

**Km 10**

**POLITECNICO DI TORINO**

*Dipartimento di Architettura e Design*

*Corso di Laurea in Architettura per la Sostenibilità*



**Km 10: Il nuovo Hub funzionale nel  
Parco Clemente Corte di Vigone**

*Tesi di Laurea Magistrale*

*Seminario di Tesi "Il progetto di rigenerazione.  
Luoghi, paesaggi, patrimoni"*

*Relatore: Roberto Dini*

*Candidate: Sabrina Foglia, Sara Merola*

*Anno Accademico 2023 / 2024*

# INDICE

## Abstract

### **1. L'Area d'intervento**

- 1.1 Area e Tema d'intervento;
- 1.2 Problematiche e possibilità dell'Area;
- 1.3 Il nuovo Hub Funzionale.

### **2. Contesto territoriale di riferimento**

- 2.1 Sistemi Naturali;
- 2.2 Sistema Infrastrutturale della mobilità;
- 2.3 Percorsi Naturalistici ciclabili e punti d'interesse;
- 2.4 Rete dei tracciati ciclabili.

### **3. La ciclabile Via Delle Risorgive come motore di rigenerazione**

- 3.1 Le strutture diffuse lungo la Via Delle Risorgive;
- 3.2 Il tratto Airasca-Moretta;
- 3.3 Ex tratti Ferroviari riconvertiti a Green Ways;
- 3.4 Il paesaggio lungo la Via delle Risorgive.

### **4. Piazza Clemente Corte, Origini e sviluppi**

### **5. Vigone e l'area Clemente Corte: dimensione urbana**

- 5.1 Viabilità;
- 5.2 Uso del suolo;
- 5.3 Spazi aperti pubblici;
- 5.4 Spazi della vita aggregativa;
- 5.5 Reportage fotografico dell'area;
- 5.6 Stato di Fatto dell'area di progetto;
- 5.7 L'ex stazione ferroviaria;
- 5.8 Interventi recenti sull'area;
- 5.9 Concept preliminari e reference di progetto.

### **6. KM 10 - Il nuovo HUB funzionale nel Parco Clemente Corte di Vigone**

- 6.1 Concept di progetto;
- 6.2 Il progetto;
- 6.3 Strategie Ambientali;
- 6.4 Conclusioni: possibili scenari di sviluppo;

## Bibliografia

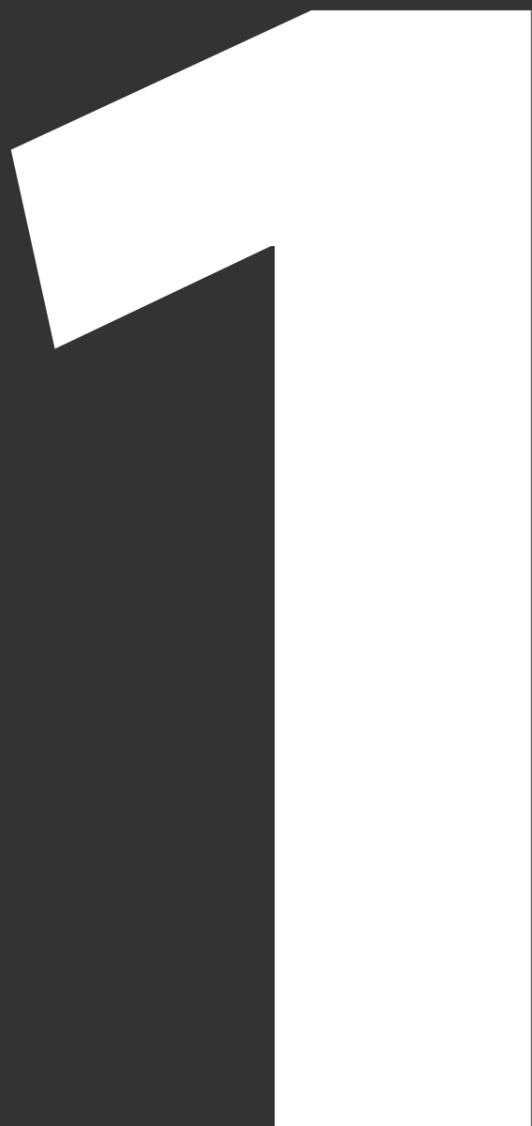
## Ringraziamenti

## ABSTRACT

L'obiettivo del progetto, è quello di trasformare l'area dismessa dell'ex stazione di Vigone in un nuovo polo strategico per la comunità e per il territorio, che integri funzioni sociali, culturali, ricreative e sportive, e che favorisca la mobilità dolce e la pianificazione urbana responsabile.

La posizione strategica di questo luogo, lo rende sia punto di sosta della ciclabile, lungo la quale si posiziona, sia punto di ingresso al comune di Vigone. Attraverso la riqualificazione di quest'area si punta alla valorizzazione del patrimonio esistente, rifunzionizzando l'ex stazione ferroviaria e la sua area di pertinenza, e a promuovere la sostenibilità ambientale e sociale. L'hub diventerà un punto di riferimento per la comunità locale e un'attrazione per i visitatori, contribuendo anche allo sviluppo economico della zona.

L'area prevede infatti una struttura ricettiva con spazio bar e ristorante, all'interno della stazione ferroviaria, una ciclofficina con parcheggi bici al servizio della ciclabile e della sua utenza, un auditorium che ospiterà eventi culturali, concerti, e proiezioni, un'area sportiva inclusiva di campo da basket e zona fitness esterna, delle strutture che ospiteranno le sedi di alcune associazioni molto attive nel comune, svariate aree verdi in continuazione del parco Clemente Corte e degli orti urbani. Inoltre le strutture che ospitano queste funzioni sono caratterizzate da una tecnologia costruttiva a secco, da un design modulare, flessibile, reversibile e inclusivo.



## **PIAZZA CLEMENTE CORTE E L'EX**

### **STAZIONE FERROVIARIA**

*1.1. Area e Tema di Intervento; 1.2. Problematiche e possibilità dell'Area; 1.3. Il nuovo Hub Funzionale.*

L'area di Piazza Clemente Corte rappresenta l'unico parco, nonchè luogo ricreativo e di svago, presente nel comune di Vigone. In passato, a questo luogo venne anche annessa una stazione ferroviaria, poi dismessa e attualmente allo stato di vuoto urbano.

La presenza di questo vuoto urbano affiancato ad un parco, suggerisce opportunità per sviluppi futuri non solo dell'area in sè, ma anche della comunità che la circonda.

## ***1.1 Area e Tema d'intervento***

Perchè ci interessa il luogo?

L'area si trova lungo l'ex tratto ferroviario Airasca -Saluzzo, trasformato in ciclabile da una serie di anni e collegato al famoso percorso ciclistico Europeo denominato EuroVelo8. Quindi siamo in presenza di un'infrastruttura importante già attiva e con progetti di sviluppi futuri.

Inoltre, oltre ad avere una cornice paesaggistica di pregio, l'area ha una posizione strategica all'ingresso della città che la rende contemporaneamente fulcro del comune e accesso allo stesso proprio attraverso la ciclabile.

Alla luce di questi propositi l'area si presta ad un intervento di riqualificazione che coinvolga l'area dell'ex stazione, la ciclabile e il parco di Clemente Corte.



500 m



— Ciclabile 'Via delle Risorgive'  
- - - Area dismessa

#### EDIFICI STORICI

- ① La Rotonda
- ② L'ex Stazione Ferroviaria
- ③ L'ex casello ferroviario

#### ELEMENTI DI RILEVANZA PAESAGGISTICA

- ④ Area verde di Piazza Clemente Corte
- ⑤ Alberate di Piazza Clemente Corte

#### SERVIZI IN DOTAZIONE ALL'AREA

- ⑥ Servizi igienici pubblici
- ⑦ Area Sosta
- ⑧ Chiosco
- ⑨ Parcheggi

#### GIOCO E SPORT

- ⑩ Area attrezzata per bambini
- ⑪ Area Fitness

#### ATTIVITÀ COMMERCIALI

- ⑫ Ristorante e Bar 'Il Sottosopra'
- ⑧ Chiosco

## ***1.2 Problematiche e possibilità dell'Area***

L'analisi SWOT che segue, è stata un'utile strumento per poter stabilire quali sono i fattori interni ed esterni che possono influenzare il futuro sviluppo dell'area.

Questo tipo di analisi fornisce un quadro completo della situazione, in modo da poter individuare i punti di forza su cui far leva, i punti deboli da mitigare, le opportunità da cogliere e le minacce da affrontare.

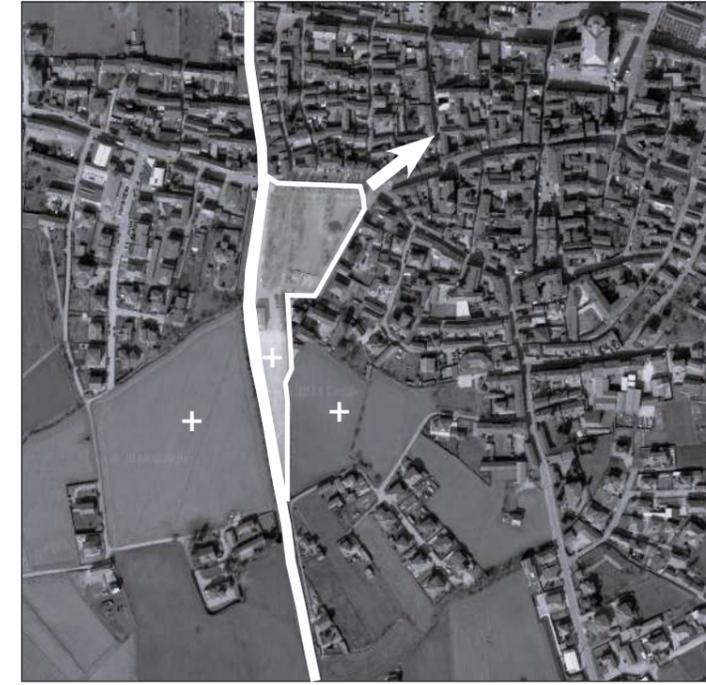
Nel processo decisionale, un'analisi di questo tipo, è stata fondamentale per una pianificazione strategica che porti ad una riqualificazione dell'area bilanciata, accettata dalla comunità e con un'influenza positiva sullo sviluppo locale.

## Strenghts



- L'ambiente agricolo circostante suggerisce una riconversione dell'area orientata verso progetti sostenibili in armonia con questo paesaggio
- Presenza di un'estesa area verde preesistente che potrebbe essere ampliata
- + Edifici storici che aumentano il pregio dell'area
- Vicinanza ad un'infrastruttura importante come la ciclabile Via delle Risorgive
- L'area si trova vicino alla via principale che conduce ai maggiori Centri abitanti

## Opportunities



- Punto di sosta nell'intero percorso della ciclabile e possibilità di allacciarsi al percorso ciclabile internazionale Eurovelo8, generando uno sviluppo turistico
  - ➔ posizione strategica all'ingresso della città, a metà tra l'urbano e il paesaggio
  - + Si potrebbero sviluppare progetti legati all'agricoltura sostenibile, magari con la creazione di spazi per coltivazioni
- Partnership tra pubblico e privato  
Il coinvolgimento del settore privato potrebbe portare a collaborazioni vantaggiose per la realizzazione di progetti di sviluppo dell'area

## Weaknesses



- L'area dell'ex stazione ferroviaria è attualmente un vuoto urbano
- + La stazione è attualmente in stato di abbandono e quindi richiede un intervento di restauro e consolidamento strutturale
- Non c'è continuità tra l'area del parco di Clemente Corte e l'ex area ferroviaria
- Limitate risorse finanziarie

## Threats



- Ci troviamo in un comune di 5000 abitanti, il che potrebbe implicare meno possibilità di finanziamenti rispetto ad un comune più grande
- Potrebbero esserci altre aree oggetto di sviluppo, si verrebbe a creare una concorrenza per attirare investimenti e risorse

### ***1.3 Il nuovo HUB funzionale***

Il nuovo HUB funzionale vuole essere un polo strategico per la comunità e per il territorio, che integri funzioni sociali, culturali, ricreative e sportive, e che favorisca la mobilità dolce e la pianificazione urbana responsabile.



### 1. L'Area d'intervento

La scelta dell'area di progetto è nata dall'aver notato in un luogo, personalmente già conosciuto, una serie di potenzialità. Un vuoto urbano, apparentemente poco attrattivo, nasconde in realtà i presupposti per progetti futuri efficaci, ma soprattutto progetti che potrebbero essere concretamente realizzati.



### 2. Contesto territoriale di riferimento

A seguito della scelta dell'area, si è proceduto con l'analisi a grande scala del territorio di riferimento. Per poterlo inquadrare si sono valutati infatti i sistemi naturali e infrastrutturali, con un approfondimento sui percorsi naturalistici e ciclabili già esistenti e connessi all'area di progetto.



### 3. La ciclabile Via Delle Risorgive come motore di rigenerazione

Di grande importanza per la scelta dell'area di progetto è stata la sua vicinanza alla ciclabile Via delle Risorgive, questo rappresenta una vera e propria opportunità progettuale. È stato opportuno, quindi, approfondire le analisi con uno studio del tratto ciclabile e del territorio che attraversa per poterne evincere le potenzialità.



### 4. Piazza Clemente Corte, Origini e sviluppi

Data la presenza di elementi di rilevanza storica e culturale, è stato necessario un inquadramento storico. Grazie ad un'analisi della cartografia storica reperita negli Archivi di Vigone e Torino, si è ricostruita la storia dell'area, dalle origini ad oggi.



### 5. Vigone e l'area Clemente Corte: dimensione urbana

Appurato il background storico e territoriale, si è scesi alla scala urbana del comune di Vigone. Le analisi urbane, quali ad esempio lo studio della viabilità, dell'uso del suolo, degli spazi aperti pubblici, e lo stato di fatto dell'area, hanno avuto lo scopo di guidarci verso delle scelte progettuali ben ragionate e ponderate.



### 6. KM 10 - Il nuovo HUB funzionale nel Parco Clemente Corte di Vigone

Km 10 è il progetto in cui sfociano non solo tutte le sopradette analisi, ma anche le volontà della comunità. Queste ultime sono state analizzate grazie ad uno studio sociale, ad un contatto con il sindaco e con le principali associazioni. Un progetto che nasce per la comunità e anche per il territorio della ciclabile Via delle Risorgive.



## CONTESTO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

*2.1. Sistemi Naturali; 2.2. Sistema Infrastrutturale della mobilità; 2.3. Percorsi Naturalistici Ciclabili e Punti d'interesse; 2.4. Rete dei tracciati ciclabili.*

Vigone si posiziona su uno sfondo territoriale molto interessante.

Ci troviamo infatti in una pianura alluvionale, quest'area è caratterizzata da numerosi corsi d'acqua e da vaste aree pianeggianti che si prestano alla costruzione di vie di comunicazione (sistema infrastrutturale) e di riserve di acqua dolce per l'irrigazione delle colture e per il bestiame.

L'economia di questa zona è infatti tipicamente agricolo-industriale.

Scatti personali  
**Contesto e Via delle Risorgive**  
(27/04/2023)

Fonte Mappe  
**BDTRE Piemonte**

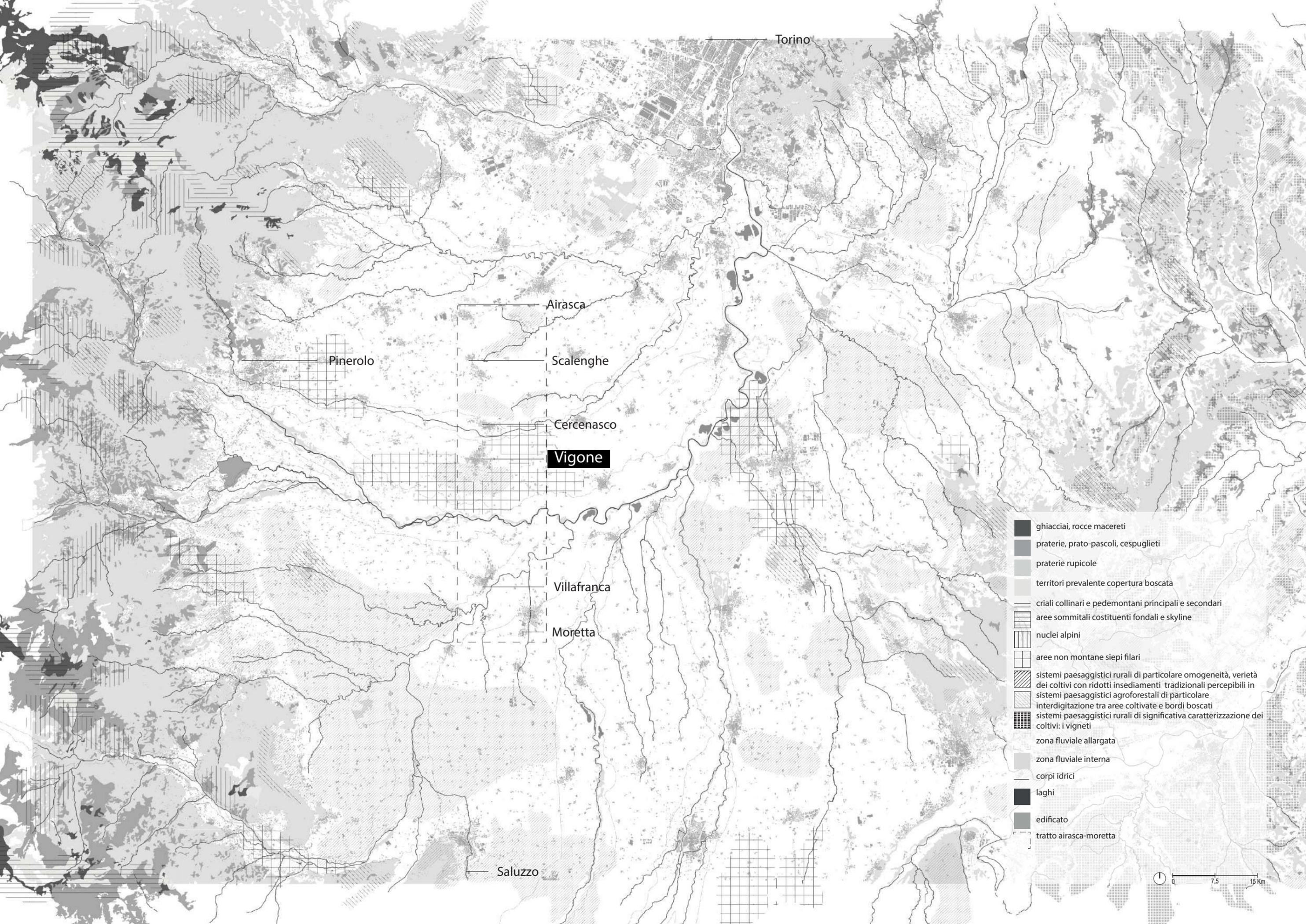
## ***2.1 Sistemi Naturali***

Vigone è situato a sud ovest di Torino a circa trenta chilometri di distanza.

È un comune pede montano in piena pianura alluvionale. I torrenti che lo attraversano sono il Pellice, il Chisone e il Lemina. La posizione risulta, perciò, ottima per lo sviluppo dell'agricoltura.

In passato venivano, infatti, coltivati frumento e foraggio. Oggi vi è quasi esclusivamente la produzione intensiva di mais.





Torino

Pinerolo

Airasca

Scalenghe

Cercenasco

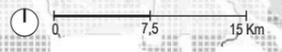
Vigone

Villafranca

Moretta

Saluzzo

- ghiacciai, rocce macereti
- praterie, prato-pascoli, cespuglieti
- praterie rupicole
- territori prevalentemente copertura boscata
- corsi collinari e pedemontani principali e secondari
- aree sommitali costituenti fondali e skyline
- nuclii alpini
- aree non montane siepi filari
- sistemi paesaggistici rurali di particolare omogeneità, varietà dei coltivi con ridotti insediamenti tradizionali percepibili in
- sistemi paesaggistici agroforestali di particolare interdigitazione tra aree coltivate e bordi boscati
- sistemi paesaggistici rurali di significativa caratterizzazione dei coltivi: i vigneti
- zona fluviale allargata
- zona fluviale interna
- corpi idrici
- laghi
- edificato
- tratto airasca-moretta

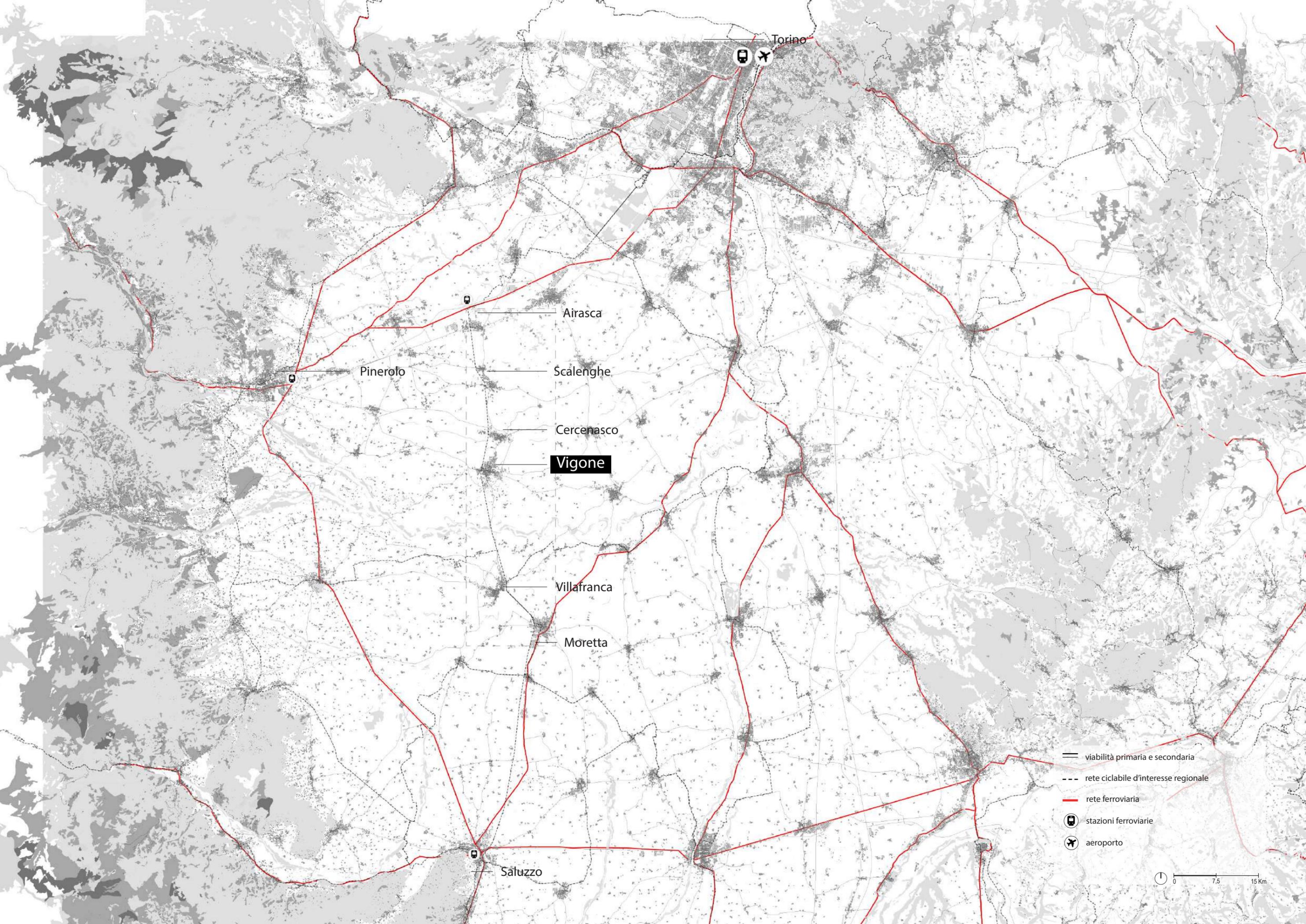


## **2.2** *Sistema Infrastrutturale della Mobilità*

Vigone come già detto si ritrova in piena pianura alluvionale, zona ben infrastrutturata se si parla di viabilità primaria e secondaria, difatti raggiungere i centri urbani di Pinerolo e Torino risulta essere molto semplice se ci si muove in auto o autobus.

Un tempo era possibile muoversi in treno, grazie alla ferrovia Airasca - Saluzzo. Ed è proprio il tratto Airasca-Moretta che un tempo aveva i suoi binari dove oggi sorge la pista ciclabile attigua all'area di progetto.





Torino



Airasca

Pinerolo

Scalenghe

Cercenasco

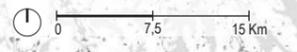
**Vigone**

Villafranca

Moretta

Saluzzo

- viabilità primaria e secondaria
- rete ciclabile d'interesse regionale
- rete ferroviaria
- stazioni ferroviarie
- aeroporto

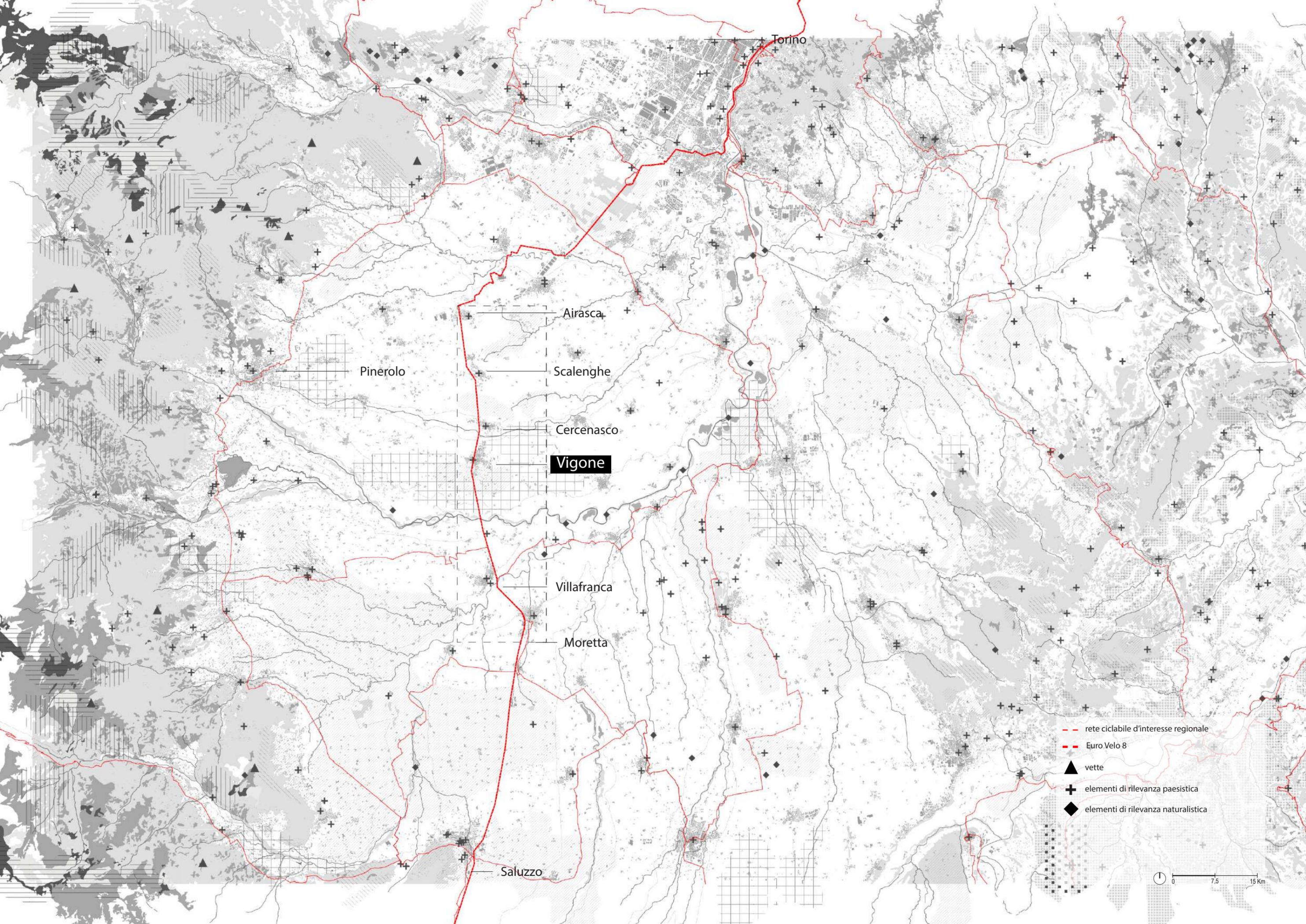


### ***2.3 Percorsi Naturalistici Ciclabili e punti d'interesse***

Per valorizzare al meglio e comprendere quanto potenziale avesse la nostra area di progetto abbiamo provato a capire come il percorso ciclabile che la costeggia potesse allacciarsi ad una rete piu' ampia di percorsi escursionistici e relativi punti d'interesse del territorio regionale Piemontese.

