare, come al tramonto. E, dopo la salita, naturalmente si trova una lunga discesa che conduce direttamente all'abitato di Roccaforte.

La lunghezza totale di questa tratta è di soli 7,5 km, ma il tempo di percorrenza risulta più elevato a causa della salita. Il manto stradale è totalmente asfaltato e generalmente in buone condizioni. La carreggiata è ampia e consente di percorrerla senza particolari problemi di sicurezza.

### **LINEE D'INTERVENTO**

Per l'intera lunghezza dell'itinerario la carreggiata, come detto, è sufficientemente larga e sarebbe ipotizzabile la realizzazione di un percorso dedicato alle biciclette mediante il posizionamento di segnaletica orizzontale e verticale, osservando le linee guida regionali in materia di percorsi ciclabili.

## **> Roccaforte Mondovì**

Piccola cittadina ai piedi della valle Ellero, vanta una storia millenaria: le origini di Roccaforte risalgono infatti alla prima metà del secondo secolo a.C., quando un gruppo di Liguri montani si stanziarono nella valle lungo le vie di collegamento tra la bassa pianura Piemontese e la regione Ligure.

Dopo la caduta dell'impero Romano vennero fondate le prime chiese paleocristiane fra le quali, forse, la primitiva Pieve roccafortese, sulla quale successivamente sarebbe stata edificata l'attuale Pieve di S. Maurizio.

### **PATRIMONIO STORICO/CULTURALE**

Il piccolo centro storico non presenta edifici di pregio, ma appena fuori dell'abitato, su un lieve pendio, sorge la suddetta Pieve. Si tratta del più antico esempio di edificio ecclesiastico, risalente addirittura all'epoca pre-romana.



*Figura 130: Pieve di San Maurizio (F.d.A., 2022)*

### **ANTICA PIEVE DI SAN MAURIZIO**

La Pieve di San Maurizio è una piccola chiesa situata appena fuori l'abitato di Roccaforte. Ebbe la funzione di pieve per il paese che sorgeva più in basso. La costruzione iniziale risale al sec. XI, era a navata unica conclusa dall'abside. La sua struttura molto semplice, sintomo di una razionalità primitiva: muri spessi per sostenere, buchi per areare, tetto a capanna perché riduce la luce delle travi, intonaco per proteggere le strutture dallo stravento. I materiali della costruzione sono tutti locali e gli elementi della sua forma sono l'esempio di una lunga tradizione: i muri bianchi, l'impianto simmetrico, l'orientamento a Est, i grandi archi di sostegno delle capriate, la decorazione disgiunta dalla struttura, la mancanza di pavimentazioni. Le radici culturali di questa architettura sono da ricercare nella Pianura Padana, ma anche sulle sponde del Medi-

terraneo, con derivazioni che passano per la Liguria e la Provenza. La Chiesa di San Maurizio in particolare pare legata ad esempi di costruzioni della Puglia o delle isole mediterranee e alle chiese ipogee nate a partire dall'XI secolo, come frutto delle immigrazioni greco-bizantine legate alle esperienze monacali in Oriente.

Nei sec. XII-XIII la pieve venne ampliata con la costruzione sul fianco a sud di una seconda navata, più piccola e anch'essa terminante con un'abside. Venne anche edificato, incorporandolo nella facciata, il campanile di piccole dimensioni, che termina con quattro belle bifore.

Per la sostanziale integrità per la particolarità del disegno architettonico a due absidi, piuttosto raro in Piemonte, per le decorazioni e per la suggestiva posizione sopraelevata in un bosco di castagni rappresenta ormai un esempio unico nell'architettura montana medievale.

La Pieve conserva importanti testimonianze dell'arte figurativa del Monregalese, dovute a tre successive campagne di affreschi. La prima e più interessante, messa in luce da recenti restauri, risale agli anni tra il 1050-1060.

La seconda campagna è tardo romanica, la terza è collocabile nel XIV-XV secolo.

Il restauro globale dell'edificio ha comportato il rifacimento del tetto a lose, la collocazione della nuova campana, la costruzione del pavimento in pietra, l'erezione del nuovo altare, il restauro degli affreschi. La cappella di San Maurizio presenta un'importanza davvero eccezionale per la zona e potrebbe rappresentare il punto di sutura tra le costruzioni di età carolingia e la prima architettura romanica nell'Italia settentrionale.

### **CASCINALE DEI FRATI**

L'edificio che si è conservato faceva parte di un convento che probabilmente nel XV secolo dipendeva dalla certosa di Casotto e costituiva una stazione di transumanza a valle.

L'edificio conserva sulle pareti esterne, al primo piano, sotto una loggia in legno, un interessante ciclo di affreschi

con figure di Santi, tra cui san Cristoforo, san Bernardo, san Sebastiano, sant'Antonio Abate (tagliato dalla porta, ma con il Tau) e scene di lavoro (produzione di formaggi) attribuiti a Giovanni Mazzucco (fine del XV secolo, forse 1486). Gli affreschi sono stati restaurati nel 2002.



Figura 131: Affreschi del Cascinale dei Frati  
(fonte: [www.santantonioabate.afom.it](http://www.santantonioabate.afom.it))

### **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

Roccaforte Mondovì sorge nella valle Ellero, una delle venti valli della Provincia Granda. Il vasto territorio è fiancheggiato a ovest dalla Valle Pesio e ad est dalle Valle delle due Frabose. Il comune è composto dal capoluogo, due frazioni (Prea e Lurisia) e numerose borgate.

L'alta Valle Ellero è una zona di elevato pregio dal punto di vista della flora, per quanto riguarda la fauna la zona oltre che godere dei benefici della vicina presenza del parco naturale dell'alta Valle Pesio e Tanaro, ha un'ottima vocazione faunistica.

La frazione Lurisia, ai piedi del Monte Pigna nelle Alpi Liguri, è sede di una stazione sciistica e di uno stabilimento termale. Qui viene imbottigliata l'acqua della sorgente, che insieme a diversi derivati, viene commercializzata in tutto il mondo.

### **NORMATIVE**

Esaminando gli atti di programmazione delle opere pubbliche sul sito del comune, non risultano per i prossimi tre anni stanziamenti di fondi a favore della realizzazione di percorsi o piste ciclo-pedonali sul territorio.

Dalle NTA del PRGC comunale l.art 22 cita testualmente:  
*ART. 22 - AREE DESTINATE ALLA VIABILITA', IL TRASPORTO PUBBLICO E INFRASTRUTTURE RELATIVE.*

*6 Nelle aree pertinenti alla viabilità e nelle relative fasce di rispetto sono anche ammessi percorsi pedonali e ciclabili, parcheggi, opere accessorie alla strada, impianti per*

Sulla mappa in evidenza i principali servizi esistenti.

- 1** Bistrot
- 2** Birreria Area 56
- 3** Villa Sant'Andrea
- 4** Agriturismo Bio-ecologico Sant'Isidoro
- 5** Trattoria Cacciatori
- 6** Campeggio Pian Bosco



Figura 132: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

*la distribuzione di carburanti e relativi accessori, impianti e infrastrutture per la trasformazione di energia elettrica, attrezzature e reti per l'erogazione di servizi pubblici.*

### **SERVIZI**

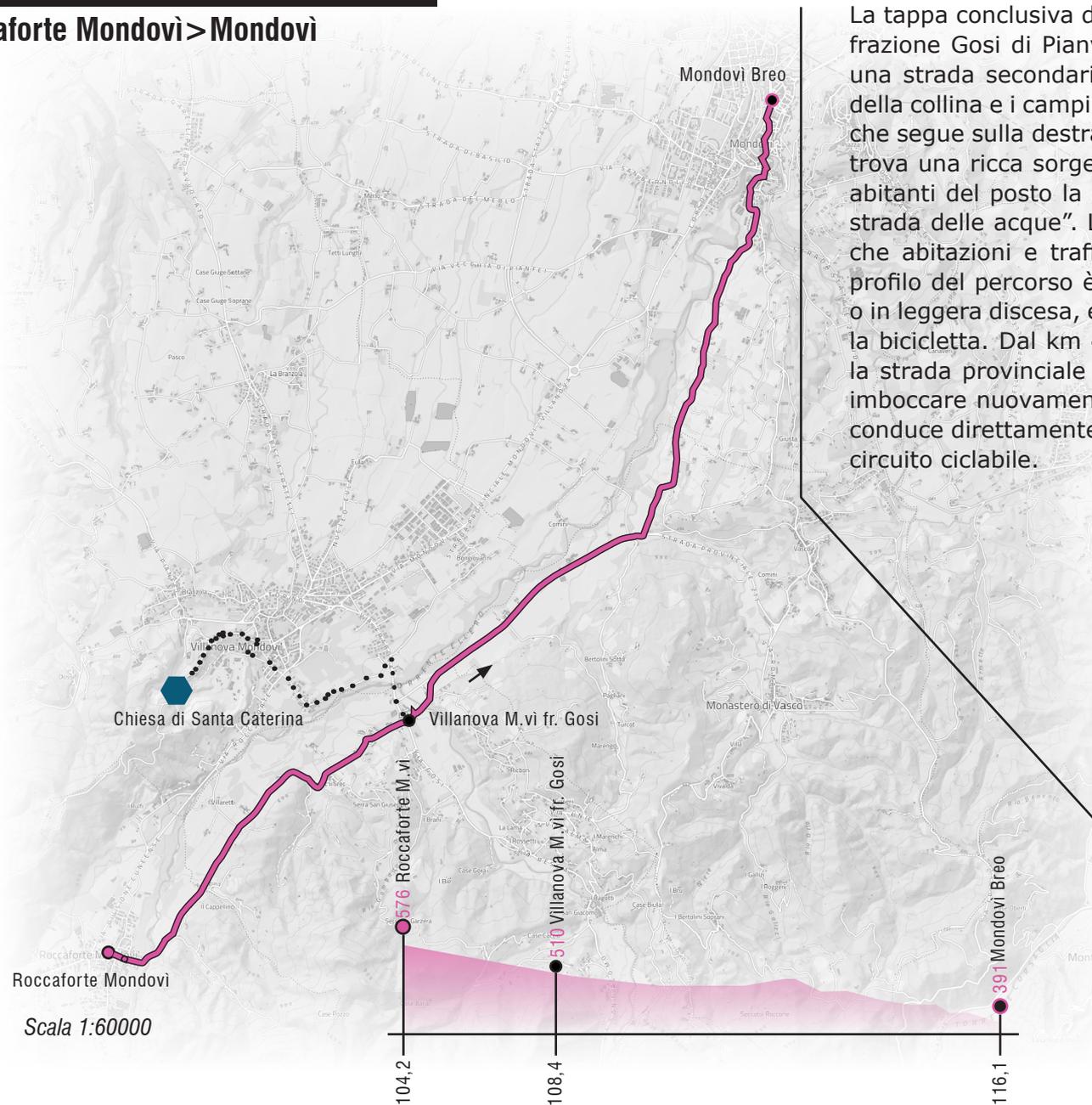
La zona presenta un discreto numero di servizi, grazie al fatto che si tratta di una via di transito piuttosto utilizzata dai turisti che si recano nella vicina stazione sciistica o alle terme. Si trovano infatti alcuni B&B e ottimi ristoranti lungo il percorso. Sono presenti anche un campeggio sulla cima del Mortè e un'area camper nell'abitato di Roccaforte.

Nei pressi del ponte sul Fiume Ellero si trova una bella area di sosta, attrezzata con tavolini e vicina ad un bar aperto durante la stagione estiva.

Trattandosi di un tragitto piuttosto breve, non si ritiene necessario l'inserimento di ulteriori punti di servizio e ristoro.

# Tappa 8

## Roccaforte Mondovì > Mondovì



La tappa conclusiva dell'itinerario, fino alla piccola frazione Gosi di Pianvignale, percorre totalmente una strada secondaria che si snoda tra il pendio della collina e i campi sottostanti. Lungo il tragitto, che segue sulla destra il corso del Fiume Ellero, si trova una ricca sorgente d'acqua, tanto che dagli abitanti del posto la strada è soprannominata "la strada delle acque". La zona è tranquilla, con poche abitazioni e traffico veicolare quasi nullo. Il profilo del percorso è praticamente pianeggiante, o in leggera discesa, e piacevole da percorrere con la bicicletta. Dal km 4 si è costretti a percorrere la strada provinciale 271 per circa 2 km, fino ad imboccare nuovamente una strada consortile che conduce direttamente a Mondovì ed al termine del circuito ciclabile.



Figura 133: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

Il percorso si snoda lungo il fiume, e evita il centro storico di Villanova, raggiungibile con una breve bretella, di circa 3 km, che permette di visitare i monumenti più rappresentativi del luogo. (sulla mappa evidenziata con una linea punteggiata).

La lunghezza della tratta, esclusa la bretella, è di 11,9 km, con una pendenza media di -3%. Il manto stradale è totalmente asfaltato, generalmente in buone condizioni.

### **LINEE D'INTERVENTO**

Le strade secondarie che costituiscono la maggior parte del percorso sono, come detto, quasi prive di traffico veicolare, o comunque limitato ai residenti, e sono percorribili in assoluta sicurezza.

Il breve tratto di strada provinciale che dall'incrocio della frazione Gosi conduce fino al bivio con via Vecchia di Frabosa, l'altra strada secondaria che arriva nel centro di Mondovì Breo, è invece una via piuttosto trafficata e potenzialmente pericolosa. Poichè la carreggiata è abbastanza larga, e le banchine laterali sono presenti lungo tutto il tratto, è ipotizzabile e sicuramente consigliabile attuare la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale in sede separata, seguendo le linee guida regionali riguardanti le piste ciclabili.

Sarà inoltre utile prevedere la segnaletica verticale indispensabile con le indicazioni dell'itinerario da seguire.

## **> Villanova Mondovì**

L'antica città di Villanova, dal momento della sua fondazione, intorno al 1200, sorgeva lungo le sponde del Fiume Ellero. In seguito ad una grande esondazione del corso d'acqua, l'antico borgo venne praticamente distrutto e successivamente ricostruito, in posizione più sicura e al ri-



*Figura 134: Vista di Villanova Mondovì (fonte: www.wikipedia.it)*

paro da altri eventi naturali, sul fianco della collina addossata al Monte Calvario, dove già sorgeva l'antica Chiesa di Santa Caterina. Originariamente venne cinta da mura per difendersi dai numerosi assedi.

### **PATRIMONIO STORICO/CULTURALE**

La cittadina di Villanova è cresciuta nel tempo lungo il pendio della collina in cima alla quale si trova il primitivo centro storico, piccolo ma dove si trovano collocati alcuni edifici di pregio.

### **CONFRATERNITA DI SANTA CROCE**

La Confraternita di Santa Croce (1755) è un ottimo esempio di barocco piemontese, opera del celebre architetto Bernardo Vittone, che nonostante il piccolo "budget" non rinunciò a complessità, invenzione ed effetto. Le sue col-



Figura 135: Via Monte Calvario a Villanova: a sinistra l'ex-parrocchiale di S. Caterina, a destra la Chiesa di Santa Croce (fonte: [www.comune.villanova-mondovi.cn.it](http://www.comune.villanova-mondovi.cn.it))

laborazioni alle opere di Francesco Gallo offrono la chiave per un percorso barocco attraverso il ricco patrimonio artistico di Mondovì.

Con la facciata in cotto, le linee curve, la pianta a croce greca, il tamburo ottagonale sovrastante e l'uso scenografico della luce negli interni, è un piccolo gioiello barocco. La struttura spaziale dell'ambiente è di impostazione tipicamente barocca, con la sintesi tra schema centrale e longitudinale, e cioè la croce greca prolungata sull'asse d'ingresso. Particolarmente interessante e originale il raccordo, in pianta, tra il vano centrale quadrato, sovrastato dalla cupola, ed i bracci della croce che da esso si dipartono. Il vano quadrato è smussato negli angoli con coppie di paraste allineate tra loro e disposte a 45 gradi: ne risulta che anche i quattro arconi che reggono la cupola girano di spigolo invece che di piatto. Ne risulta uno spazio interno tutto a svolgimenti curvi. Lo stesso posizionamento

di Santa Croce, un po' insolito, costretto tra S. Caterina e (all'epoca) la collinetta della fortificazione, è riconducibile alla concezione barocca, secondo cui gli edifici si dovevano adattare agli spazi concessi dai centri di origine medioevale, sfruttandone l'irregolarità per ottenere ulteriore movimento.

### **EX PARROCCHIALE DI SANTA CATERINA**

L'antica Parrocchiale di Santa Caterina, è l'edificio più antico che si affaccia sulla piazza di Villavecchia, un tempo chiamata Piazza Maggiore (come la più importante piazza di Mondovì), simile a quella per forma, anche se più piccola, e come quella contornata da edifici importanti: il Castello, la casa del Comune, l'ospedale, l'oratorio dei Disciplinati e le case di famiglie nobili.

Fu riplasmata nei secoli per rispondere a una comunità che fu presto tra le più vaste del Monregalese. Lunghi lavori di restauro hanno percorso a ritroso la sua storia attraverso le stratificazioni del tempo, trovando non poche sorprese, fino all'ultima che ha ridefinito la leggenda della sua fondazione.

Oggi nella stessa chiesa è possibile vedere anche un'altra Santa Caterina, quella delle origini.

Secondo la tradizione, la chiesa di S. Caterina sorse su un antico "convento di monache caterinette": in realtà nacque da una chiesetta esistente sul colle e anteriore all'anno 1000.

La ex-Parrocchiale di S. Caterina fu costruita nel 1300 e crebbe con la comunità: la pianta irregolare è la mappa della sua storia. Per guadagnare capienza nel tempo inglobò varie strutture adiacenti; nel '400 fu inserito nella navata laterale il campanile/torre d'avvistamento; nel 1633 alle tre navate della struttura trecentesca ne fu aggiunta una quarta; all'ingresso fu posto l'attuale portico; gli interni furono cancellati da un nuovo intonaco. Il restauro ha riportato alla luce ampie campiture degli



Figura 136: interno ex-parrocchiale Santa Caterina  
(fonte: [www.tripadvisor.it](http://www.tripadvisor.it))

affreschi quattrocenteschi, permettendo di ricostruire la storia anche sotto questo profilo, districandosi tra epoche e mani.

Oggi la chiesa, sconsacrata, ospita eventi e manifestazioni.

## TRACCE DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

### CERAMICA MUSSO

La fabbrica fu costruita alla metà del secolo XIX da Annibale Musso, che aveva imparato dal padre le tecniche della lavorazione della terraglia tenera all'uso inglese. In quel

periodo lo stabilimento dava lavoro a trentacinque operai e vendeva stoviglie di prima e seconda qualità in tutta la provincia di Cuneo.

L'edificio originario, a pianta rettangolare su quattro piani in muratura intonacata, è illuminato da aperture regolari poste lungo i lati lunghi.

Negli anni dieci del 1900 commercializzava più di un milione di pezzi, più del doppio rispetto al 1897, e produceva sia terraglia stampata sia terraglia tenera decorata a mano. La grande espansione era legata anche al perfezionamento dei macchinari, che determinò l'ampliamento del nucleo primitivo. Alle preesistenze venne addossato un corpo su tre livelli con le medesime caratteristiche. Nel 1894, come indicato dalla data incisa sotto il colmo del tetto, in testata al prospetto settentrionale fu costruito un piccolo edificio di un solo piano che, secondo studi recenti, contiene una grande molazza per la macinazione del "fondente", la materia prima utilizzata per la composizione dello smalto.

Sul finire dell'Ottocento sorgeva in posizione isolata all'interno del lotto l'edificio a due piani, visibile dalla strada, che è sormontato in facciata da un attico con la scritta dipinta "Ceramica Musso", e qualificato dal portico sostenuto da piccole colonne in ghisa con capitelli a motivi floreali.

Risalgono invece alla prima metà del Novecento le costruzioni poste sul perimetro occidentale del lotto, forse destinate ai forni per la cottura del vasellame: ipotesi questa testimoniata da due ciminiere a sezione quadrata tuttora esistenti.

Nel 1964 la Ceramica Felice Musso cambiò ragione sociale e divenne "Hellervall S.p.A.": ditta specializzata nella produzione di supporti per resistenze elettriche, che rimase in attività fino a trent'anni fa.

Il complesso, attualmente in stato di abbandono, rappresenta un significativo e pressoché unico esempio dell'industria ceramica nel Monregalese, dove l'argilla di ottima qualità aveva favorito l'espansione delle fabbriche.

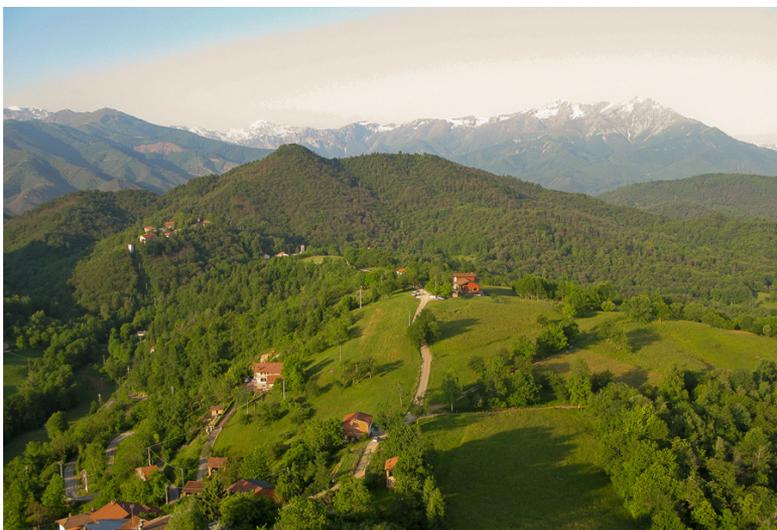


Figura 137: Veduta del Monte Calvario (fonte: [www.turismoitalianews.it](http://www.turismoitalianews.it))

## **PATRIMONIO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE ED ENOGASTRONOMICO**

Villanova è il punto di incontro di tre delle Valli Monregalesi: Ellero, Maudagna, Corsaglia.

Il Monte Calvario (814 m), che con la sua pineta fa da sfondo a Villanova, è attraversato dalla fitta Rete Sentieristica Villanovese percorribile a piedi, in mountain bike o a cavallo. I sentieri portano a punti panoramici, collegano frazioni, svelano piccoli tesori e permettono di raggiungere due mete principali: la Grotta dei Dossi e il Santuario di Santa Lucia.

Dal 30 gennaio 2017 la Grotta dei Dossi e il monte Calvario sono stati definiti dalla Giunta Regionale come beni di "notevole interesse pubblico" facenti parte del complesso monumentale-paesaggistico Momburgo-Santa Lucia, un patrimonio da assoggettare al Codice dei beni culturali e del paesaggio, che ha reso operative le misure di tutela dell'interesse paesaggistico.

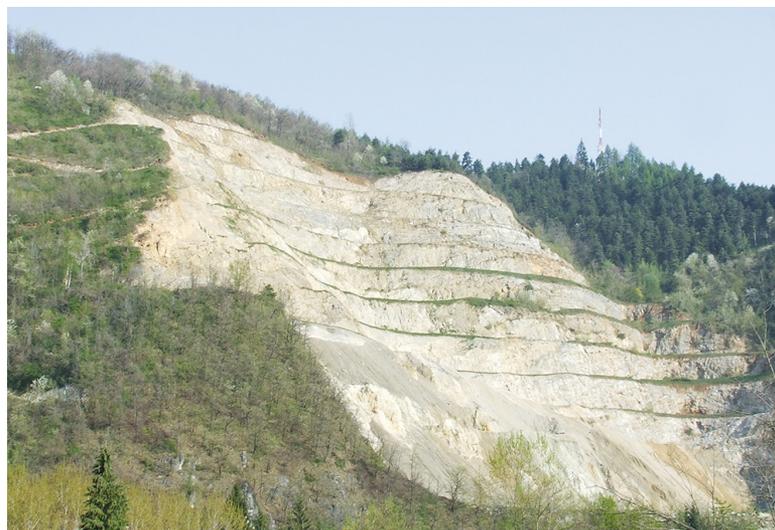


Figura 138: Cava sul Monte Calvario (fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))

Oltre ai prodotti dell'arte casearia, le carni, i dolci tipici delle zone di montagna, il territorio è ricco di roccia calcarea che in passato alimentava i forni da calce. Numerose poi le cave per la ghiaia, giudicata la migliore del Piemonte. Molte le fabbriche di maiolica bianca (Musso, Salomone, Silvestrini), parecchie filande e alcune fornaci da mattoni.

## **NORMATIVE**

Nei piani comunali riguardanti le opere pubbliche previste nei prossimi tre anni non risultano stanziamenti di fondi per la realizzazione di percorsi ciclabili.

Nel regolamento edilizio del PRGC comunale si trovano queste disposizioni:

### *Articolo 82 Piste ciclabili*

1. *Il comune favorisce la realizzazione di itinerari ciclabili.*

2. In caso di nuova edificazione e di ristrutturazione edilizia ed urbanistica ed in tutti i luoghi previsti dall'art. 7, L.R. 17/4/1990, n. 33 sono previsti parcheggi per le biciclette.