E' emerso che il percorso ciclabile è parte di un itinerario a livello Europeo, l'Euro Velo 8 che permette di raggiungere varie capitali europee muovendosi in bicicletta.





Torino

Pinerolo

Airasca

Scalenghe

Cercenasco

**Vigone**

Villafranca

Moretta

Saluzzo

- - - rete ciclabile d'interesse regionale
- Euro Velo 8
- ▲ vette
- + elementi di rilevanza paesistica
- ◆ elementi di rilevanza naturalistica

0 7.5 15 Km

## ***2.4 Rete dei tracciati ciclabili***

Come precedentemente specificato, la ciclabile 'Via delle Risorgive' si inserisce in un contesto di tracciati ciclabili molto ampio, tra cui il tracciato sovranazionale EuroVelo8.

In ottica futura, questo consente di presupporre un aumento del cicloturismo e dell'escursionismo nel territorio di riferimento.

Queste due attività, attualmente già molto in voga, secondo il trend sono destinate ad accogliere sempre più praticanti, e quindi sempre più utenze su questo tracciato.



# EuroVelo8

Strada Mediterranea

7350

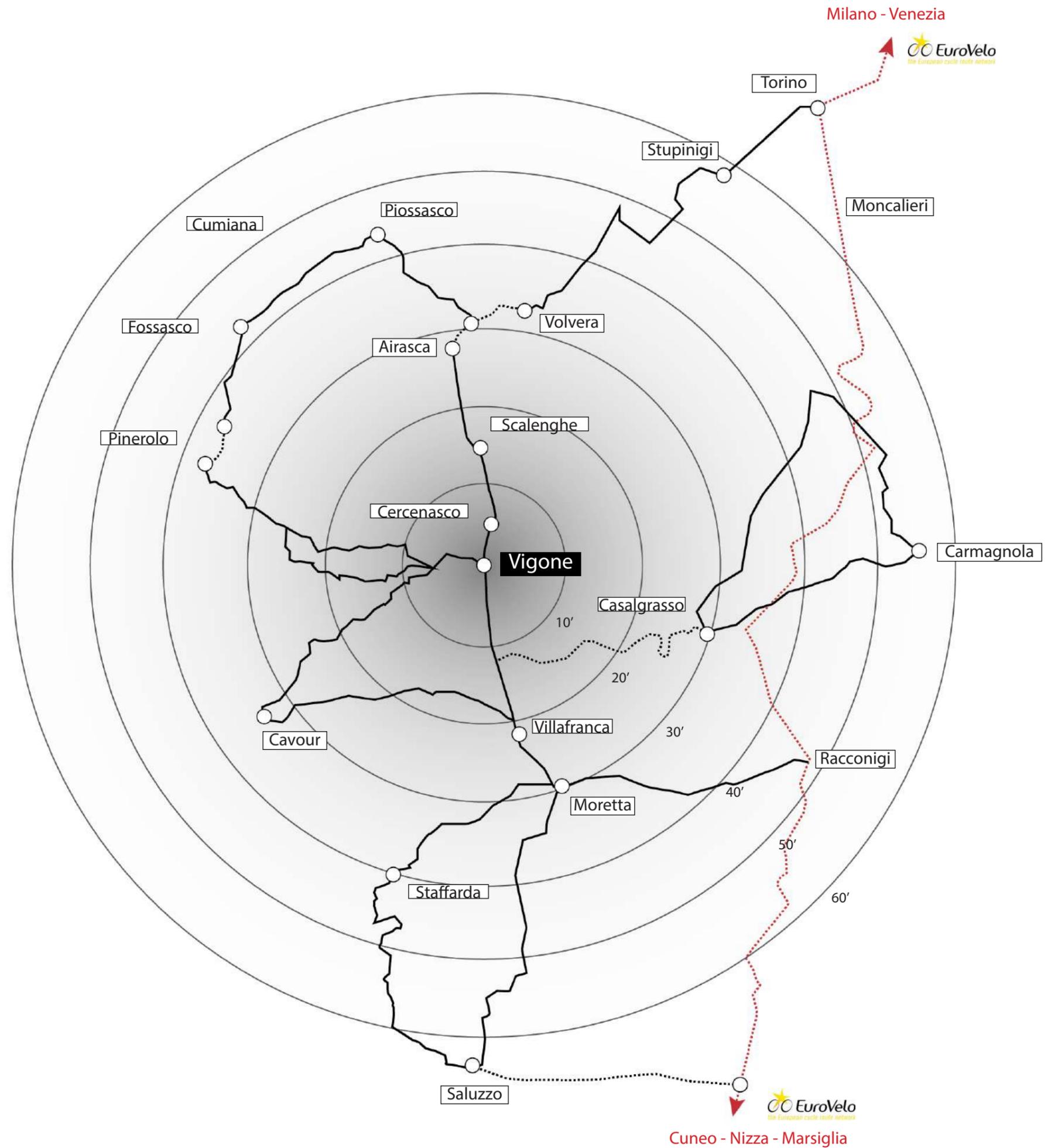
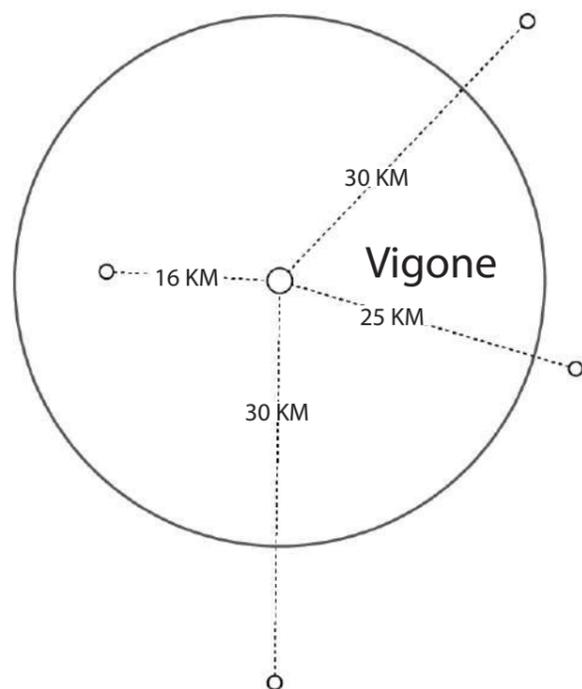
Km di estensione

23

Siti Unesco

10 + 1

Aree Sosta





## LA CICLABILE VIA DELLE RISORGIVE COME MOTORE DI RIGENERAZIONE

**3.1** Le Strutture diffuse lungo la via delle Risorgive; **3.2** Il tratto Airasca-Moretta; **3.3** Ex tratti Ferroviari riconvertiti a Green Ways; **3.4** Il Paesaggio lungo la via delle Risorgive;

La presenza della ciclabile può agire come motore di rigenerazione per questo territorio, apportando benefici sia economici che sociali.

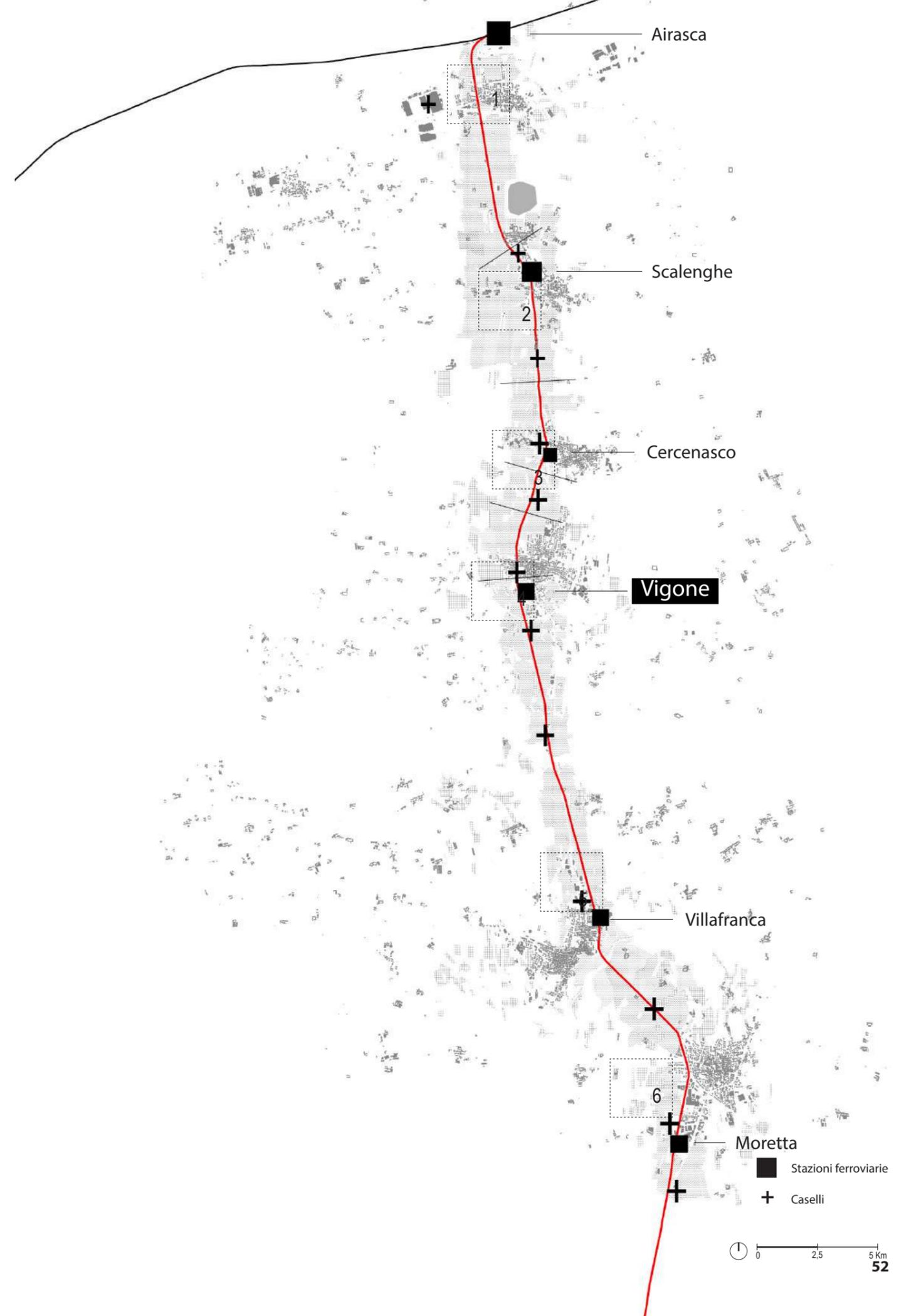
Quest'ultima, che precedentemente era un ex tratto ferroviario, mette in collegamento 6 comuni. Ogni comune, ad oggi, conserva, anche se in stato di abbandono, la propria stazione ferroviaria e relativi caselli.

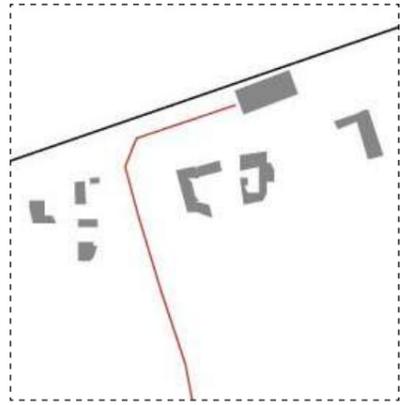
La riqualificazione di queste strutture risulta essere un passo verso il futuro di questi luoghi e ai loro possibili scenari.

### **3.1** *Le Strutture diffuse lungo la Via delle Risorgive*

Vigone, Airasca, Scalenghe, Cercenasco, Villafranca e Moretta, sono i sei paesi che costeggiano questo itinerario naturalistico di ampio pregio paesaggistico.

Lungo la ciclabile ritroviamo anche i resti dell'ex tratto ferroviario: i caselli e le stazioni che versano in stato di abbandono.



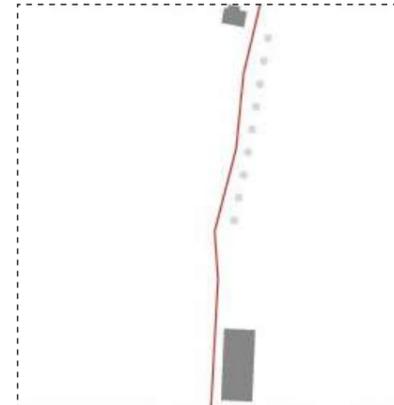


**Km 0,0**

Airasca



Stazione di Airasca  
**funzionante**

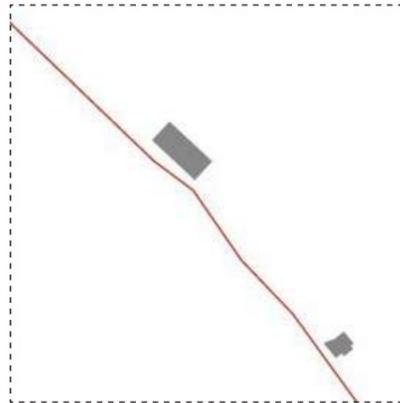


**Km 10**

Vigone



Stazione di Vigone  
**abbandonata**

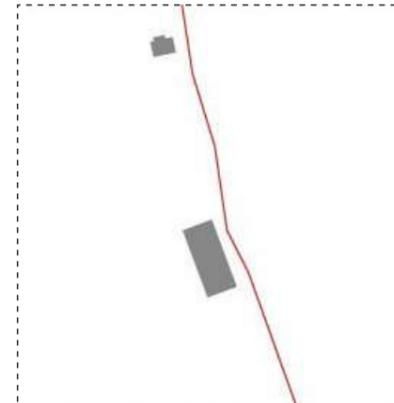


**Km 4,5**

Scalenghe



Stazione di Scalenghe  
**abbandonata**

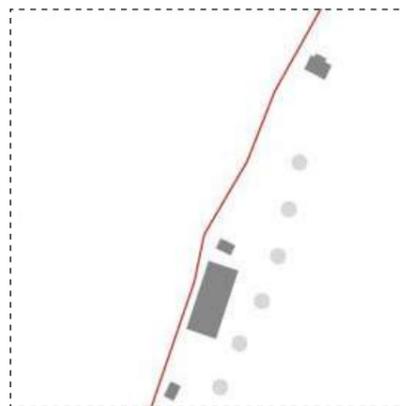


**Km 16,3**

Villafranca



Stazione di Villafranca  
**sede di un Museo ferroviario**

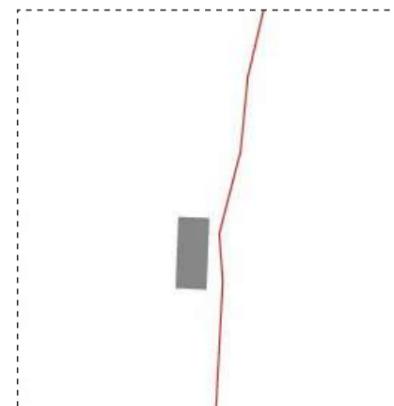


**Km 7,6**

Cercenasco



Stazione di Cercenasco  
**abbandonata**



**Km 19,3**

Moretta



Stazione di Moretta  
**abbandonata**

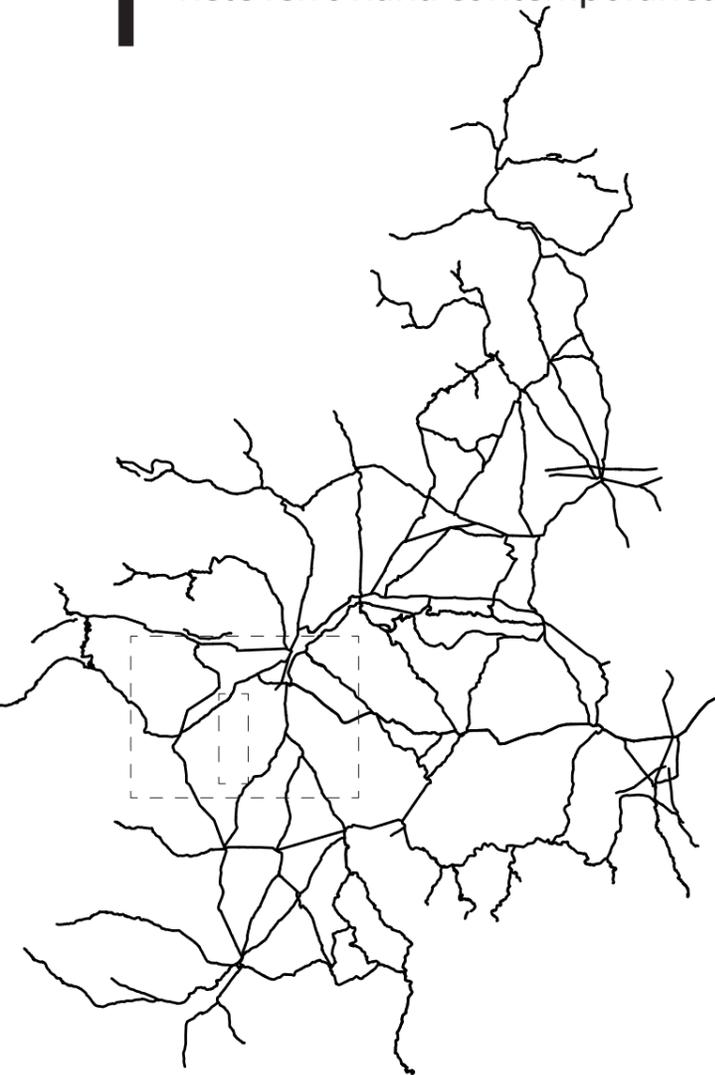


### **3.2 *Il Tratto Airasca-Moretta***

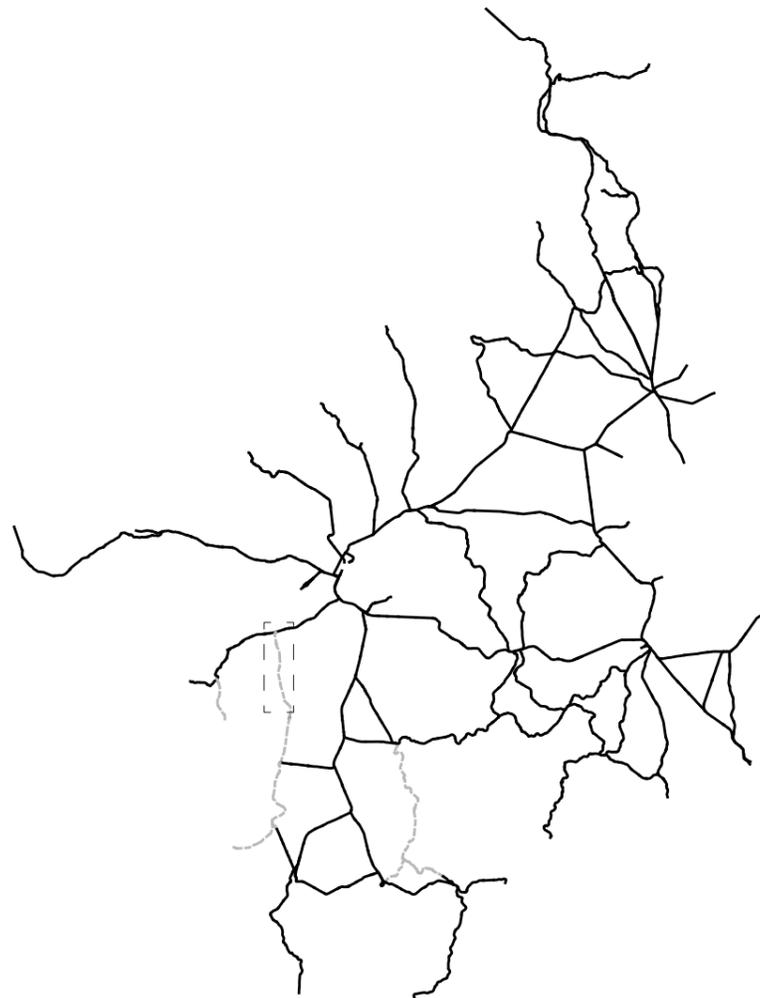
Il tratto Airasca Moretta si inserisce in una serie di ex tratti ferroviari di proprietà di Ferrovie dello Stato dismessi e poi riqualificati in modi diversi talvolta anche cambiando la destinazione d'uso dell'intera area ferroviaria in questione.

La pratica più utilizzata ed economica risulta essere la riconversione in greenway dando a chi le percorre l'opportunità di conciliare mobilità sostenibile e allo stesso tempo godere degli scorci naturalistici del paesaggio rurale piemontese.

**1** Rete ferroviaria contemporanea



**2** Rete ferroviaria storica e tratte dismesse



**3** Tratti ferroviari riconvertiti in green ways



**1885**

Inaugurazione tratto ferroviario Airasca-Moretta



**1905**

Costituzione delle 'Ferrovie dello Stato'



**1987**

Soppressione della linea Airasca-Saluzzo



**1998**

Smantellamento linea con l'intento di trasformarla in ciclovia.



**2017**

Inaugurazione ciclabile Airasca-Moretta detta 'Via delle Risorgive'



L'Airasca-Saluzzo-Cuneo fu una delle prime linee ferroviarie pensate per il Piemonte.

Distribuita nelle valli e nelle pianure di Pinerolo, Saluzzo e Cuneo, venne concepita come "ferrovia pedemontana", ossia finalizzata a collegare strategicamente e commercialmente gli sbocchi delle numerose ed importanti valli alpine occidentali con Torino (verso Nord) e con il mare.

Nel 1879 per effetto della legge Beccarini, la linea Airasca-Saluzzo-Cuneo venne spezzata in tre parti: il tratto Airasca-Moretta, il tratto Moretta-Saluzzo e il tratto Cuneo-Saluzzo.

Gli studi del tratto Airasca-Moretta cominciarono nel 1880, mentre un anno dopo venne concluso il progetto esecutivo. Solo nel 1885, a seguito di una serie di ritardi, si ebbe l'inaugurazione del tratto.

Nel 1905, con la costituzione delle Ferrovie Dello Stato, si dà il via a un piano di modernizzazione dell'intero apparato ferroviario statale. Visto il costo proibitivo di questo investimento, si decise di puntare sulle linee più produttive.

Nel 1987, dopo più di un secolo di vita, la Airasca-Saluzzo venne definitivamente soppressa, essendo sempre stata una linea adibita più al trasporto di merci che di persone, con afflussi maggiori da parte dei passeggeri soprattutto nei giorni di festa e di mercato.

A seguito della chiusura del tratto ferroviario, questo cade in stato di totale abbandono e vi rimane per anni, fino al 1998 quando incominciano i lavori di smantellamento.

Nel 1998 si costituisce una commissione fra Ente Ferrovie dello Stato, Provincia di Torino e Provincia di Cuneo. L'intento delle amministrazioni è quello di acquistare i sedimi e di realizzare, ciascuna per i tratti di sua competenza, ciclo piste dotate di punti di ristoro, a sua volta ricavati dall'adeguamento di alcuni caselli o stazioni.

Nel 2000 la Provincia di Torino concorda con le Ferrovie dello Stato S.p.a. il prezzo di acquisto dei 16 Km di sedime fra Airasca e Villafranca, accende un mutuo e richiede i relativi permessi al Ministero dei Trasporti, con il preciso obiettivo di trasformare l'ex ferrovia in pista ciclabile di collegamento fra le ciclostrade del Torinese e la pista del Parco fluviale del Po.

Nel 2001 la Giunta Provinciale di Torino approva il progetto definitivo per i lavori di ampliamento del tratto di strada provinciale che collega Villafranca a Moretta. L'opera prevede l'allargamento della carreggiata e la realizzazione delle banchine sfruttando il sedime ferroviario abbandonato che costeggia la provinciale medesima.

Nel 2017 si ha l'inaugurazione ufficiale del tratto ciclopedonale che collega Airasca a Moretta sotto il nome di 'Via Delle Risorgive', a seguito del completamento di tutti i lavori.



La ex ferrovia Airasca-Moretta si sviluppa in una zona prevalentemente agricola e presenta un tracciato regolare e pianeggiante che, tra Airasca e Moretta, è stato trasformato in una greenway per circa 21 km, a cura delle province di Torino (16 km) e Cuneo (5 km) denominata Via delle Risorgive.

Quest'ultima è costituita da una pista ciclopedonale asfaltata integrata nel sistema di percorsi ciclabili della provincia di Torino.

Dalla stazione di Airasca la linea piega verso sud e prosegue con lunghi rettilinei attraverso una zona ricca di risorgive fino a giungere alla stazione di Vigone; sulla strada per Macello, la cappella di S. Maria della Stella custodisce affreschi del '400.

Attraversato il torrente Pellice con un ponte misto stradale-ferroviario a 5 archi di 17 m di luce ciascuno, il tracciato tocca Villafranca Piemonte, oltre il quale, superando il fiume Po con un altro ponte misto stradale-ferroviario a 3 archi di 17 m di luce, entra nella provincia di Cuneo e arriva alla stazione di Moretta, da cui si diramava il tronco per Saluzzo (linea Moretta-Saluzzo, anch'essa soppressa). Qui termina il tratto recuperato come greenway.