*Indicazioni e specificazioni tecniche:*

*Il comune che intende realizzare piste ciclabili si attiene alle prescrizioni ed alle indicazioni tecniche contenute nelle leggi 28 giugno 1991, n. 208 e 19 ottobre 1998, n. 366; nel D.M. 30 novembre 1999 n.557, nella legge regionale 17 aprile 1990, n. 33; nella deliberazione della Giunta regionale 26 maggio 1997, n. 85-19500.*

## SERVIZI

La zona è ben servita dal punto di vista gastronomico e abitativo.

Si trovano inoltre lungo il percorso alcune aree di sosta attrezzate con tavolini all'aperto e provviste di fontane per l'approvvigionamento di acqua fresca.

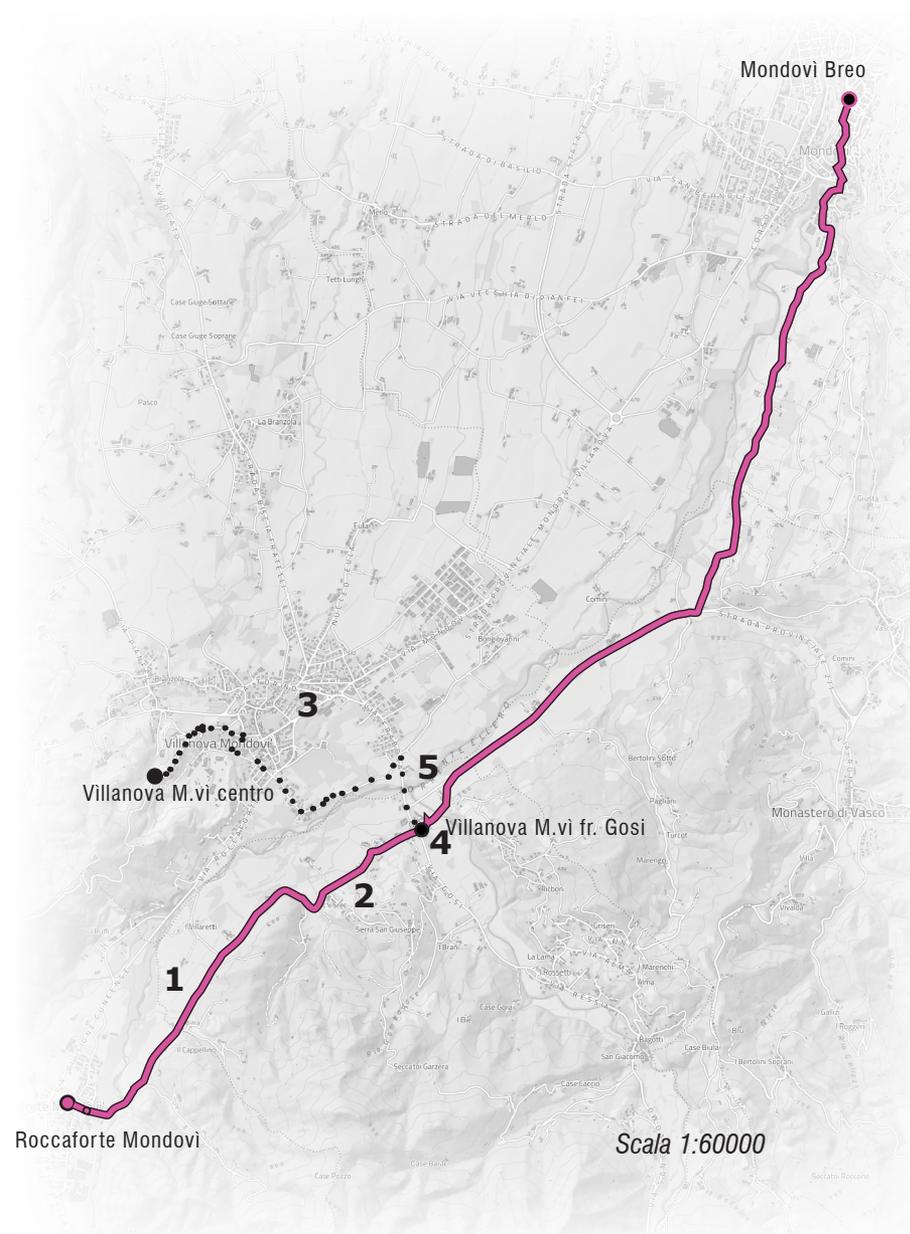
Maggiori servizi sono presenti nel centro abitato di Villanova Mondovì.

Nella frazione di Gosi di Pianvignale è attivo un negozio di biciclette, per fornire assistenza in caso di necessità.

Sulla mappa i principali servizi presenti lungo il tracciato.

- 1 Agriturismo Fior d'agosto
- 2 I Baracchi casa vacanze
- 3 Hotel Villa Cinzia
- 4 Trattoria dei Gosi
- 5 Atelier della bici
- 6 Osteria La mia piola

Figura 139: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)



## ■ GROTTA DEI DOSSI

Trovò l'accesso sui pendii del Monte Calvario un cacciatore, per caso, nel 1797: la Grotta dei Dossi è stata la prima ad essere scoperta in provincia di Cuneo, e un secolo dopo fu la prima in Italia a essere illuminata elettricamente, con trenta lampade Edison e un generatore a petrolio. Ma il vero primato è ancora un altro: è infatti la grotta più colorata d'Italia.

Di origine carsica, con uno sviluppo complessivo di 910 metri e un dislivello di 21, le grotte si articolano in corridoi e sale dalle mille sfumature dovute alla varietà dei minerali incontrati, nel loro percorso, dalle gocce d'acqua che vi filtrano modellando e decorando incessantemente le concrezioni.

Il sito dista solo 2 km dal centro storico di Villanova, e il percorso agevole e poco impegnativo suggerisce di affrontarlo per godere della visita di questa meraviglia della natura.



Figura 140: Grotta dei Dossi (fonte: [www.visitmondovi.it](http://www.visitmondovi.it))

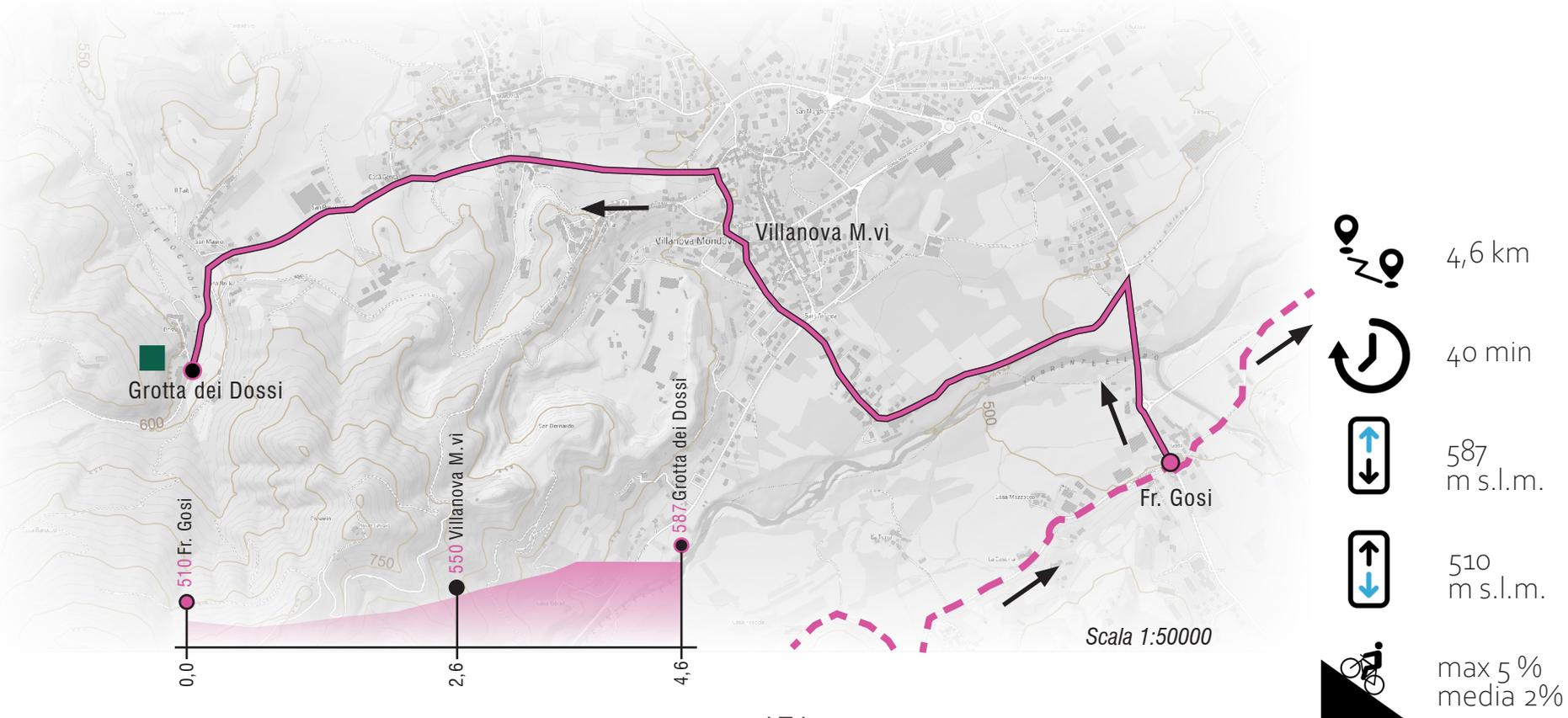
## IL TRACCIATO

La deviazione dal percorso principale avviene in corrispondenza dell'attraversamento della Fr. Gosi, svoltando a sinistra e percorrendo la provinciale fino al centro di Villanova, dove a poche centinaia di metri si trova ubicata la ex-parrocchiale di Santa Caterina, edificio dal grande valore storico e architettonico, e assolutamente da visitare. Dal centro del paese la strada prosegue in leggera salita, per poi ritornare pianeggiante e giungere, dopo circa

2 km, all'ingresso della Grotta. La pendenza media della tratta è del 2%, quella massima del 5%. Nella realizzazione del tracciato, soprattutto nella parte che percorre la provinciale, piuttosto trafficata, sarà necessario prevedere una corsia ciclabile ben evidenziata da segnaletica orizzontale e verticale con avvisi di pericolo e indicazioni di tipo turistico per agevolare i fruitori del percorso a raggiungere il sito.

La strada è comunque completamente asfaltata e il manto stradale risulta in buone condizioni.

Figura 141: tracciato e profilo altimetrico - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)



## IL SANTUARIO DI SANTA LUCIA

Il Santuario di Santa Lucia, situato proprio al confine tra Villanova e Roccaforte, consiste essenzialmente in una grande caverna naturale scavata nella roccia calcarea che si apre su un fianco del monte Momburgo, comunemente detto Monte Calvario.

La grotta - profonda una ventina di metri e larga pressappoco 8 - è stata adattata da alcuni secoli ad aula ecclesiale e dedicata alla venerazione di S Lucia di Siracusa, martirizzata durante la persecuzione di Diocleziano intorno al 304 d.C.

Completano questa grotta-chiesa due edifici costruiti rispettivamente davanti e di fianco ad essa, appollaiati su una ripida parete rocciosa.

L'edificio bianco a 4 piani visibile ai nostri giorni, alla fine del 1500 non esisteva ancora e si può pensare che sia stato costruito nel corso del 1600. Dopo più di un secolo di lavori (lentezza dovuta alla posizione piuttosto scomoda sul fianco scosceso della montagna), nel 1768 venne realizzato il campanile barocco a pianta triangolare con terminazione a cuspide e fu adattata la cappella dell'Addolorata, che, fino alla metà del 700, era stata utilizzata come sacrestia del santuario. La cappella dell'Addolorata venne realizzata in forme barocche con la volta a cupola che sovrasta il tetto di tutto l'edificio. E' illuminata da finestre ovali che danno una buona luminosità all'aula.

Il lungo braccio di edificio a loggiati venne costruito dal 1819 al 1825. Nei due piani superiori ci sono venti camere che si aprono sugli ampi loggiati ad archi rivolti sul magnifico panorama della Valle Ellero.

E' una costruzione progettata appositamente per fare del Santuario un centro di spiritualità, per incontri di gruppi prevalentemente laici, per il raccoglimento intimo e riunioni comunitarie. Le arcate sono rivestite di mattoni rustici a vista di gradevole effetto estetico e di suggestivo

impatto emotivo.

### ESTENSIONE DEL PERCORSO

La posizione del Santuario è a soli 1,5 km dal tracciato ciclabile: la particolarità del luogo e dei panorami che si possono osservare dal sito suggeriscono la realizzazione di una bretella aggiuntiva che possa permetterne la visita a chi lo desidera.

Per visitare il Santuario non occorre prenotare, la visita è gratuita e il sito è aperto da giugno ad ottobre.

Nel caso si dovesse percorrere l'itinerario in altra stagione, quando il Santuario è chiuso, è comunque possibile accedere alla terrazza antistante dalla quale si può godere di un bel panorama, essendo la località posta in posizione elevata rispetto alla valle del fiume Ellero.



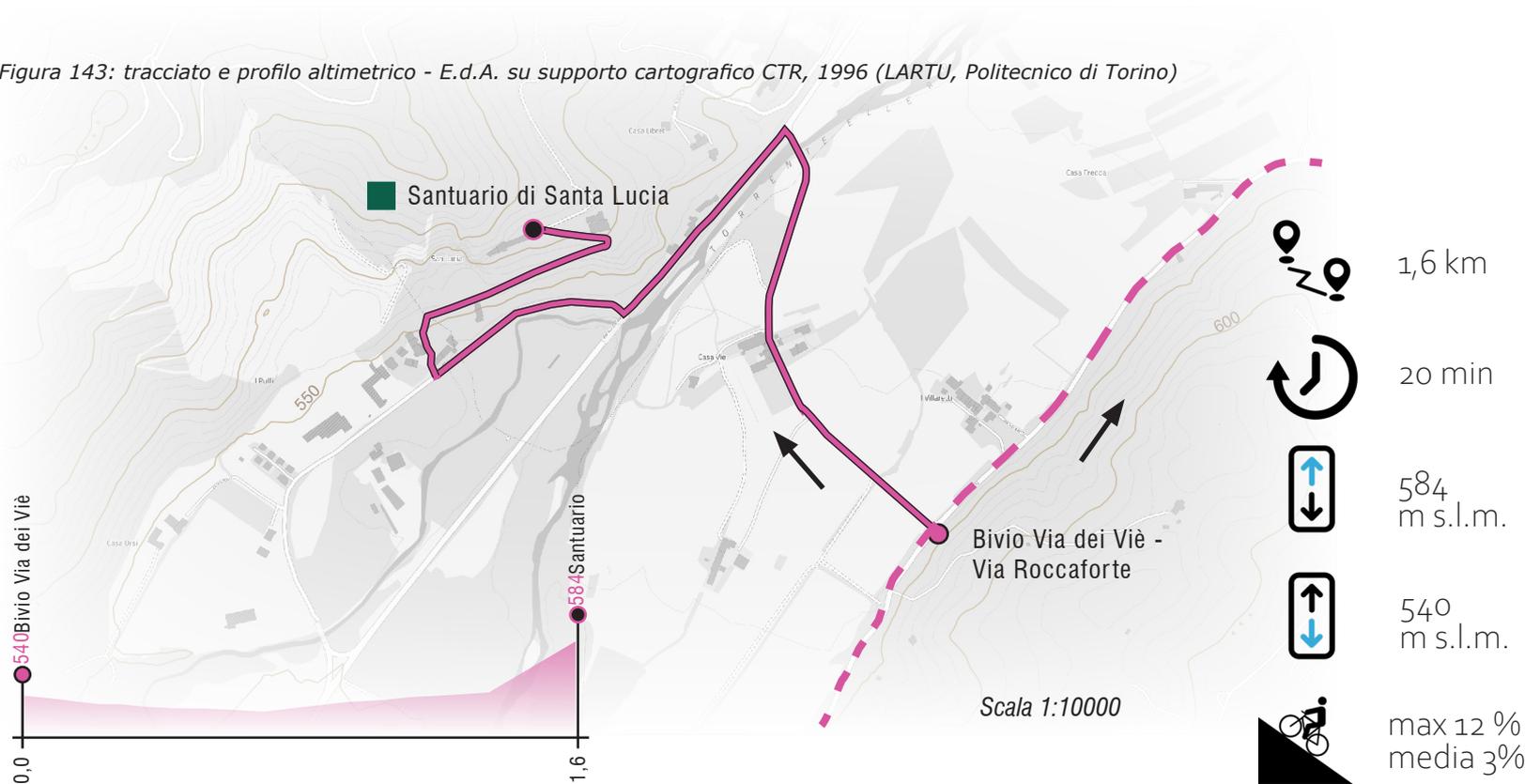
Figura 142: Santuario di Santa Lucia (F.d.A., 2022)

## IL TRACCIATO

Questa breve tratta percorre la strada consortile che dalla via Roccaforte, attraversando il fiume, conduce sulla provinciale per Villanova. La deviazione avviene in prossimità del bivio con via dei Viè. Al bivio con la provinciale si svolta a sinistra in direzione Roccaforte, dopo poche centinaia di metri si imbecca a destra la strada in salita che conduce al Santuario, arroccato sul crinale della montagna. Il percorso è pianeggiante per il primo km, dopodichè affronta una breve salita di circa 500 m., che diventa particolarmente ripida negli ultimi 300 m. La pendenza media è del 3%,

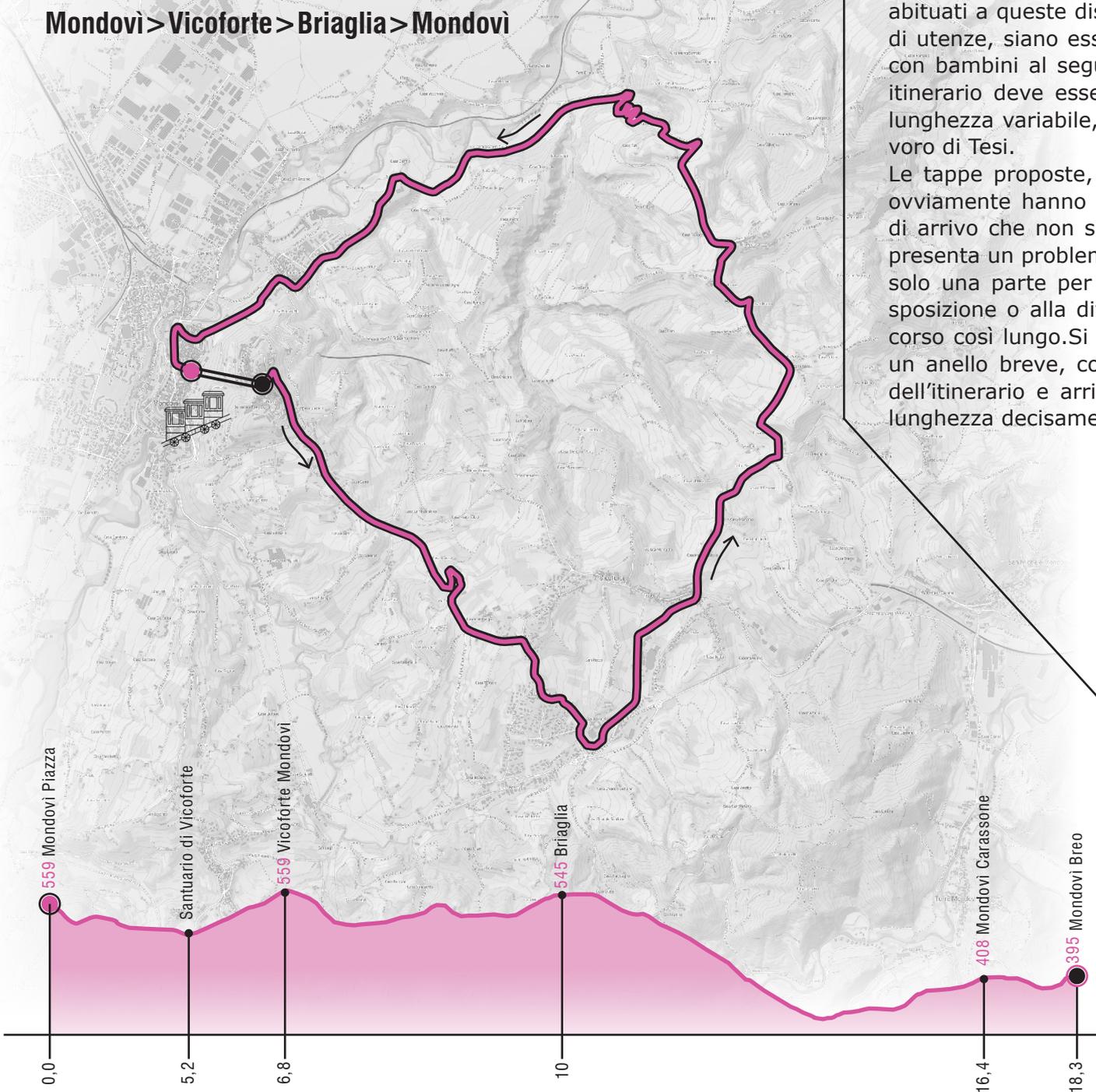
ma l'ultimo tratto ha pendenza massima del 12%, anche se, data la brevità, può essere percorso conducendo a mano la bicicletta. Il manto stradale è comunque asfaltato e in discrete condizioni. La strada è piuttosto stretta e non permette la realizzazione di una pista dedicata, ma risulta poco trafficata e quindi percorribile in sicurezza. Sarà necessario prevedere il posizionamento di segnaletica verticale, in conformità con le norme regionali in materia di piste ciclabili, con indicazioni del percorso.

Figura 143: tracciato e profilo altimetrico - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)



# La tappa breve

Mondovì > Vicoforte > Briaglia > Mondovì



La lunghezza totale dell'itinerario ciclabile è di 116 km. Percorrerlo tutto in un solo giorno è una possibilità riservata soltanto agli utenti più allenati e abituati a queste distanze. Per tutte le altre fasce di utenze, siano essi turisti in vacanza o famiglie con bambini al seguito, la percorrenza di questo itinerario deve essere suddivisa in più tappe, di lunghezza variabile, come proposto da questo lavoro di Tesi.

Le tappe proposte, facendo parte di un circuito, ovviamente hanno un punto di partenza ed uno di arrivo che non sono coincidenti e questo rappresenta un problema per chi volesse percorrerne solo una parte per motivi dovuti al tempo a disposizione o alla difficoltà nell'affrontare un percorso così lungo. Si è pensato quindi di ipotizzare un anello breve, con partenza dal punto iniziale dell'itinerario e arrivo nello stesso punto, ma di lunghezza decisamente inferiore.

-  18,3 km
-  100 min
-  500 m s.l.m.
-  180 m s.l.m.
-  max 9 %  
media -1%

Scala 1:50000

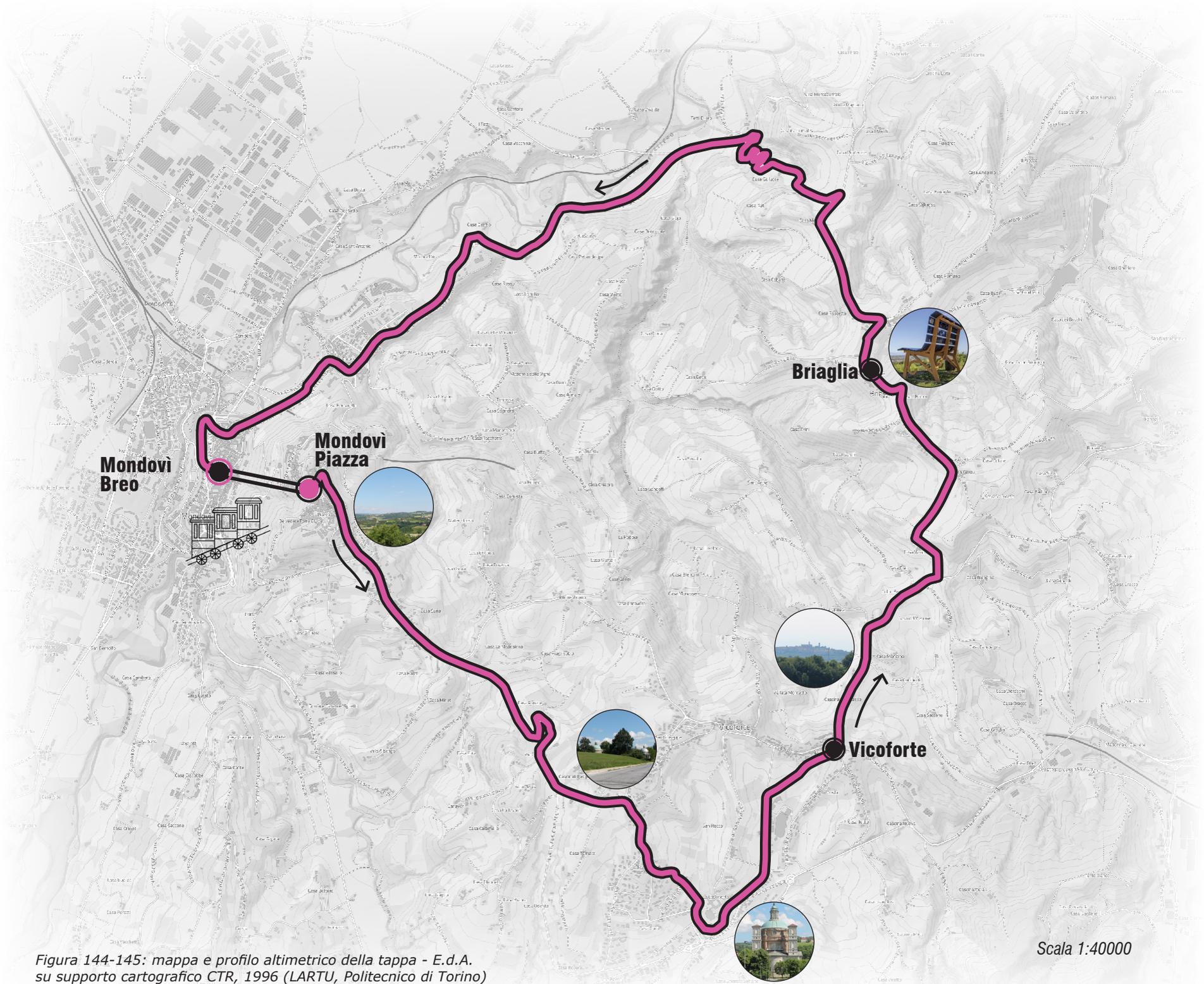


Figura 144-145: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

Scala 1:40000

Il percorso breve segue l'itinerario principale percorrendo interamente la prima tappa e parzialmente la seconda, fino al comune di Briaglia. Circa 1,5 km dopo il centro abitato, il percorso imbocca a sinistra il bivio in discesa che, in poco più di 4 km raggiunge la frazione di Carassone, in posizione leggermente sopraelevata rispetto al centro storico di Mondovì, da cui dista meno di 1 km.

La lunghezza della tratta è di 18,3 km, con una pendenza media di -1%, con alcuni brevi tratti in salita della lunghezza di poche centinaia di metri. La pendenza massima del 9% si trova in un piccolo tratto lungo la via delle cappelle e poco prima della frazione di Carassone. Il manto stradale è totalmente asfaltato, generalmente in buone condizioni. Per un breve tratto urbano nel centro storico di Mondovì Piazza la pavimentazione stradale è in pavè. Il tracciato segue la strada provinciale 36, a basso volume di traffico, che scende in direzione di Vicoforte, tranne un paio di tratti in salita, fin nell'abitato di Fiammenga, dove al termine di una ripida discesa, si trova appunto il Santuario.

La strada SP36 prosegue poi in direzione del centro di Vicoforte, e per circa 1 km è possibile usufruire della pista ciclabile in sede separata che conduce al paese. L'itinerario continua sempre in discesa fino al bivio con la strada che conduce nuovamente verso Mondovì, passando per la frazione di Carassone. Qui si incontrano alcuni brevi tratti in salita, di poche centinaia di metri, fino al paese. Una svolta a sinistra nel centro del paese conduce su un tratto totalmente pianeggiante fino al centro storico di Mondovì Breo e al termine dell'itinerario.

## **LINEE D'INTERVENTO**

Lungo tutto il percorso sarà necessario il posizionamento di segnaletica stradale, in conformità con le linee guida

regionali riguardanti la realizzazione di percorsi ciclabili. Nelle tratte urbane di Mondovì Piazza e Fiammenga l'ampiezza della strada non permette la realizzazione di uno spazio dedicato alla pista ciclabile, ma con un'adeguata segnaletica e trattandosi di zona a traffico ridotto e a bassa velocità, non si evidenziano problematiche legate al transito delle biciclette.

Nel tratto extra-urbano compreso tra Mondovì Piazza e Fiammenga è presente per buona parte del percorso un marciapiede abbastanza ampio, tale da consentire la realizzazione di una pista ciclo-pedonale in sede separata, ultimando i tratti mancanti e risistemando quelli esistenti, attualmente in cattivo stato di manutenzione.

Il tratto che conduce dal Santuario al centro del paese di Vicoforte è provvisto di una pista ciclabile separata in buono stato e già normalmente utilizzata dai residenti;

La tratta più lunga del percorso va da Vicoforte fino a Mondovì Carassone, passando per il piccolo comune di Briaglia. E' una strada a basso traffico veicolare, con un buon manto stradale, per la quale non si rende necessaria la realizzazione di un percorso separato: poiché l'ampiezza della strada è ampiamente sufficiente in relazione al volume di traffico, si ipotizza un restringimento del se-



Figura 146: marciapiede lungo via delle Cappelle (F.d.A., 2019)

dime destinato al passaggio delle automobili ed il posizionamento di una segnaletica orizzontale che evidenzi il percorso dedicato alle due ruote;

Nell'ultimo tratto del circuito breve il percorso ritorna nuovamente urbano: la strada non è così ampia da consentire la realizzazione di un percorso dedicato, ma lo scarso volume di traffico e la regolamentazione dello stesso, con l'istituzione di riduzione di velocità e sensi unici, fanno sì che sia tranquillamente percorribile dalle due ruote senza pericoli. Sarà comunque importante predisporre una segnaletica adeguata per mettere in evidenza la presenza di un percorso promiscuo autoveicoli – biciclette, oltre a quella di indicazione dell'itinerario turistico.

Considerando che questo percorso breve inizia e finisce nella città di Mondovì, della quale sono già stati analizzati gli edifici storici più famosi e rappresentativi nei precedenti capitoli, si vuole qui porre l'attenzione sui percorsi di visita che si potrebbero proporre ai turisti ed ai visitatori, prima o dopo aver percorso la pista ciclabile.

### **PUNTI D'INTERESSE LUNGO IL PERCORSO**

Dopo la partenza del percorso dall'arrivo della Funicolare situato in Piazza Maggiore, cuore della città vecchia, si percorre una buona parte della strada che corre lungo le mura del belvedere del quartiere PIAZZA, dove è forte la tentazione di fermarsi per scattare foto al panorama che si apre sulle colline del Monregalese. La strada poi scende in direzione Vicoforte e si snoda attraverso la via delle Cappelle\*, così chiamata per la presenza di numerose cappelle votive costruite nel corso dei secoli passati in modo tale da realizzare un vero e proprio percorso devozionale di avvicinamento al Santuario della Madonna di Vico.

Il percorso è altamente suggestivo ed invoglia a fare più di una sosta per ammirare i vari edifici.

Giunti sulla piazza antistante il Santuario il colpo d'occhio è spettacolare, con la imponente facciata del tempio, la sua straordinaria cupola e la palazzata a fare da contorno. La visita al Santuario impone una sosta un po' più prolungata, ma ne vale la pena.

Oltre all'ingresso tradizionale della Chiesa, da qualche anno è stata aggiunta la possibilità di visitare il Santuario "dall'alto": una salita di 60 metri (riservata a chi non soffre di vertigini) fino alla sommità della cupola, la più grande al mondo di forma ellittica, indossando elmetto e imbrago.

Magnificat è il nome di questa emozionante esperienza che permette di rivivere l'eccezionale storia del Santuario di Vicoforte, capolavoro del Barocco piemontese, e ammirare da vicino gli affreschi recentemente restaurati.

Un percorso coinvolgente, attraverso spazi mai aperti prima al pubblico, per scoprire gradino dopo gradino le tante curiosità del Santuario.

E, dalla cima, lo splendido panorama sulle Langhe e l'arco alpino che circonda questo straordinario monumento di fede e d'arte.

Dal paese di Vicoforte e fino al comune di Briaglia la strada percorre dolcemente il crinale delle colline mostrando ad ogni curva panorami emozionanti sulla pianura, l'arco alpino e sul quartiere di Mondovì Piazza: un suggerimento può essere quello di percorrere questo tratto di strada al tramonto, quando i colori si fanno più intensi e suggestivi. Giunti a Briaglia, piccolo comune sulla sommità della collina, una breve sosta è d'obbligo per scattare qualche fotografia comodamente seduti sulla panchina gigante, attrazione principale del luogo, posta in posizione panoramica sulla valle sottostante.

Dal comune di Briaglia il percorso ciclabile è tutto in discesa fino all'abitato del rione Carassone, alle porte di Mondovì. Qui la strada riprende a salire dolcemente, percorrendo anche in questo caso un tratto panoramico che si

affaccia sull'abitato della città "nuova".

Prima di giungere alla fine dell'anello breve, la strada passa davanti al vecchio Ospedale di S. Francesco a Breo, sede oggi del Politecnico di Torino, facoltà di Ingegneria, per poi scendere in centro storico fino al termine del percorso.

### **I PORTALI DI MONDOVÌ**

Prima di affrontare il percorso ciclabile, una passeggiata nel centro storico di Mondovì è d'obbligo, per ammirare il vasto patrimonio architettonico presente.

Il tema dei portali rappresenta una chiave di lettura diversa della storia che ha caratterizzato questa cittadina.

Con il termine "portale" si intende il complesso degli elementi strutturali, architettonici e decorativi che compongono la "bucatura" di una parete o di un muro di cinta in cui si passa per accedere all'edificio. Il portale comprende, quasi sempre, una chiusura, porta o cancello che sia, di regola coordinata stilisticamente con l'insieme ma che può anche essere distinta, più antica o più tarda e di diverso stile.

I borghi storici di Mondovì, in particolare Piazza, conservano numerosi portali di palazzi patrizi e di case borghesi, alcuni monumentali ricchi di motivi ornamentali ed altri più essenziali profilati in semplice pietra, ma sempre disegnati con eleganza di proporzioni.

Le forme tipologiche più diffuse sono quella ad arco con lunetta, architravata, con finestra sopra l'architrave, oltre a quella mista ad arco inscritto nella trabeazione dell'ordine. L'epoca di appartenenza dei portali di Mondovì è compresa in un periodo molto lungo: alcuni sono di origine medievale o rinascimentale, ma la maggior parte appartiene al periodo barocco e più spesso al XIX secolo.

L'arco è raramente a tutto sesto: molto eleganti sono quelli ellittici o policentrici, e quelli del Settecento sono spesso a curvature contrapposte caratteristiche del nostro

Barocco.

Moltissimi gli elementi architettonici e decorativi presenti, alcuni vistosi come i frontoni triangolari o arcuati, altri più discreti. Spesso sono presenti stemmi gentilizi, capitelli decorati e finestre a oculo rotondo poste sopra la porta. Non mancano vasi con fiori e festoni pendenti, medaglioni con figure o raffigurazioni allegoriche, iscrizioni, conchiglie e palmette.

Sono perlopiù realizzati in pietra arenaria grigia, di facile lavorazione, ma quelli del XIX secolo si distinguono perché, oltre che per lo stile, sono in marmo bianco di Frabosa, il diffusissimo "verzino".

Le porte sono a uno o due battenti, a volte con portello e sopraporta, rustiche o eleganti, con struttura a tavolato o a pannelli, con cornici barocche mistilinee, intagliati a rosoni o raggere; o semplicemente con gli elementi della ferramenta a vista: chiodatura fitta e allineata, serratura, spioncini e soprattutto picchiotti in ferro e bronzo.



Figura 147: portale di palazzo Bressani, Mondovì  
(fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))



Figura 148: le 12 meridiane del Collegio dei Gesuiti , Mondovì Breo  
(fonte: [www.wordpress.com](http://www.wordpress.com))



Figura 149: la meridiana sulla facciata di un palazzo , Mondovì Breo  
(fonte: [www.targatocn.it](http://www.targatocn.it))

Presso l'ufficio del Turismo del comune si trovano le indicazioni del percorso che permette di osservare i portali più belli e significativi dei palazzi della città.

Un altro itinerario consigliato per conoscere la città fulcro del percorso è quello delle meridiane.

### **PERCORSO DELLE MERIDIANE**

La prima cosa che colpisce passeggiando per il centro storico, è la quantità di meridiane presenti ed è per questo che Mondovì è conosciuta come la città del tempo! Sono tante e tutte diverse tra di loro: linee di meridiana, meridiana con linee europee, linea diurna equinoziale, stilo polare o mancante. Con uno o più quadranti, con ore astronomiche, ore italiane comuni o ad ore temporarie: alzando gli occhi su una qualsiasi parete degli edifici del centro storico sarà molto probabile osservare una meridiana.

Questo accade perché per molto secoli Mondovì è stata sede di scuole gestite da religiosi, per i quali la scienza Gnomonica è sempre stata oggetto di studio ed applicazione, al punto che molti sacerdoti nel corso dei secoli hanno continuato le ricerche in questo campo diventando grandi astronomi. I Gesuiti in particolare si sono sempre distinti nello studio della Gnomonica, dedicandosi molto spesso alla costruzione di strumenti solari, tanto che troviamo ancor oggi sui muri di quelle scuole in vari Paesi europei, numerose testimonianze.

L'ex Collegio dei Gesuiti di Mondovì in Provincia di Cuneo (ora Palazzo di Giustizia), è comunque il più importante di tutti, ospitando su una sola parete ben dodici Orologi Solari. Complesso di 12 quadranti del XVIII sec., disposti su tre livelli, con diversi sistemi: divisioni zodiacali; ore babiloniche; altezze e azimut solari; ascendenti; ore astronomiche; ore italiane comuni; ore temporarie; ampiezza del giorno; calendario del 1° e 2° semestre; ore italiane



Figura 150: sale museali di Palazzo Fauzone, Mondovì  
(fonte: [www.beniculturali.it](http://www.beniculturali.it))

da campanile; orologio geografico. La parete è larga 24 metri, alta 28, con orientamento Sud-Est .

Questa "Parete Gnomonica" era notevolmente compromessa: l'intonaco risalente alla prima metà del Settecento era alquanto staccato, lasciando intravedere in qua e in là delle brevi tracce di linee rese quasi del tutto incomprensibili: nel 2003 è stato effettuato un impegnativo lavoro di restauro curato tra l'altro anche dal Politecnico di Torino (nella persona del Prof. Sergio Dequal), che ha riportato in buone condizioni l'intero complesso.

In città è possibile anche visitare alcuni musei interessanti: il Museo della Stampa, di cui si è parlato nella descrizione della prima tappa, e il Museo della Ceramica.

### **MUSEO DELLA CERAMICA**

Il Museo della Ceramica di Mondovì, collocato nel settecentesco Palazzo Fauzone di Germagnano, ospita l'allestimento permanente delle collezioni ceramiche distribuite

nelle 17 sale dei piani nobili del Palazzo. Nelle sale espositive, ricche di affreschi, stucchi, tappezzerie, specchiere, camini, sapientemente restaurati, sono esposti oltre seicento pezzi ceramici provenienti dalla collezione di Marco Levi (1910-2001), ultimo proprietario e direttore della fabbrica "Vedova Besio e figlio". Si tratta della più ricca collezione di ceramiche del distretto monregalese: acquistata negli anni Novanta del secolo scorso da Marco Levi, venne poi donata alla Fondazione Museo della Ceramica "Vecchia Mondovì", coronando il sogno di preservare e trasmettere la memoria storica di una plurisecolare esperienza artistica e industriale e di farla rivivere in una prestigiosa sede museale.

L'avventura del distretto industriale monregalese della ceramica inizia in età napoleonica e si esaurisce alla fine degli anni Settanta del Novecento.

La produzione della terraglia, materiale innovativo della rivoluzione industriale usato per stoviglie a costi contenuti, segna nell'Ottocento e nel Novecento la cultura e l'economia della città di Mondovì e di un ampio distretto (Villanova, Roccaforte, Chiusa di Pesio, Vicoforte, Mombasiglio), generando simboli visivi caratteristici e inconfondibili, tra cui il galletto dalla coda variopinta e le vivaci decorazioni a spugna intagliata.

La visita del museo è concepita come un viaggio all'interno di una fabbrica: al primo piano un percorso orizzontale introduce il visitatore nelle diverse fasi della lavorazione della terraglia e nelle tecniche della decorazione, con una ricca collezione di strumenti originali provenienti dalle fabbriche del distretto.

Il secondo piano è invece dedicato alla storia del polo industriale, a partire dalla prima metà dell'ottocento, con l'insediamento della prima fabbrica, per poi percorrere le varie fasi, fino agli anni 60/70 del novecento, anni in cui si verifica la crisi inarrestabile e definitiva del settore.

## LA VIA DELLE CAPPELLE

Lungo la strada che conduce da Mondovì Piazza al Santuario della Madonna di Vico, già nei primi anni del '600 il Duca Carlo Emanuele I di Savoia aveva espresso l'intenzione di realizzare sette cappelle sulle sette colline intorno, quasi a creare una corona intorno al nuovo tempio in costruzione.



Figura 151: Cappella di Gesù tra i Dottori (F.d.A., 2022)



Figura 152: Cappella della Flagellazione (F.d.A., 2019)

L'idea venne ripresa in occasione della solenne incoronazione della Madonna del pilone, e si concretizzò con il progetto di edificazione di quattordici cappelle dislocate lungo la strada, a rappresentare i quattordici misteri del Rosario, una sorta di percorso devozionale per i pellegrini che si recavano al Santuario.

Tra il 1682 e il 1689 furono costruite le prime tre, alcune vennero successivamente distrutte o sostituite con semplici piloni votivi, altre ancora non furono mai costruite. Le ultime cinque sono state realizzate dopo la metà del XIX secolo.

Il percorso di meditazione e preghiera in realtà non si è mai completato per diverse ragioni: le esigue risorse economiche (assorbite in gran parte dalla costruzione del Santuario) e la mancanza di gruppi di pellegrini che percorressero la via soffermandosi in preghiera presso le varie stazioni del Rosario.

Le cappelle sono dislocate lungo la strada "dei boschi" che era stata sistemata dall'arch. Vitozzi mentre si occupava della costruzione del Santuario, e che dai confini di Mondovì piazza scendeva attraversando l'abitato di Fiammenga e ripidamente giungeva al tempio.

Le cappelle ancora visibili oggi sono sei, in aggiunta a tre piloni: il Pilone della Visitazione, il Pilone dell'Incoronazione di Spine e il Pilone del Transito.

La Cappella dell'Annunciazione, del 1885, è la prima al bivio delle strade per Vico e Fiammenga, dalla pianta centrale a croce greca appena accennata, cupola rotonda e quattro pronai simmetrici, di ispirazione palladiana.

La Cappella di Gesù tra i Dottori, del 1875: è seconda, ai piedi della scorciatoia che taglia la curva della strada, ha pianta semicircolare preceduta da un pronao a quattro colonne toscane che formano una serliana; è chiusa da una cancellata.

La terza cappella, in cima alla scorciatoia, è la Cappella dell'Agonia di Gesù. Ha pianta ottagonale con cupola a

otto spicchi aperta su tre lati con trabeazioni poggianti su quattro colonne corinzie. La sua costruzione risale al 1875.

La Cappella della Flagellazione è la quarta, al bivio della strada che conduce a Fiammenga. È più grande delle altre, di forma rotonda, con cupola emisferica e pronao a quattro colonne toscane e trabeazione triangolare. Fu costruita nel 1877 su disegno dell'Ing. Schellino, come le tre precedenti.

La più monumentale è la Cappella della Salita al Calvario, posta in fondo alla salita di Fiammenga, leggermente scostata dalla strada. Di impronta neoclassica, ha pianta ellittica con l'asse maggiore passante per l'ingresso, in assonanza con il Santuario, e pronao corinzio a quattro colonne, due per lato. La sua costruzione fu iniziata nel 1888 e terminata nel 1894 con la cupola disegnata sempre da Schellino.

L'ultima è la Cappella della Discesa dello Spirito Santo, la più antica oggi visibile lungo il percorso. Costruita nel 1689, in cima alla discesa del SS. Apostoli, è anche la più semplice. Piccola, rotonda e senza cupola, ma coperta da un tetto a falde, e con un elegante portale.

### **NORMATIVE E SERVIZI**

Le normative e i servizi riguardanti la realizzazione di questa tratta sono già state analizzate nella fase di suddivisione del percorso in tappe.

Trattandosi di un itinerario breve, da percorrere in una sola giornata, non si ritiene necessario aggiungere ulteriori servizi accessori, oltre a quelli già individuati in precedenza.

Lungo il percorso sono presenti alcune aree di sosta che offrono la possibilità di fermarsi per un pranzo al sacco o per riposare. Anche nei pressi della piazza del Santuario vi sono tavolini e aree verdi atte al medesimo scopo.

### **SUGGERIMENTO DI PERCORSO**

Come già ipotizzato nella descrizione della prima tappa, si consiglia di iniziare l'itinerario ciclabile visitando inizialmente il centro storico di Mondovì Breo, con la sua via pedonale che attraversa la città seguendo una lunga infilata di portici antichi, sulla quale si affacciano numerosi edifici di grande valore architettonico. Dal centro di via S. Agostino, a poche decine di metri si trova la stazione della Funicolare, restaurata nel 2006, che fornisce il servizio di trasporto pubblico collegando il quartiere inferiore di Breo con il quartiere più antico Piazza, che si trova ad una quota superiore, sulla sommità della collina. Sui 3 vagoni del treno a cremagliera è possibile trasportare anche la bicicletta, e l'esperienza di viaggio è piacevole. Le cabine, in vetro trasparente, consentono di osservare il panorama sulla città sottostante e sul territorio circostante.

Giunti in Piazza Maggiore, il colpo d'occhio è spettacolare, la piazza si presenta in tutto il suo splendore, ricca di palazzi ed edifici ecclesiastici di gran pregio.

Al fondo della piazza, sul lato est, una piccola strada, in leggera salita, conduce alla Torre del Belvedere, con i suoi giardini, da cui si gode di una vista panoramica su tutte le colline in direzione delle Langhe.

La strada che scende a lato dei giardini, costeggiando il parcheggio delle automobili, immette sulla via del Marchese di Ormea, che scende in direzione della provinciale SP36, costeggiando la città vecchia e offrendo uno splendido panorama.

Dopo la rotatoria la strada diventa provinciale e conduce verso le cappelle del Rosario e la cittadina di Vicoforte, di cui si è ampiamente descritto precedentemente.

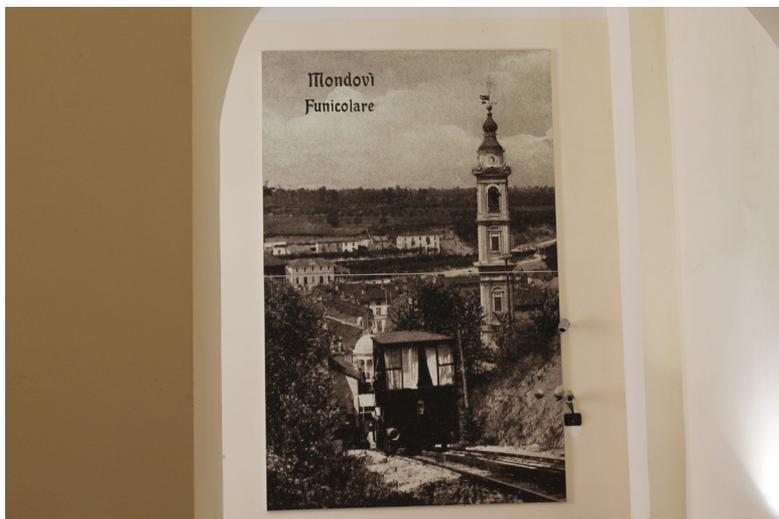


Figura 153: foto storica della Funicolare (F.d.A., 2019)



Figura 154: stazione a valle della Funicolare (F.d.A., 2019)

## IL COLLEGAMENTO DEI DUE RIONI DI MONDOVÌ:

### LA FUNICOLARE

L'impianto a vapore della prima Funicolare venne realizzato nel 1886 per risolvere il problema del collegamento tra i quartieri Breo e Piazza. Nel 1926 l'impianto venne elettrificato, abbandonando il sistema ad acqua. Dopo alcuni ammodernamenti, nel 1975, scaduta la concessione, il Comune non ritenne di tenere aperto l'impianto in quanto considerato antieconomico. Dopo molti dibattiti sulla necessità di ripristinare l'impianto e il collegamento, nel 2002 viene firmato l'accordo per la riattivazione del servizio. I lavori partono nel 2005 e terminano il 16 dicembre 2006, con l'inaugurazione della nuova Funicolare.



Figura 155: stazione a monte della Funicolare (F.d.A., 2019)

# 4.2 Soluzioni e proposte progettuali

Tracciando il percorso ciclo-turistico che collega i vari piccoli centri del monregalese, non si è potuto fare a meno di osservare e individuare alcune situazioni di criticità.

Per quanto riguarda la segnaletica e il sedime stradale, si è visto come in alcuni tratti sarà necessario provvedere ad identificare il percorso in modo chiaro attraverso gli strumenti previsti dal regolamento sulla realizzazione delle piste ciclabili.