Attraversato il torrente Varaita, il tracciato, che fino a Cavallermaggiore è disarmato e abbandonato, prosegue tra estese colture cerealicole incontrando le stazioni di Villanova Solaro, Murello e Cavallerleone, che erano a servizio di piccoli nuclei rurali, per ricongiungersi infine alla linea Torino-Savigliano nei pressi di Cavallermaggiore, il cui abitato presenta un interessante centro storico di impianto medievale, ubicato tra le cittadine di Racconigi e Savigliano, anch'esse ricche di emergenze monumentali.

Il sedime della linea interessa i comuni di Airasca, Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca Piemonte, Moretta, Villanova Solaro, Murello, Cavallerleone e Cavallermaggiore.

Il tracciato trasformato in greenway è stato ceduto alle Province di Torino e di Cuneo. Nel tratto successivo si sono avute cessioni anche a terzi, per cui in molti punti il sedime non risulta più chiaramente rintracciabile.



Scatto n. 2  
**Paesaggio agricolo pedemontano  
lungo la ciclabile**  
(27/04/2023)  
63



Scatto n. 3  
**Percorso ciclabile  
Via delle Risorgive**  
(27/04/2023)  
64



Scatto n. 4  
**Paesaggio agricolo  
lungo la ciclabile**  
(27/04/2023)  
65



Scatto n. 5  
**Paesaggio agricolo  
lungo la ciclabile**  
(27/04/2023)  
66

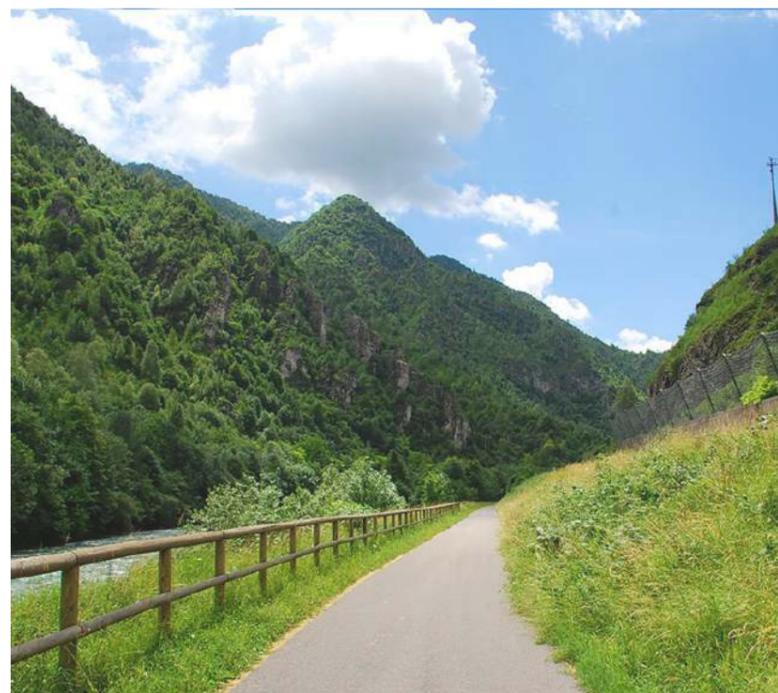
### ***3.3 Ex tratti ferroviari riconvertiti a Greenways***

La riconversione di ex tratti ferroviari in piste ciclopedonali (greenways) sta interessando molte zone europee e diverse aree italiane, ed è un esempio efficace di gestione e rifunzionalizzazione delle risorse esistenti, in grado di generare un impatto positivo sulle comunità interessate, sia a piccola che a grande scala.



Percorso ciclabile in Val Seriana ([www.valseriana.eu](http://www.valseriana.eu))

L'evoluzione delle città e delle infrastrutture è un tema centrale nel contesto di una società che abbraccia sempre più principi di sostenibilità e conservazione ambientale. Uno degli esempi più affascinanti di questa trasformazione è rappresentato dalla riconversione di ex tratti ferroviari in green ways, un fenomeno che sta guadagnando slancio in molte parti del mondo, Italia inclusa. Questa pratica non solo ridà vita a aree dismesse, ma sottolinea anche l'importanza di trasformare il nostro passato industriale in un futuro più sostenibile e orientato alla comunità. In Italia, questa tendenza ha preso piede con successo, trasformando aree industriali in oasi verdi e accessibili. La **Valle Seriana** in **Lombardia**, ad esempio, testimonia la trasformazione di un tratto ferroviario in una pista ciclabile che serpeggia attraverso valli pittoresche e paesaggi alpini. La connessione tra antiche stazioni ferroviarie e borghi rurali crea una trama di esperienze che va oltre la semplice mobilità sostenibile, facilitando anche la scoperta della cultura locale e la promozione del turismo verde.



Percorso ciclabile in Riviera Ligure ([www.imperiadavedere.it](http://www.imperiadavedere.it))



Un altro esempio significativo è rappresentato dalla **Pista Ciclabile della Riviera Ligure**, che offre non solo un mezzo di trasporto alternativo lungo la costa, ma anche la possibilità di godere di panorami mozzafiato e di una fitta vegetazione mediterranea.

Questi percorsi trasformano la mobilità quotidiana in un'esperienza che celebra la bellezza del paesaggio naturale e incoraggia uno stile di vita attivo e salutare.

La riconversione di ex tratti ferroviari in green ways è un esempio tangibile di come la sostenibilità e la valorizzazione del patrimonio possano convergere per plasmare il futuro delle nostre città.

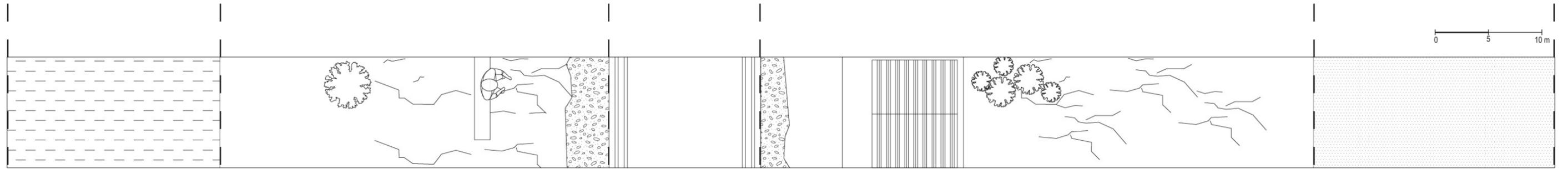
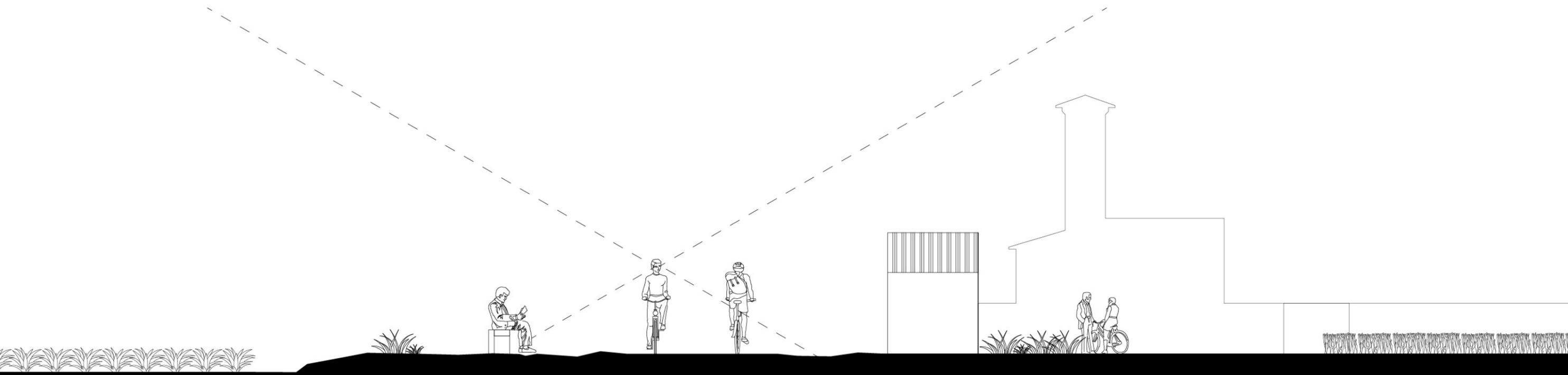
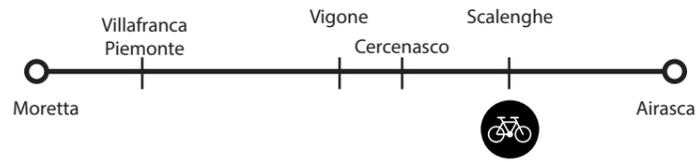
Non sono solo corridoi verdi, ma connessioni vitali tra il passato e il presente, tra le comunità e l'ambiente.

In Italia, questa pratica sta dimostrando che la mobilità sostenibile può coesistere con la conservazione del patrimonio, creando uno scenario win-win per residenti e visitatori.

La trasformazione di ex tratti ferroviari in green ways è una via verso una rinascita sostenibile, un passo avanti verso una visione di città che abbraccia il futuro senza dimenticare il passato.

### ***3.4 Il Paesaggio lungo La via delle Risorgive***

La ciclabile Via delle Risorgive si inserisce in un paesaggio agricolo molto suggestivo. Percorrerla è una vera e propria esperienza immersiva fra estese coltivazioni e prati adibiti a pascolo, alternati, di tanto in tanto, da folti ed ombrosi pioppeti. Un paesaggio che muta man mano che si avanza. In questo contesto è stato utile studiare il paesaggio attraverso delle sezioni che sono state fatte lungo tutto il tracciato della ciclabile.



0 5 10 m

73   Ortive di pieno campo

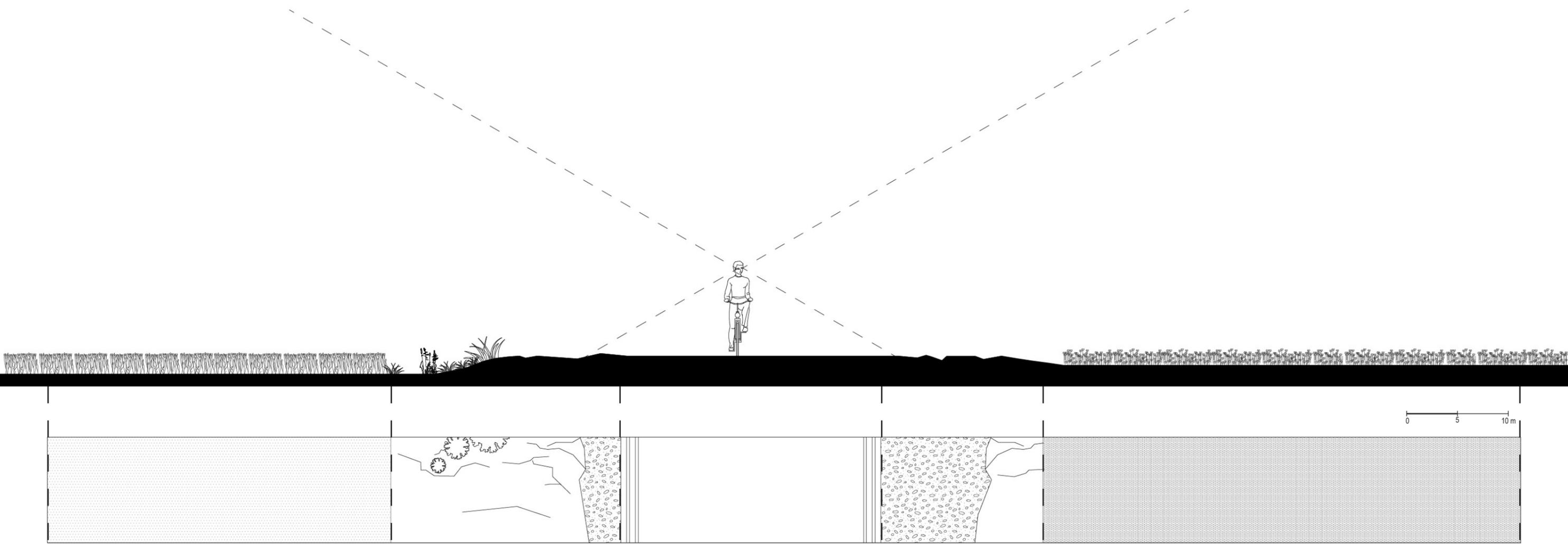
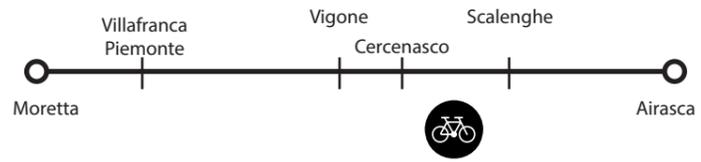
Area di sosta Scalenghe

Sedime ciclabile

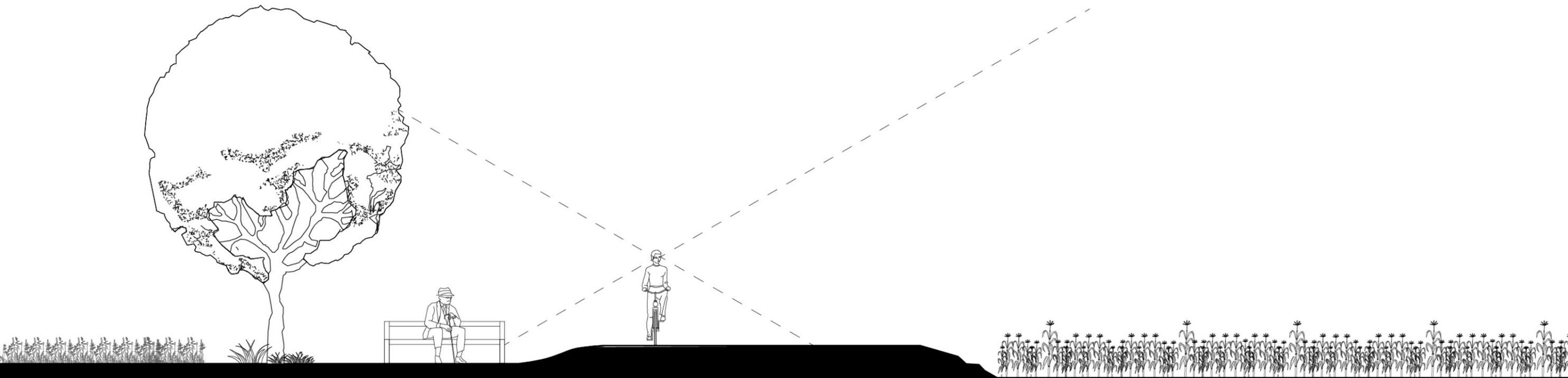
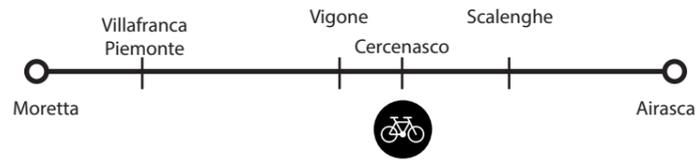
Area di sosta Scalenghe

Cereali

74



0 5 10 m



Frumento e spelta

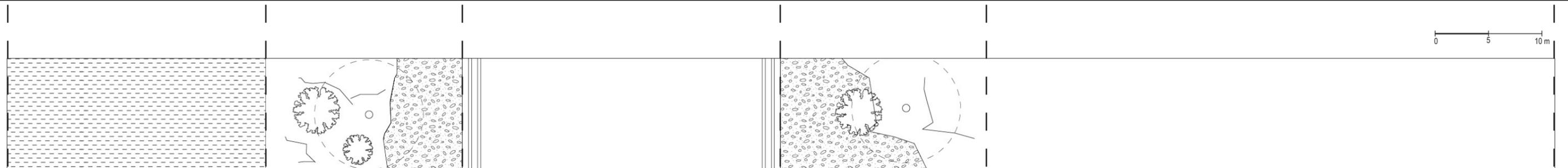
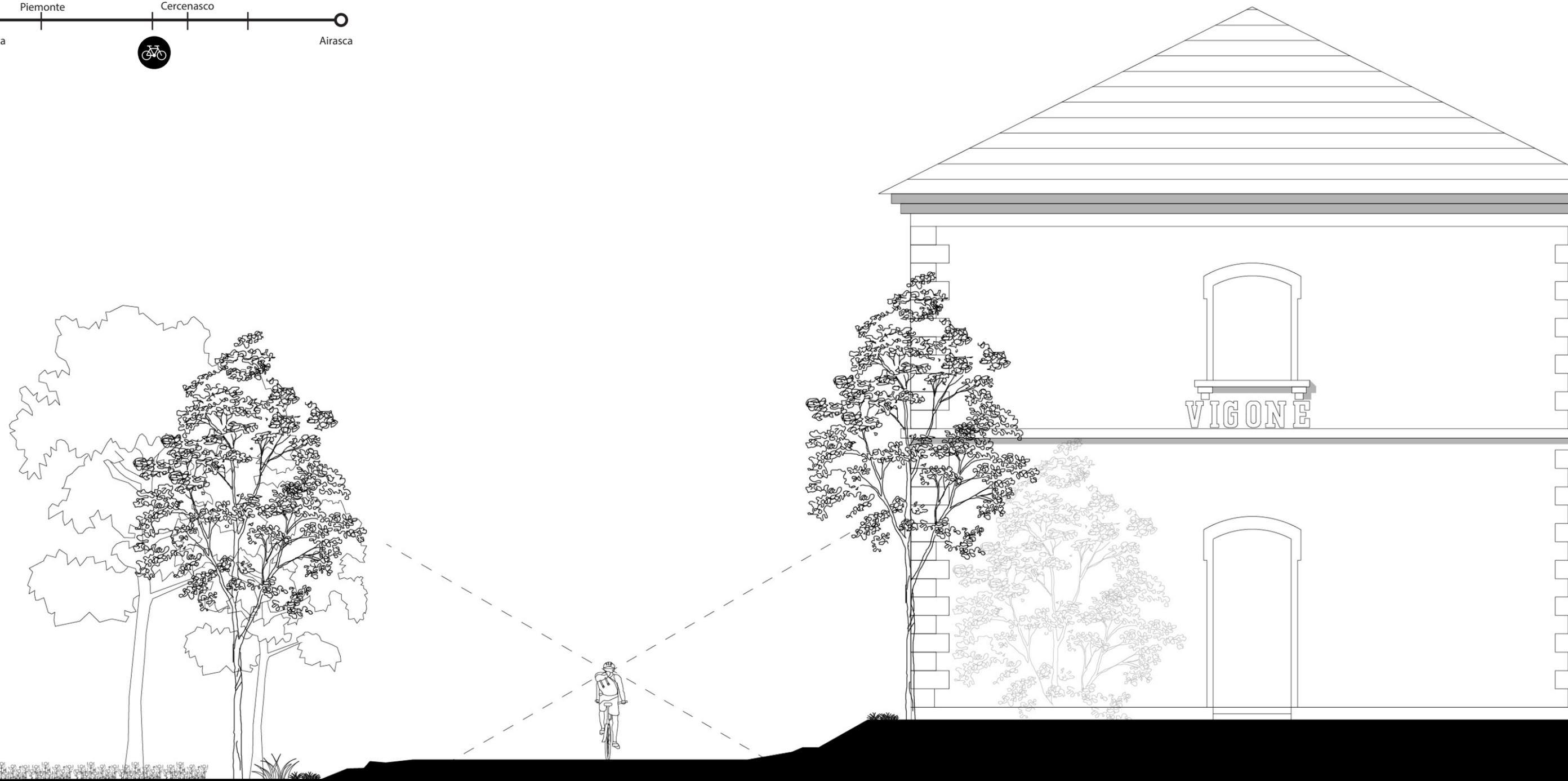
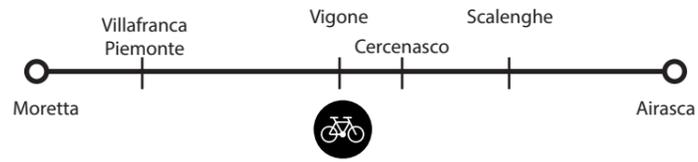
Area sosta Cercenasco

Zona buffer

Sedime ciclabile

Zona buffer

Granturco



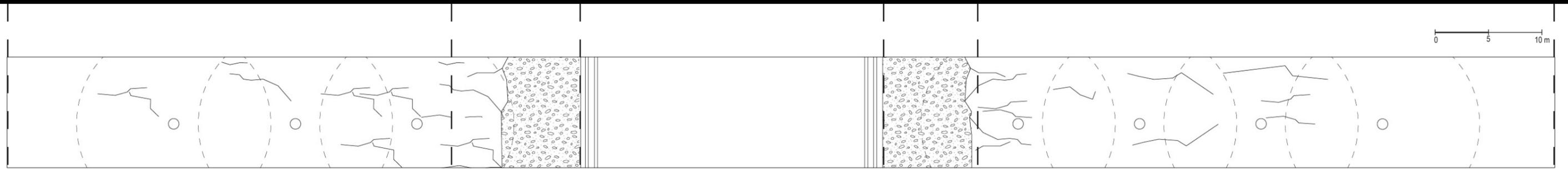
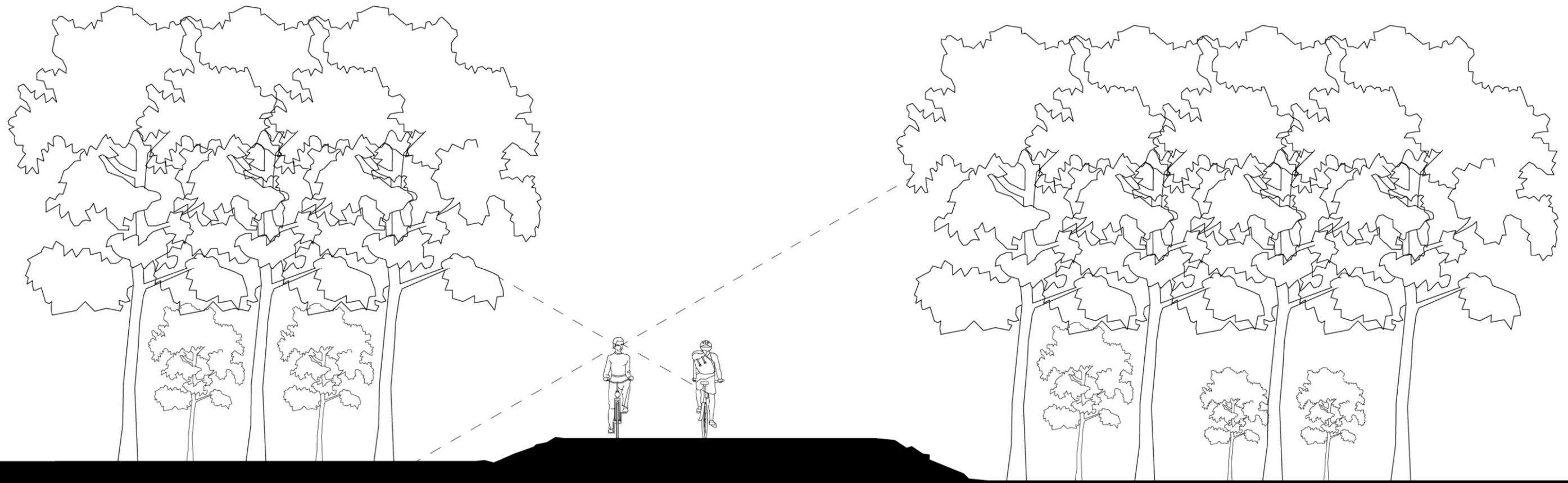
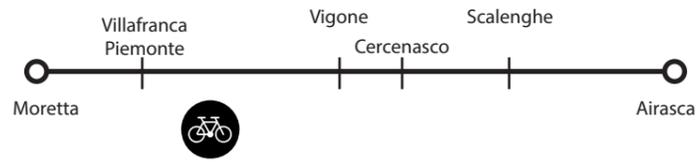
Soia

Zona buffer

Sedime ciclabile

Zona buffer

Spazio esterno Ex Stazione Ferroviaria di Vigone



Impianto adulto di pioppo su terreno inerbito

Zona buffer

Sedime ciclabile

Zona buffer

Impianto adulto di pioppo su terreno inerbito

# 4

## **PIAZZA CLEMENTE CORTE, ORIGINI E SVILUPPI**

*L'area di Progetto suddivisa in tre periodi storici*

Il piccolo comune di Vigone ha una storia millenaria, per inquadrarlo a livello storico è stato necessario, quindi, selezionare tre epoche storiche ben precise che riguardassero il comune in relazione all'area di progetto.

### *L'area di progetto dal 1200 d.C. al 1500 d.C.*

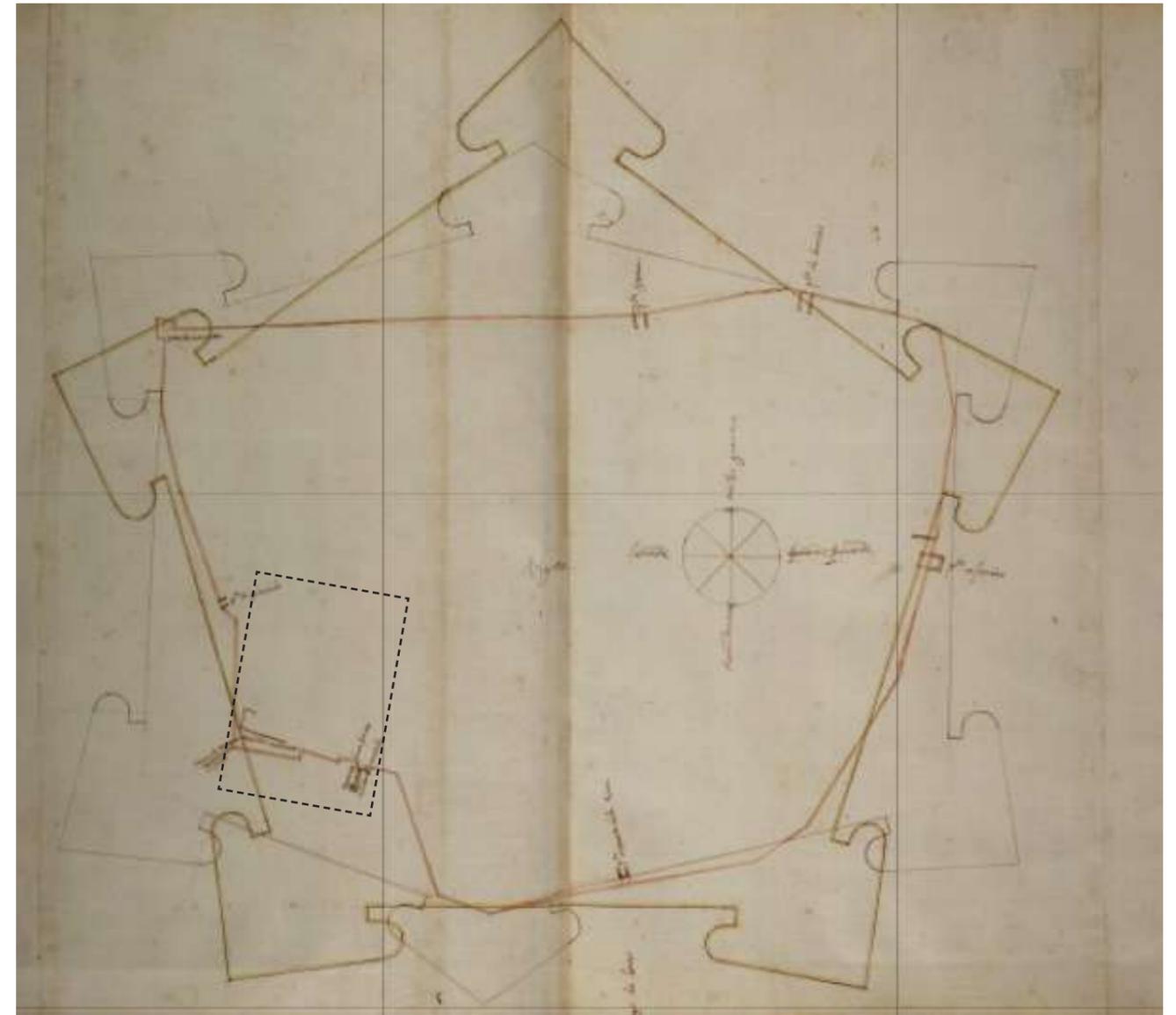
Una prima fase considerata va dal 1200 al 1500, quando Vigone si dotò di mura e di un castello posizionato proprio nell'area oggi chiamata piazza Clemente Corte. Se sul castello non figurano date di costruzione, sulle mura invece si sa per certo che vennero erette nel 1390 a difesa del paese. A questa fase risalgono anche le prime fondazioni Conventuali degli ordini religiosi dei Benedettini (1220-1230) e degli Agostiniani (1460).