Sarà compito delle Amministrazioni locali interessate dal passaggio del tracciato farsi carico degli interventi suddetti, in conformità con i PRGC e i piani paesaggistici regionali vigenti.

Per quanto riguarda i servizi accessori e necessari si è potuto verificare che la maggior parte di questi è localizzata nei centri urbani, o tutt'al più ai margini degli stessi.

Per fare in modo che tutto l'itinerario sia ben servito da aree di sosta, punti di ristoro e ciclofficine o perlomeno stazioni di ricarica delle e-bike, sono state individuate lungo il tracciato aree idonee all'inserimento dei servizi in questione.

Sono stati progettati diversi modi di intervento: in alcuni casi la presenza di edifici dismessi ha suggerito la proposta di riqualificazione e riuso degli stessi, mentre in altri casi sono state identificate alcune aree sulle quali inserire un edificio costruito ex-novo per ospitare i servizi suddetti.

L'edificio pensato per l'inserimento sul territorio dovrà rispondere a determinati requisiti: sostenibilità, reversibilità e minor impatto ambientale possibile.

A tal proposito sono stati individuati alcuni esempi di costruzioni modulari in materiali eco-sostenibili e naturali, come il legno, provvisti di tutte le più moderne tecnologie per essere energeticamente autosufficienti e perfettamente integrabili nella natura che li circonda.

Sono state anche pensate alcune colonnine per la ricarica dei mezzi elettrificati, anche in questo caso perfettamente autosufficienti grazie all'alimentazione a pannelli fotovoltaici.

Nelle schede seguenti si illustrano gli studi di progetto di massima di questi interventi migliorativi e integrativi a servizio del percorso ciclabile.

## LEGENDA

-  inizio percorso ciclabile
-  termine percorso ciclabile
-  tappa del percorso ciclabile
-  strada urbana carregg. ridotta zona 30
-  strada prov.le a basso traffico veicolare carreggiata largh. 6/7 m.
-  strada secondaria consortile carreggiata 4 m scarso volume di traffico
-  strada urbana provvista di pista ciclabile con doppio senso di marcia in sede separata
-  strada di campagna con tratti di fondo sterrato carreggiata 2 m priva di traffico veicolare
-  strada prov.le a basso traff. veicolare carregg. 6/7 m in attraversamento centro urbano
-  strada prov.le a medio traff. veicolare carregg. 8 m
-  punto di intersezione con strada provinciale ad elevato traffico veicolare
-  luogo identificato per inserimento area servizi
-  edificio identificato per intervento di recupero e riuso

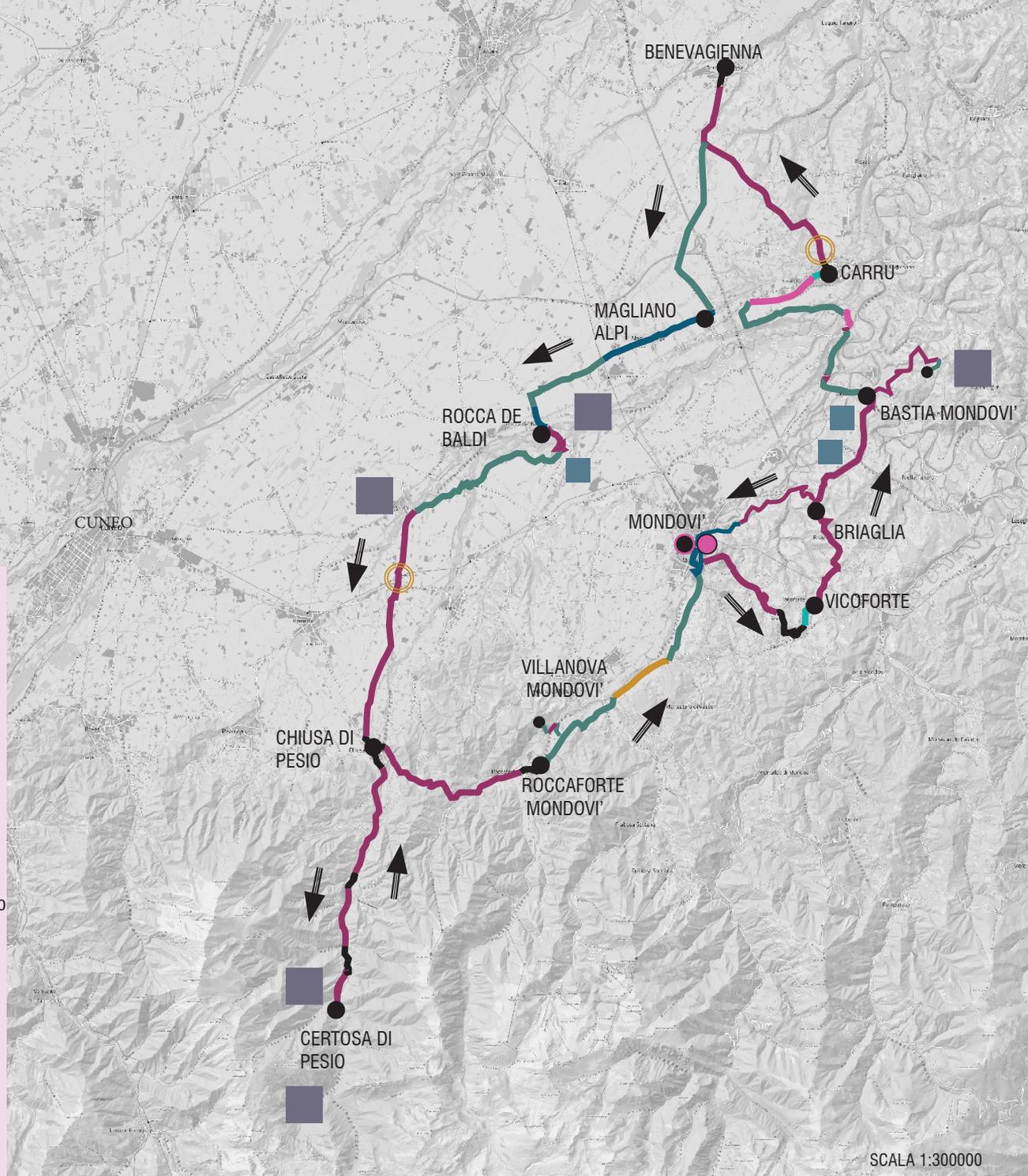
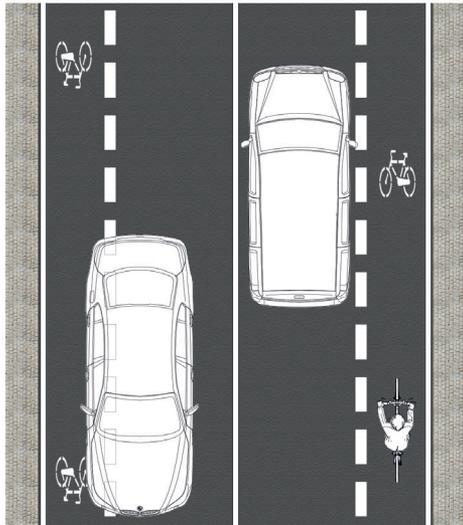


Figura 156: mappa generale del percorso con le differenti tipologie di strade - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

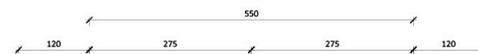
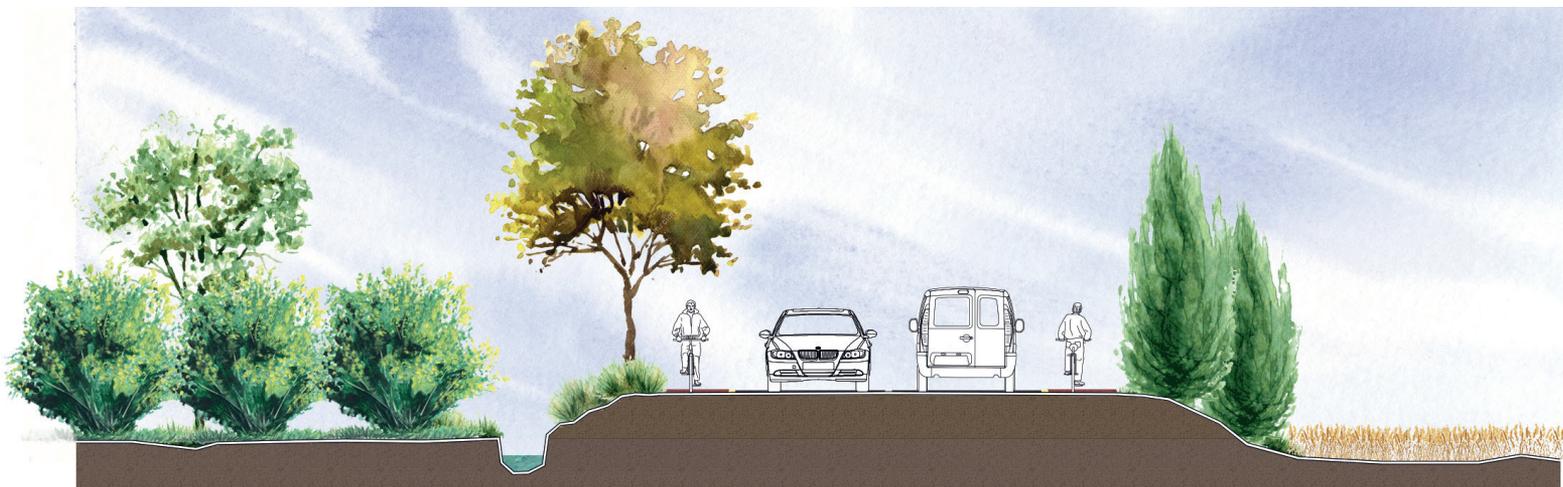


### Strada urbana:

Le N.T.A. della Regione Piemonte nel caso di strade urbane di piccole dimensioni, con autoveicoli che procedono a bassa velocità, consentono di non realizzare alcun tipo di segnaletica per i ciclisti.

Tuttavia, nei tratti urbani del percorso, soprattutto quelli che attraversano centri storici, si suggerisce alle Amministrazioni di potenziare ed eventualmente ampliare le zone a traffico limitato o zone 30, già presenti in molti casi. In ogni caso, se l'ampiezza della strada lo consente, si può prevedere il posizionamento di una segnaletica orizzontale che, attraverso una semplice linea tratteggiata, identifichi una fascia di rispetto per le biciclette.

(elaborazione dell'autore)

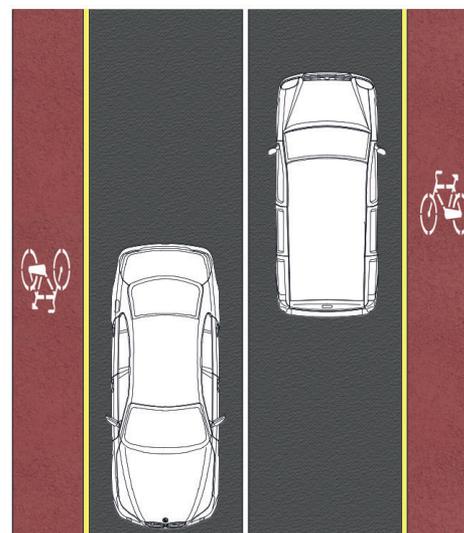


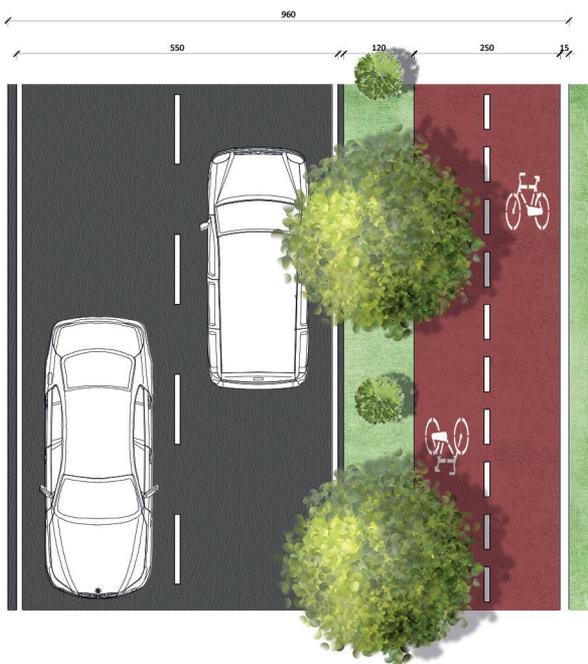
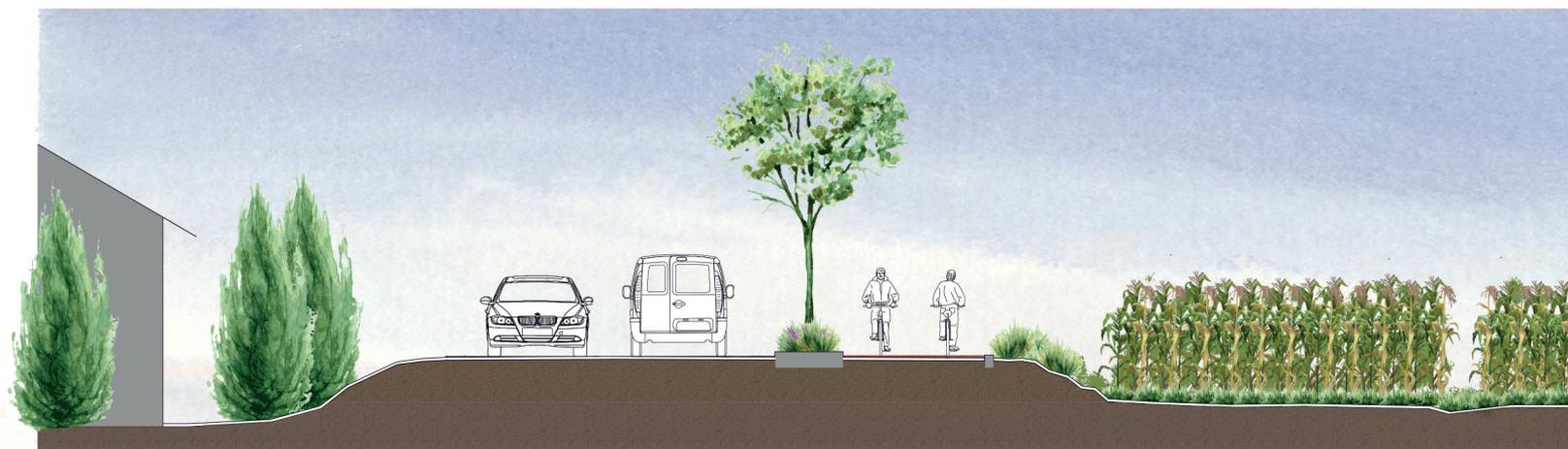
### Strada provinciale a basso traffico veicolare:

in questo secondo caso il tracciato utilizza strade provinciali a basso volume di traffico, con una carreggiata più ampia. Ferma restando la segnaletica turistica, obbligatoriamente necessaria su tutto il percorso, in questo caso si prevede la possibilità, adottando le norme tecniche, di realizzare una segnaletica orizzontale che permetta di separare e identificare visivamente il percorso dedicato alle biciclette.

Dalle NTA vengono date le seguenti disposizioni: separare la corsia ciclabile dalla corsia veicolare per mezzo di una striscia continua di colorazione giallo riflettente, eventualmente evidenziare ulteriormente il tracciato attraverso una differente pavimentazione o colorazione, segnalare adeguatamente il percorso ciclabile ed impedire in ogni caso la sosta ed il parcheggio sia sulla corsia ciclabile che sulla strada.

(elaborazione dell'autore)





Strada provinciale a medio traffico veicolare:

nel breve tratto potenzialmente pericoloso identificato lungo il tracciato, circa 2 km sulla SP 271 che si percorre dopo l'abitato di Villanova, fino alla svolta sulla via secondaria in direzione di Mondovì, si prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale a doppio senso di marcia in sede separata, ben visibile e identificato da segnaletica verticale e orizzontale.

Le N.T.A. della Regione Piemonte forniscono le seguenti indicazioni:

la pista ciclabile può essere evidenziata con differente colorazione o pavimentazione, devono essere presenti segnaletica dissuasoria di avvertimento per gli autoveicoli e indicazione dell'inizio della corsia per i ciclisti, la separazione può avvenire mediante cordolo o con alberature che non devono però impedire la visuale sulla strada.

(elaborazione dell'autore)

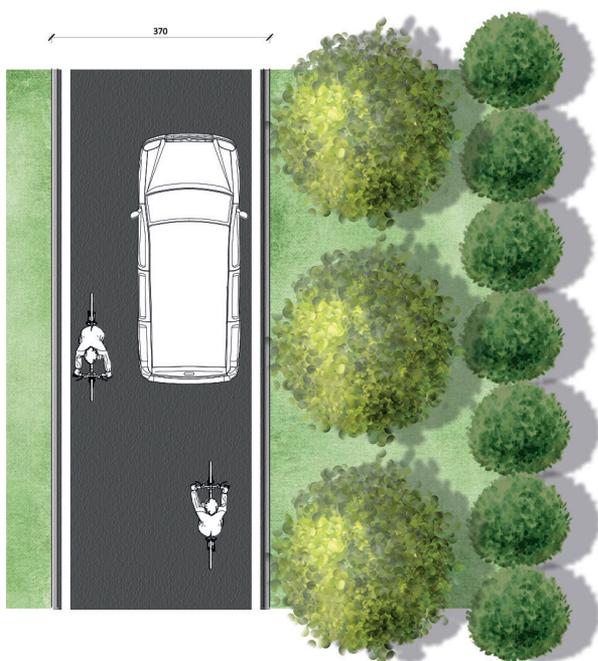
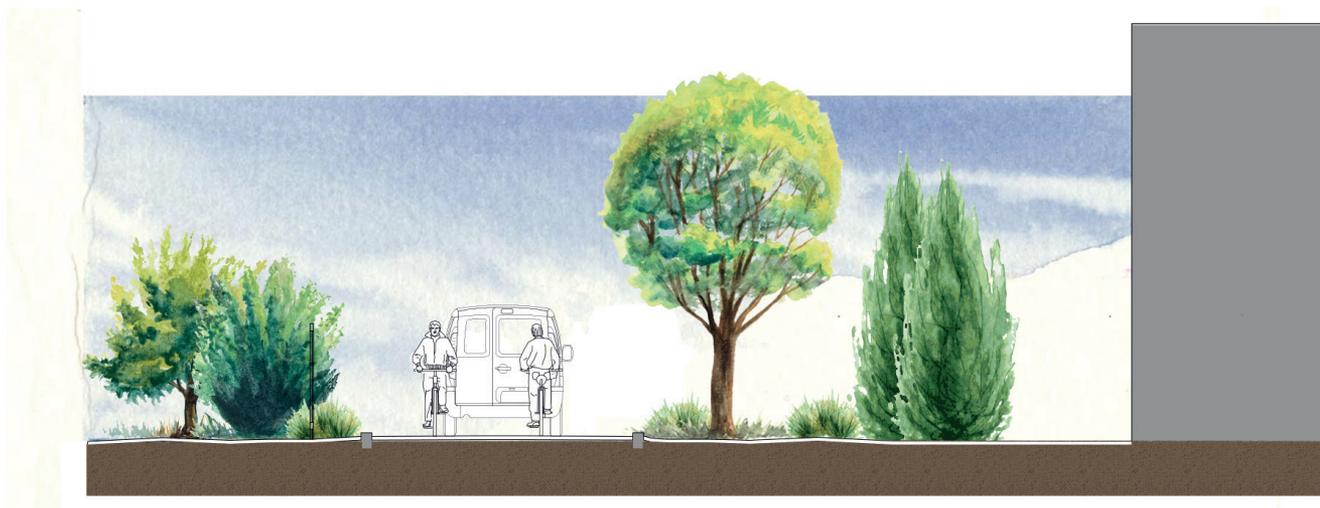


Incrocio tra strade provinciali a diverso volume di traffico veicolare, regolato da rotatoria:

in questa particolare situazione, ritenuta di elevata pericolosità per l'attraversamento da parte dei ciclisti, si ipotizza questa tipologia di intervento: realizzazione di un percorso ciclabile separato a doppio senso di marcia, tracciato sul lato della rotatoria dove le banchine laterali sono più ampie. La pista ciclabile, tracciata sulla prov. le a basso volume di traffico con una segnaletica orizzontale, prosegue poi, dopo il superamento della rotatoria in sede separata, con un attraversamento ciclo-pedonale, sull'altro lato della strada, nuovamente su pista tracciata orizzontalmente.

Le N.T.A. nelle specifiche riguardanti l'attraversamento delle rotatorie, considerano solo l'intersezione tra strade equivalenti, dove è prevista la corsia separata su strada. Poiché in questo caso le due strade che si incrociano sono differenti per tipologia di traffico, si è ritenuto più idoneo pensare alla soluzione proposta.

(elaborazione dell'autore)



### **Strada di campagna con tratti sterrati**

la strada è praticamente priva di traffico veicolare, se si escludono i proprietari dei fondi e delle attività presenti. La carreggiata è decisamente ridotta, e alterna tratti di sedime stradale in terra battuta a tratti asfaltati.

Inoltre il panorama naturale è disturbato dalla presenza dei capannoni industriali e dei parcheggi di pertinenza delle attività presenti.

In questo caso si suggerisce la posa di un manto stradale uniforme, per agevolare il passaggio delle biciclette, anche quelle da strada.

Si consiglia l'uso di materiali moderni di pavimentazione stradale che garantiscano la permeabilità delle acque.

Per schermare la vista dei capannoni industriali si consiglia la piantumazione di alberi di alto fusto, alternati a gruppi di arbusti, con il duplice scopo di schermatura e di ombreggiamento nella stagione estiva.

Il tratto, così definito, potrebbe collegarsi di fatto alla pista ciclabile esistente nel concentrico di Carrù, in modo

tale da incrementare l'offerta della rete dei percorsi ciclabili cittadini.

Nelle N.T.A. della Regione Piemonte non si trovano riferimenti a questa tipologia di interventi: si parla piuttosto di pista ciclabile indipendente, realizzata con le stesse caratteristiche della pista ciclabile in sede separata.

Trattandosi di una strada che saltuariamente può essere percorsa dai proprietari dei fondi e delle attività poste lungo il percorso, si è preferito pensare ad un tracciato di tipo promiscuo, con l'apposizione di segnaletica verticale di prudenza per la presenza di ciclisti.

### **Strada secondaria consortile**

la strada in questi tratti si presenta quasi priva di traffico veicolare, segue tracciati secondari, consortili e la sua ampiezza è ridotta.

Anche in questo caso si ipotizza il posizionamento di segnaletica verticale di avvertimento per la possibile presenza di ciclisti.

Inoltre è necessaria una segnaletica di tipo turistico con le indicazioni del percorso e delle direzioni da seguire per giungere nelle varie destinazioni.



Figura 157: Tratto sterrato in direzione di Carrù (F.d.A., 2019)

## **INTERVENTO A**

Il tratto di strada che, lasciata la provinciale SP282, svoltando a destra conduce in direzione di Carrù, per poche centinaia di metri presenta una pavimentazione sconnessa, sterrata e di difficile percorribilità.

Si propone quindi, anche in questo caso, la posa di un materiale moderno di pavimentazione stradale che garantisca la permeabilità dell'acqua, in connessione con il resto del tracciato. È opportuna anche l'apposizione di segnaletica turistica verticale con le indicazioni del percorso.

## **INTERVENTO B**

Il tratto di percorso compreso tra il bivio dopo la borgata di Frave e il concentrico di Carrù presenta una discontinuità riguardante il sedime stradale, alternando tratti asfaltati a tratti di strada sterrata, evidenziati sulla mappa con una linea tratteggiata. Inoltre lo stesso tracciato si trova a passare lungo il lato posteriore dell'area industriale del paese, presentando una serie di capannoni e spazi riservati ai parcheggi di pertinenza.

L'intervento ipotizzato prevede il rifacimento del manto stradale uniformando il sedime mediante l'apposizione di una pavimentazione adeguata, in connessione con i tratti già esistenti.

Per rendere più piacevole il percorso e schermare la vista dei capannoni, si prevede la piantumazione di un filare di arbusti di medie dimensioni, in alternanza con alberi ad alto fusto, per ottenere il doppio obiettivo di schermatura e ombreggiatura nella stagione estiva.

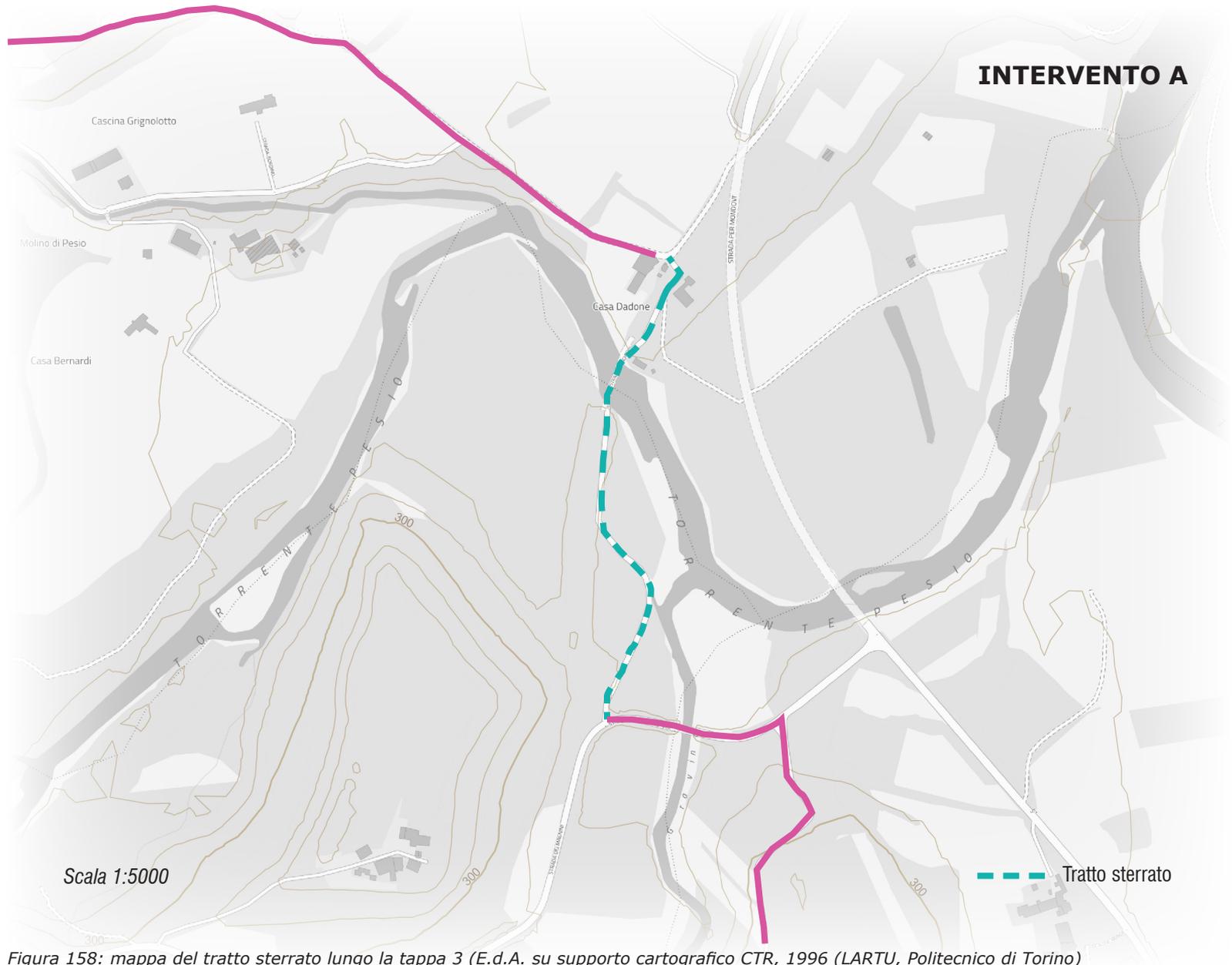


Figura 158: mappa del tratto sterrato lungo la tappa 3 (E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

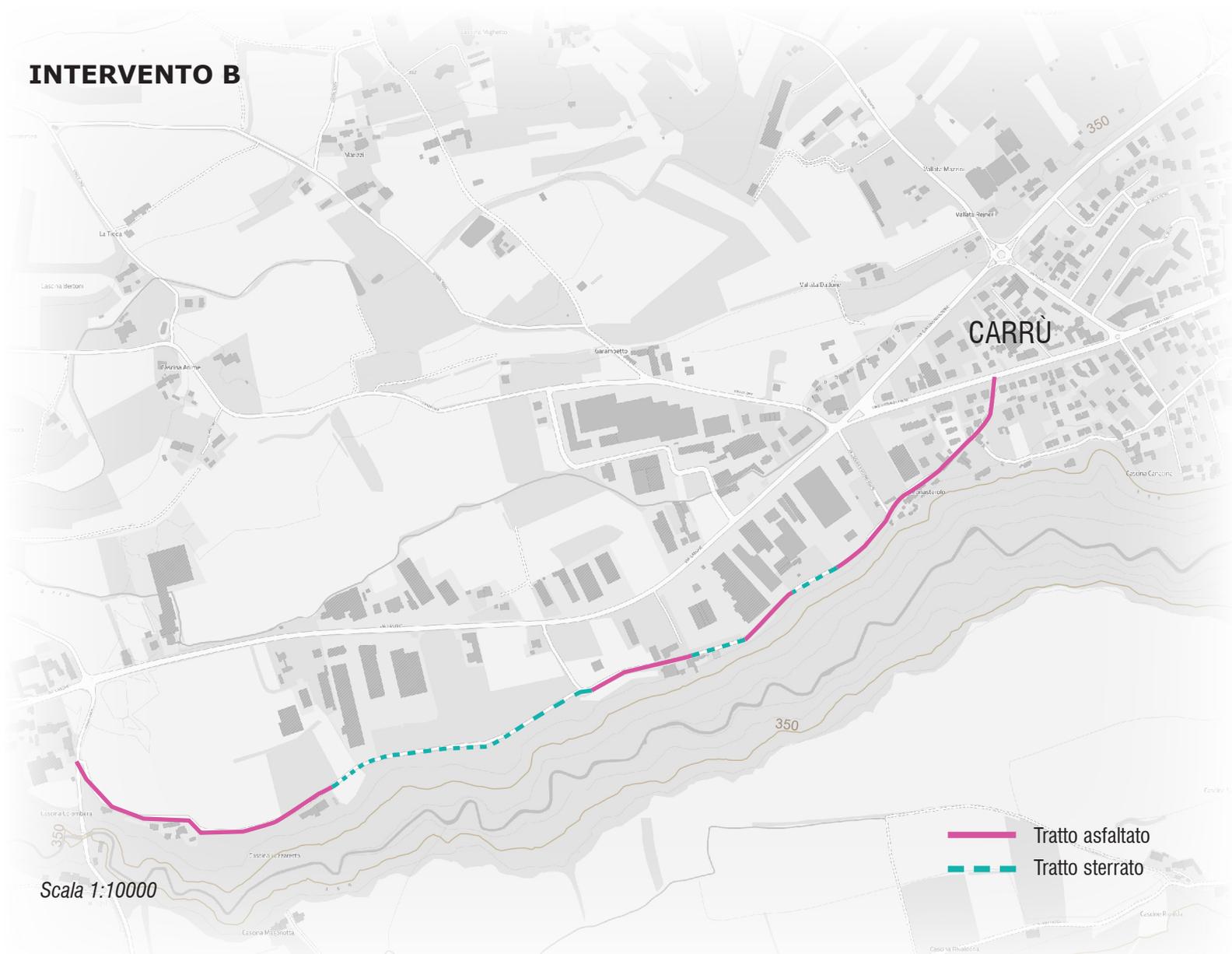


Figura 159: mappa del tratto da riqualificare lungo la tappa 3 (E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

## > **Recupero e riuso**

Gli edifici pensati per un'eventuale riqualificazione sono tre, evidenziati sulla mappa, ai quali potrebbero eventualmente aggiungersene altri, identificati dai singoli Comuni nei loro piani regolatori.

In questo approfondimento progettuale si è preso in considerazione il casello ferroviario, per la sua posizione centrale rispetto alla tratta sulla quale si trova, e per l'ampio spazio di pertinenza che permette l'allestimento di aree esterne con tavolini all'aperto e parco giochi bimbi.

L'edificio consiste in un fabbricato di forma rettangolare su due piani fuori terra. Da quello che si è potuto vedere dall'esterno, parzialmente coperto di vegetazione, si presenta in un discreto stato di conservazione, tanto da far pensare ad un recupero dell'esistente attraverso un intervento di ristrutturazione. Per motivi di sicurezza non è stato possibile visitare l'interno.

Le piante dell'edificio, reperite presso il Museo ferroviario di Borgo San Dalmazzo, allestito e curato dall'associazione Cunifer, che ha ottenuto in gestione i locali sovrastanti la stazione ferroviaria del comune borgarino, mostrano la suddivisione del casello in due vani, di pari dimensioni, separate da un setto in muratura portante all'interno del quale passa una canna fumaria ed è posizionato un camino per il riscaldamento dei locali. Entrambi i locali possiedono una porta verso l'esterno, ed una finestra sul lato corto, in posizione laterale. Il piano superiore, raggiungibile per mezzo di una scala posta longitudinalmente sul lato opposto alle aperture, è composto anch'esso da due vani identici a quelli del piano inferiore. La soletta e la scala sono in legno. Anche le aperture verso l'esterno del primo piano sono uguali a quelle del piano sottostante, con la differenza che si tratta di finestre e non di porte-finestra. L'edificio non presenta loggiati o balconi.

La copertura è rivestita in coppi piemontesi, e dalle sezioni esaminate sui documenti, risulta essere in travi e travetti di legno.

Dai documenti visionati risulta esserci una comunicazione scritta e indirizzata al capo reparto di Mondovì. Ing. Pini, in data 24 gennaio 1951, nella quale si parla di una incongruenza tra le piante del casello n. 56 (purtroppo prive di datazione) e le effettive dimensioni del casello stesso, probabilmente dovute ad un ampliamento.

Pertanto il progetto ipotizzato in questa sede vuole essere solo una proposta di massima, basata sulle mappe in possesso, e modificabile in base alle effettive dimensioni del fabbricato.

Considerando l'area sulla mappa, gli spazi interni potrebbero essere così articolati:

al P.T. locale adibito ad uso servizio ristoro, suddiviso tra zona bar e zona banco da appoggio, circa 20 mt<sup>2</sup>, e zona servizi igienici, 15 mt<sup>2</sup>.

al P.1 una camera da letto con 4/6 posti letto tipo camera-ta, 24 mt<sup>2</sup>, e servizi igienici con doccia, 11mt<sup>2</sup>.

Per raggiungere lo spazio superiore si ipotizza la realizzazione di una scala esterna per evitare di occupare spazi interni, già abbastanza limitati.

Gli spazi esterni sono molto più ampi e permettono di realizzare con facilità i servizi accessori.

Se il PRGC lo permette, sarebbe ipotizzabile l'inserimento, in una porzione del lotto, di una tettoia, in materiale eco-sostenibile ed in modo da rispettare la reversibilità del progetto, che possa ospitare gli spazi esterni dedicati alla ristorazione.

Completano gli spazi esterni le colonnine per la ricarica

delle e-bike e due rastrelliere per il parcheggio delle due ruote.  
 In un'altra porzione del lotto potrebbe essere inserita una area giochi bimbi.

Tutte queste considerazioni sono rivedibili nel momento in cui siano accertate le reali dimensioni del caseggiato.



Figura 160: Casello ferroviario dismesso di Bastia M.vì (F.d.A., 2019)



Figura 161: tratto di strada adiacente al casello ferroviario (F.d.A., 2019)

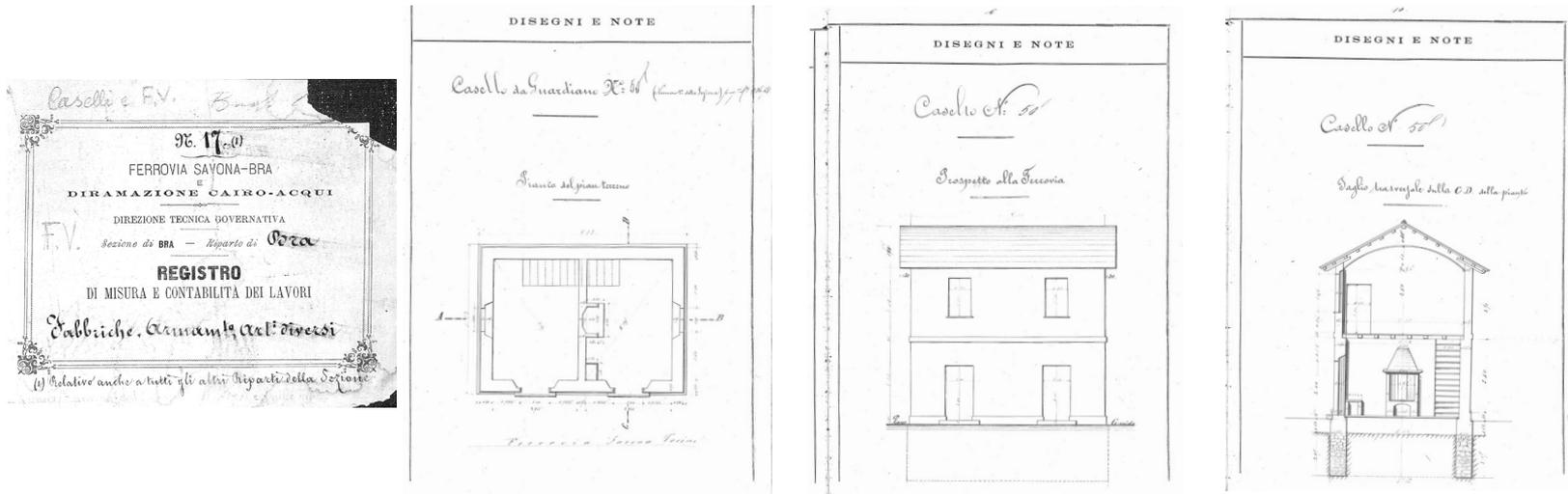
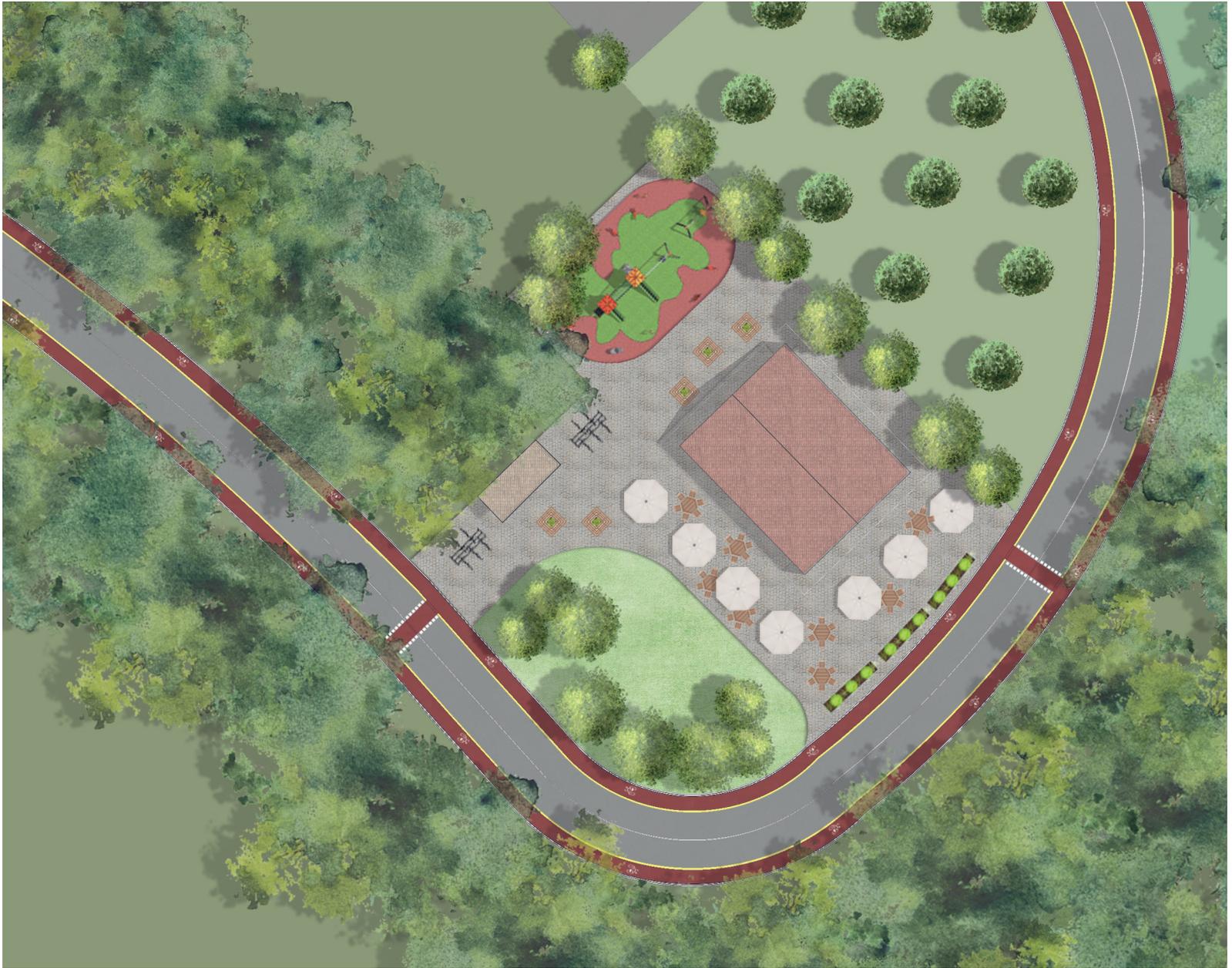


Figura 162: piante del casello ferroviario custodite presso il Museo Ferroviario di Borgo San Dalmazzo (a cura di Assoc. Cunifer)



## Masterplan dell'area del casello ferroviario a Bastia Mondovì.

Nel disegno, in scala 1:500, del lotto di pertinenza del casello ferroviario, si propone un'ipotesi progettuale per l'organizzazione degli spazi esterni.

L'accesso avviene attraverso due ingressi, posti rispettivamente ad Ovest e a Sud del lotto, in corrispondenza dei quali sono previste attraversamenti pedonali ben visibili, individuati mediante posizionamento di segnaletica orizzontale di colore rosso, in continuità con il tracciato ciclabile.

Le colonnine di ricarica delle e-bike sono posizionate lungo il percorso ciclabile, sul lato est, agevolmente raggiungibili dalla strada. Le stesse sono provviste dell'attrezzatura indispensabile per un "pronto soccorso bici", di facile utilizzo da parte degli utenti. L'alimentazione delle colonnine, come tutta l'energia necessaria al funzionamento dell'area, è fornita dai pannelli fotovoltaici che sono posizionati sulla copertura dell'edificio recuperato.

In prossimità dell'ingresso sul lato Ovest, trovano posto le rastrelliere portabici.

Lungo i lati Ovest e Sud del caseggiato, tavolini all'aperto e ombrelloni per schermare i raggi solari garantiscono la fruibilità dell'area esterna, quando le condizioni atmosferiche lo permettono.

Di fronte al lato Nord del manufatto, un'area giochi bimbi completa l'offerta di servizi ai viaggiatori.

L'area verde di pertinenza del lotto prevede la coltivazione a prato calpestabile e la piantumazione di alberi a medio fusto, per garantire l'ombreggiamento e ridurre, almeno in parte, la visuale sulla strada.

La pavimentazione esterna intorno all'edificio e dei percorsi che conducono agli ingressi dell'area, in conformità e nel rispetto delle caratteristiche di sostenibilità, sarà realizzata con l'uso di materiali moderni che garantiscano la permeabilità delle acque.

Nella mappa, la posizione del casello lungo la tappa 2.

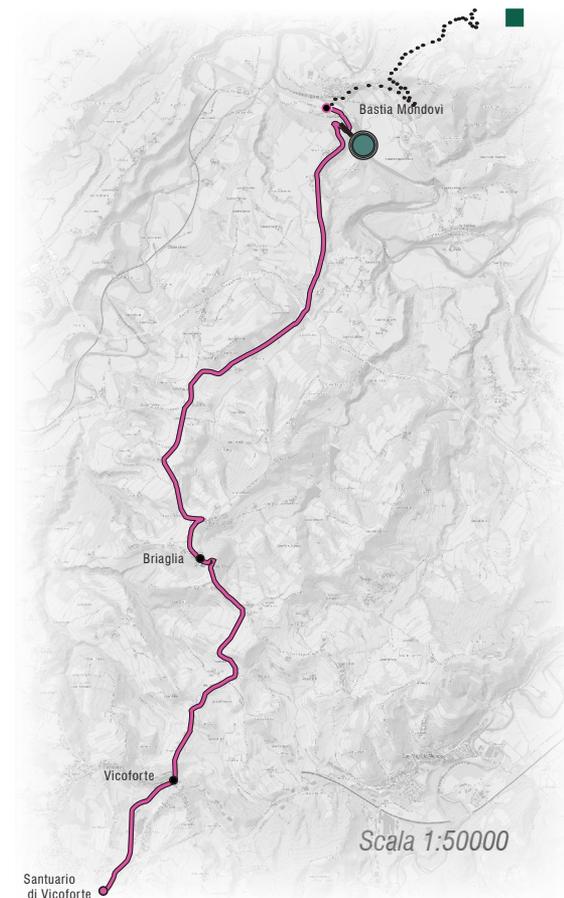


Figura 163: posizione del casello ferroviario lungo il tracciato della tappa 2- E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

## > Nuovo intervento

Negli spazi identificati lungo il percorso e ritenuti idonei all'inserimento di un'area dedicata ad ospitare i servizi necessari per l'itinerario ciclo-turistico (previa analisi del PPR e PRGC locali), si è ipotizzato il posizionamento di una costruzione modulare che risponda alle caratteristiche di reversibilità, eco-sostenibilità e ridotto impatto ambientale.

Alcune proposte innovative presenti sul mercato potrebbero risultare idonee e conformi al progetto. Si tratta di moduli abitativi prefabbricati che rispondono pienamente a tutti i requisiti richiesti, oltre ad essere piacevoli alla vista.

La costruzione prefabbricata in materiali ecosostenibili permette in qualsiasi momento la reversibilità dell'intervento. La dotazione di pannelli fotovoltaici consente l'utilizzo di fonti rinnovabili, come l'energia solare, senza impatto sull'ambiente. L'impianto sul terreno può avvenire per mezzo di pali, tipo palafitta, senza dover realizzare fondazioni in cemento.

La modularità degli spazi, ripetibili per rispondere alle diverse esigenze, permette di scegliere, per ogni area individuata, il numero di moduli necessari.

Non ultima, la sua forma che ricorda le vette alpine, è stata ritenuta idonea all'inserimento nel contesto naturale in cui si svolge l'itinerario ciclo-turistico.

Sul percorso sono state individuate alcune aree che potrebbero risultare adatte per la realizzazione di un'area di sosta, dove si inserirebbe il modulo suddetto: il numero di moduli necessari viene stabilito in base ai servizi che si vogliono fornire.

In alcune aree si propone l'inserimento del modulo base, o al più di due moduli, attrezzati per ospitare un servizio di



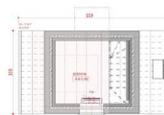
Figura 164: Case prefabbricate A-FOLD (Fonte: [www.a-fold.com](http://www.a-fold.com))



Figura 165: Case prefabbricate MADI (Fonte: [www.madihome.com](http://www.madihome.com))

Figure	Name	Floor area*
	M60/1	35 m2
	M60/2	70 m2
	M60/3	104 m2

## Technical drawings – M60/1



GROSS USABLE SURFACE

35 m<sup>2</sup>

VOLUME

104 m<sup>3</sup>



M.A.D.I.

41

M.A.D.I.

Figura 166: Schede tecniche MAD I (Fonte: [www.madihome.com](http://www.madihome.com))

ristorazione con servizi igienici e zona tavolini al coperto. L'area esterna viene attrezzata con tavolini all'aperto, da utilizzare nella bella stagione, un'area giochi bimbi, una postazione di ciclofficina con colonnina di ricarica per le e-bike, e una rastrelliera porta-bici.

In una particolare area, localizzata in un luogo isolato e non sufficientemente servita dai servizi presenti sul territorio, si prevede invece l'installazione di un prefabbricato composto da tre moduli abitativi.

La destinazione d'uso al p.t. rimane la medesima del precedente progetto, mentre lo spazio del p.1 viene destinato ad ospitare posti letto per i turisti che desiderino soggiornare in loco.

Immagini ricavate dalla brochure dell'azienda M.A.D.I.

Nei disegni tecnici si trovano le dimensioni del modulo base, replicabile per aumentare la superficie utile.