Architettura militare, disegni di piazze e fortificazioni, parte su pergamena  
**Vigone. Pianta della città**  
 (1592)

Le fonti originali qui riportate, sono state reperite all'Archivio di stato di Torino. In particolare le mappe, raccolte all'interno del volume 'Architettura militare, disegni di piazze e fortificazioni (1592)' sono servite come supporto sia per poter investigare le origini e gli sviluppi della area ora denominata Piazza Clemente Corte, e sia per poter rielaborare una mappa con gli elementi appartenenti ad un'epoca storica che va dal 1200 d.C. al 1500 d.C. circa.

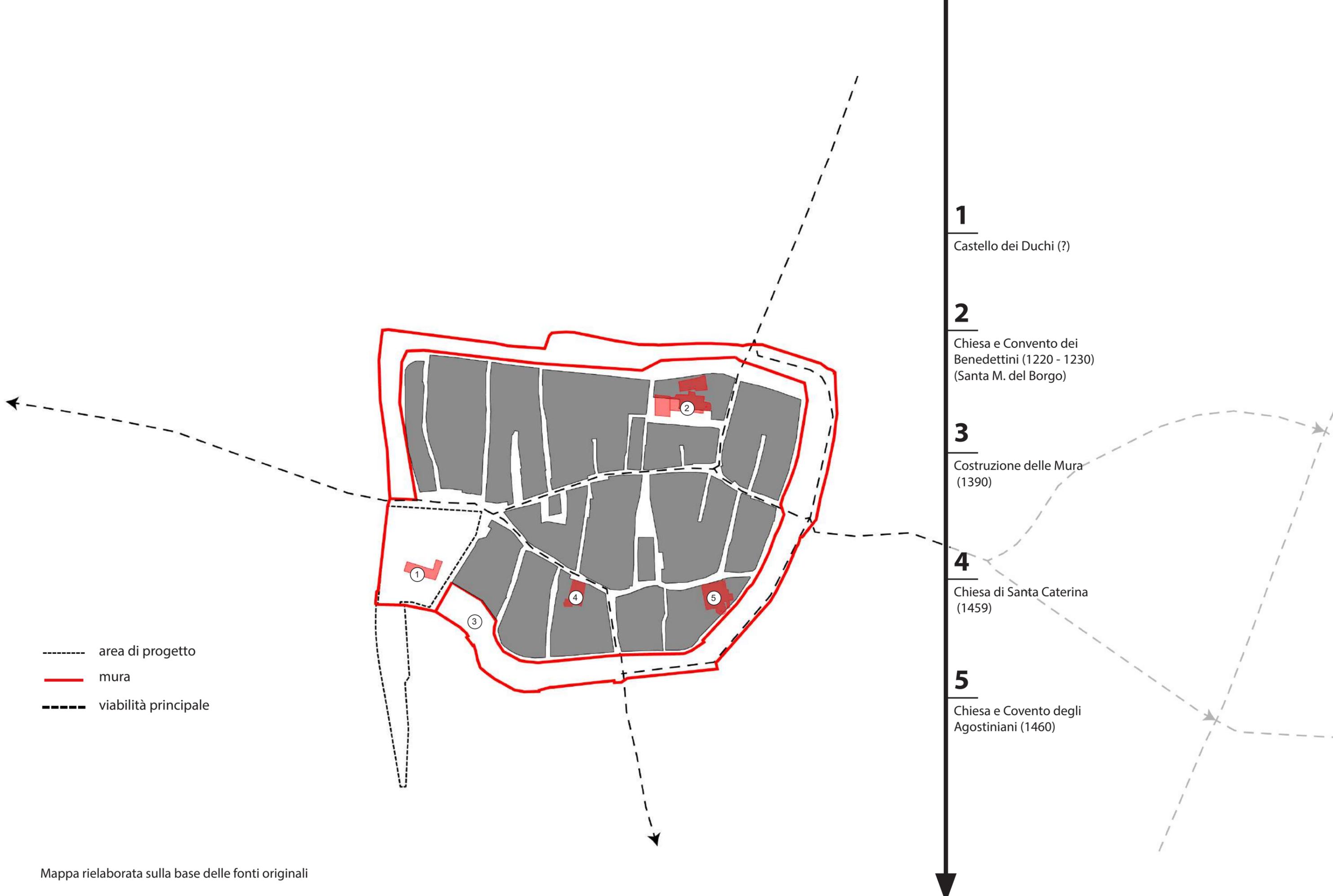
Il riquadro tratteggiato segnala infatti la posizione dell'area quando Vigone presentava ancora delle fortificazioni.



Vigone. Pianta delle mura con progetto di modifiche



Vigone. Pianta delle mura con progetto di modifiche



Mappa rielaborata sulla base delle fonti originali

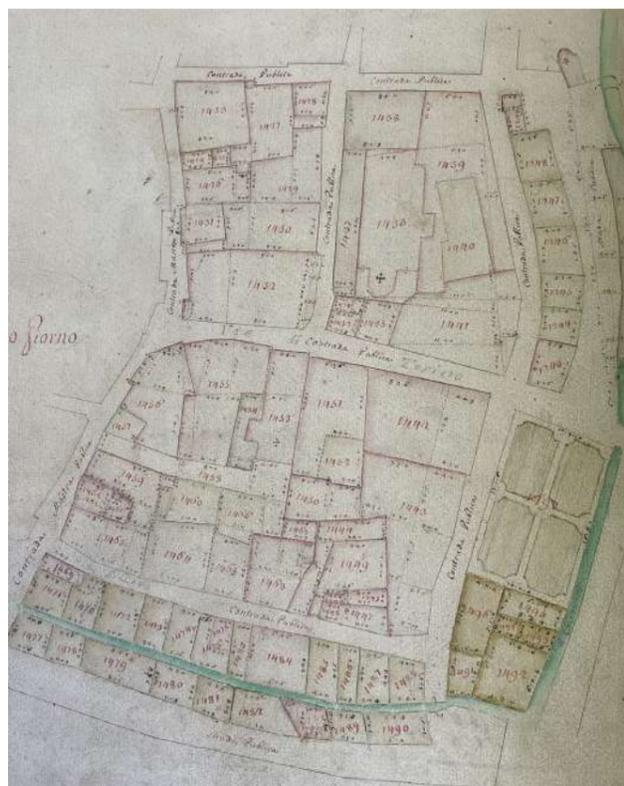
### *L'area di progetto dal 1590 d.C al 1610 d.C.*

La fase successiva va da fine 1500 a inizio 1600, e vede il dominio religioso in Vigone. Le principali istituzioni sono infatti quelle religiose dei già citati padri Benedettini e Agostiniani con l'aggiunta dei Padri Cappuccini, il cui convento viene fondato nell'area di piazza Clemente Corte (1610) a seguito della distruzione del castello e delle mura (1592). La distruzione delle fortificazioni è di fondamentale importanza perché avvia una prima piccola espansione di Vigone oltre il concentrico medievale. Si inizia infatti a lottizzare il sedime che ospitava le mura. Il comune ha quattro principali quartieri.

Le fonti originali utilizzate per rielaborare la mappa che rappresenta l'epoca storica che va dal 1590 d.C. al 1610 d.C., sono delle tavole che appartengono al volume 'Campagnolo o sia Libro Figurato (1764)' ubicato all'Archivio di Storico Comunale di Vigone.

Tale volume rappresenta il Catasto Campagnolo, ovvero un catasto geometrico-particellare che contempla però solo i terreni e non i fabbricati.

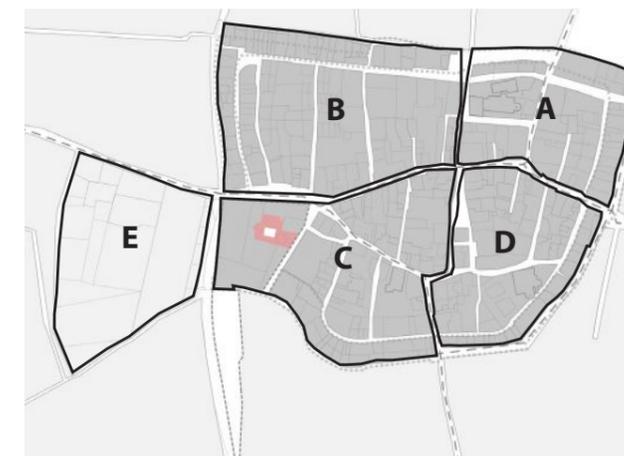
Verso la fine del 1700 si iniziano già ad adottare delle prime forme di catasto geometrico-particellare, si misuravano i terreni, si indicava il nome, il luogo, l'estensione. Il perito agrimensore inoltre lo stimava dandone una valutazione precisa (pianeggiante, boscoso, seminativo, alberato..). Da questo Catasto si evince che all'epoca Vigone risultava suddivisa in 4 quartieri.



**A**

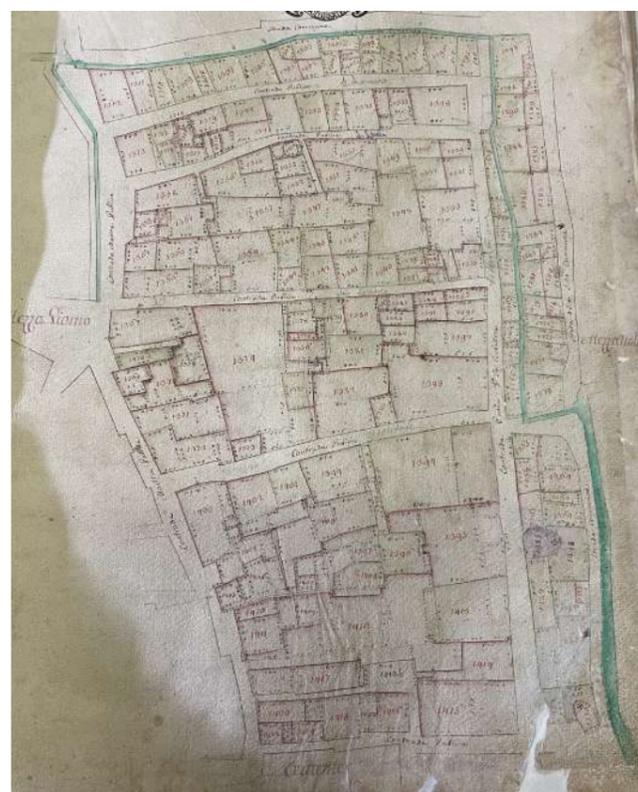


**D**

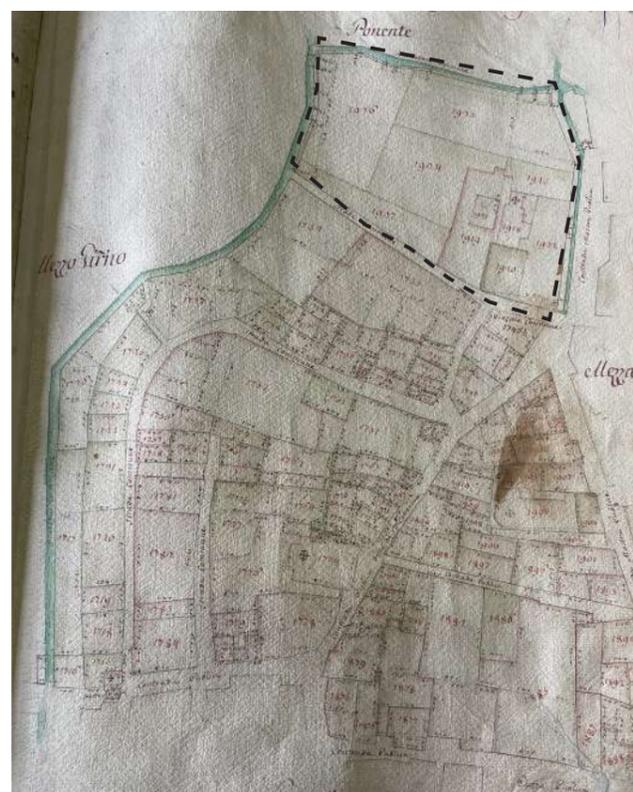


Catasto Agricolo  
**Mappe originali dei quartieri di Vigone**  
(1764)

**A-** primo quartiere, **B-** secondo quartiere,  
**C-** terzo quartiere, **D-** quarto quartiere, **E-** terreno agricolo



**B**



**C**



**E**



### *L'area di progetto dal 1800 d.C al 1885 d.C.*

L'ultima fase è più ristretta, riguarda l'intero '800. Il dominio religioso si conclude con la distruzione di tutti i conventi a seguito della dominazione napoleonica. Incomincia un'epoca di notevole espansione rispetto al nucleo più antico. Con l'abbattimento del convento dei cappuccini, di cui si mantiene la ghiacciaia, si decide di impiantare una serie di filari di alberi e così nasce piazza Clemente Corte (1802). Sempre in quest'area nel 1825 viene costruita La rotonda, proprio dove c'era la ghiacciaia del convento. Viene anche ricostruita la chiesa di S.Maria del borgo, un tempo sede del convento dei padri Benedettini. Infine, nel 1885, all'area di piazza Clemente Corte viene annessa la stazione ferroviaria.

L'ultima fonte originale, utilizzata per la rielaborazione della mappa dell'epoca storica che va dal 1800 d.C. al 1885 d.C. circa, è il Catasto Rabbini.

Nello specifico si tratta della Mappa originale del comune di Vigone del 1858-1859.

Il Catasto Rabbini, che prende il nome dal geometra Antonio Rabbini, direttore del catasto generale presso il Ministero delle Finanze, fornisce per la prima volta una rilevazione a grande scala anche dei fabbricati. Il suddetto catasto pur non essendo mai stato attivato, è la base del catasto dello stato unitario istituito con la legge n. 3682 del 10 marzo 1886. Grazie a questa mappa si nota infatti l'estensione di Vigone rispetto al primo nucleo storico. Si può notare come non sia ancora presente l'area della stazione ferroviaria, che comparirà, infatti, solo nel 1885.



Catasto Rabbini  
**Mappa originale del comune di Vigone  
allegato abitato del Comune**  
(1858-1859)



- area di progetto
- - - - - binari
- viabilità principale

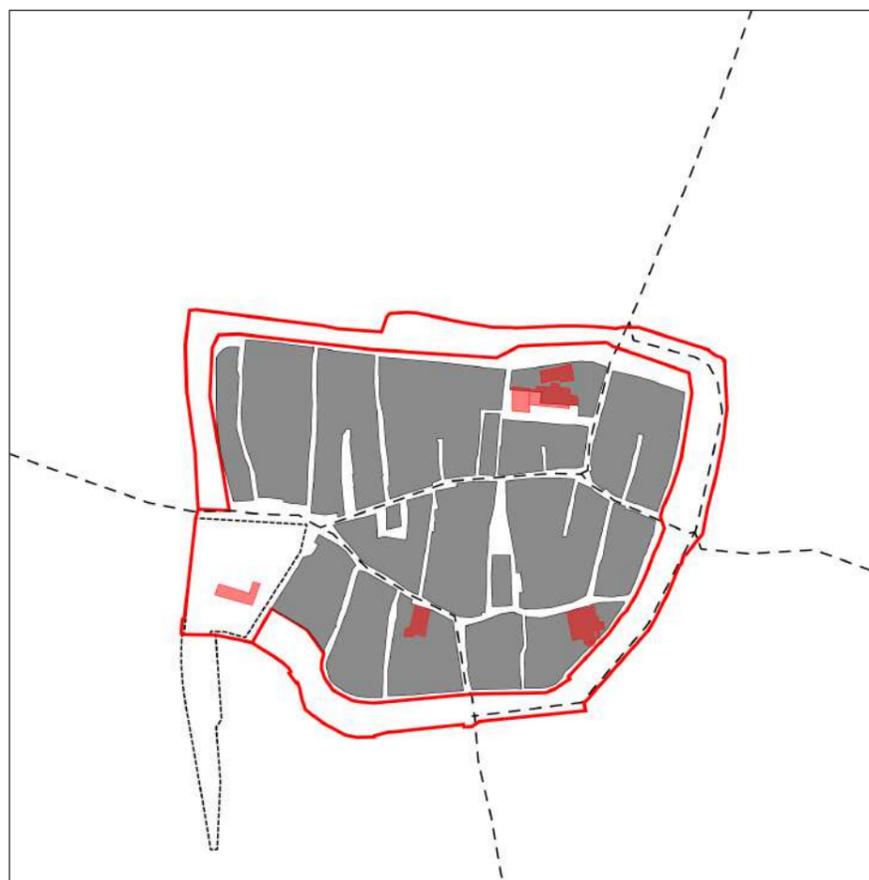
**8**  
 Demolizione del Convento dei Cappucini con successivo impianto dei filari di alberi di Piazza Clemente Corte (1802)

**9**  
 La Rotonda (ex Ghiacciaia) (1825)

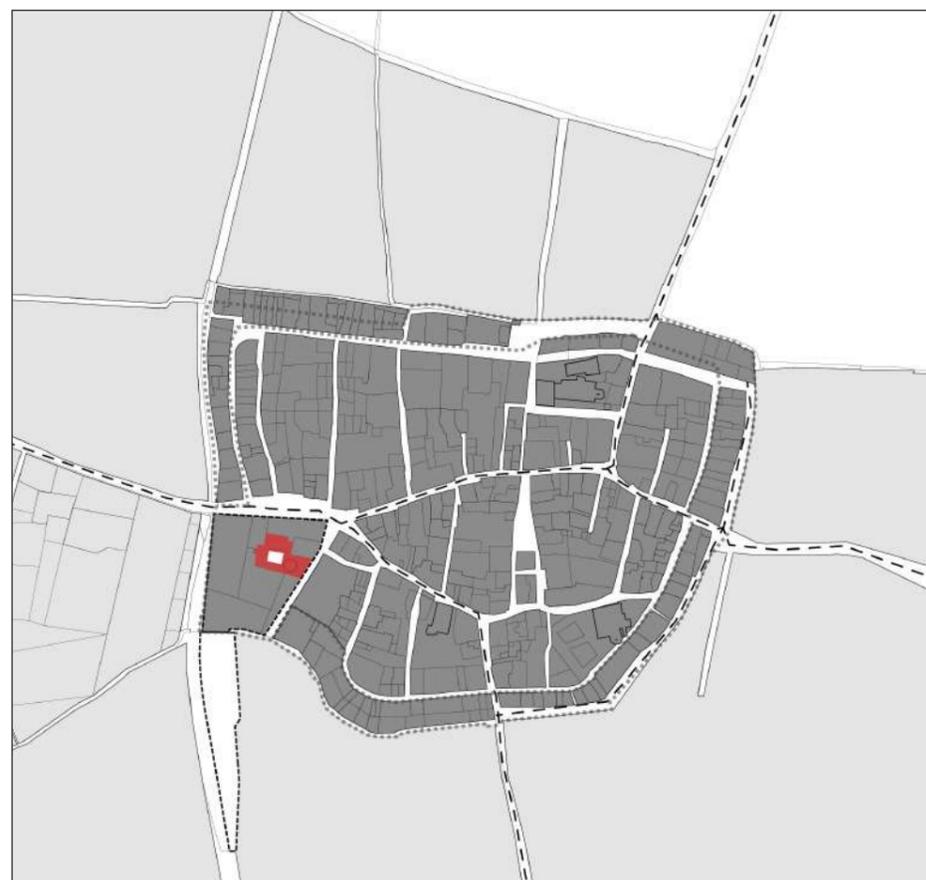
**10**  
 Demolizione del Convento dei Benedettini e ricostruzione della Chiesa di S. Maria del Borgo (1825)

**11**  
 Stazione Ferroviaria (1885)

Mappa rielaborata sulla base delle fonti originali



1200 - 1500 d.C.



1590 - 1610 d.C.



1800 - 1885 d.C.



## VIGONE E L'AREA CLEMENTE

### CORTE: DIMENSIONE URBANA

*5.1 Viabilità; 5.2 Uso del Suolo; 5.3 Spazi Aperti Pubblici; 5.4 Spazi della vita aggregativa; 5.5 Reportage Fotografico dell'area; 5.6 Stato di fatto dell'area di progetto; 5.7 L'ex Stazione Ferroviaria; 5.8 Interventi recenti sull'area; 5.9 Concept preliminari e reference di progetto;*

La dimensione urbana si riferisce alle caratteristiche e qualità degli spazi urbani. Il capitolo si propone infatti di restituire la struttura e l'organizzazione del Comune di Vigone. Vengono valutati diversi aspetti, tra cui le strade, gli spazi pubblici, le aree verdi, la presenza di servizi pubblici e le manifestazioni culturali. Tutti elementi che contribuiscono a creare un quadro della vita urbana di questo comune, e che rappresentano la base per nuovi progetti futuri.

▶  
Scatto con Drone  
**Vista sull'area e su  
Vigone**  
(27/01/2024)

Fonti Mappe  
**BDTRE Piemonte**

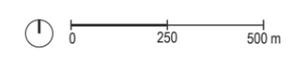


## ***5.1 Viabilità***

Come si è evidenziato precedentemente gli unici collegamenti infrastrutturali che rendono possibili gli spostamenti sono su strada. Vigone è dotata di servizio navetta con varie fermate all'interno del nucleo abitato e non. L'autobus e la ciclabile costituiscono la mobilità sostenibile di questi luoghi.



- edificato
- - - rete ciclabile d'interesse regionale
- - - ciclabile Via delle Risorgive
- strada provinciale
- strada comunale
- fermate linee autobus



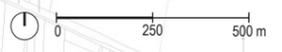
## ***5.2 Uso del Suolo***

Il paesaggio circostante è di tipo agricolo: Vigone s'inserisce in uno sfondo di colture diverse che rendono possibile una visione di paesaggio differente a seconda delle stagioni.

Il progetto in particolare si propone di mettere in evidenza anche quest'aspetto. L'area di progetto risulta avere una posizione privilegiata su questo scorcio paesaggistico molto piu' di altre zone dell'abitato.



- edificato
- ▨ altri erbai
- ▤ frumento e spelta
- ▥ orzo
- ▧ granturco
- ▨ erba medica
- ▩ altri cereali
- pozzi



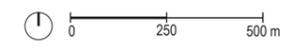
### ***5.3 Spazi Aperti Pubblici***

Mappare i luoghi di aggregazione come piazze, aree verdi, alberate è servito a capire se queste superfici siano soddisfacenti per il fabbisogno cittadino.

L'area di progetto si propone come cuore della vita cittadina, in particolare la zona di Piazza Clemente corte, un grande parco verde che tramite alcune azioni progettuali ha bisogno di essere allacciato all'area dell'ex stazione ferroviaria e riqualificato anch'esso mediante il progetto.



- edificato
- piazze
- aree verdi pubbliche
- aree verdi private
- alberate



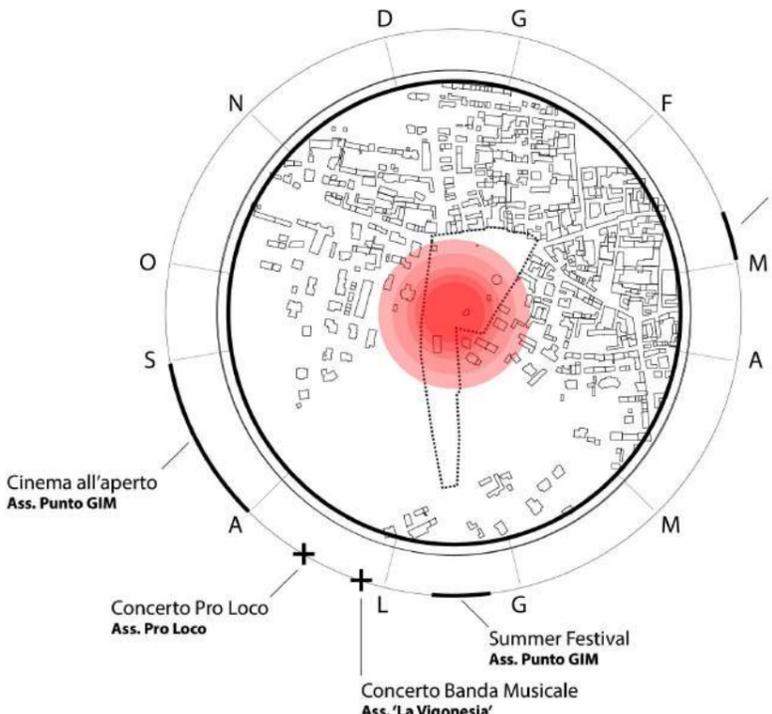
## ***5.4 Spazi della vita aggregativa***

L'obiettivo della riqualificazione di quest'area è quello di ridarla in qualche modo alla cittadinanza, ascoltando i bisogni delle associazioni locali.

Vigone nonostante sia un comune di poco più di 5000 abitanti, risulta molto attiva a livello di eventi ed associazioni per il cittadino.

Dopo aver mappato questo background di eventi ed associazioni è stato utile individuare inoltre le attrezzature sportive e ludiche già presenti nel comune ed eventualmente anche nella stessa area.

Queste ultime risultano infatti punti su cui fare leva nel progetto tramite il potenziamento di ciò che è già esistente e l'aggiunta di ciò che invece ancora non c'è.