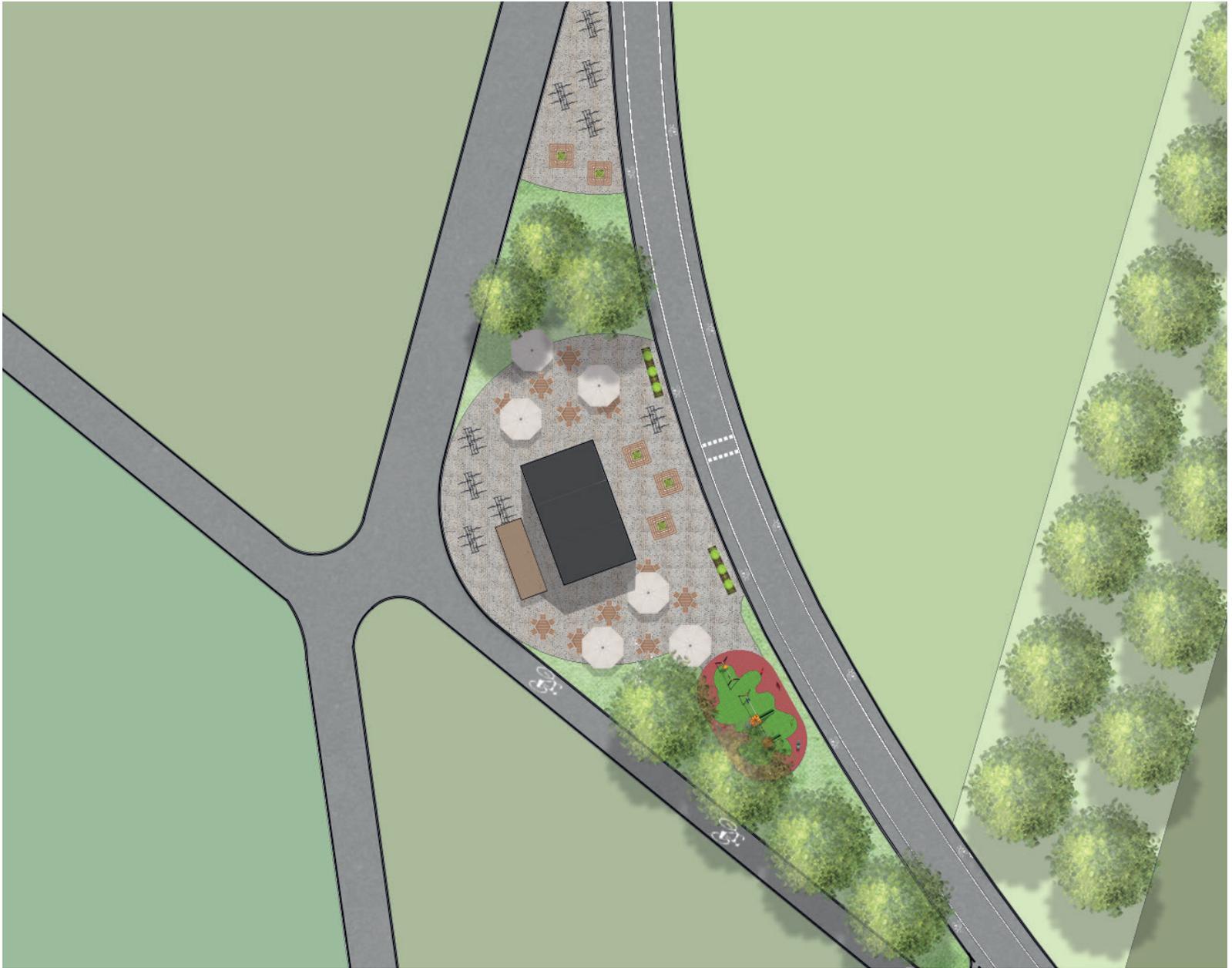
Modulo base: 35 m<sup>2</sup>, distribuiti su due piani fuori terra.

Bilocale + servizi

Dimensioni esterne: 650 x 359 cm

Vani: 1 + servizi p.t. - 1 p1

Nei moduli ripetuti gli spazi risultano rispettivamente raddoppiati o triplicati rispetto al modulo base.



## > Nuovo intervento

In un'area identificata lungo la tappa 4, in posizione isolata e inserita in un contesto di paesaggio agricolo, si propone la realizzazione di uno spazio da adibire a servizi necessari a completare l'offerta turistica del percorso.

Il lotto è classificato, negli strumenti di pianificazione territoriale, quale spazio a servizio del comparto agricolo per usi destinati all'agricoltura, ma tra le destinazioni ammesse figura anche quella di utilizzo per servizi pubblici, tra cui quello della ristorazione.

Su questo lotto si è pensato quindi di inserire un modulo abitativo, come gli esempi illustrati nelle precedenti pagine, che risponda alle caratteristiche di sostenibilità e reversibilità, con impatto minimo sull'ambiente. Anche la forma e i materiali sono stati pensati per l'elevato grado di integrazione con il paesaggio circostante.

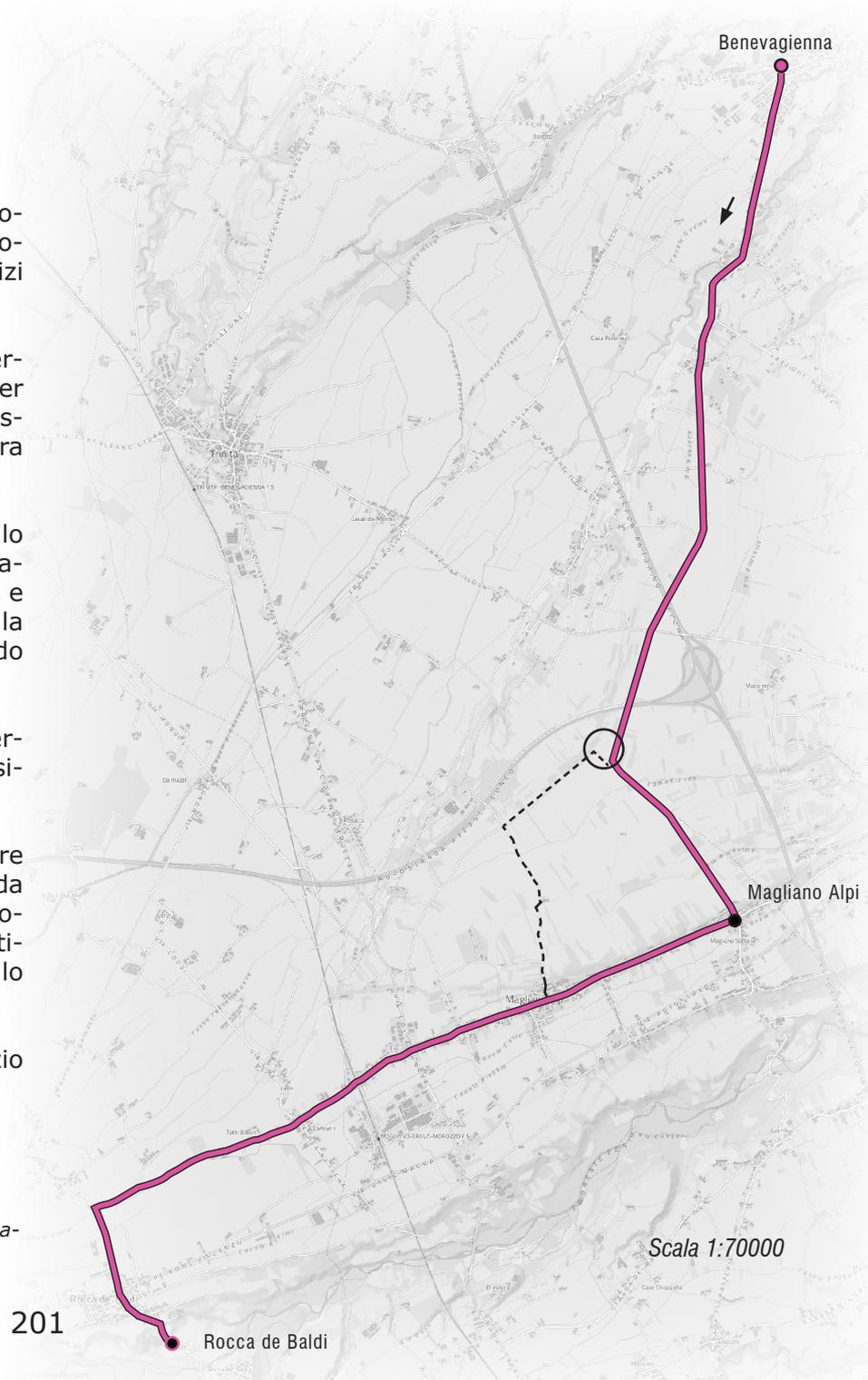
L'edificio è completamente autosufficiente in termini energetici, in quanto provvisto di impianto fotovoltaico posizionato in copertura.

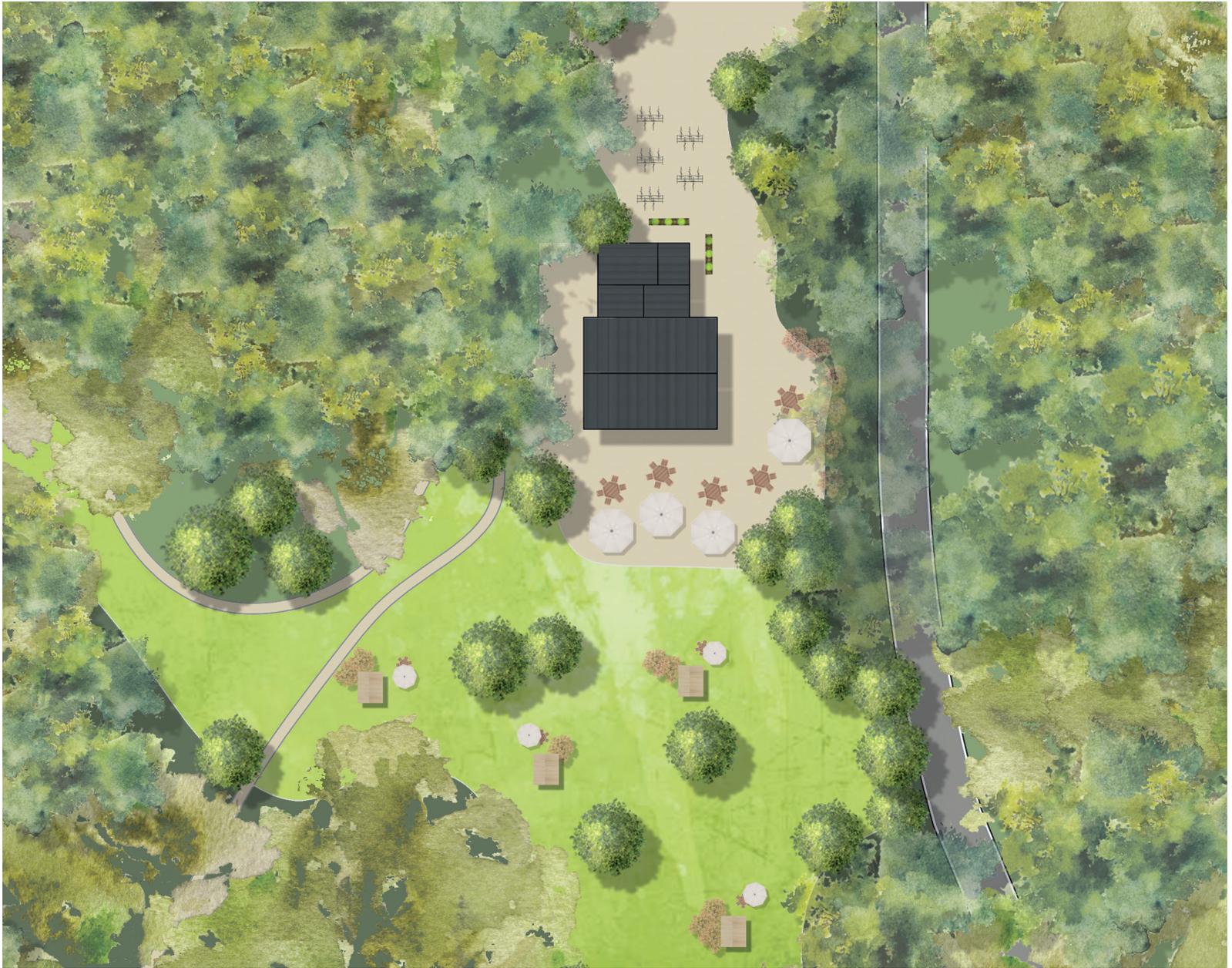
Le attrezzature che completano l'area sono: rastrelliere portabici, lungo il tracciato ciclabile, in posizione comoda per gli utenti. Anche le colonnine di ricarica trovano posto lungo la pista, mentre sui due lati del modulo abitativo sono ubicati tavolini e ombrelloni per la fruibilità dello spazio esterno.

A Sud-est del lotto una zona giochi bimbi ed uno spazio verde completano l'area servizi.

Nella mappa la posizione del lotto lungo la tappa 5.

*Figura 167: identificazione dell'area da adibire a servizi lungo il tracciato della tappa 5- (E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)*





## >ESTENSIONE DEL PERCORSO

La tappa 6 var conduce i più coraggiosi ad esplorare la bella valle del torrente Pesio fino alla visita della Certosa.

Dalla Certosa però la strada asfaltata continua raggiungendo l'ingresso del Parco naturale del Marguareis, e al pianoro denominato Pian delle Gorre, dove si trova l'omonimo rifugio. Qui è possibile usufruire di servizi di ristorazione e pernottamento, e da qui parte una rete sentieristica, il giro del Marguareis, ben segnalata e percorribile anche con biciclette da montagna.

Il tracciato ha una lunghezza di 3,1 km, con una pendenza media del 6%, il sedime stradale è totalmente asfaltato e in buone condizioni. La strada è percorsa, soprattutto nella bella stagione, da molti autoveicoli di turisti che si recano in valle per effettuare escursioni. Per fortuna il Comune ha istituito un senso unico di marcia e nei giorni festivi è vietato il traffico automobilistico. Per garantire ulteriore sicurezza per i ciclisti sarebbe consigliabile inserire segnaletica verticale di avviso di pericolo per la presenza di ciclisti.

L'ampia radura che circonda il rifugio è attrezzata con tavolini per il picnic e con servizi igienici. La proposta in questo caso è quella di inserire alcune Stars Box, piccole unità abitative, attrezzate per il pernottamento, che presentano la caratteristica di poter aprire la copertura per godere della vista del cielo stellato.

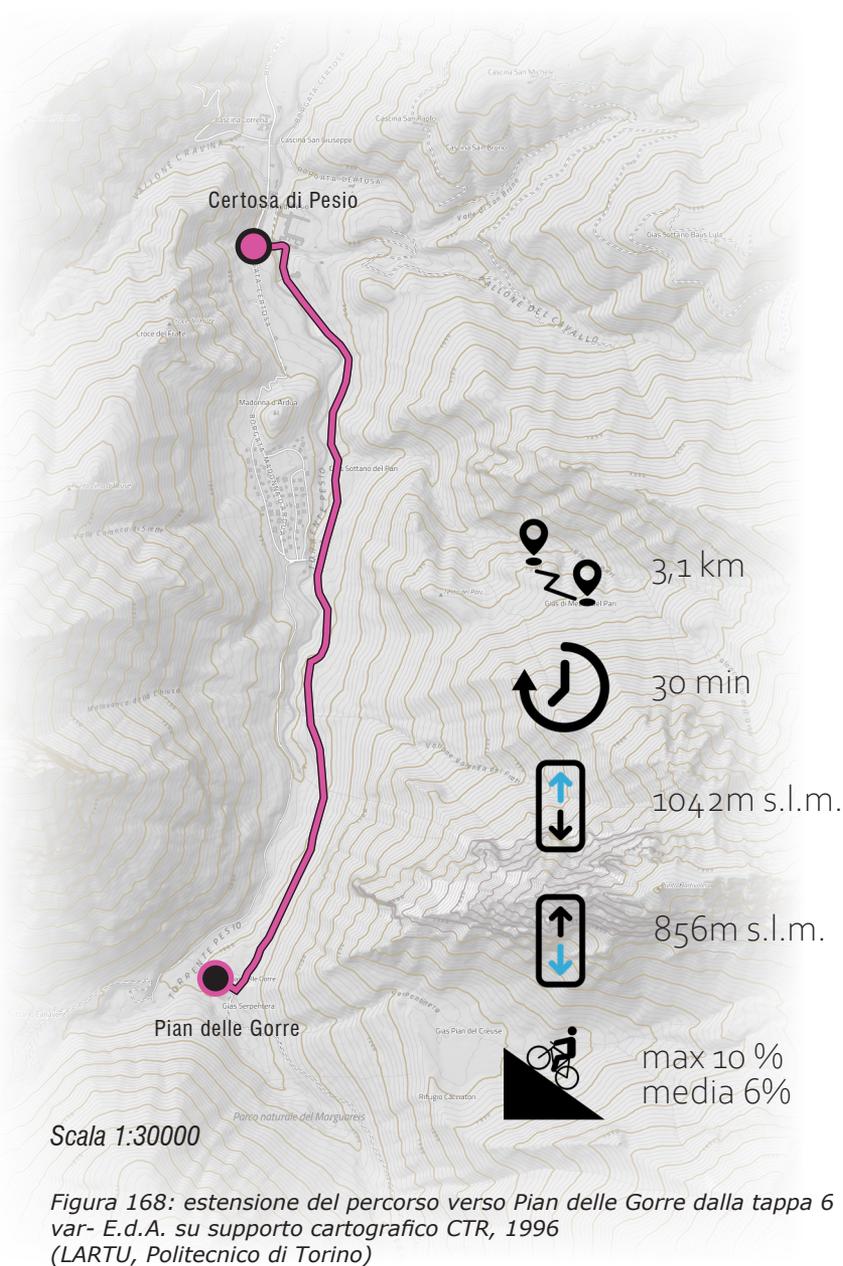




Figura 169: l'allestimento interno della Starsbox (Fonte: [www.alpeggiomenzio.it](http://www.alpeggiomenzio.it))



Figura 170: Starsbox installata presso il rifugio Mongioie (Alpi Liguri) (Fonte: [www.designlover.it](http://www.designlover.it))

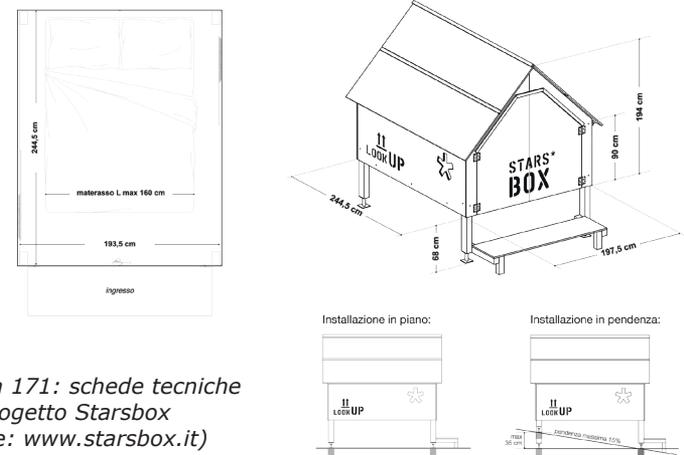
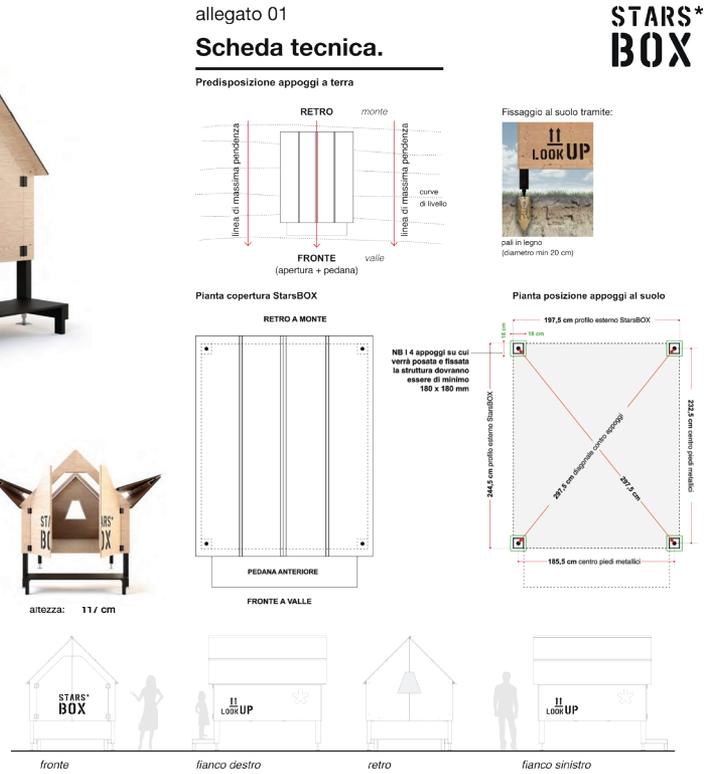


Figura 171: schede tecniche del progetto Starsbox (Fonte: [www.starsbox.it](http://www.starsbox.it))

## STARS BOX

Le StarsBox sono una installazione architettonico-artistica dove poter passare una notte speciale e diversa dal solito. La loro particolarità principale è quella di avere un tetto apribile che permette di trascorrere la notte ammirando il cielo stellato.

Il progetto, nato nel 2018, è stato presentato dallo studio di architettura Officina82 di Garessio (CN).

A metà strada tra una casetta in legno e una tenda, le StarsBox sono grandi come un letto a due piazze. Per forma e dimensioni il progetto si ispira alle baracche/giaciglio dei pastori.

Le StarsBox sono temporanee e reversibili. Le costruzioni infatti sono state pensate per essere utilizzate soltanto nel periodo estivo e smontate verso fine settembre, in modo da ridurre il loro impatto sul paesaggio montano. Queste caratteristiche le rendono idonee all'inserimento sul tracciato della pista ciclabile, nel rispetto del criterio della sostenibilità del progetto.

L'installazione offre riparo, ma può anche aprirsi al cielo offrendo uno spettacolo unico nel suo genere. Insomma, potete decidere quando dare inizio allo spettacolo e quando chiudere per godervi un sonno riparatore nel mezzo della natura incontaminata della montagna.

I primi due modelli di queste "camere sotto le stelle" sono stati installati al rifugio Mongioie, sulle Alpi Liguri, e inaugurati il 10 agosto 2018, durante la notte di San Lorenzo.

StarsBOX è uno dei progetti vincitori del premio internazionale BIGSEE TOURISMDESIGN AWARD 2021.

La maggior parte delle StarsBox che compongono la costellazione dell'originale progetto sono state installate in Piemonte, e diversi agriturismi nelle Langhe hanno esteso

la loro offerta anche a questo tipo di servizio, ma l'idea si sta diffondendo rapidamente in altre regioni italiane e all'estero.

Dopo le prime installazioni, i promotori hanno ampliato il progetto creando la Costellazione Starsbox, una rete innovativa che unisce tutti gli Starxboxer, per promuovere la fruizione consapevole della natura attraverso il design di qualità.

Il progetto di collaborazione tra diverse strutture ricettive localizzate in tutta Italia, in diverse ambientazioni, dal mare alla montagna e alle colline, sempre e comunque in posizioni panoramiche, risulta molto interessante. Infatti alcune delle strutture ricettive che hanno deciso di dotarsi di queste installazioni propongono tra i loro servizi il noleggio di biciclette e si trovano ai margini di percorsi cicloturistici.

Mettere in relazione le due offerte turistiche potrebbe essere un'ulteriore opportunità di creare attrattiva per il territorio, con ricadute anche sul piano economico.



Figura 172: Starsbox in mezzo alle vigne (Fonte: [www.coolmag.it](http://www.coolmag.it))

# Conclusioni

Il progetto di percorso ciclabile a scala-sovraregionale, proposto in questa Tesi, ha avuto inizio dalla volontà di valorizzare una porzione di territorio caratterizzata da un patrimonio paesaggistico notevole, e ricca di beni storici e culturali di grande valore, ma spesso sconosciuta al di fuori dei confini locali.

Il contesto scelto, il territorio del monregalese, situato ai margini Sud-occidentali del Piemonte, con al centro la città di Mondovì, possiede tutte le caratteristiche per l'inserimento di un progetto di questo tipo. La sua morfologia presenta una varietà di paesaggi mutevoli: le zone collinari, tipicamente assimilabili al territorio dell'Alta Langa, con il quale confina, indicate dal Piano Paesaggistico Regionale come "elemento identitario del luogo" (*P.P.R. Regione Piemonte - Schede degli ambiti di paesaggio.pdf - www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm*); le brevi valli alpine percorse da torrenti e caratterizzate da un panorama boschivo e ricco di elementi naturali; la porzione di pianura che si estende lungo il corso del Tanaro e presenta le caratteristiche tipiche del paesaggio rurale, con panorami estesi fino alle vette più lontane.

Il patrimonio artistico e culturale è l'esito di una stratificazione storica che ha caratterizzato l'area, sulla quale si sono succedute nel corso dei secoli diverse dominazioni. Le testimonianze tangibili del potere si ritrovano sul territorio sotto forma di opere architettoniche pregiate, sia religiose che civili, in notevole quantità: basti pensare che nella diocesi di Mondovì "sono davanti a noi, variamente e casualmente disseminate sul territorio monregalese, più di mille edifici religiosi" (*Mamino L., Costruttori di chiese nella diocesi di Mondovì, 1989, pp. 23-44, distiller.pdf*).

## **ANALISI DEL TERRITORIO**

Il lavoro di analisi per la realizzazione di un progetto che insiste sul territorio è un sistema complesso, che si articola in diversi campi.

Dopo le osservazioni dell'ambiente naturale, è stato effettuato un ulteriore studio sui tracciati e la rete viaria che attraversa questo lembo di territorio, analizzandone le variazioni e le integrazioni nel corso della Storia, partendo da quella dei primi abitanti del luogo, i Liguri Bagienni, la

cui presenza, testimoniata da alcuni ritrovamenti archeologici, ha caratterizzato queste terre per molto tempo, ed è per questo motivo che si è scelto di ricordarli nel nome del percorso ciclabile.

Questo lavoro storico di approfondimento sugli antichi tracciati, in relazione alla viabilità attuale, ha confermato come alcuni tratti storici coincidano con le strade di oggi su questo territorio, anche se non ne viene evidenziata la riconoscibilità.

Il tema della Storia è stato successivamente ampliato andando a verificare quali e quanti sono i beni artistici, storici e culturali presenti sul territorio. Si è quindi potuto verificare come il patrimonio artistico sia molto vasto, anche in questo caso riferito alle diverse epoche storiche. Si tratta di edifici religiosi, civili e industriali che perlopiù compongono le realtà urbane e ne caratterizzano i centri storici. Ma si trovano anche elementi puntuali, beni isolati, spesso edificati in luoghi simbolici dalla volontà dei potenti, come ad esempio i santuari sorti laddove la tradizione racconta episodi riferibili al culto del popolo.

Il Piano Paesaggistico Regionale, in questo ambito, indica in particolare "il sistema delle architetture religiose barocche, che segnano fortemente l'identità del paesaggio storico" (*P.P.R. Regione Piemonte - Schede degli ambiti di paesaggio.pdf - [www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm](http://www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm)*) come valore imprescindibile da preservare e tutelare in previsione di interventi sul territorio.

Tra i beni isolati, ne sono stati individuati alcuni che rivestono un ruolo importante nell'attrattività turistica della zona: primo tra tutti il maestoso Santuario della Madonna di Vico, eretto per volontà dei Savoia nel comune di Vicoforte, confinante con la città di Mondovì. Questo monumento è inserito dal Piano Regionale nel "sistema delle grandi opere religiose di protezione dinastica". (*P.P.R. Regione Piemonte - Schede degli ambiti di paesaggio.pdf - [www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm](http://www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/ppr.htm)*)

Il contesto dell'edificato sul territorio presenta anche un'altra tipologia di manufatti, riferibile alle attività umane: si tratta dell'archeologia industriale, resti di fabbrici-

che dismesse appartenenti alla tradizione manifatturiera dell'industria ceramica, che ha avuto un ruolo importante in passato nell'economia del territorio.

Lo studio del patrimonio storico si è completato con le architetture appartenute al potere civile: palazzi e castelli. Questi ultimi sono relativamente pochi, se confrontati con le vicine colline delle Langhe, ma presentano caratteristiche differenti e risultano ben integrati nei progetti di recupero eseguiti in tempi recenti. I palazzi al contrario sono molti, spesso ben conservati, e contribuiscono a dare un carattere unitario ai centri storici.

Da questa complessa analisi del patrimonio storico del territorio, è emerso che, pur occupando una grande porzione dei nuclei urbani storici, lo stesso risulta spesso di difficile identificazione, trovandosi "incastrato" tra edifici differenti, spesso in spazi ridotti ed angusti.

## **INDAGINI SULLA RICHIESTA DI MOBILITA' LENTA**

Per affrontare lo studio del progetto, dopo aver studiato il territorio, occorre indagare nel campo della domanda turistica, quantificando quanto interesse suscita la proposta nelle categorie di utenti alle quali si rivolge.

Il metodo di indagine si è articolato in due differenti ambiti di analisi. Una prima indagine condotta su larga scala ha analizzato i dati relativi alla domanda di mobilità ciclabile e di percorsi dedicati al turismo di settore, attingendo alle risorse messe a disposizione dai congressi organizzati dagli Enti preposti. Nel caso specifico i dati sono stati estrapolati dal rapporto di Legambiente messo a punto dopo lo svolgimento del Bike Summit 2018. Da questi dati si evince una crescita costante della domanda da parte degli utenti in tema di ciclabilità. Le percentuali parlano chiaro: in cinque anni la presenza di cicloturisti in Italia è aumentata del 40%, con una domanda che non si limita solo ai percorsi in senso stretto, ma coinvolge tutta la filiera del turismo "lento". Nel 2020, in piena pandemia, si

è tenuto un nuovo summit, che ha confermato i dati precedenti, evidenziando inoltre un aumento considerevole della richiesta del prodotto alla base di questa tipologia di turismo: la bicicletta. Le vendite di questi articoli sono aumentate vertiginosamente, anche grazie agli incentivi statali stanziati negli ultimi anni.

La seconda indagine è stata svolta a livello locale, consultando quotidiani e analizzando sondaggi condotti sulla popolazione al fine di conoscere l'interesse verso questo tipo di mobilità. I sondaggi, promossi dalle amministrazioni o dalle associazioni di categoria, e riferiti sui quotidiani locali, hanno evidenziato un notevole interesse sull'argomento: circa l'80% degli intervistati ha manifestato infatti la sua approvazione nei confronti della realizzazione di nuovi tracciati ciclabili.

In questa stessa analisi però la lettura dei quotidiani ha messo in luce le difficoltà di realizzazione di questi progetti, che spesso si sono fermati al solo concept, bloccati da difficoltà di tipo burocratico, di mancati accordi tra le parti, di scarsità di fondi messi a disposizione per portare a termine i progetti.

Consultando il Piano della Regione Piemonte che ha messo a punto un progetto per una rete di piste ciclabili sul suo territorio, si è potuto constatare che i percorsi ideati presentano caratteristiche spesso anche molto diverse tra loro. Questo si traduce nella difficoltà di mettere a sistema le varie tratte per inserirle in una proposta turistica univoca. In pratica il cicloturista che predilige la bicicletta da strada, non percorrerà tratti sterrati o impervi, mentre il pedalatore amante della mountain bike orienterà la sua scelta su percorsi immersi nella natura, su strade e sentieri privi di traffico veicolare.

Dal risultato di queste indagini è emerso un quadro generale che consente di indicare le linee guida da utilizzare per far sì che il progetto possa essere realizzato e soprattutto che possa avere successo.

## **STUDIO DEL TRACCIATO**

Stabilito il territorio sul quale inserire l'itinerario ciclabile, la seconda parte del lavoro è stata incentrata su come realizzare questo percorso, dove farlo passare per renderlo paesaggisticamente interessante intercettando i beni culturali individuati dallo studio effettuato.

La scelta si è orientata sulla città di Mondovì, per alcune ragioni: possiede un patrimonio artistico ed architettonico rilevante, al punto che nel 2019 il Rione Piazza, fulcro storico del paese, è stato riconosciuto dal Ministero dei Beni Culturali "di notevole interesse pubblico" e sottoposto a tutela paesaggistica.

Inoltre la sua posizione è idonea per organizzare un itinerario che raggiunga gli altri centri ritenuti interessanti attraverso percorsi relativamente brevi, percorribili agevolmente e in sicurezza grazie al reticolo di strade secondarie presente sul territorio.

Gli altri centri intercettati dal tracciato cicloturistico sono stati scelti in quanto presentano caratteristiche di unicità e specificità che garantiscono al percorso una varietà di luoghi di interesse diversi tra loro, attraendo diverse tipologie di turisti.

Stabilita una prima suddivisione in ipotetiche tappe di lunghezza simile, la parte più tecnica di questo lavoro ha comportato lo studio dei tracciati stradali e della loro percorribilità. Sono state analizzate le caratteristiche di ogni tratto, dal manto stradale alla distanza tra i punti di partenza e di arrivo, fino alla pendenza, nodo critico nella realizzazione di un percorso cicloturistico. È stato anche considerato importante rilevare altri dati, come la presenza di servizi lungo il percorso, indispensabile per la fruibilità in virtù di una completa offerta turistica. Con una tabella riassuntiva sono stati confrontati i dati rilevati e per ogni tratta sono stati evidenziate le criticità, cercando di dare una soluzione per risolverle. Questa parte del lavoro ha comportato anche la consultazione dei Piani comunali e delle disposizioni relative alle piste ciclabili, con una particolare attenzione a eventuali iniziative previ-

ste dalle programmazioni in merito ai lavori pubblici, e ai fondi eventualmente stanziati. E' stato così rilevato come nessun comune abbia per il momento previsto interventi riguardanti questo tipo di mobilità sostenibile. Una delle probabili cause di questa mancata attenzione si può ricercare sul territorio stesso, e sulle esigenze in termini di mobilità alternativa. L'affluenza, nei confronti di un tracciato di collegamento tra i comuni presenti nella zona, di utenti pendolari risulterebbe molto limitata, sia per il numero esiguo di abitanti, sia perchè le distanze da coprire sono brevi, se si tratta di percorrerle per turismo, ma risultano impegnative per un uso quotidiano, con lo scopo di raggiungere luoghi di lavoro o scolastici.

Per illustrare le tappe del percorso, si è scelto di organizzare il lavoro come se si stesse realizzando una guida turistica, corredata dei dati più tecnici, con la descrizione dei beni presenti e meritevoli di una sosta, e con un breve elenco dei servizi presenti lungo il tracciato. Al fondo di ogni tappa sono state evidenziate, se presenti, le criticità, per le quali sono stati proposti interventi mirati, trattati nella seconda parte di questo lungo capitolo.

Una di queste, emersa fin da subito durante lo studio della ciclabile è stata quella relativa alla lunghezza del percorso, 116 km, e per questo motivo dopo la suddivisione delle varie tappe, è stato studiato e proposto un ulteriore tracciato, più breve, che consentisse anche a chi non ha molto tempo a disposizione, di percorrere parte dell'itinerario. La scelta di dove tracciare questo breve anello si è orientata comunque sulla città di Mondovì, come punto di partenza ed arrivo, per le ovvie ragioni emerse dalle analisi.

Realizzata l'ossatura dell'itinerario ciclabile, la fase successiva ha comportato lo studio dei servizi e di tutte quelle opere accessorie che contribuiscano a rendere completa l'offerta turistica del percorso. Alcune tappe presentano un numero di servizi utili sufficiente, altre invece risultano carenti da questo punto di vista, oppure la lunghezza della

tratta è tale da consigliare l'inserimento di un posto tappa intermedio e accessorio, al servizio degli utenti.

Lungo la pista sono state individuate alcune opportunità di recupero di edifici dismessi. In particolare quasi al termine della tappa n.2, in posizione strategica lungo la strada, si trova il casello ferroviario della Linea ferroviaria dismessa tra Bastia Mondovì e Mondovì. Attraverso un progetto di recupero e riuso del caseggiato, si potrebbe realizzare un'area di sosta per i turisti, completa di tutti i servizi necessari.

Altri edifici presenti lungo il percorso, come ad esempio il casello autostradale dell'uscita verso Vicoforte, chiusa ormai da molti anni, potrebbero essere recuperati con il duplice obiettivo di inserire servizi aggiuntivi per la pista cicloturistica e per migliorare la qualità del paesaggio, spesso deturpata da questi vuoti.

In alcuni tratti dell'itinerario sono invece stati individuati lotti di terreno idonei all'inserimento ex-novo di un'area servizi. In questi casi si è cercata una soluzione progettuale che potesse rispondere alle caratteristiche di sostenibilità, reversibilità e integrazione con il paesaggio. Sul mercato esistono diversi modelli di costruzioni modulari, ripetibili, che soddisfano tutti i requisiti.

Le indicazioni e i suggerimenti in merito alla realizzazione stessa del tracciato, al superamento dei nodi critici, e le proposte di inserimento di nuovi servizi, laddove siano ritenuti necessari, sono state trattate in un apposito sotto-capitolo.

Nell'ultima parte del lavoro, la più importante, vengono fatte alcune riflessioni e considerazioni sull'idea di realizzare un percorso cicloturistico sul territorio considerato e indicati i vantaggi che se ne possono trarre.

## **RIFLESSIONI**

Il progetto di un itinerario cicloturistico nel monregalese, in un'ottica di valorizzazione del territorio e conseguente attrazione di flussi turistici, è certamente una proposta

interessante, anche se, dalle indagini e dalle analisi effettuate, presenta non poche difficoltà.

Le difficoltà più oggettive ed evidenti sono quelle che riguardano la pura realizzazione del percorso, la percorribilità, la messa in sicurezza di tratti pericolosi, la carenza di servizi presenti lungo il tracciato. Sono queste però anche facilmente risolvibili, seguendo le prescrizioni delle Norme Tecniche per l'attuazione delle piste ciclabili della Regione Piemonte ((L.R. 33/90, art. 2 comma 2) e individuando soluzioni appropriate per attrezzare l'itinerario con tutti i servizi necessari.

Esistono poi alcune difficoltà più complesse da risolvere. Il mancato interesse da parte delle amministrazioni locali, che dirottano le scelte di programmazione di lavori pubblici su opere più urgenti, e non prendono in considerazione progetti che sono interessanti, ma che, con le lungaggini burocratiche e la difficoltà di trovare i fondi necessari, darebbero i risultati sperati in un arco temporale troppo lungo.

Inoltre, trattandosi di un progetto a scala sovra-comunale, implicherebbe accordi tra i comuni con una collaborazione partecipata di tutte le parti; accordi che spesso sono difficili da attuare.

Un'altra situazione di criticità si verifica nella difficoltà di identificare una rete di collegamento tra i percorsi ciclabili presenti nell'area del monregalese. I progetti realizzati consistono principalmente in tracciati di tipologia differenti rispetto alla ciclabile degli antichi bagienesi. Percorsi su strade sterrate, che valorizzano l'ambito paesaggistico e intercettano eccellenze eno-gastronomiche locali. L'integrazione tra i differenti percorsi non è di facile realizzazione, ma può essere possibile collegando i vari tracciati e proponendo servizi idonei per le diverse categorie di utenti che utilizzano i percorsi, ad esempio attraverso servizi di noleggio di mezzi adeguati a percorrere le diverse tipologie di tracciato.

## **ESITI POSITIVI PER IL TERRITORIO**

### **>Vantaggi per la valorizzazione del paesaggio**

Lo studio del percorso ciclabile sul territorio ha analizzato le prescrizioni dettate dal Piano Paesaggistico Regionale, verificando che negli intenti del piano ci sono la tutela e la valorizzazione dei patrimoni presenti sull'area di riferimento. Il progetto segue fedelmente le linee dettate dal Piano, in un'ottica di valorizzazione del territorio, creando attrattività e ricadute sulla filiera del turismo locale.

L'intento di inserire il tracciato all'interno di una rete di piste ciclabili, attraverso bretelle di collegamento aggiuntive, può diventare un carattere distintivo per il territorio. Sul piano regionale, creare un sistema di percorsi che hanno come obiettivo comune la valorizzazione di un patrimonio storico e paesaggistico, significa ampliare l'offerta di prodotti turistici a scala territoriale, a tutto vantaggio delle economie del settore.

In quest'ottica operano già alcune associazioni di settore, che promuovono itinerari cicloturistici e li pubblicizzano sui principali canali di diffusione. Creare una sinergia tra le varie parti, mettendo a sistema una rete ciclabile a scala vasta, che offra proposte differenziate, promuovendola a livello internazionale, può veicolare sul territorio quelle categorie di turisti che sono sempre alla ricerca di nuove esperienze e nuovi luoghi da esplorare.

### **>Ricadute economiche sul territorio**

I vantaggi economici apportati dal progetto di un percorso turistico sono notevoli. Il tracciato cicloturistico si inserisce in un contesto di attività e piccole imprese che trarrebbero indubbi vantaggi dall'incremento delle presenze turistiche in questa porzione di territorio. Il turista che si reca in questi luoghi per affrontare una vacanza alternativa, una vacanza di tipo "slow", si prende il tempo di fermarsi, osservare, acquistare e consumare i prodotti locali,

incuriosito ed attratto dalle specialità della zona. Questo crea ricadute positive sul territorio, stimolando l'apertura di nuovi negozi, l'incremento della produzione di prodotti tipici, una maggiore offerta di sistemazioni alberghiere.

E i vantaggi non si limitano a livello locale: il turista, quando torna nel suo paese d'origine, se ha avuto una buona accoglienza, probabilmente farà buona pubblicità parlando della sua esperienza positiva, e nel caso dei prodotti tipici, se li ha apprezzati, continuerà ad acquistarli, grazie anche ai canali on-line, che rappresentano ormai una consolidata forma di vendita.

### **>Ricadute sulla valorizzazione del patrimonio storico-culturale**

Il patrimonio culturale di un'area geografica, anche quello più caratteristico e meno conosciuto, rappresenta il valore aggiunto nella realizzazione di un progetto turistico. Il vantaggio che si può ottenere valorizzando il patrimonio storico e culturale non si limita alla semplice conoscenza dei luoghi da parte dei turisti che vi si recano in visita. Si è visto come l'offerta di beni architettonici di pregio sia notevole e differenziata, con elementi caratteristici di elevato valore simbolico, e possa veicolare sul territorio quelle tipologie di turisti che, oltre al desiderio di passare qualche giorno pedalando immersi nella natura e lontano dal traffico delle grandi città, apprezzano recarsi in visita nei piccoli centri, ricchi di storia e di architetture pregiate. L'attrarre turismo di tipo culturale nella zona, significa incrementare gli incassi derivanti dai biglietti d'ingresso, degli spettacoli e delle mostre organizzate in loco. I fondi così ottenuti possono essere reinvestiti in interventi mirati di restauro e valorizzazione dei manufatti. Portare il patrimonio culturale, anche quello meno noto, come ad esempio i numerosi piloni votivi, a conoscenza di un sempre più elevato numero di utenti significa aumentarne il valore, generando una domanda sempre più ampia da parte del settore turistico, non più solo a livello locale, ma a livello

sovra-territoriale. Anche in questo caso tutto il comparto del turismo trarrà indubbi vantaggi da questo tipo di intervento.

In conclusione il progetto del percorso cicloturistico su un lembo di territorio piemontese va ad inserirsi in un sistema di piste ciclabili realizzate, creando una rete di infrastrutture di mobilità lenta e sostenibile, e rispondendo alla richiesta sempre più massiccia da parte degli utenti, in un'ottica di valorizzazione dell'intero progetto di rete, anche e soprattutto al di fuori dei confini nazionali.



# INDICE DELLE FIGURE

*Immagine di copertina: la Bisalta vista da Roccaforte M.vì (F.d.A., 2022)*

**Capitolo 1**, immagine di frontespizio: percorso ciclabile segnalato in valle Po (F.d.A, 2022)

Figura 1: Eurovelo n. 8 (fonte: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

Figura 2: rete ciclabile in progetto (fonte: [www.regione.piemonte.it](http://www.regione.piemonte.it))

Figura 3: esempi di segnali stradali regolamentari (fonte: [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it))

Figura 4: mappa percorsi ciclo-turistici regionali (fonte: [www.cicloturismo.piemonte.it](http://www.cicloturismo.piemonte.it))

Figura 5: mappa percorsi ciclo-turistici sul territorio del basso Piemonte –  
E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

Figura 6: Castello di Racconigi (fonte: [www.piemonteitalia.eu](http://www.piemonteitalia.eu))

Figura 7: Palazzina di caccia di Stupinigi (fonte: [www.piemonteitalia.eu](http://www.piemonteitalia.eu))

Figura 8: Il percorso ciclabile "Landandè" (fonte: [www.outdooractive.com](http://www.outdooractive.com))

Figura 9: Paesaggi del monregalese (F.d.A., 2019)

Figura 10: la Bisalta vista da Roccaforte M.vì (F.d.A., 2022)

Figura 11: il Monviso innevato (fonte: [www.creditocooperativo.it](http://www.creditocooperativo.it))

**Capitolo 2**, immagine di frontespizio: tratto montano della via del sale tra Limone e Monesi

(Fonte: [www.altaviadelsale.com](http://www.altaviadelsale.com))

Figura 12: Particolare della Tabula Pedemontii antiqui, et medii aevi, incisione di P. Amati e P. Tela, disegnata da Lirelli (fine XVIII sec.) con sovrapposizione dei territori di alcune delle più note popolazioni della Liguria interna piemontese (Statielli, Bagienni, Bagienni Montani e Turii-Veneni)  
(Fonte: [www.archeo.piemonte.beniculturali.it](http://www.archeo.piemonte.beniculturali.it))

Figura 13: Sistema viario principale e collegamenti verso l'entroterra (elaborazione grafica da un disegno di G. COCCOLUTO, Tra Liguria e Piemonte. Viabilità, rapporti, vecchi e nuovi confini, in *Insedimenti e territorio: viabilità in Liguria tra I e VII sec. d.C.*; atti del convegno, Bordighera, 30 novembre – 1 dicembre 2000, Pozzar, Monica; p. 380)

Figura 14: via romana nel comune di Limone Piemonte (fonte: [www.vermenagna-roya.eu](http://www.vermenagna-roya.eu))

Figura 15: ex-ospedale Santa Croce a Mondovì (fonte: [www.assocn.it](http://www.assocn.it))

Figura 16: un tratto panoramico della via del sale (fonte: [www.dislivelli.eu](http://www.dislivelli.eu))

Figura 17: tratto in alta quota della via del sale (fonte: [www.limoneturismo.it](http://www.limoneturismo.it))

Figura 18: E. Danti, Pedemontium et Monferratus. Galleria delle carte geografiche in Vaticano. (1580-1581)

Figura 19: disegno della città di Mondovì in Piemonte, in *Theatrum Sabaudiae*, 1682, Museo di Torino

Figura 20: stralcio della carta corografica degli Stati S.M. il Re di Sardegna, redatta dall'Ing. Borgonio nel 1683, poi corretta e accresciuta nel 1772.