Fiera della Meccanizzazione Agricola  
Ass. AMAV

Cinema all'aperto  
Ass. Punto GIM

Concerto Pro Loco  
Ass. Pro Loco

Summer Festival  
Ass. Punto GIM

Concerto Banda Musicale  
Ass. 'La Vigonesia'

Bocciofla

Ass. Vigone Bike

Ass. Commercianti

AMAV

Ass. Laboratorio il Bagatto

Ass. Punto GIM

Ass. Panchine d'Artista

Ass. Bersaglieri

Ass. Biblioteca Luisia

Ass. Culturale Asilo Vecchio

Ass. Vigone che Corre

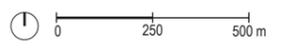
Ass. La Vigonesia

Ass. Teatro Selve

● Eventi

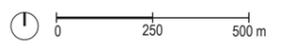
▭ Associazioni

■ Associazioni coinvolte nel progetto





- edificato
- aree gioco
- aree sport

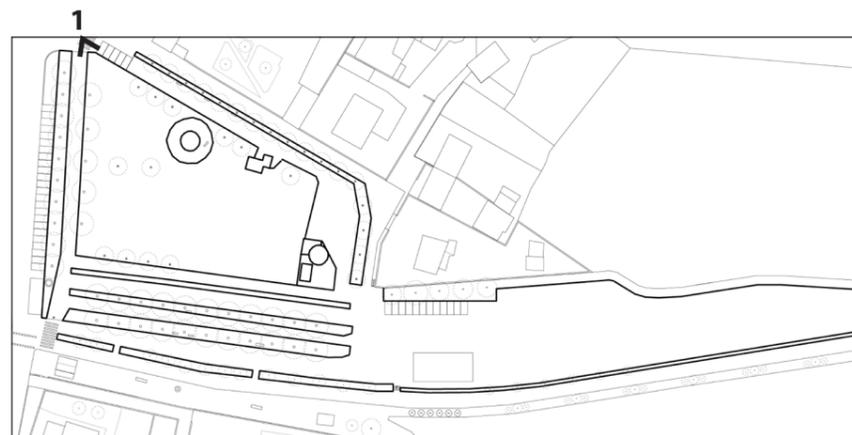


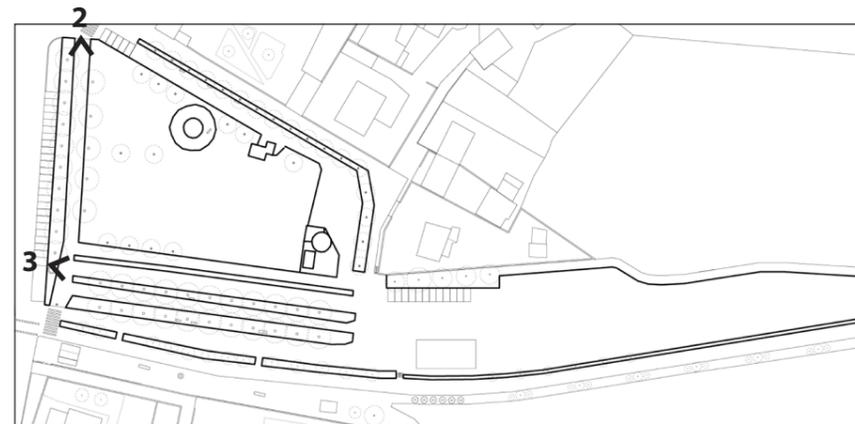
## **5.5** *Reportage Fotografico dell'area*

Il reportage fotografico che segue è frutto del primo sopralluogo effettuato nell'area il 26 marzo.

Come si può notare l'area possiede grandi viali alberati a circondare l'area verde centrale di Piazza Clemente Corte, che spariscono completamente nel momento in cui si raggiunge lo spiazzo vuoto dell'ex stazione ferroviaria.





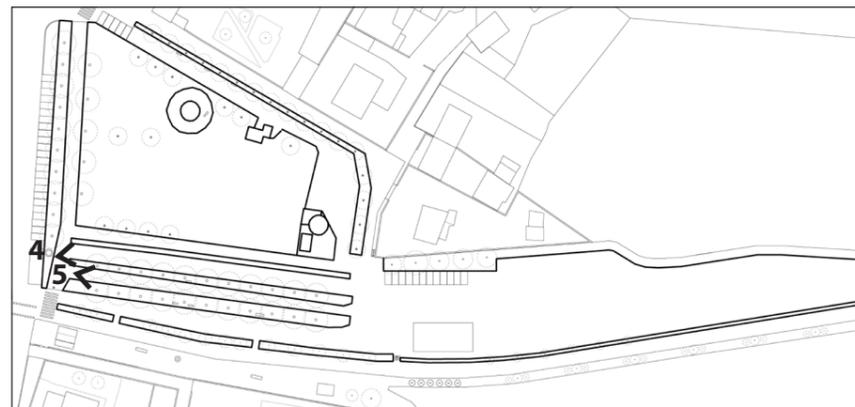


Scatto n. 2  
**Viale lato nord**  
(26/03/2023)  
133

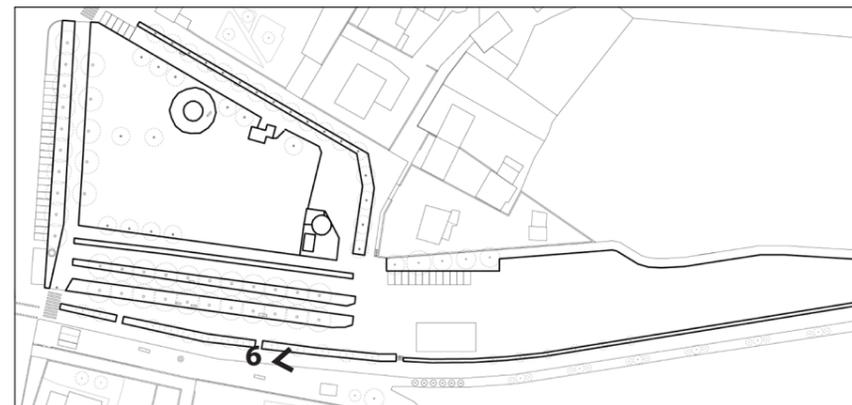
Scatto n. 3  
**Vista sui tre viali a Ovest**  
(26/03/2023)  
134

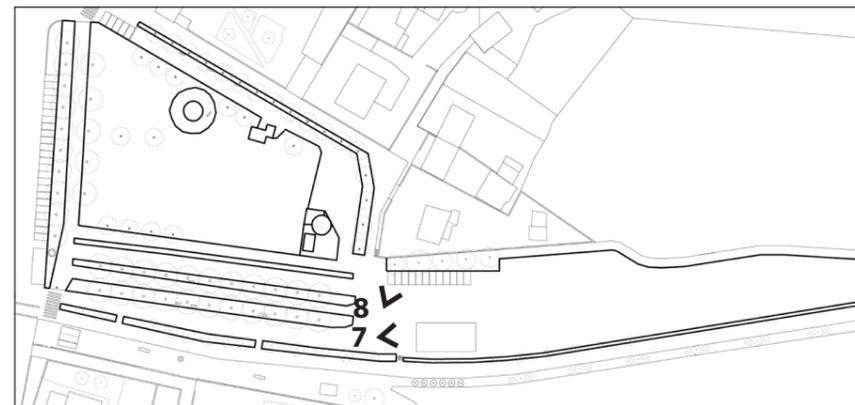


Scatto n. 4  
**Viale con parco giochi  
per bambini**  
(26/03/2023)  
135



Scatto n. 5  
**Vista prospettica della  
stazione da un viale**  
(26/03/2023)  
136



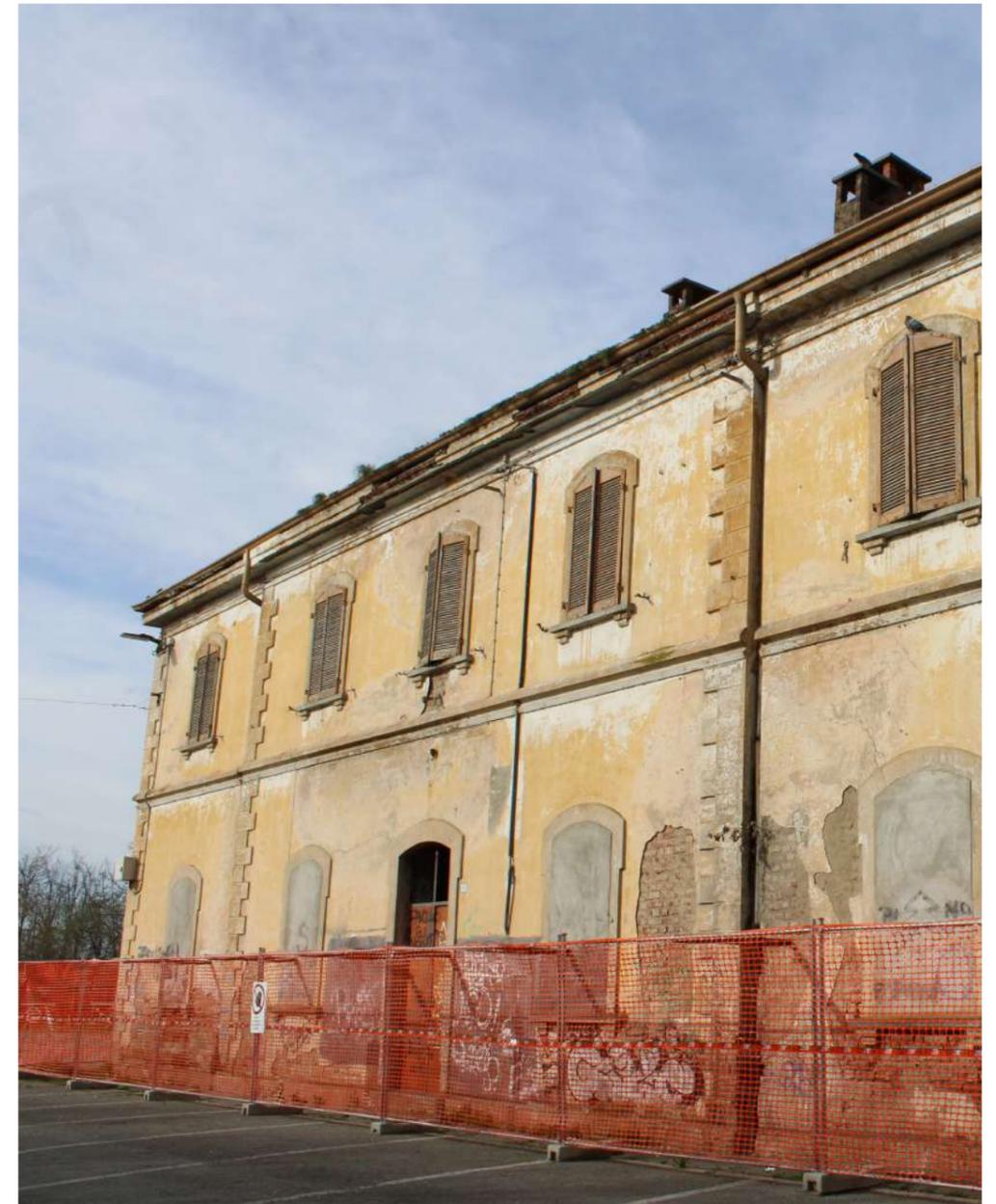


Scatto n. 7  
**Vista della stazione, facciata Nord**  
 (26/03/2023)  
 139

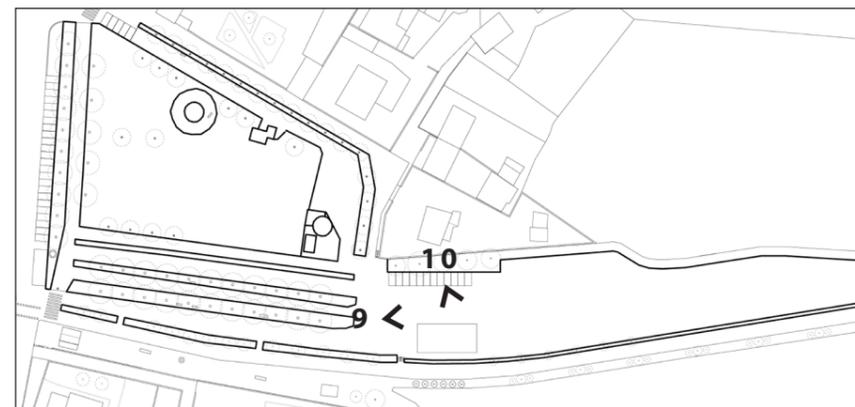
Scatto n. 8  
**Vista delle case che affacciano sull'area**  
 (26/03/2023)  
 140

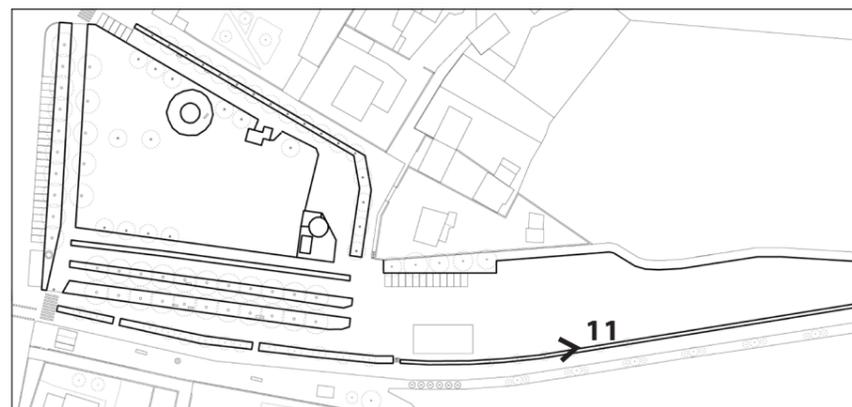


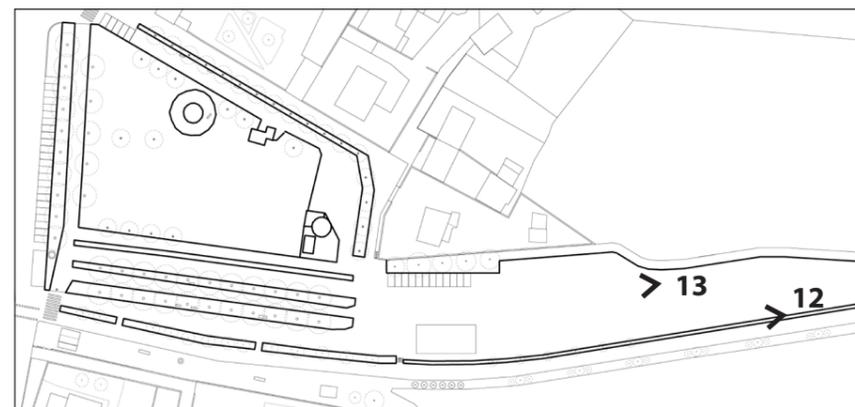
Scatto n. 9  
**Vista dell'intera area  
da Nord**  
(26/03/2023)  
141



Scatto n. 10  
**Facciata interna della  
stazione**  
(26/03/2023)  
142





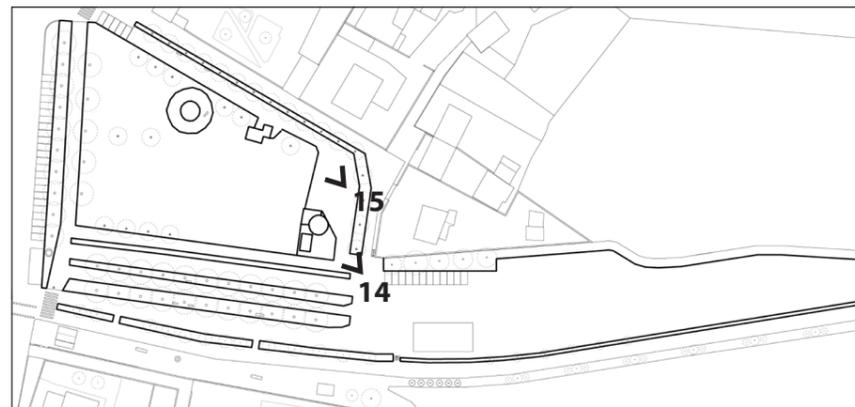


Scatto n. 12  
**Vista dell'area dalla  
ciclabile**  
(26/03/2023)  
145

Scatto n. 13  
**Vista dell'area da  
Sud**  
(26/03/2023)  
146



Scatto n. 14  
**Chiosco- Bar**  
(26/03/2023)  
147



Scatto n. 15  
**Canestro da basket  
e viale lato Est**  
(26/03/2023)  
148

## **5.6 Stato di fatto dell'area di progetto**

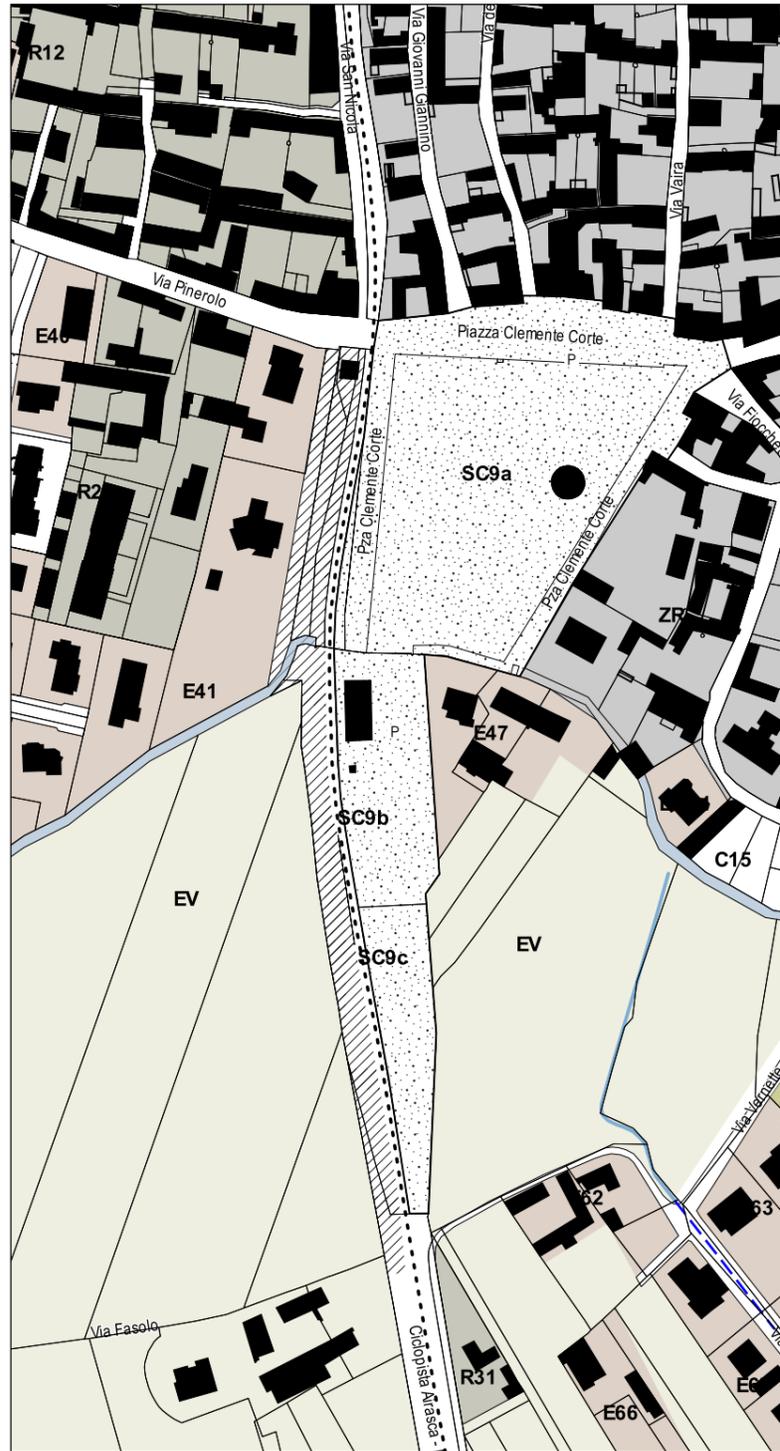
L'area di intervento è individuata dall'estratto di PRGC vigente nelle particelle SC9 a-b-c, le suddette sono indicate come Aree per attrezzature di Servizio.

Il PRGC ha subito poi una variante strutturale.

L'elaborato 4-Relazione illustrativa cita che "la parte che non è già impiegata per la ciclo-pista può essere una nuova opportunità per la città, promuovendo il recupero dei caselli (in particolar modo di quelli siti nel centro urbano o ai suoi margini) e della stazione, quali memorie storiche di una mobilità diversa.

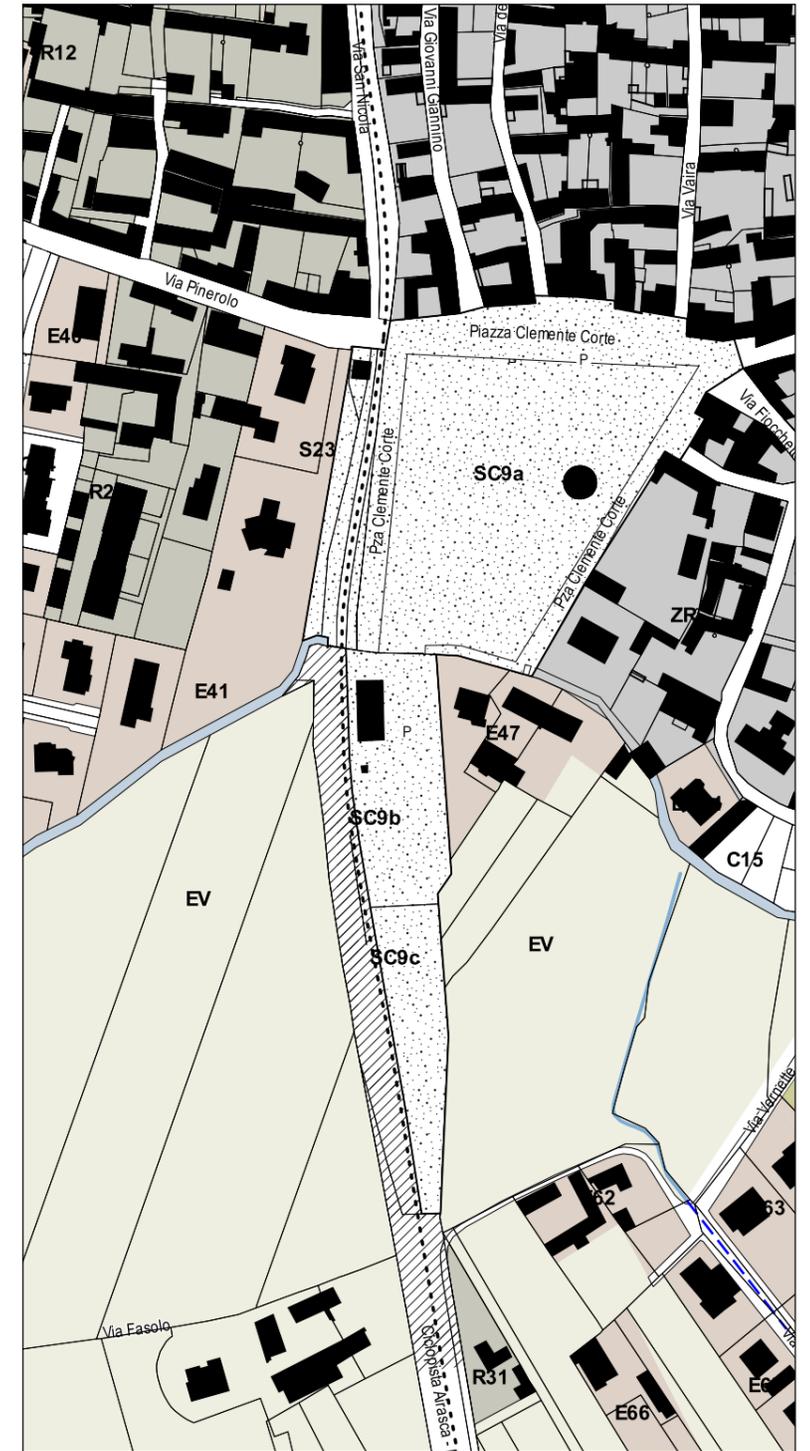
Ripensando i viali e gli ambiti pubblici di piazza Corte, trovando anche una migliore valorizzazione per il museo all'aperto costituito dalle "panchine d'autore". Estendendo i giardini di Piazza Corte verso sud si potrebbero creare nuovi ambiti urbani con scorci paesaggistici di assoluto valore, potenziati dalla presenza della ciclo-pista che transita sul sedime della ferrovia il cui ruolo sarà sempre più importante per il grandissimo numero di appassionati che pratica o praticherà le nuove forme di turismo itinerante in bicicletta. Nel prossimo futuro, per una città come Vigone, essere sede di tappa di una ciclo-pista molto frequentata equivarrà a quello che significa oggi per una città essere ubicata lungo una frequentata strada turistica."

L'area risulta già riconosciuta come opportunità per interventi futuri.



Estratto di PRGC vigente

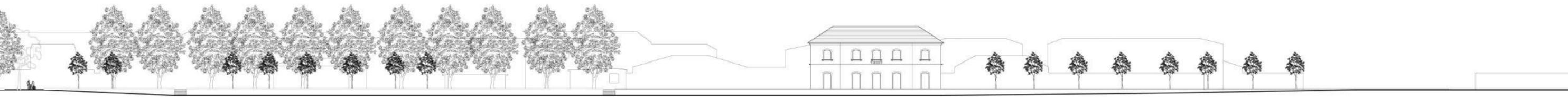
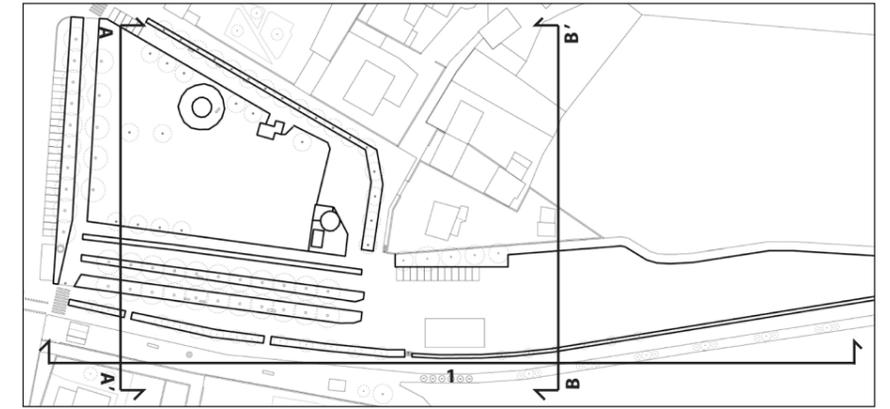
-  sedime catastale pista ciclabile A/M
-  aree per attrezzature di servizio
-  corpi idrici e canali a cielo libero
-  insediamenti urbani aventi carattere storico
-  aree a capacità insediativa esaurita
-  aree agricole di cornice dell'abitato
-  pista ciclabile A/M ex linea ferroviaria



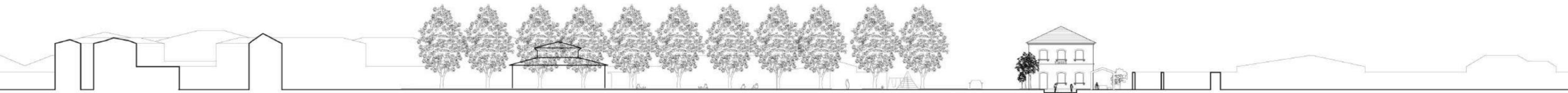
Estratto di PRGC modificato a seguito della Variante Strutturale - area S23, e sedime della pista ciclabile

-  sedime catastale pista ciclabile A/M
-  aree per attrezzature di servizio
-  corpi idrici e canali a cielo libero
-  insediamenti urbani aventi carattere storico
-  aree a capacità insediativa esaurita
-  aree agricole di cornice dell'abitato
-  pista ciclabile A/M ex linea ferroviaria

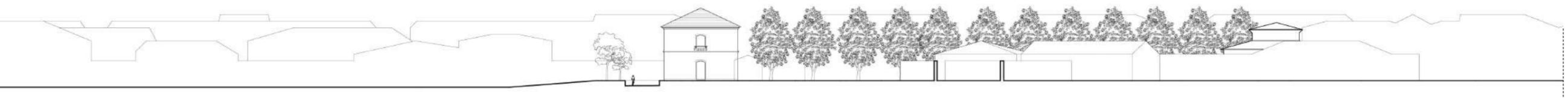




Prospetto 1



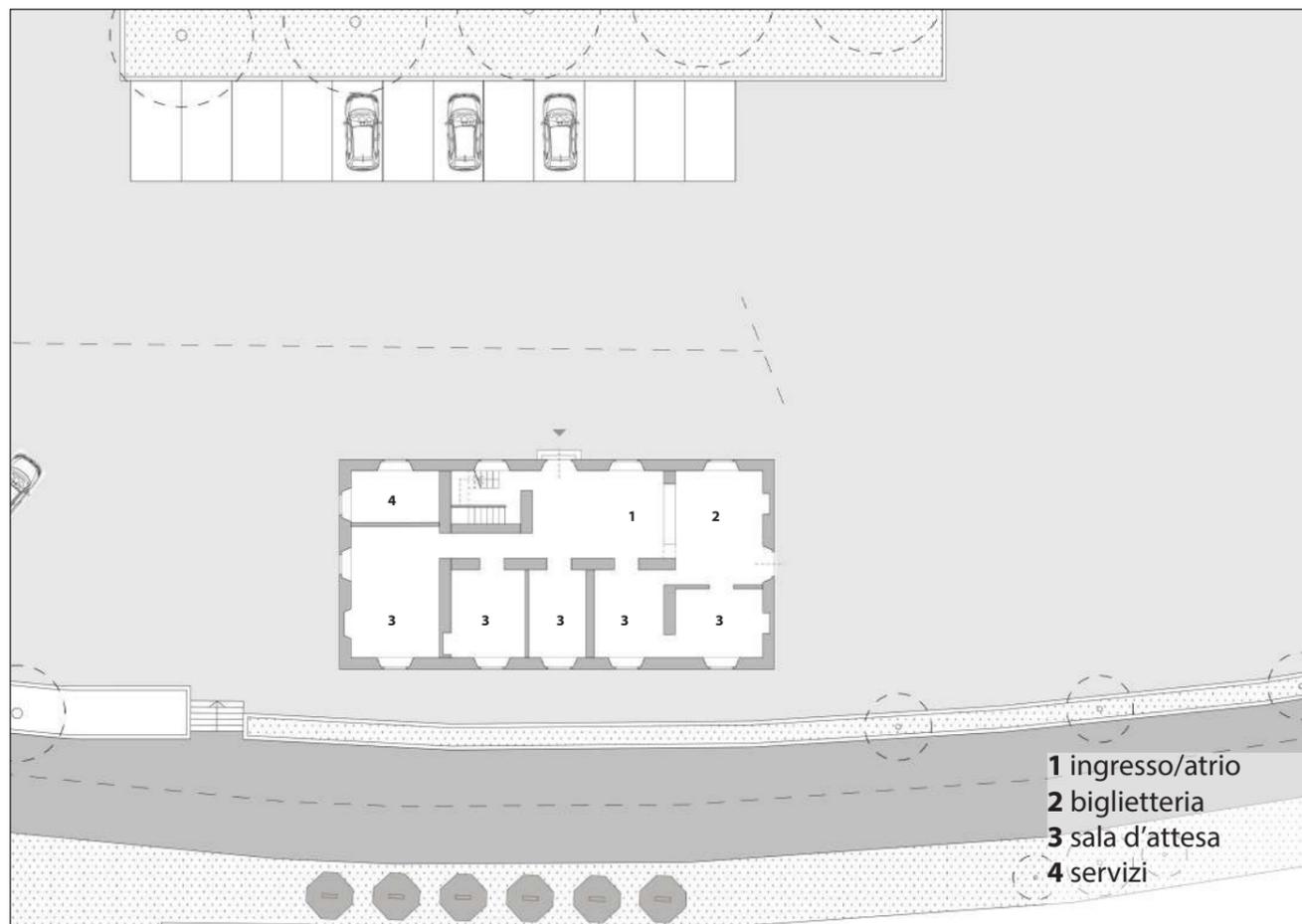
Sezione AA'



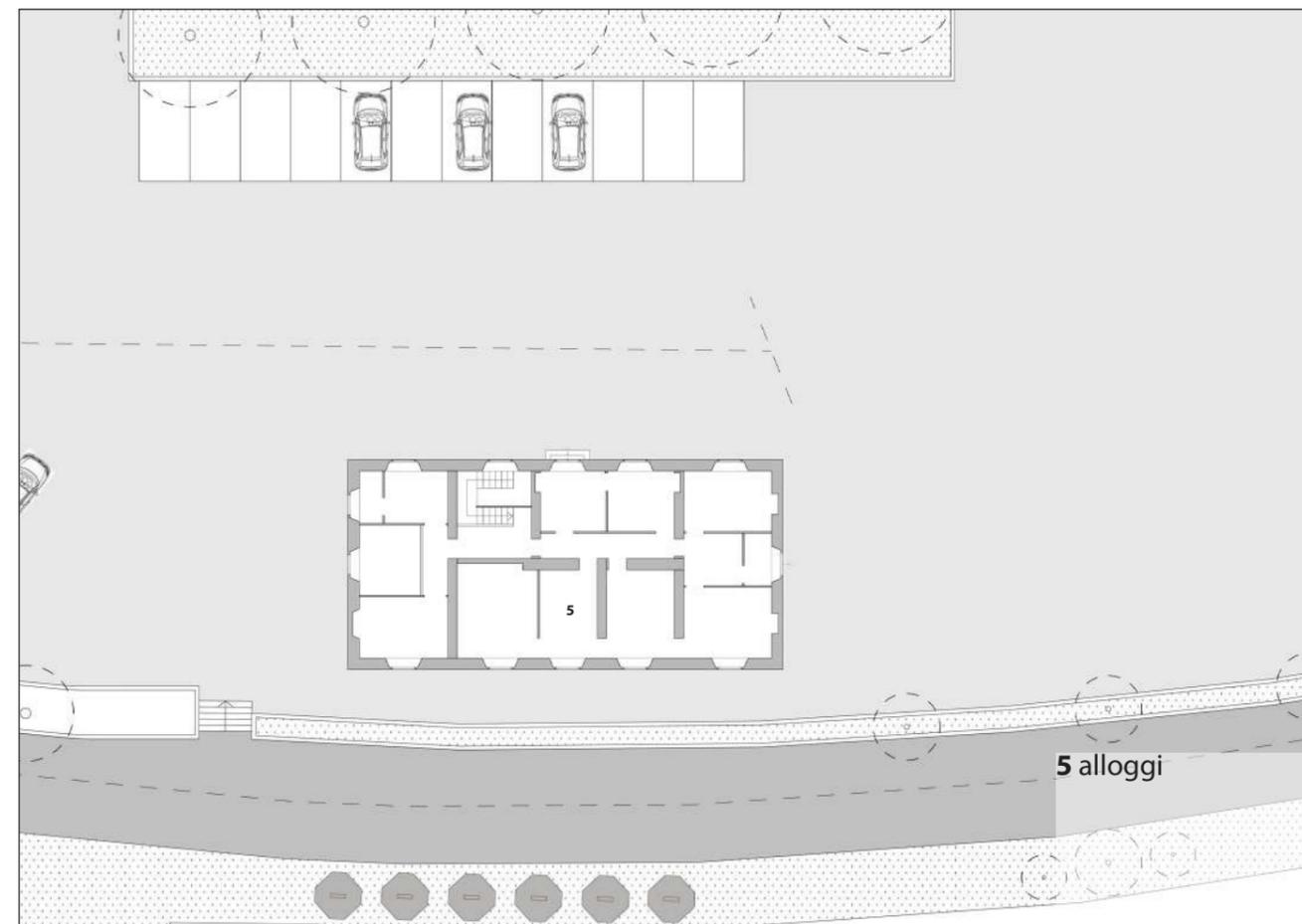
Sezione BB'

## ***5.7 L'ex Stazione Ferroviaria***

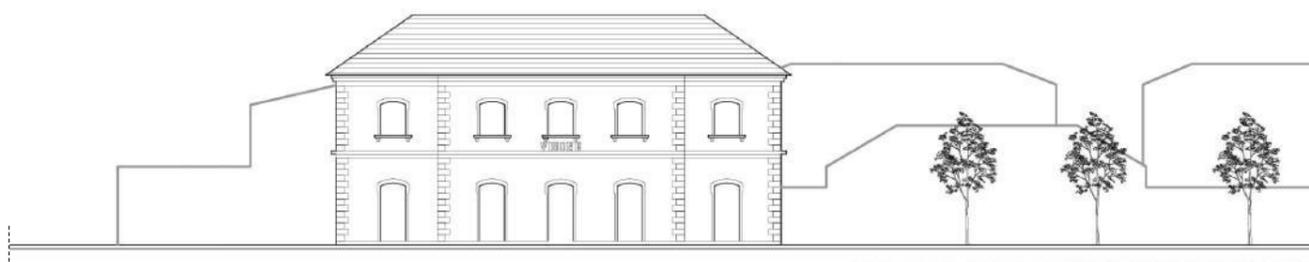
Il fabbricato, attualmente in stato di abbandono, presenta una pianta rettangolare e due piani fuori terra. Al piano terra attraverso l'ingresso, posizionato sul lato del piazzale asfaltato, si accedeva ad un atrio, alla biglietteria, alla sala d'attesa e ai locali di servizio per il personale. Mentre mediante un vano scala, non aperto al pubblico, si poteva accedere al piano superiore, che ospitava gli alloggi. La struttura portante è in muratura di laterizi pieni con copertura a quattro falde, orditura in legno e manto in tegole marsigliesi. I vani delle porte e delle finestre, con arco a sesto ribassato, sono fasciati da una cornice intonacata grigia. Dello stesso colore, sono anche la fascia marcapiano ed il cornicione di coronamento. I prospetti principali sono scanditi da delle lesene intonacate.



Pianta piano terra



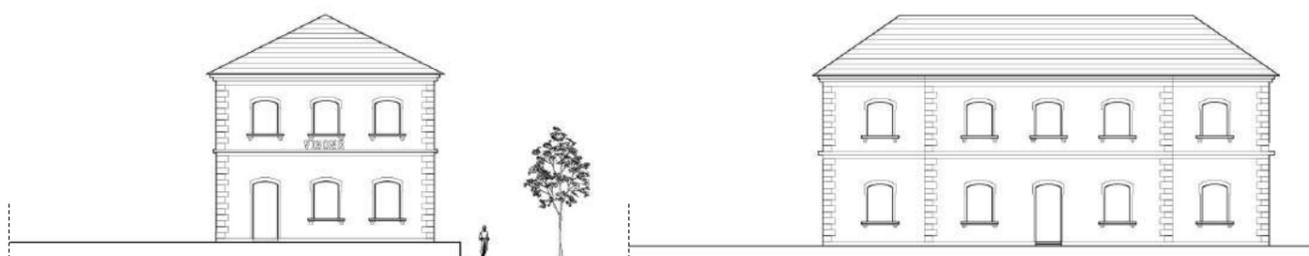
Pianta piano primo



Prospetto 1

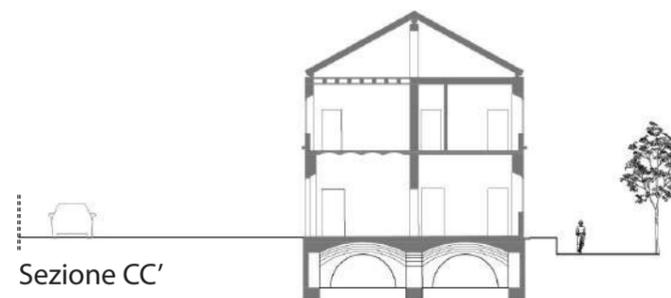


Prospetto 4



Prospetto 2

Prospetto 3



Sezione CC'

## ***5.8 Interventi recenti sull'area***

Sull'onda dell'apertura della ciclabile, il comune di Vigone ha intrapreso sempre più progetti.

Dal 2011 è partito l'ambizioso progetto culturale Panchine d'Artista, e ad oggi le aree di piazza Clemente Corte e della Stazione continuano ad essere luogo di interventi e di progetti futuri. Seppur il fabbricato della Stazione sia in totale stato di abbandono, il Comune continua ad apportare migliorie all'intorno.

**2011**

Inaugurazione progetto 'Panchine d'Artista' con l'installazione della prima panchina.

**2017**

Inaugurazione ciclabile 'Via delle Risorgive' e relativa area sosta

**2019**

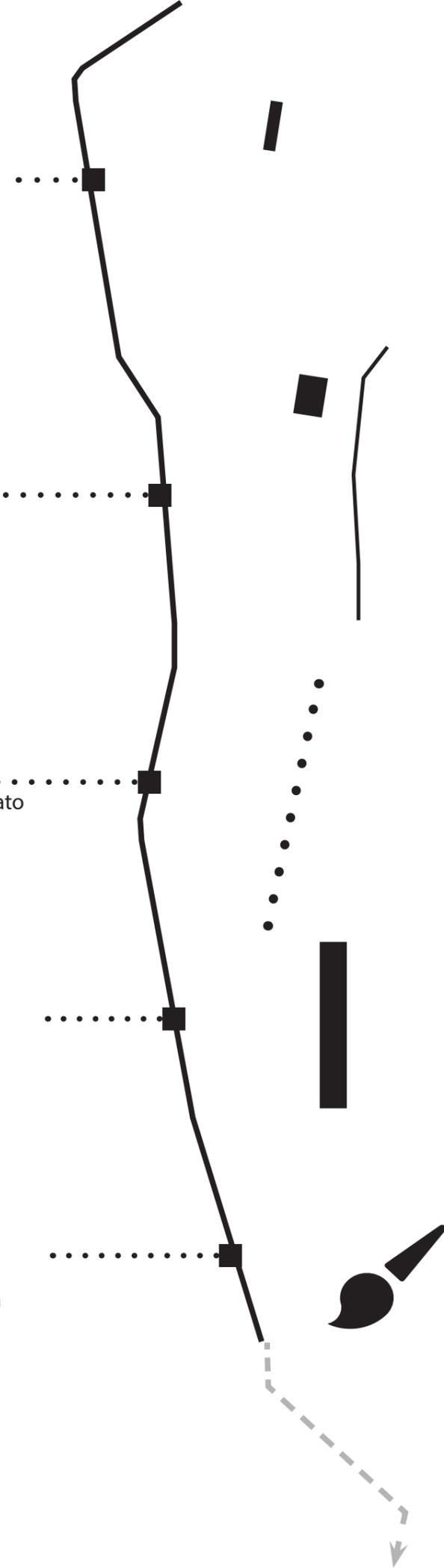
Piantumazione nuovo viale alberato

**2022**

Inaugurazione Area Fitness

**2023**

Lavori di tinteggiatura Casello d'Artista e posizionamento nuova panchina





Nel **2011** nasce il progetto culturale **Panchine d'Artista**, per promuovere l'arte contemporanea a Vigone.

La panchina è da sempre luogo di ritrovo, ed anche un simbolo di socialità e convivialità.

L'associazione Panchine d'artista, seleziona con cadenza annuale un artista di fama mondiale per realizzare un'opera scultorea presso l'area di Piazza Clemente Corte, con l'intento di creare un parco scultoreo a ingresso libero: un "museo a cielo aperto".



Il 18 novembre **2017**, viene inaugurata ufficialmente la pista ciclabile Airasca-Moretta sotto il nome di **'Via delle Risorgive'**.

Data la presenza di numerose risorgive nei territori attraversati, il percorso viene denominato in modo non ufficiale, già dal 2014, «Via delle Risorgive».

La ciclabile in se nasce a fine anni 90', quando a seguito della dismissione dell'ex tratto ferroviario, si decide di destinare il sedime a pista ciclabile.



Nel **2019** viene piantato e inaugurato un **nuovo filare di alberi** nell'area di Piazza Clemente Corte. Questo filare costeggia la ciclabile e l'area dell'ex stazione ferroviaria, e risulta essere uno dei primi passi verso la riqualificazione di quest'ultima ad oggi senza destinazione d'uso. Di fatto si tratta di un primo tentativo verso l'idea di far proseguire il parco di Piazza Clemente Corte nell'area dell'ex stazione ferroviaria.

Sempre nel 2019 viene anche posizionata in questo tratto di ciclabile un'area sosta, la stessa che poi si ritrova anche negli altri comuni in corrispondenza delle proprie ex stazioni ferroviarie.



Il 12 marzo **2022** viene inaugurato il **percorso fitness** nell'area dell'ex stazione.

L'area attrezzata all'aperto è composta da 6 attrezzi posto proprio lungo la ciclabile Via delle Risorgive.

"L'intervento fa parte di un progetto più ampio di riqualificazione dell'area, che vogliamo diventi sempre più luogo di aggregazione, dove socializzare, ma fare anche attività fisica e potersi godere le nostre fiere" spiega il sindaco Fabio Cerato.



Il 18 ottobre **2023** è stata inaugurata la nuova sede della 'Vigone che corre' nell'ex **casello di Vigone**.

Il casello, oggetto di rigenerazione, è stato infatti esternamente dipinto dall'artista internazionale Coco Cano e da una serie di volontari/e.



Nella stessa data è stata anche inaugurata la **nuova panchina d'artista** realizzata dallo stesso artista.

"Quest'anno, la sua opera, "Vida" è una panchina gioiosa, idea di unione, e che riassume la "Vita" che si intrecciava nelle vicinanze della storica ferrovia Airasca-Saluzzo. L'opera si specchia infatti verso l'ex Casello ferroviario numero 9, ne amplia l'idea dinamica di accoglienza e ci regala un progetto di rigenerazione urbana unico in Piemonte" (Panchine D'artista)

## ***5.9 Concept preliminari e reference di progetto***

Dopo aver compreso la situazione esistente, identificando le condizioni attuali, le risorse disponibili e i problemi da affrontare, si sono cominciate a definire le prime idee e direzioni di progetto. Di fondamentale importanza per questa fase è stato il colloquio avuto con il sindaco di Vigone e con alcune delle associazioni più attive, che ci hanno restituito un quadro di necessità della comunità.

Questa fase preliminare è stata utile per orientare quella successiva di progettazione più dettagliata.

creazione di nuovi  
posti di lavoro



nuovi flussi di utenze



nuovi spazi per  
la comunità



**SOCIALE**

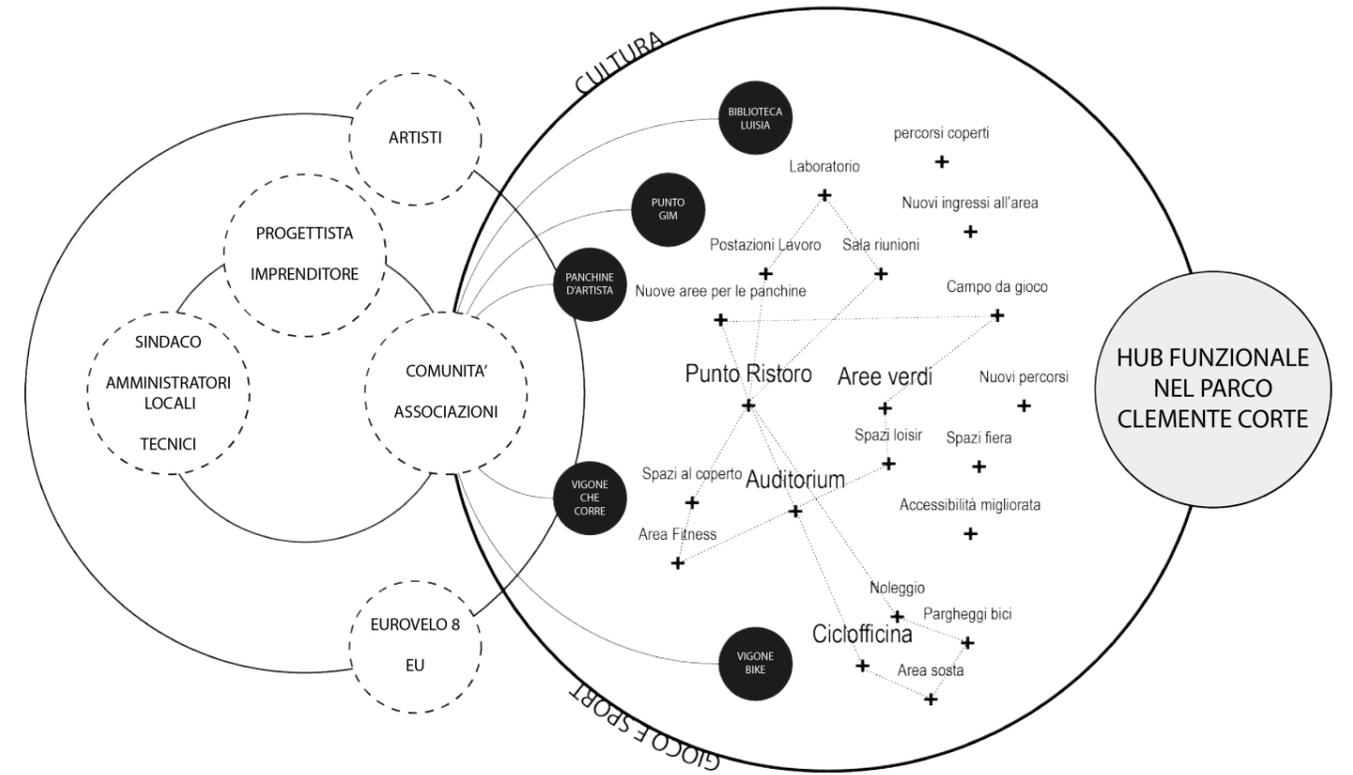
rafforzamento  
dell'identità sociale  
delle associazioni



aumento dell'economia  
e dell'attrattività dell'area  
e del comune



inclusività



Al fine della riqualificazione dell'ex area ferroviaria di Vigone, è stato utile individuare quelli che sarebbero stati gli attori del processo progettuale. Nello schema si possono individuare i principali attori relazionati tra di loro e con l'oggetto del progetto. Nello specifico da quest'ultima relazione nascono delle necessità declinabili in azioni di progetto da calare sull'area. Le relazioni tra questi attori sono fondamentali per il successo del progetto. La comunità e le associazioni forniscono input e feedback, le amministrazioni locali facilitano il processo decisionale e forniscono delle risorse, i progettisti trasformano le idee in progetti concreti, e gli investitori privati apportano risorse finanziarie e competenze operative.



**SPAZIO VUOTO  
+UTILIZZATO**

**VALORE AGGIUNTO AL  
+COMUNE**

**NECESSITÀ DI AMPLIARE  
+I VIALI**

PANCHINE

AREE VERDI

AREE SOSTA

**+CICLABILE DENTRO L'AREA**

**+AREE DINAMICHE**

SPAZI PER I GIOVANI

**+AREE POLIFUNZIONALI**

FUNZIONI  
CULTURALI

FUNZIONI  
RICREATIVE

AUDITORIUM

SPORT

GESTIONE A TERZI

**+RIFUNZIONALIZZAZIONE  
STAZIONE**

GESTIONE A  
TERZI

INVESTITORE  
PRIVATO

**SENSIBILIZZAZIONE  
ALTRI COMUNI**

ACQUISIZIONE SEDIME / AREA DI  
PERTINENZA STAZIONE

**PROGETTO DI TERRITORIO**

PERCORSO CICLABILE TURISTICO

6 COMUNI UNITI

**BANDO RIGENERAZIONE  
URBANA**

FONDI



**+ VALORE AGGIUNTO AL  
COMUNE**

GESTIONE A  
TERZI



**+ AREE DINAMICHE**

**+ AREE POLIFUNZIONALI**



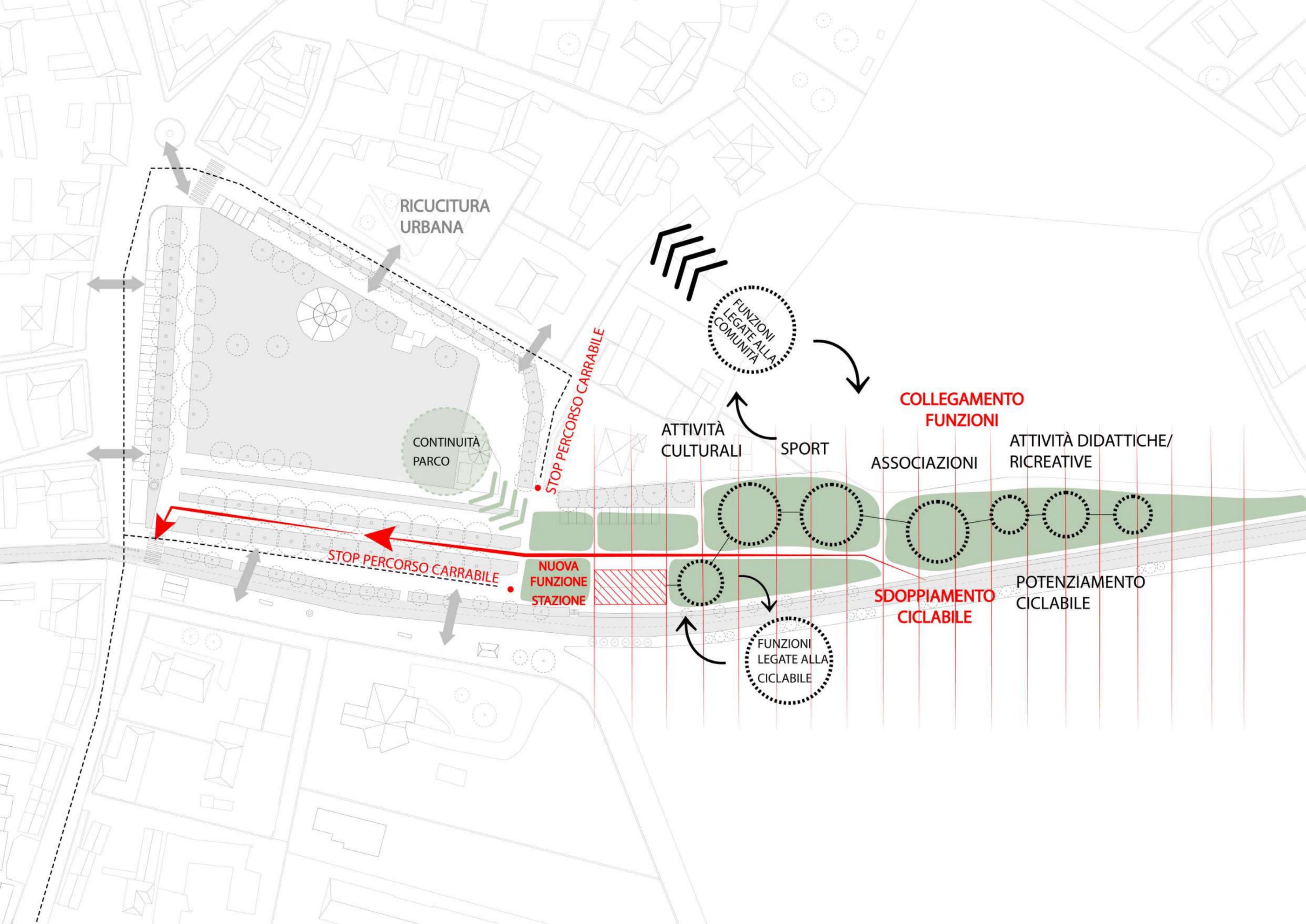
SPAZI PER I GIOVANI  
SPORT  
FUNZIONI  
RICREATIVE



FUNZIONI  
CULTURALI  
FUNZIONI  
RICREATIVE



SPORT  
FUNZIONI  
RICREATIVE



RICUCITURA URBANA

CONTINUITÀ PARCO

STOP PERCORSO CARRABILE

FUNZIONI LEGATE ALLA COMUNITÀ

ATTIVITÀ CULTURALI

SPORT

COLLEGAMENTO FUNZIONI

ASSOCIAZIONI

ATTIVITÀ DIDATTICHE/RICREATIVE

STOP PERCORSO CARRABILE

NUOVA FUNZIONE STAZIONE

FUNZIONI LEGATE ALLA CICLABILE

SDOPPIAMENTO CICLABILE

POTENZIAMENTO CICLABILE



Borgo Stazione Bike Inn (www.borgostazione.com)

**Borgo Stazione Bike Inn, Salionze, Italia (2019)**

La struttura, di proprietà in parte dello Stato e in parte del Comune, è stata riqualificata dalla società concessionaria Milò Hospitality srl.