Si tratta della ristampa, ampliata e aggiornata, tra il 1763 ed il 1772, anno della pubblicazione, della carta corografica seicentesca disegnata da Tommaso Borgonio e incisa da Giovanni Maria Belgrano che per lungo tempo costituì un modello anche sulla produzione d'oltralpe. L'opera fu di notevole importanza ed ebbe ampia diffusione, in primo luogo tra i membri della corte, ma venne utilizzata anche

# INDICE

## DELLE FIGURE

*in età napoleonica (Catalogo generale dei Beni Culturali, Convento dei Servi di Maria, Torino)*

Figura 21: la stazione di Villanova Mondovì (fonte: [www.comune.villanova-mondovi.cn.it](http://www.comune.villanova-mondovi.cn.it))

Figura 22: la stazione di Bastia Mondovì (Iorio Luigi - 1982)(fonte: [www.ilportaledelitreni.it](http://www.ilportaledelitreni.it))

Figura 23: la Ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza (Fonte: [www.fondoambiente.it](http://www.fondoambiente.it))

Figura 24: la stazione di Cuneo negli anni '80 (Fonte: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

Figura 25: inquadramento dell'area monregalese sul territorio piemontese -  
E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)

**Capitolo 3**, immagine di frontespizio: il nucleo storico di Mondovì Piazza nel contesto panoramico monregalese  
(Fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))

Figura 26: grafico di confronto riguardante le presenze di turisti in Italia (Fonte: [www.legambiente.it](http://www.legambiente.it))

Figura 27: Differenti esempi di piloni votivi sul territorio monregalese (F.d.A. 2022)

Figura 28: Piazza Maggiore, Mondovì, quartiere Piazza (F.d.A. 2019)

Figura 29: castello di Mirabello, Chiusa di Pesio ([www.comune.chiusadipesio.it](http://www.comune.chiusadipesio.it))

Figura 30: fabbrica ceramiche Besio, Mondovì (foto d'epoca, [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))

Figura 31: stralcio di mappa del Piano Paesaggistico Regionale- ambito 57(Fonte: [webgis.arpa.piemonte.it](http://webgis.arpa.piemonte.it))

Figura 32: stralcio di mappa del Piano Paesaggistico Regionale - ambito 59(Fonte: [webgis.arpa.piemonte.it](http://webgis.arpa.piemonte.it))

Figura 33: stralcio di mappa del Piano Paesaggistico Regionale - ambito 60(Fonte: [webgis.arpa.piemonte.it](http://webgis.arpa.piemonte.it))

Figura 34: vista su Mondovì Piazza dalla strada per Briaglia (F.d.A., 2109)

Figura 35: vista sull'arco alpino, San Biagio di Mondovì (F.d.A., 2019)

Figura 36: area collinare coltivata tra Briaglia e Bastia (F.d.A., 2022)

Figura 37: paesaggio rurale, Magliano Alpi (F.d.A., 2019)

Figura 38: via vecchia di Frabosa direzione Mondovì (F.d.A., 2022)

Figura 39: strada secondaria tra Roccaforte e Villanova (F.d.A., 2022)

Figura 40: strada secondaria in direzione Magliano Alpi (F.d.A., 2022)

Figura 41: via consortile in direzione Chiusa Pesio (F.d.A., 2022)

**Capitolo 4**, immagine di frontespizio: gruppo di ciclisti lungo il percorso cicloturistico (F.d.A., 2020)

Figura 42: collage di fotografie dell'area di intervento (F.d.A., 2019-2022)

Figura 43: profilo altimetrico del percorso (E.d.A. con l'utilizzo del programma su [www.bikeroll.net](http://www.bikeroll.net)) F

Figura 44: masterplan generale del progetto del percorso ciclabile - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996  
(LARTU, Politecnico di Torino)

Figura 45: tabella delle caratteristiche del tracciato (E.d.A. realizzata su excel)

Figura 46: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996  
(LARTU, Politecnico di Torino)

Figura 47: via delle Cappelle-Mondovì (F.d.A., 2019)

Figura 48: La funicolare (F.d.A., 2019)

Figura 49: Chiesa dei Santi Pietro e Paolo - Mondovì Breo (fonte: [www.cittaecattedrali.it](http://www.cittaecattedrali.it))

Figura 50: I giardini e la torre del belvedere - Mondovì Piazza (fonte: [www.sentierolandande.it](http://www.sentierolandande.it))  
 Figura 51: via Belvedere-Mondovì Piazza (F.d.A., 2019)  
 Figura 52: Cattedrale di San Donato - Mondovì Piazza (fonte: [www.turismo.unionemonregalese.it](http://www.turismo.unionemonregalese.it))  
 Figura 53: Collegio dei Gesuiti - Mondovì Piazza (F.d.A., 2019)  
 Figura 54: Ex-ospedale di Santa Croce - ora sede A.S.L. 16 Mondovì -Ceva, Mondovì Piazza (F.d.A., 2019)  
 Figura 55: Ex-ospedale San Francesco - ora sede Politecnico di Torino Mondovì Breo (Fonte: [www.sentierolandande.it](http://www.sentierolandande.it))  
 Figura 56: Sede del dopolavoro G.S. Richard-Ginori - Mondovì Breo (Fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))  
 Figura 57: Stabilimento Besio Vedova e Figlio, vista da Corso Statuto, Anni '20 - Mondovì  
 (Fonte: [www.museoceramicamondovi.it](http://www.museoceramicamondovi.it))  
 Figura 58: Museo della Stampa, esterni - Mondovì Piazza (Fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))  
 Figura 59: Museo della Stampa, interni - Mondovì Piazza (Fonte: [www.cuneo24.it](http://www.cuneo24.it))  
 Figura 60: Santuario di Vicoforte, vista aerea (Fonte: [www.visitcuneese.it](http://www.visitcuneese.it))  
 Figura 61: Santuario di Vicoforte, Piante e Prospetti, Arch. Ascanio Vitozzi 1595- Incisione Fornaseri 1597  
 (Fonte: Bertone L., Arte nel Monregalese, Savigliano, L'artistica editrice, 2002)  
 Figura 62: Santuario di Vicoforte, baldacchino (Fonte: [www.diocesidialbengaimperia.it](http://www.diocesidialbengaimperia.it))  
 Figura 63: Monastero Cistercense, chiostro (F.d.A., 2019)  
 Figura 64: Assonometria Vicoforte Mondovì (Fonte: [www.ideaweb.tv](http://www.ideaweb.tv))  
 Figura 65: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
 Figura 66: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996  
 (LARTU, Politecnico di Torino)  
 Figura 67: Briaglia (F.d.A., 2019)  
 Figura 68: Chiesa di Santa Croce, Briaglia (F.d.A., 2019)  
 Figura 69: vista panoramica da Briaglia (F.d.A., 2022)  
 Figura 70: La Cupeta (Fonte: [www.cucchiaio.it](http://www.cucchiaio.it))  
 Figura 71: la panchina gigante in posizione panoramica a Briaglia (F.d.A., 2019)  
 Figura 72: Bastia Mondovì (fonte: [www.cuneodice.it](http://www.cuneodice.it))  
 Figura 73: Chiesa di San Fiorenzo, Bastia Mondovì (fonte: [www.sanfiorenzo.org](http://www.sanfiorenzo.org))  
 Figura 74: Presbiterio, Chiesa di San Fiorenzo, Bastia Mondovì (fonte: [www.sanfiorenzo.org](http://www.sanfiorenzo.org))  
 Figura 75: Volta affrescata a copertura del presbiterio, Chiesa di San Fiorenzo, Bastia Mondovì  
 (fonte: [www.sanfiorenzo.org](http://www.sanfiorenzo.org))  
 Figura 76: Navata, Chiesa di San Fiorenzo, Bastia Mondovì (fonte: [www.sanfiorenzo.org](http://www.sanfiorenzo.org))  
 Figura 77: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
 Figura 78: Casello autostradale in disuso (F.d.A., 2019)  
 Figura 79: Casello ferroviario dismesso di Bastia M.vì (F.d.A., 2019)  
 Figura 80: il Sacratio partigiano di San Bernardo a Bastia Mondovì (fonte: [www.targatocn.it](http://www.targatocn.it))  
 Figura 81: mira di panorama sul sagrato di San Bernardo (F.d.A., 2022)  
 Figura 82: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996  
 (LARTU, Politecnico di Torino)

# INDICE DELLE FIGURE

- Figura 83: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)
- Figura 84: Panorama tra Bastia e Carrù (F.d.A., 2019)
- Figura 85: Panorama tra Bastia e Carrù (F.d.A., 2022)
- Figura 86: Carrù vista aerea con la valle del Tanaro sullo sfondo (fonte: [www.ilturista.info.it](http://www.ilturista.info.it))
- Figura 87: Castello di Carrù (fonte: [www.langhe.net](http://www.langhe.net))
- Figura 88: Palazzo Lubatti (fonte: [www.turismoincarru.it](http://www.turismoincarru.it))
- Figura 89: Palazzo Alessi di Canosio, Carrù (fonte: [www.turismoincarru.it](http://www.turismoincarru.it))
- Figura 90: Palazzo Boschetti Avagnina, Carrù (fonte: [www.turismoincarru.it](http://www.turismoincarru.it))
- Figura 91: Affresco Palazzo Boschetti Avagnina, Carrù (fonte: [www.turismoincarru.it](http://www.turismoincarru.it))
- Figura 92: immagine storica della Fiera del Bue Grasso a Carrù (fonte: [www.fieradelbuegrassodicarru.it](http://www.fieradelbuegrassodicarru.it))
- Figura 93: Panchina gigante a Carrù (F.d.A., 2019)
- Figura 94: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)
- Figura 95: zona di intervento A, impianto fotovoltaico (F.d.A., 2019)
- Figura 96: tratto di sterrato (F.d.A., 2019)
- Figura 97: zona industriale a Carrù, zona di intervento B (F.d.A., 2019)
- Figura 98: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)
- Figura 99: Cappella dei Tre Re, Bene Vagienna (fonte: [www.turismo.comune.benevagienna.cn.it](http://www.turismo.comune.benevagienna.cn.it))
- Figura 100: Palazzo Lucerna di Rorà, Bene Vagienna (fonte: [www.turismo.comune.benevagienna.cn.it](http://www.turismo.comune.benevagienna.cn.it))
- Figura 101: Confraternita dei Disciplinati Neri, Bene Vagienna (fonte: [www.turismo.comune.benevagienna.cn.it](http://www.turismo.comune.benevagienna.cn.it))
- Figura 102: ricostruzione digitale di Augusta Bagiennorum (fonte: [www.romanoimpero.it](http://www.romanoimpero.it))
- Figura 103: area archeologica Augusta Bagiennorum (fonte: [www.turismo.comune.benevagienna.cn.it](http://www.turismo.comune.benevagienna.cn.it))
- Figura 104: resti del teatro, Augusta Bagiennorum (fonte: [www.targatocn.it](http://www.targatocn.it))
- Figura 105: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)
- Figura 106: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)
- Figura 107: piccola cappella in direzione Magliano (F.d.A., 2019)
- Figura 108: la strada bianca in direzione Magliano (F.d.A., 2019)
- Figura 109: la Chiesa di San Marco Evangelista a Rocca de Baldi (F.d.A., 2019)
- Figura 110: Castello, Rocca de Baldi (Fonte: [www.museodoro.org](http://www.museodoro.org))
- Figura 111: Uno degli accessi all'Oasi naturalistica (fonte: [www.cravamorozzo.areeprotettealpimarittime.it](http://www.cravamorozzo.areeprotettealpimarittime.it))
- Figura 112: Airone cenerino (fonte: [www.turismo.unionemonregalese.it](http://www.turismo.unionemonregalese.it))
- Figura 113: Vista di uno dei laghi dell'Oasi di Crava Morozzo (fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))
- Figura 114: Mappa e accessi alla Riserva, itinerari consigliati, capanni di osservazione della fauna e punti d'appoggio (fonte: [www.cravamorozzo.areeprotettealpimarittime.it](http://www.cravamorozzo.areeprotettealpimarittime.it))
- Figura 115: l'area di sosta all'ingresso dell'Oasi (F.d.A., 2022)
- Figura 116: l'edificio dismesso (F.d.A., 2019)
- Figura 117: la Foresteria dell'Oasi all'interno del parco (fonte: [www.italiachecambia.org](http://www.italiachecambia.org))

Figura 118: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 119: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 120: Chiesa confraternita della SS. Annunziata (F.d.A. 2019)  
Figura 121: castello del Mombrisone (fonte: [www.Lastampa.it](http://www.Lastampa.it))  
Figura 122: Torrente Pesio (fonte: [www.comune.chiusadipesio.cn.it](http://www.comune.chiusadipesio.cn.it))  
Figura 123: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 124: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 125: La Certosa di Pesio (F.d.A. 2019)  
Figura 126: La Chiesa della Certosa (F.d.A. 2019)  
Figura 127: Il massiccio del Marguareis (F.d.A. 2022)  
Figura 128: Le cascate del "Pis del Pesio" (Fonte: [www.targatocn.it](http://www.targatocn.it))  
Figura 129: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 130: Pieve di San Maurizio (F.d.A., 2022)  
Figura 131: Affreschi del Cascinale dei Frati (fonte: [www.santantonioabate.afom.it](http://www.santantonioabate.afom.it))  
Figura 132: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 133: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 134: Vista di Villanova Mondovì (fonte: [www.wikipedia.it](http://www.wikipedia.it))  
Figura 135: Via Monte Calvario a Villanova: a sinistra l'ex- parrocchiale di S. Caterina, a destra la Chiesa di Santa Croce (fonte: [www.comune.villanova-mondovi.cn.it](http://www.comune.villanova-mondovi.cn.it))  
Figura 136: interno ex-parrocchiale Santa Caterina (fonte: [www.tripadvisor.it](http://www.tripadvisor.it))  
Figura 137: Veduta del Monte Calvario (fonte: [www.turismoitalianews.it](http://www.turismoitalianews.it))  
Figura 138: Cava sul Monte Calvario (fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))  
Figura 139: mappa dei servizi - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 140: Grotta dei Dossi (fonte: [www.visitmondovi.it](http://www.visitmondovi.it))  
Figura 141: tracciato e profilo altimetrico - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 142: Santuario di Santa Lucia (F.d.A., 2022)  
Figura 143: tracciato e profilo altimetrico - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 144-145: mappa e profilo altimetrico della tappa - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)  
Figura 146: marciapiede lungo via delle Cappelle (F.d.A., 2019)  
Figura 147: portale di palazzo Bressani, Mondovì (fonte: [www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it))  
Figura 148: le 12 meridiane del Collegio dei Gesuiti, Mondovì Breo (fonte: [www.wordpress.com](http://www.wordpress.com))  
Figura 149: la meridiana sulla facciata di un palazzo, Mondovì Breo (fonte: [www.targatocn.it](http://www.targatocn.it))  
Figura 150: sale museali di Palazzo Fauzone, Mondovì (fonte: [www.beniculturali.it](http://www.beniculturali.it))

# INDICE DELLE FIGURE

- Figura 151: Cappella di Gesù tra i Dottori (F.d.A., 2022)*  
*Figura 152: Cappella della Flagellazione (F.d.A., 2019)*  
*Figura 153: foto storica della Funicolare (F.d.A., 2019)*  
*Figura 154: stazione a valle della Funicolare (F.d.A., 2019)*  
*Figura 155: stazione a monte della Funicolare (F.d.A., 2019)*  
*Figura 156: mappa generale del percorso con indicazione delle differenti tipologie di strade - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)*  
*Figura 157: Tratto sterrato in direzione di Carrù (F.d.A., 2019)*  
*Figura 158: mappa del tratto sterrato lungo la tappa 3 - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)*  
*Figura 159: mappa del tratto da riqualificare lungo la tappa 3 - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 - (LARTU, Politecnico di Torino)*  
*Figura 160: Casello ferroviario dismesso di Bastia M.vì (F.d.A., 2019)*  
*Figura 161: tratto di strada adiacente al casello ferroviario (F.d.A., 2019)*  
*Figura 162: piante del casello ferroviario custodite presso il Museo Ferroviario di Borgo San Dalmazzo (a cura di Assoc. Cunifer)*  
*Figura 163: posizione del casello ferroviario lungo il tracciato della tappa 2 - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 (LARTU, Politecnico di Torino)*  
*Figura 164: Case prefabbricate A-FOLD (Fonte: [www.a-fold.com](http://www.a-fold.com))*  
*Figura 165: Case prefabbricate MADI (Fonte: [www.madihome.com](http://www.madihome.com))*  
*Figura 166: Schede tecniche MADI (Fonte: [www.madihome.com](http://www.madihome.com))*  
*Figura 167: identificazione dell'area da adibire a servizi lungo il tracciato della tappa 5 - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 - LARTU, Politecnico di Torino)*  
*Figura 168: estensione del percorso verso Pian delle Gorre dalla tappa 6 var - E.d.A. su supporto cartografico CTR, 1996 - LARTU, Politecnico di Torino)*  
*Figura 169: l'allestimento interno della Starsbox (Fonte: [www.alpeggiomenzio.it](http://www.alpeggiomenzio.it))*  
*Figura 170: Starsbox installata presso il rifugio Mongioie (Alpi Liguri)(Fonte: [www.designlover.it](http://www.designlover.it))*  
*Figura 171: schede tecniche del progetto Starsbox (Fonte: [www.starsbox.it](http://www.starsbox.it))*  
*Figura 172: Starsbox in mezzo alle vigne (Fonte: [www.coolmag.it](http://www.coolmag.it))*

# BIBLIOGRAFIA

BERTONE L., *Arte nel monregalese*, Savigliano, L'Artistica editrice, 2002

BERTONE L., *Due chiese di Breo: la Parrocchiale dei SS. Pietro e Paolo e la Chiesa di S. Filippo Neri a Mondovì*, Mondovì, Edizioni Il Belvedere, 1991

Bertone L., *Francesco Gallo e la cupola ellittica del santuario di Mondovì a Vicoforte*, Torino, Studi Piemontesi, 1995

BRACCO A., *Il collegio dei gesuiti di Mondovì: le famiglie nobili e la cultura del padre architetto A. F.*, in Boll. d. Soc. per gli studi storici, archeologici ed artistici della Provincia di Cuneo, CIX (1993), p.p. 95-111

CARBONERI N., *L'architetto Francesco Gallo 1672-1750*, Torino, Società Piemontese di Archeologia e Belle Arti, 1954

CASALIS G., *Il monregalese nel dizionario geografico storico-statistico-commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna e miscellanea artistica della provincia di Cuneo*, in BONINO A. 1935 (a cura di), Vicoforte Santuario, Litografia Stilgraf, 1985 (stampa a cura del Pres. Rotary Club Mondovì)

CHIECHIO G.C., *L'ingegnere ed architetto Francesco Gallo (1672-1750)*, Torino, Tip. G. Derossi, 1886

CHIERICI P., *Fabbriche, opifici, testimonianze del lavoro - Storia e fonti materiali per un censimento in provincia di Cuneo*, Torino, Celid, 2004

COMOLI V., FASOLI V., VERY F., *Le Alpi, - Storia e prospettive di un territorio di frontiera*, Torino, Celid, 1997

COMOLI V., GUARDAMAGNA L.A., VIGLINO M.A., a cura di, *Carlo Bernardo Mosca (1792-1867). Un ingegnere tra Illuminismo e Restaurazione*, Milano, Guerini e Associati, 1997.

DI BIASIO A., *Le strade nella storiografia dell'Italia moderna (secoli XVI - XIX)*, in Storia economica, Anno VII (2004), n. 2 -3, pg. 599, Edizioni Scientifiche Italiane

ENTE PROV.LE PER IL TURISMO, *Castelli del cuneese*, Cuneo, Ist. Grafico Bertello, n.n.

MAMINO L., *Costruttori di chiese nella diocesi di Mondovì*, Boll. di Soc. per gli studi storici, archeologici ed artistici della Provincia di Cuneo», 100, 1989, pp. 23-31.

MAMINO L., *Mondovì nella seconda metà del Cinquecento*, in A.A.V.V., *Una città e il suo vescovo. Mondovì al tempo del card. Michele Ghislieri*, a cura di Giancarlo Comino e Giuseppe Griseri, Cuneo, Soc. Studi Storici Prov. Cuneo, 2005, p.p. 89-110

MORAGLIO M., *Strade e Politica - Storia della viabilità nella provincia di Torino*, Alessandria, Edizioni dell'Orso,

# BIBLIOGRAFIA

2003

PANERO E., *In viaggio. Viaggi e viaggiatori dall'antichità alla prima età contemporanea*, a cura di, Atti del Convegno di Studi (La Morra, 20 giugno 2009), Cuneo, Edify, 2011

TICHY A., *Bici, 50 itinerari per cicloturisti in provincia di Cuneo*, San Mauro (TO), Blu Edizioni, 2010

TICHY A., *Turismo verde, la Langa, la pianura e le valli cuneesi in bicicletta*, Cuneo, L'Arciere, 1994

## ARTICOLI DI GIORNALE

BORGOGNO C., *Una pista ciclabile lungo il Tanaro per unire il Roero alle Langhe*, in "La Stampa", Cronaca di Cuneo, 7 febbraio 2017, pg. 40

BORGOGNO C., *Ciclabile lungo il fiume tredici Comuni dicono sì al progetto rinnovato*, in "La Stampa" – cronaca di Langhe e Roero – domenica 26 novembre 2017 – pg. 52

MANO A., *Percorsi tra le residenze sabaude riservati a chi viaggia in bicicletta*, in "La Stampa", Cronaca di Fossano e Savigliano, 15 luglio 2016, pg 51

VIGLIETTI C., *Pista ciclabile al posto dei treni per collegare Altipiano e Breo*, in "La Stampa", Cronaca di Mondovì, 22 marzo 2017, pg. 49

VIGLIETTI C., *Sul web 1500 monregalesi chiedono una pista ciclabile più attrezzata*, in "La Stampa", Cronaca di Mondovì e Ceva, 23 marzo 2018, pg. 53

VIGLIETTI C., *Nasce il distretto turistico sportivo del Monregalese e del Cebano*, in "La Stampa", a. CLII 19 maggio, ediz. di Cuneo, pg. 67

GARASSINO A., *Nuova ciclo-pista: sondaggio su Facebook*, in La Stampa, cronaca di Saluzzo e valli, 2 marzo 2018, pg.

GENTA F., *Dalle Langhe al mare in bicicletta Cirio sogna la Barolo-Sanremo*, in "La Stampa", a. CLII 26 agosto, ediz. di Cuneo, pg. 40

N.N., *Progetti senza soldi e le piste ciclabili restano un sogno*, in "La Stampa", a. CLIII 1 maggio, ediz. di Cuneo, pg. 49

N.N., *Si aggiunge un tratto al sogno di ciclabile dalla Langa al mare*, in "La Stampa", a. CLIV 21 febbraio, ediz. di Cuneo, pg. 5

# SITOGRAFIA

---

[www.academia.edu](http://www.academia.edu)  
[www.archeocarta.org](http://www.archeocarta.org)  
[www.archeo.piemonte.beniculturali.it](http://www.archeo.piemonte.beniculturali.it)  
[www.assocn.it](http://www.assocn.it)  
[www.bastiamondovi.info](http://www.bastiamondovi.info)  
[www.benevagienna.areeprotettealpimarittime.it](http://www.benevagienna.areeprotettealpimarittime.it)  
[www.beniculturali.it](http://www.beniculturali.it)  
[www.bikeitalia.it](http://www.bikeitalia.it)  
[www.cicloturismo.piemonte.it](http://www.cicloturismo.piemonte.it)  
[www.cittaecattedrali.it](http://www.cittaecattedrali.it)  
[www.comune.briaglia.cn.it](http://www.comune.briaglia.cn.it)  
[www.comune.chiusadipesio.cn.it](http://www.comune.chiusadipesio.cn.it)  
[www.comunelimonepiemonte.it](http://www.comunelimonepiemonte.it)  
[www.comune.maglianoalpi.cn.it](http://www.comune.maglianoalpi.cn.it)  
[www.comune.mondovi.cn.it](http://www.comune.mondovi.cn.it)  
[www.comune.racconigi.cn.it](http://www.comune.racconigi.cn.it)  
[www.comune.roccadebaldi.cn.it](http://www.comune.roccadebaldi.cn.it)  
[www.comune.roccafortemondovi.cn.it](http://www.comune.roccafortemondovi.cn.it)  
[www.comune.villanova-mondovi.cn.it](http://www.comune.villanova-mondovi.cn.it)  
[www.comune.vicoforte.cn.it](http://www.comune.vicoforte.cn.it)  
[www.cravamorozzo.areeprotettealpimarittime.it](http://www.cravamorozzo.areeprotettealpimarittime.it)  
[www.creditocooperativo.it](http://www.creditocooperativo.it)  
[www.cuneodice.it](http://www.cuneodice.it)  
[www.dislivelli.eu](http://www.dislivelli.eu)  
[www.ebnt.it](http://www.ebnt.it)  
[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)  
[www.fieradelbuegrassodicarru.it](http://www.fieradelbuegrassodicarru.it)  
[www.fondazionecrc.it](http://www.fondazionecrc.it)  
[www.ideaweb.tv](http://www.ideaweb.tv)

[www.ilportaledetreni.it](http://www.ilportaledetreni.it)  
[www.italiachecambia.org](http://www.italiachecambia.org)  
[www.ladradibiciclette.it](http://www.ladradibiciclette.it)  
[www.Lastampa.it](http://www.Lastampa.it)  
[www.legambiente.it](http://www.legambiente.it)  
[www.lineameridiana.com](http://www.lineameridiana.com)  
[www.museoceramicamondovi.it](http://www.museoceramicamondovi.it)  
[www.ontanomagico.altervista.org](http://www.ontanomagico.altervista.org)  
[www.piemonteexpo.it](http://www.piemonteexpo.it)  
[www.piemonteitalia.eu](http://www.piemonteitalia.eu)  
[www.piemonteparchi.it](http://www.piemonteparchi.it)  
[www.pistaciclabile.com](http://www.pistaciclabile.com)  
[www.progetto.vento.polimi.it](http://www.progetto.vento.polimi.it)  
[www.regioneapiemonte.it](http://www.regioneapiemonte.it)  
[www.sanfiorenzo.org](http://www.sanfiorenzo.org)  
[www.santantonioabate.afom.it](http://www.santantonioabate.afom.it)  
[www.santuariodivicoforte.it](http://www.santuariodivicoforte.it)  
[www.sentierolandandè.it](http://www.sentierolandandè.it)  
[www.stradeeautostrade.it](http://www.stradeeautostrade.it)  
[www.targatocn.it](http://www.targatocn.it)  
[www.torinotoday.it](http://www.torinotoday.it)  
[www.treccani.it](http://www.treccani.it)  
[www.turismo.comune.benevagienna.cn.it](http://www.turismo.comune.benevagienna.cn.it)  
[www.turismoincarru.it](http://www.turismoincarru.it)  
[www.unionemonregalese.it](http://www.unionemonregalese.it)  
[www.urban.bicilive.it](http://www.urban.bicilive.it)  
[www.vermenagna-roya.eu](http://www.vermenagna-roya.eu)  
[www.visitmondovi.it](http://www.visitmondovi.it)  
[www.it.wikipedia.org](http://www.it.wikipedia.org)  
[www.wordpress.com](http://www.wordpress.com)



# Ringraziamenti

Il percorso che mi ha condotto al raggiungimento di questo traguardo così importante è stato lungo e piuttosto complicato.

Desidero quindi ringraziare tutte quelle persone che, in un modo o nell'altro, mi hanno sostenuta durante tutti questi anni.

Grazie a tutti i miei Docenti, che quasi sempre hanno capito le mie difficoltà di studentessa non più giovane, e mi hanno aiutata a superarle.

Grazie ai miei compagni di corso, che mi hanno fatta sempre sentire una di loro, coinvolgendomi nel gruppo di lavoro senza pregiudizi.

Grazie ai miei amici, che mi hanno supportata e incoraggiata nei momenti più difficili.

Grazie ai miei famigliari, e particolarmente al mio papà, sempre presente al mio fianco e prodigo di consigli e suggerimenti.

Grazie alle mie splendide figlie, che hanno seguito il mio percorso con ammirazione e che mi hanno aiutata a non perdere di vista le cose importanti.

Grazie infine al mio adorato marito, che ha sopportato i miei sfoghi, i cambi di umore, i momenti di sconforto e ha gioito con me per i risultati ottenuti.

Forse in questi anni ho sacrificato alcune cose della mia vita, ma sono fermamente convinta di aver fatto la scelta giusta.