Borgo Stazione Bike Inn prevede il riuso dell'ex Stazione di Salionze come struttura ricettiva ed il recupero dell'area pertinente su cui sorge, sulla quale corre anche il tracciato della ferrovia che univa Mantova a Peschiera. (trasformato in seguito in ciclabile)

Questo caso studio è stato utile perchè rappresenta un esempio concreto di rigenerazione di un ex area ferroviaria dismessa con l'utilizzo della ciclabile



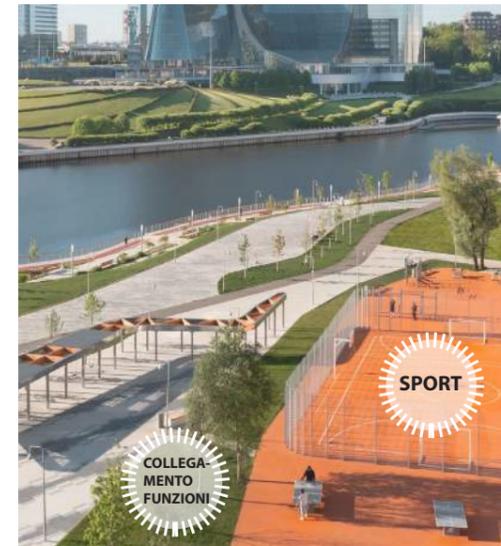
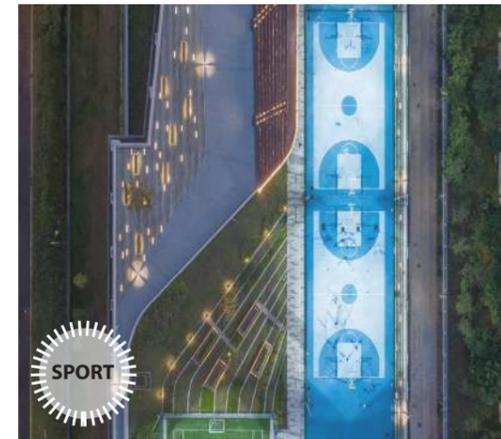
Shenzen Skypark (www.archdaily.com )

**Shenzen Skypark, Shenzen, Cina (2021)**

Il parco, realizzato dallo studio Crossboundaries, rivitalizza un tetto ferroviario preesistente, creando uno spazio per lo sport e il tempo libero.

L'organizzazione spaziale del parco segue le decisioni prese nei confronti di 3 diversi gruppi di utenti: il pubblico in generale, le scuole vicine e i professionisti dello sport.

Il caso studio si presta alla situazione di progetto per le possibili funzioni inseribili nell'area del parco di Clemente Corte, oltre all'aspetto del coinvolgimento della comunità nella progettazione.



Poyma Enbankment Park (www.archdaily.com)

**Poyma Enbankment Park , Krasnogorsk, Russia (2020)**

L'obiettivo principale di questo progetto, realizzato dallo studio Basis Architectural Bureau, è stato quello di creare un vivace lungomare per i cittadini di Krasnogorsk e allo stesso tempo fornire ai residenti dei vicini condomini uno spazio verde sicuro e percorribile a piedi per sostituire i cortili mancanti.

Si tratta di un caso studio simile a quello cinese sopra citato, interessante nel nostro caso a livello di alcune scelte progettuali come passaggi coperti e campi sportivi.



COLLEGA-  
MENTO  
FUNZIONI

Rancho Piedra(www.archdaily.com)

**Rancho Piedra, Valle De Bravo, Messico (2021)**

Il Rancho Piedra, realizzato Manuel Cervantes Estudio, è stato considerato per alcune scelte compositive e tecnologiche.



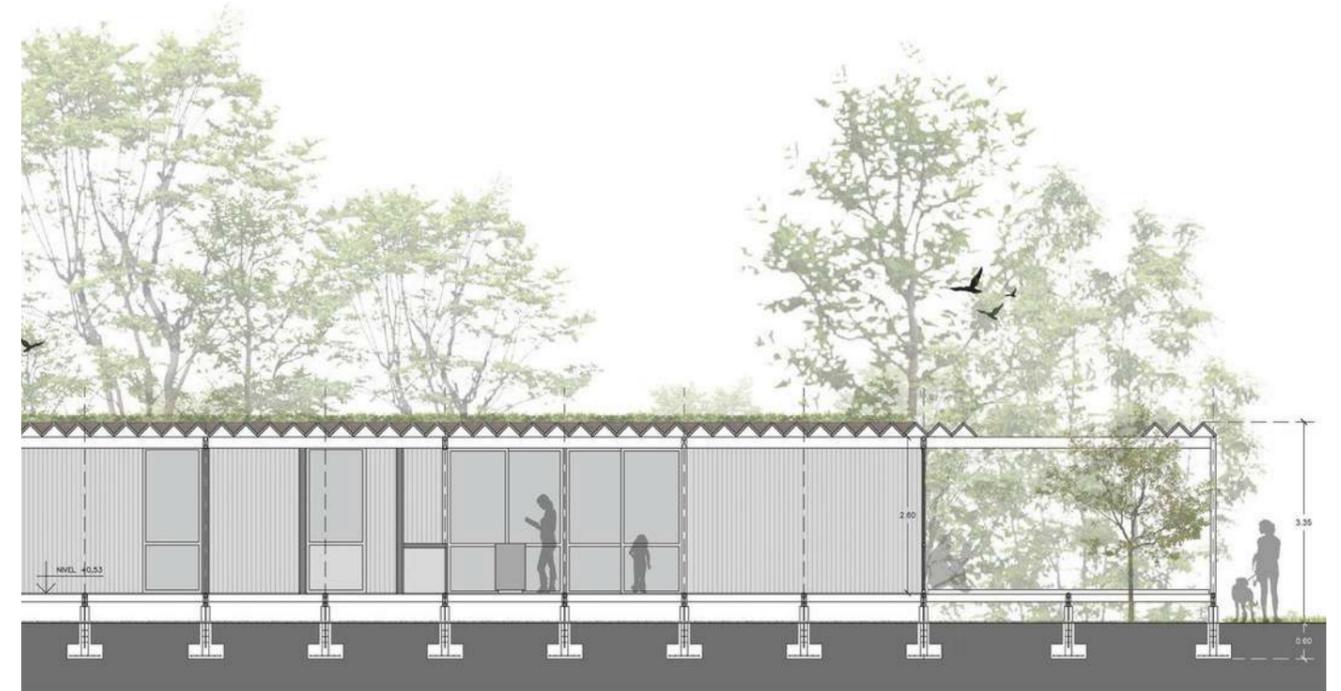
**Forest Pavillion , Gribskov, Danimarca (2018)**

Il Forest Pavillion , di NØRRON, è stato considerato per alcune scelte compositive e tecnologiche.



COLLEGA-  
MENTO  
FUNZIONI

Forest Pavillion (www.norroen.dk)



Casa de Madera (www.archdaily.com)



FUNZIONI  
PER LA  
COMUNITA

ASSO-  
CIAZIONI

**Casa de Madera, Exaltacion de la Cruz, Argentina (2016)**

La Casa de Madera è un progetto di Estudio Borrachia, e fa parte di una serie di casi di abitazioni sviluppate dallo studio chiamate "housing habitat", innovative per il rapporto diretto che hanno con l'ambiente.

Concepita in modo modulare e secondo le possibilità tecnologiche che l'edilizia in legno consente, quest'opera realizzata in cinque mesi, ha permesso di mantenere l'ambiente allo stato naturale senza alterare l'ecosistema. Anche in caso di necessità, le strutture potrebbero essere rimosse in pochi giorni e l'ambiente rimarrebbe intatto.

**Town Center St. Martin in Passier , Val Passiria, Italia (2014)**

Per la costruzione del Town Center, realizzato dall'architetto Andreas Flora, sono stati utilizzati materiali locali. Di particolare interesse è il dialogo che si instaura tra l'interno e l'esterno (ovvero la piazza su cui l'edificio sorge).

Il progetto si presenta in due diversi livelli di lavoro: in primo luogo, come la creazione di una costruzione che funziona come spazio multifunzionale per eventi e, in secondo luogo, come la riprogettazione della piazza principale della città e del suo sistema di trasporto associato.



FUNZIONI  
PER LA  
COMUNITA

FUNZIO-  
NI CULTU-  
RALI

Town Center St. Martin in Passier (www.andreasflora.com)



## **KM 10 IL NUOVO HUB FUNZIONALE NEL PARCO CLEMENTE CORTE**

**6.1** *Concept di Progetto;* **6.2** *Il Progetto;* **6.3** *Strategie Ambientali;* **6.4** *Conclusioni: possibili scenari di sviluppo;*

La riqualificazione di ex aree ferroviarie non è un tema nuovo ma sta prendendo sempre più piede. Il fine è quello di trasformarle in poli di attrazione integrati con la mobilità urbana e con il contesto circostante oltre che produrre una reazione a catena che si porti dietro la rigenerazione dell'area o quartiere in cui le stazioni si trovano.

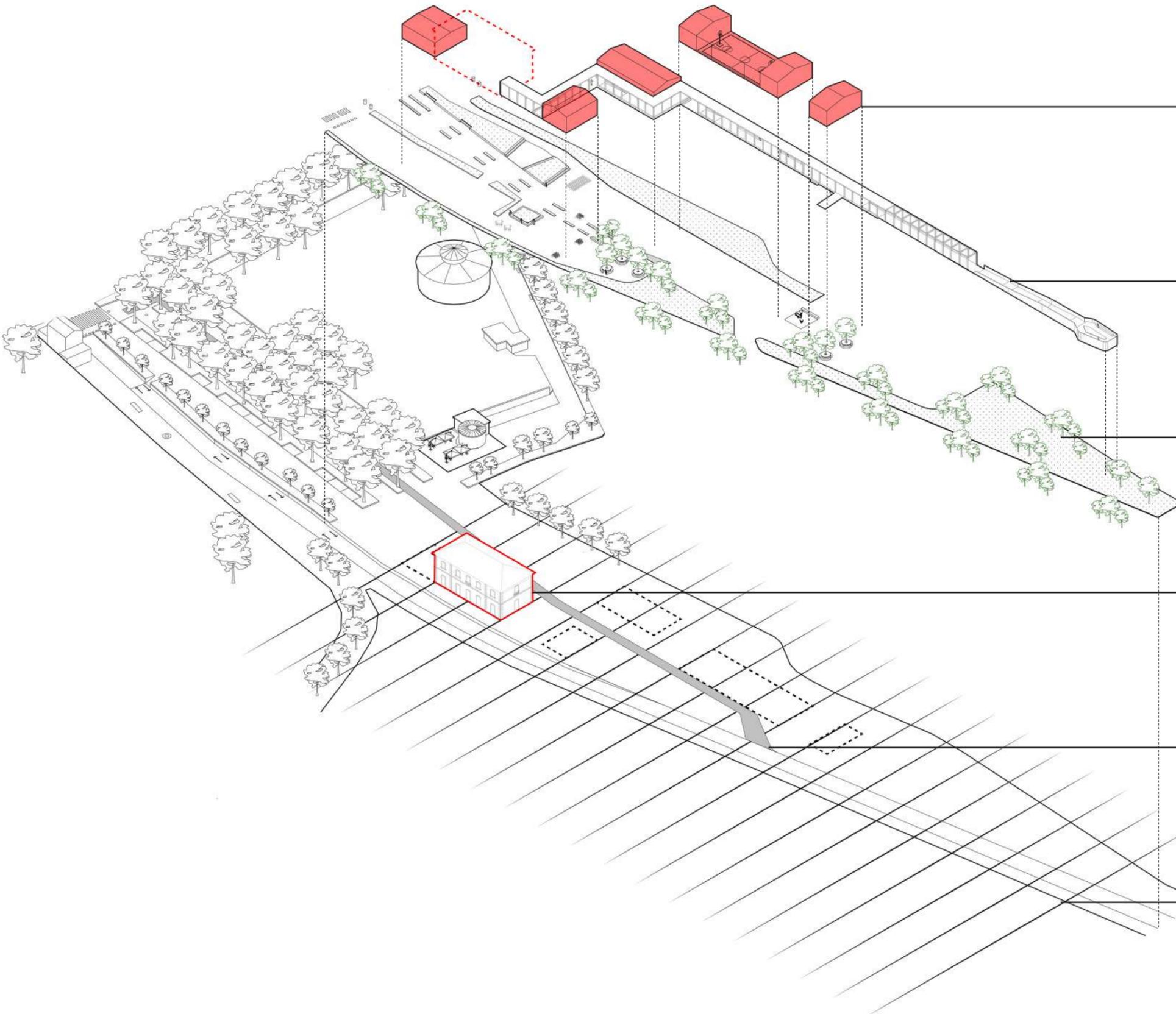
In aggiunta a questo, la pratica diffusa di destinare i sedimi delle linee ferroviarie dismesse a progetti di mobilità sostenibile, detti Greenways. Il nostro progetto di tesi si iscrive proprio in questo contesto.

Km 10 vuole essere non solo un prolungamento del parco Clemente Corte ma anche un nuovo hub funzionale per la comunità, integrando diverse attività, funzioni e servizi.



## **6.1** *Concept di progetto*

Il progetto nel complesso si propone di affrontare tra i tanti il tema della ricucitura urbana tra Piazza Clemente corte con le sue aree verdi e il vuoto urbano lasciato dall'area ex ferroviaria dismessa, attraverso lo sdoppiamento della ciclabile, l'inserimento di nuove funzioni di natura pubblico-privata, espansioni e aree sosta di diverso tipo e attraverso l'implementazione delle aree verdi in continuità del Parco Clemente corte.



## 6. Nuovi Volumi

In ottica di **progettazione sostenibile** le nuove funzioni vengono progettate seguendo un modulo, utilizzando materiali naturali e tecnologie costruttive a secco. I volumi vengono rialzati di 50 cm per evitare consumo di suolo e mantenere permeabilità in tutta l'area.

## 5. Sistema di collegamento

In ottica di **progettazione inclusiva** viene previsto un dispositivo di collegamento coperto alle nuove funzioni, rialzato di 50 cm, e aree sosta che permetta l'abbattimento delle barriere architettoniche.

## 4. Aumento della superficie verde

La **progettazione del verde** prevede l'aumento di superficie permeabile in continuità col Parco Clemente Corte, vengono piantumate nuove specie arboree in prossimità delle aree sosta previste da progetto.

## 3. Rifunzionalizzazione Ex Stazione

In ambito di **tutela del patrimonio edilizio esistente** l'ex stazione viene ristrutturata e poi riutilizzata inserendo attività commerciali che aumentino le opportunità dell'area e che favoriscano l'aumento di flussi di utenze.

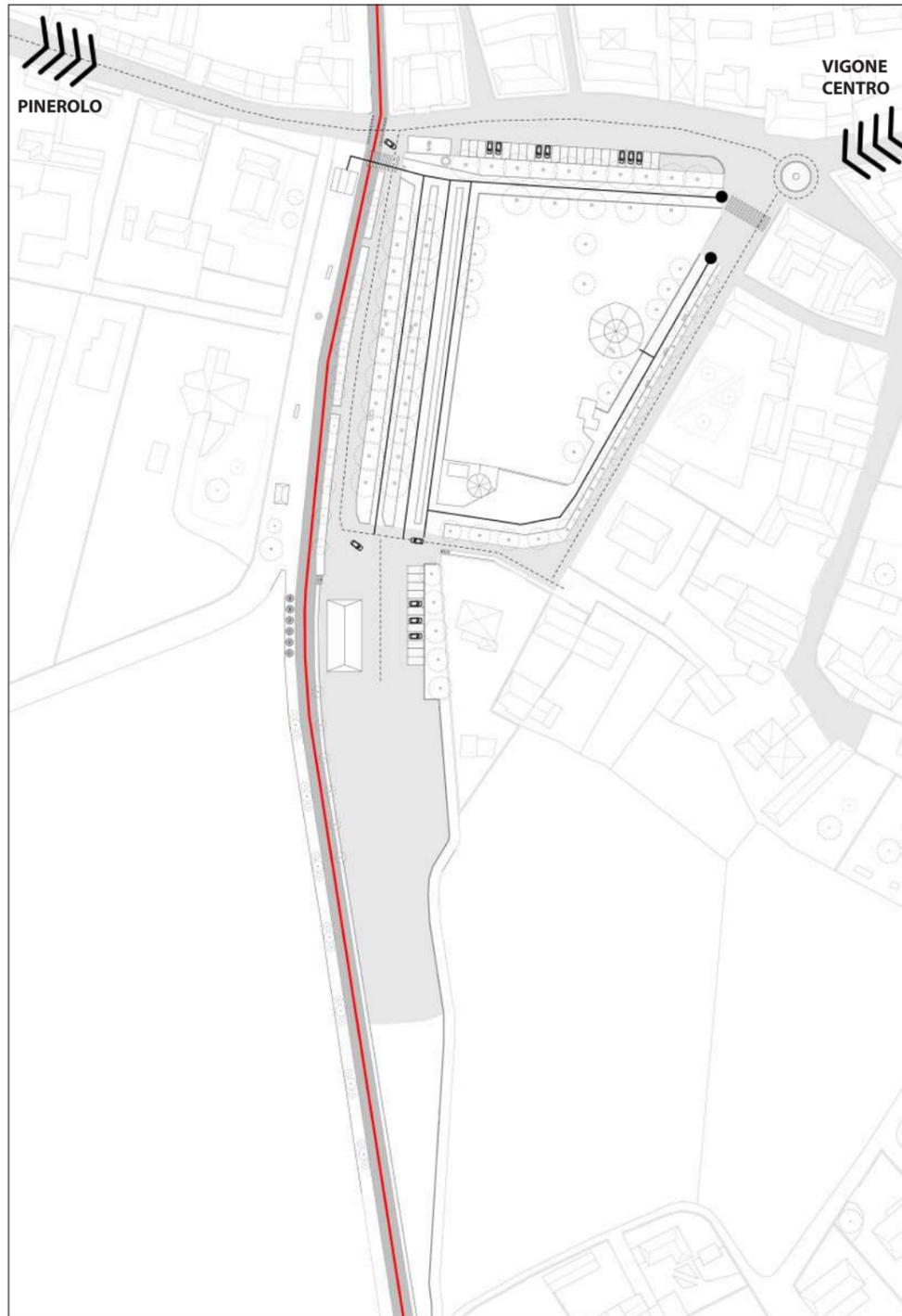
## 2. Sdoppiamento ciclabile

Il gesto progettuale favorisce la creazione di nuovi flussi di utenze all'interno dell'area di progetto, l'asse ciclo-pedonale viene individuato a partire dai viali storici del Parco Clemente Corte, e a partire da esso si diramano nuove funzioni ed ampliamenti.

## 1. Individuazione geometria di base

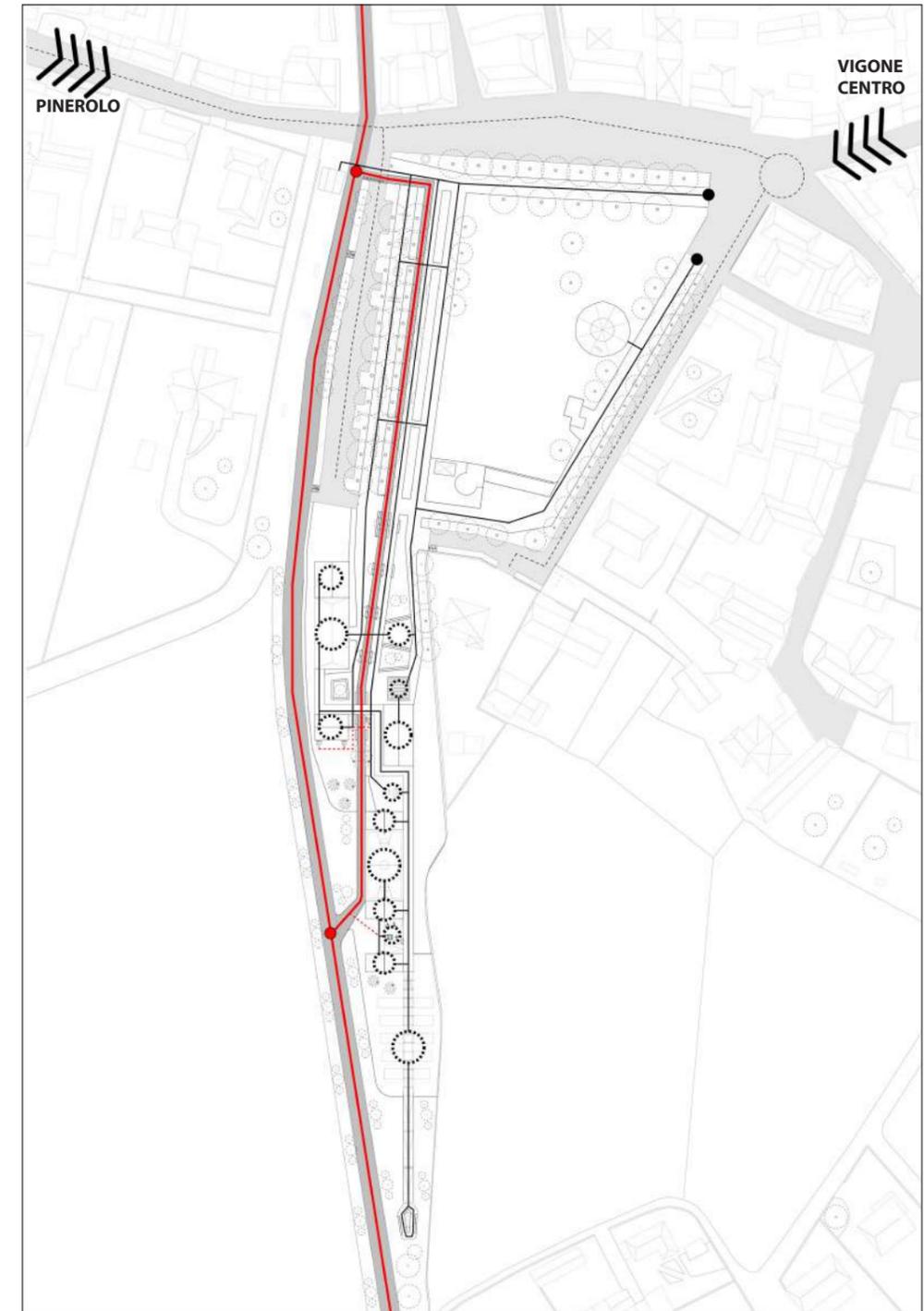
Una volta individuate le funzioni da inserire, queste vengono dimensionate e posizionate attraverso l'individuazione di un modulo, l'ingombro della stazione, che dimezzato viene ripetuto e genera una griglia.

## Flussi preesistenti



- pedonale
- - - carrabile
- ciclabile
- ingressi principali

## Flussi in progetto

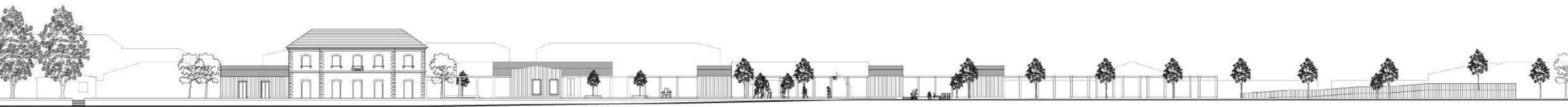
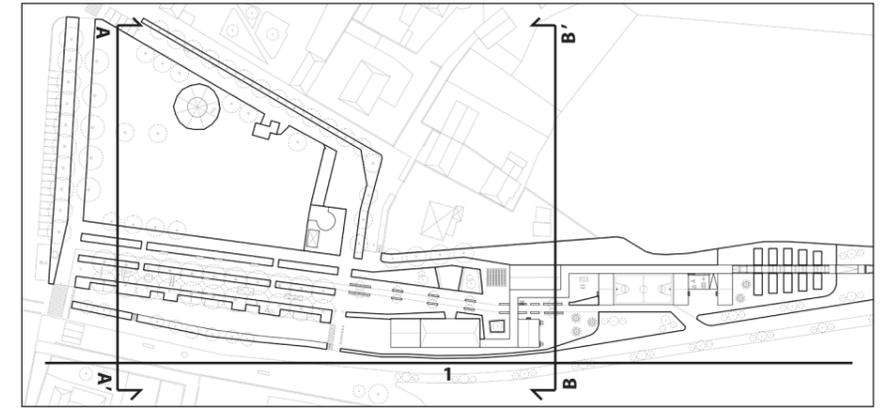


- pedonale
- - - carrabile
- ciclabile
- ingressi principali
- sdoppiamento ciclabile
- funzioni

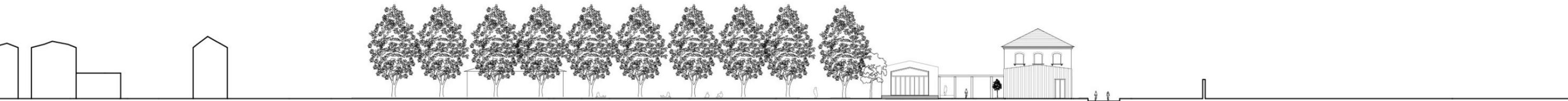
## **6.2** *Il progetto*

Partendo dal Masterplan in scala 1:500, che mostra una visione di insieme del progetto, si è passati prima ad una scala 1:200, mostrando gli ambienti interni con relative articolazioni e funzioni, e in seguito ad una scala di dettaglio. Dalla scala di dettaglio, 1:50, si evince la volontà di creare delle strutture leggere a basso impatto sul suolo.





Prospetto 1

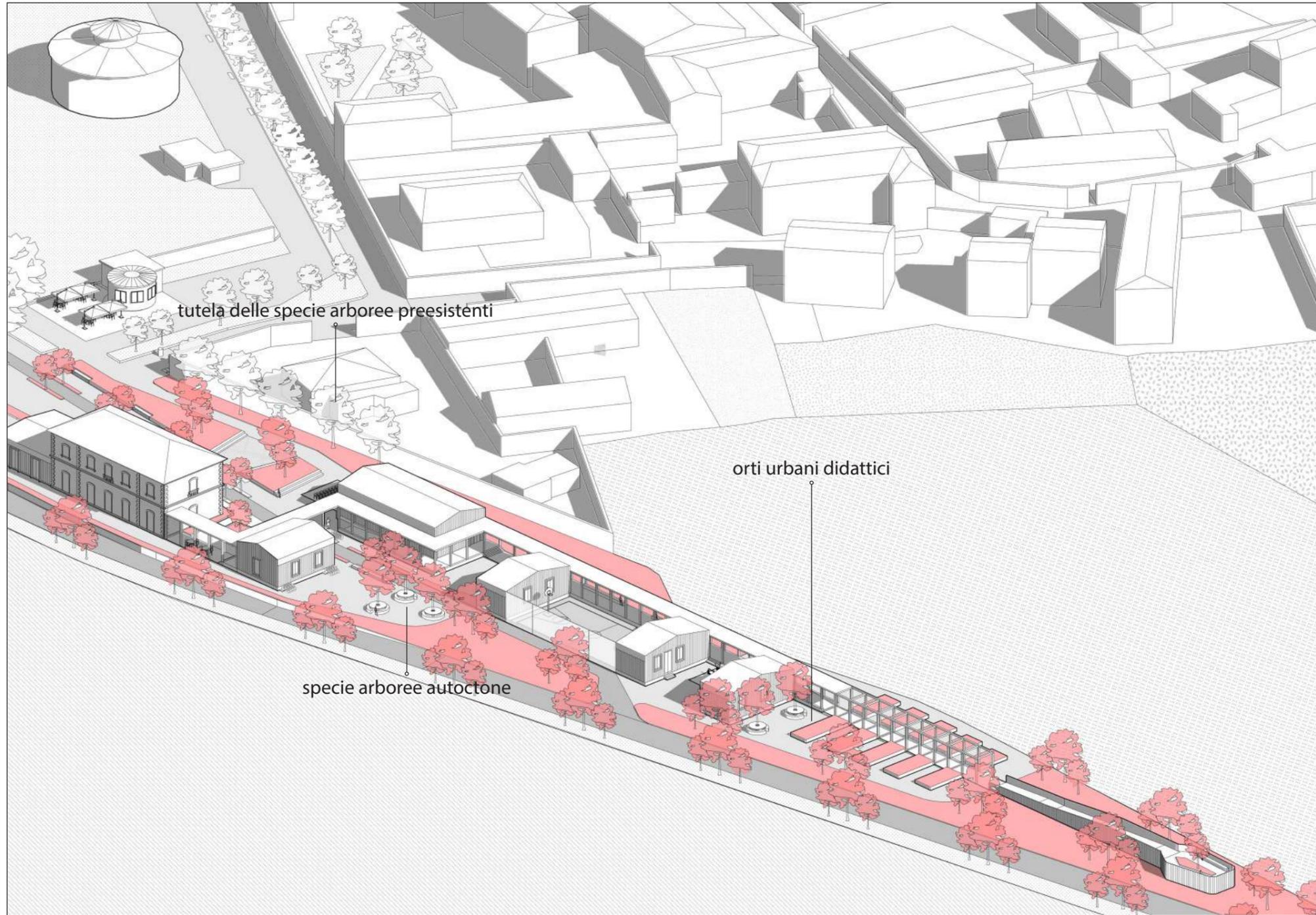


Sezione AA'

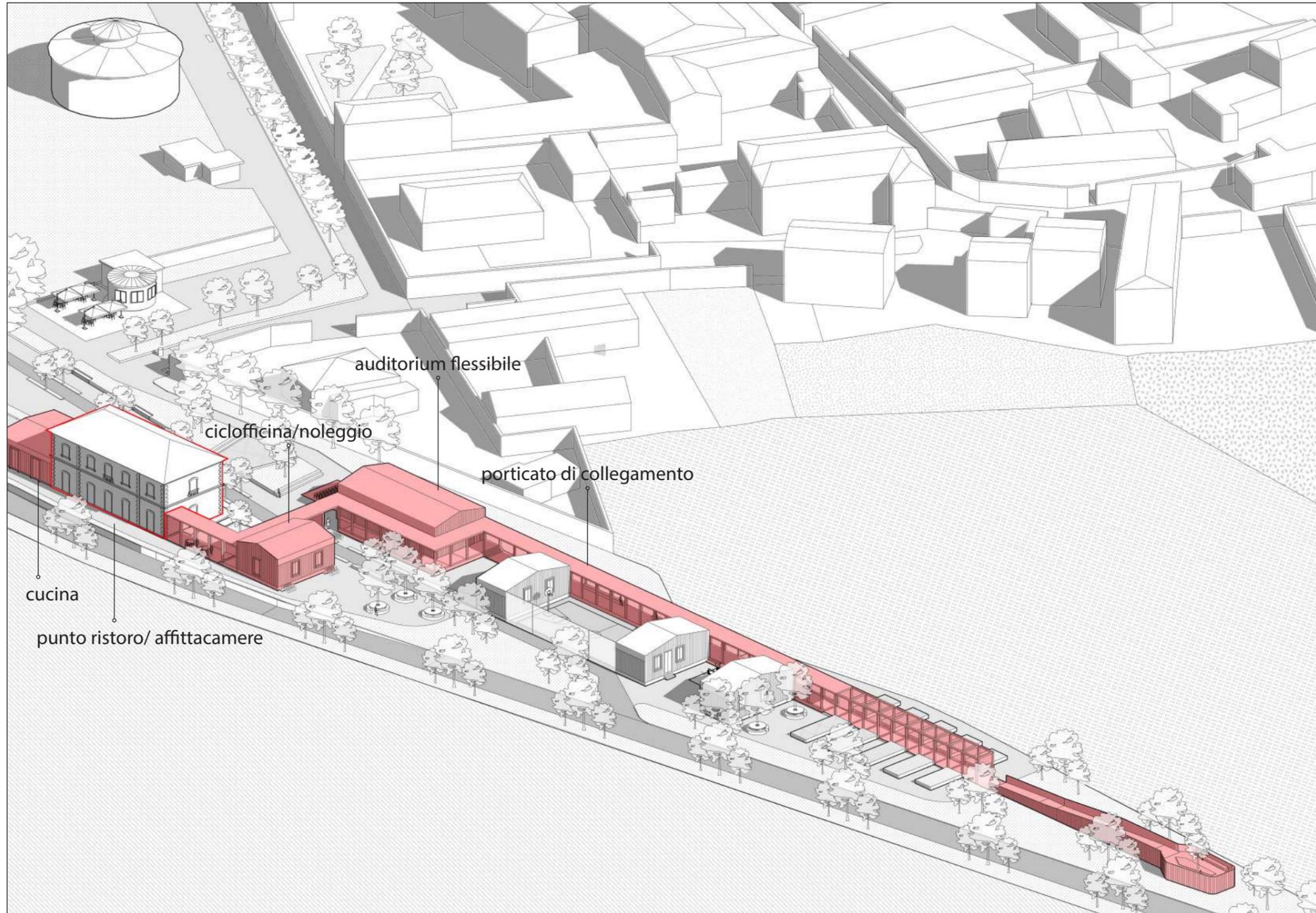


Sezione BB'

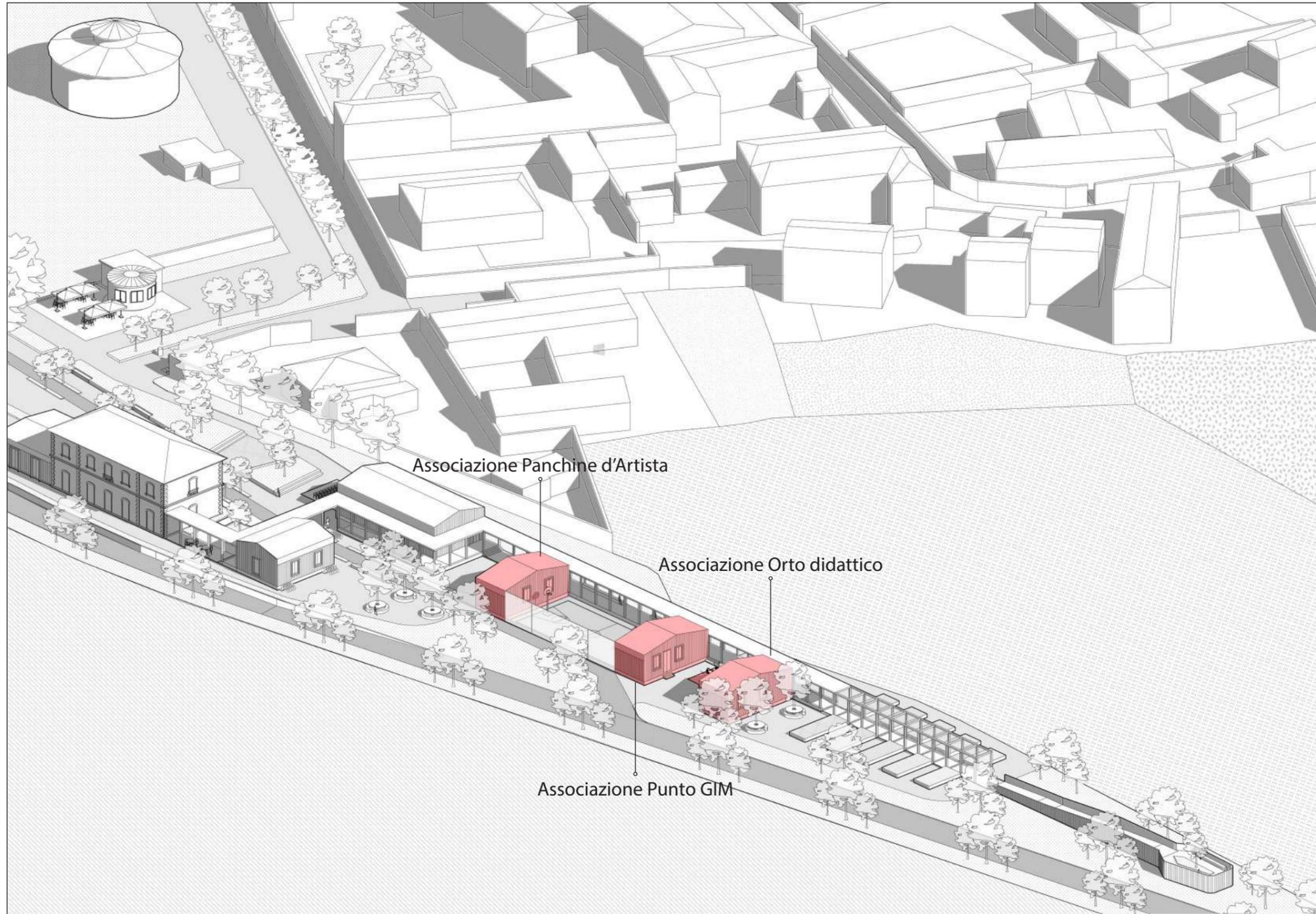
## Aree verdi



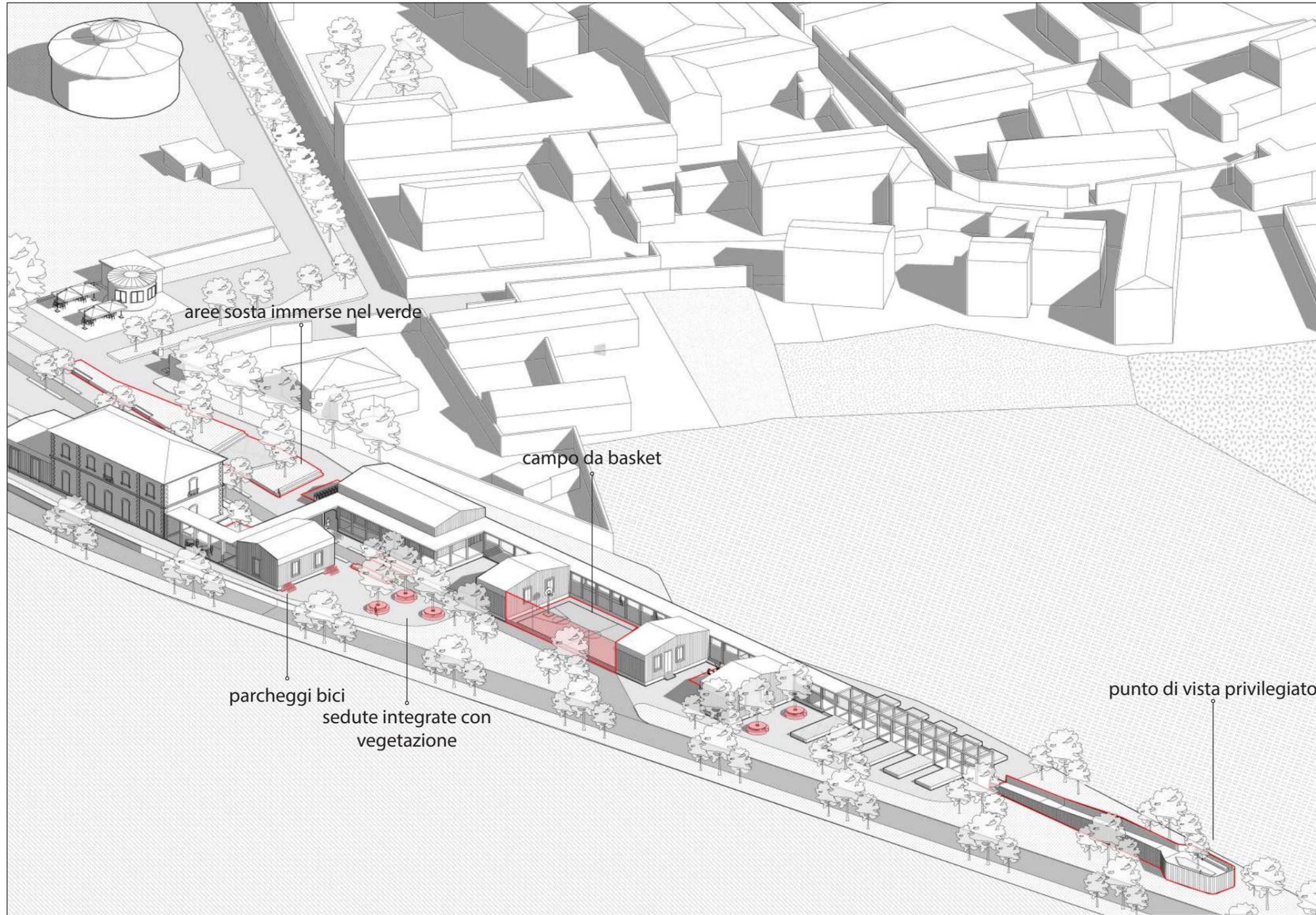
## Spazi per attività ricreative

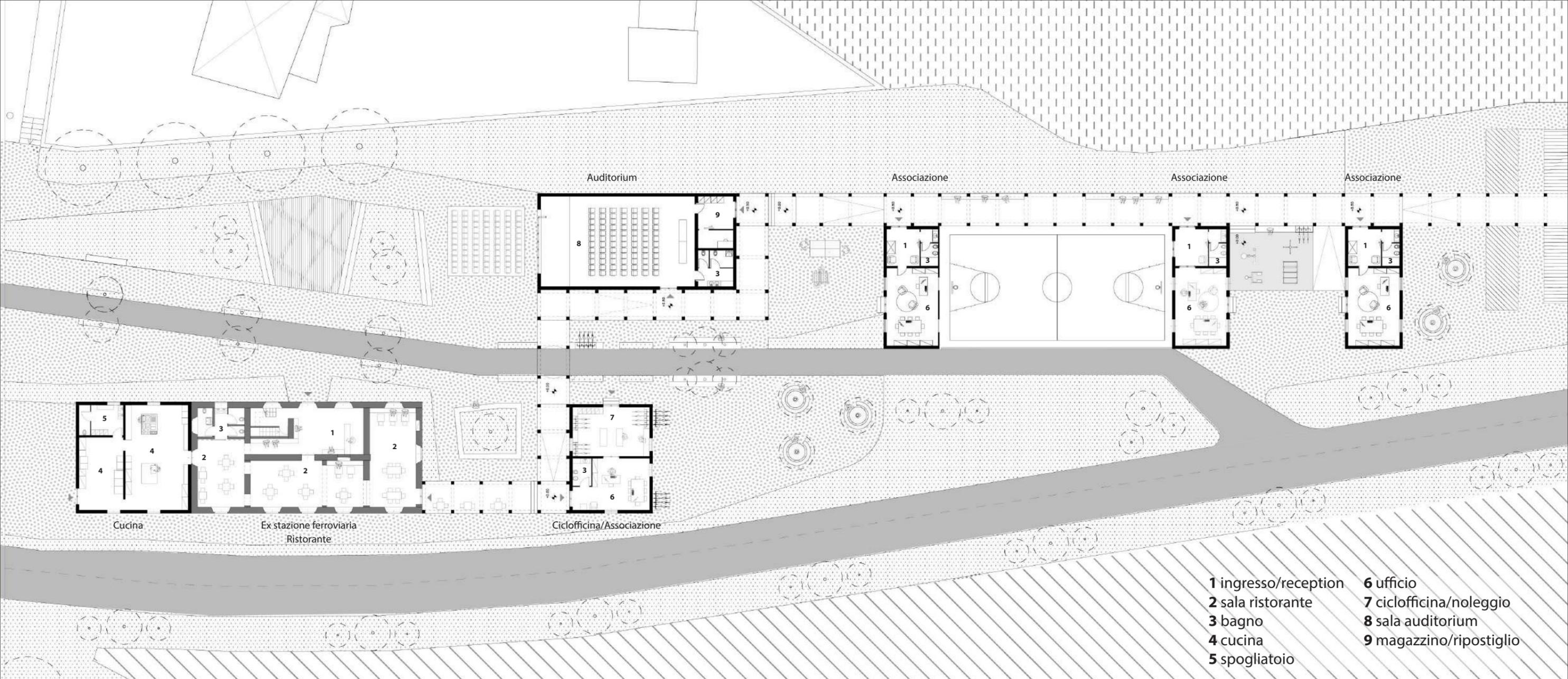


## Spazi per attività associative

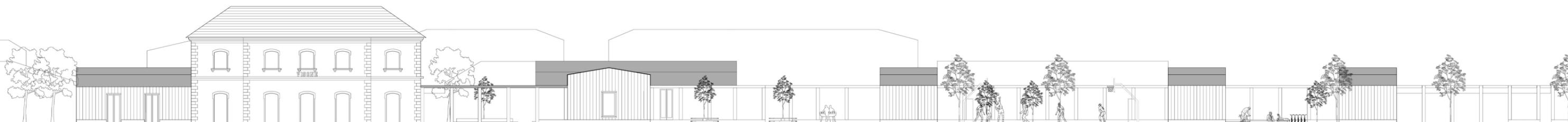


## Spazi outdoor





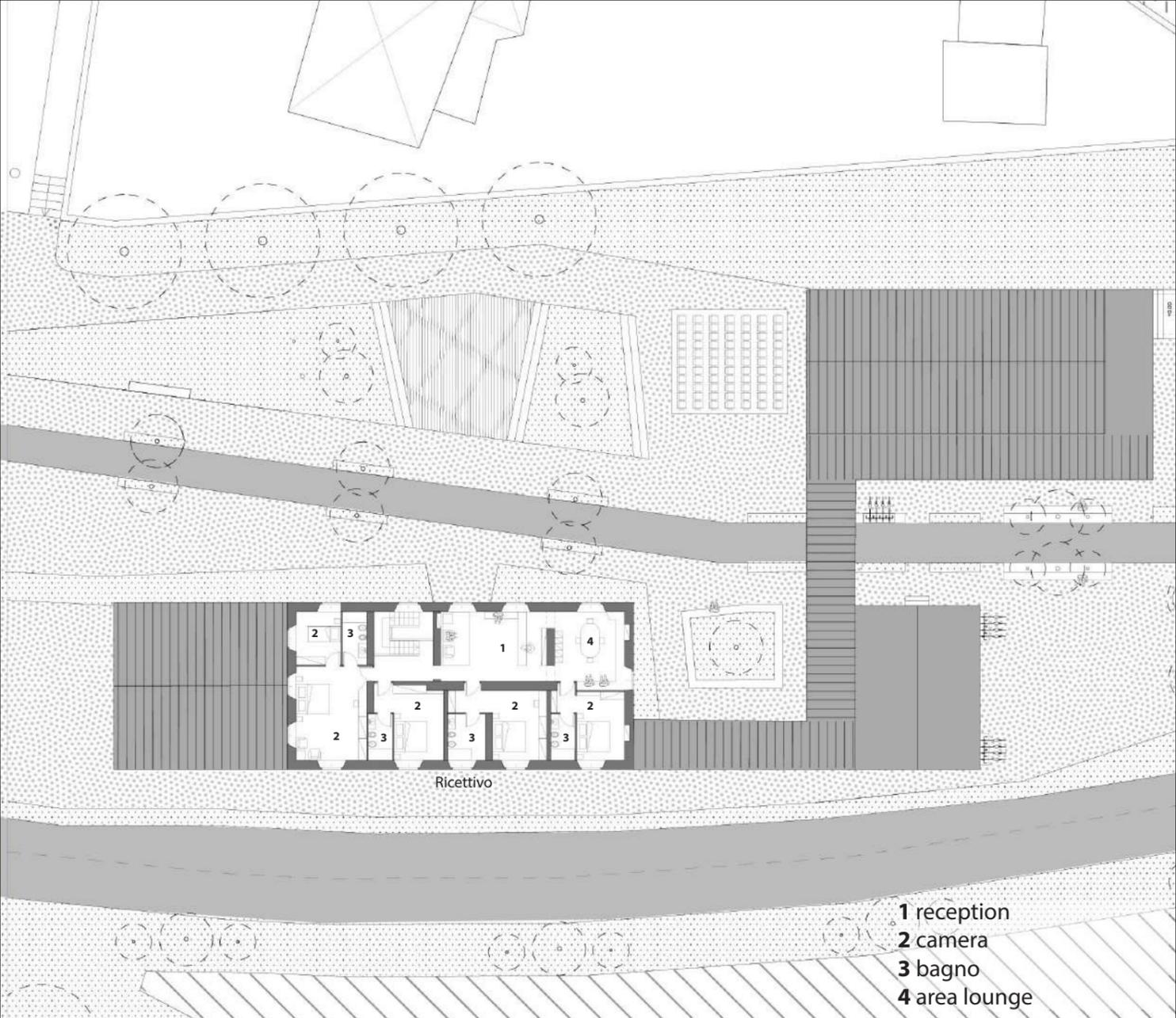
Pianta piano terra



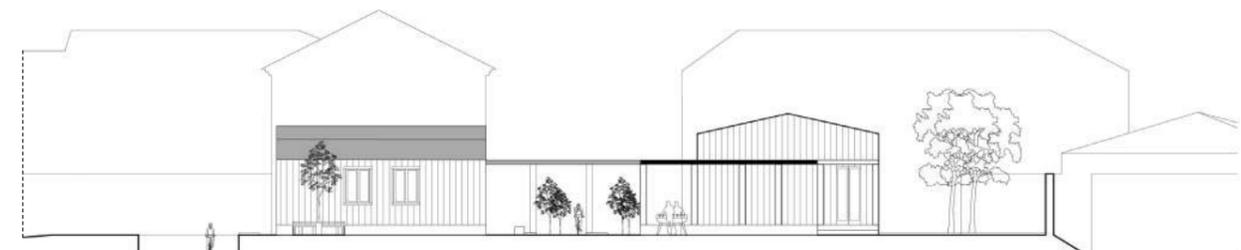
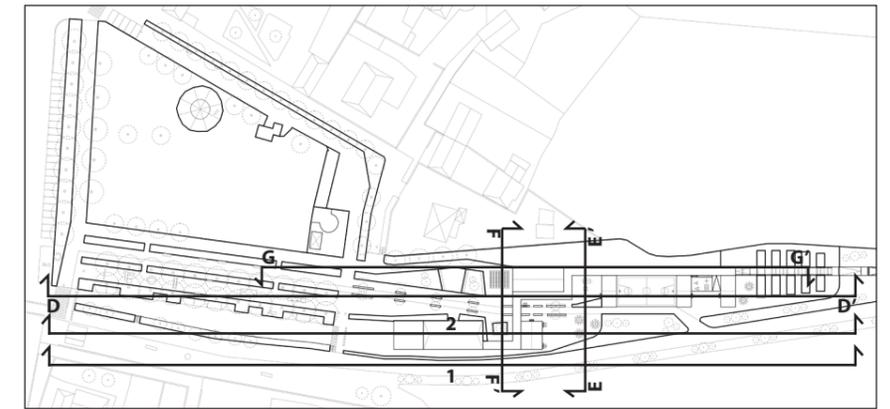
Prospetto 1



Sezione DD'  
203



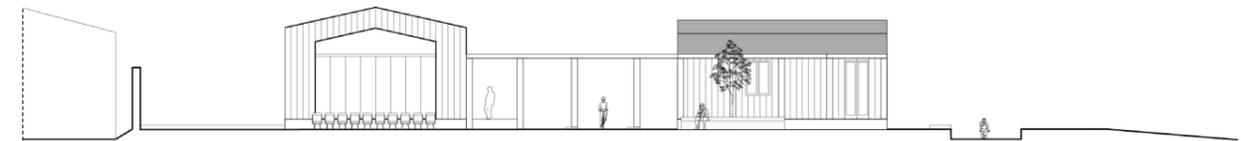
Pianta piano primo



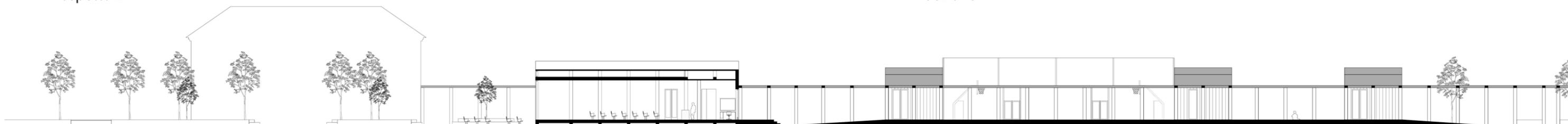
Sezione EE'



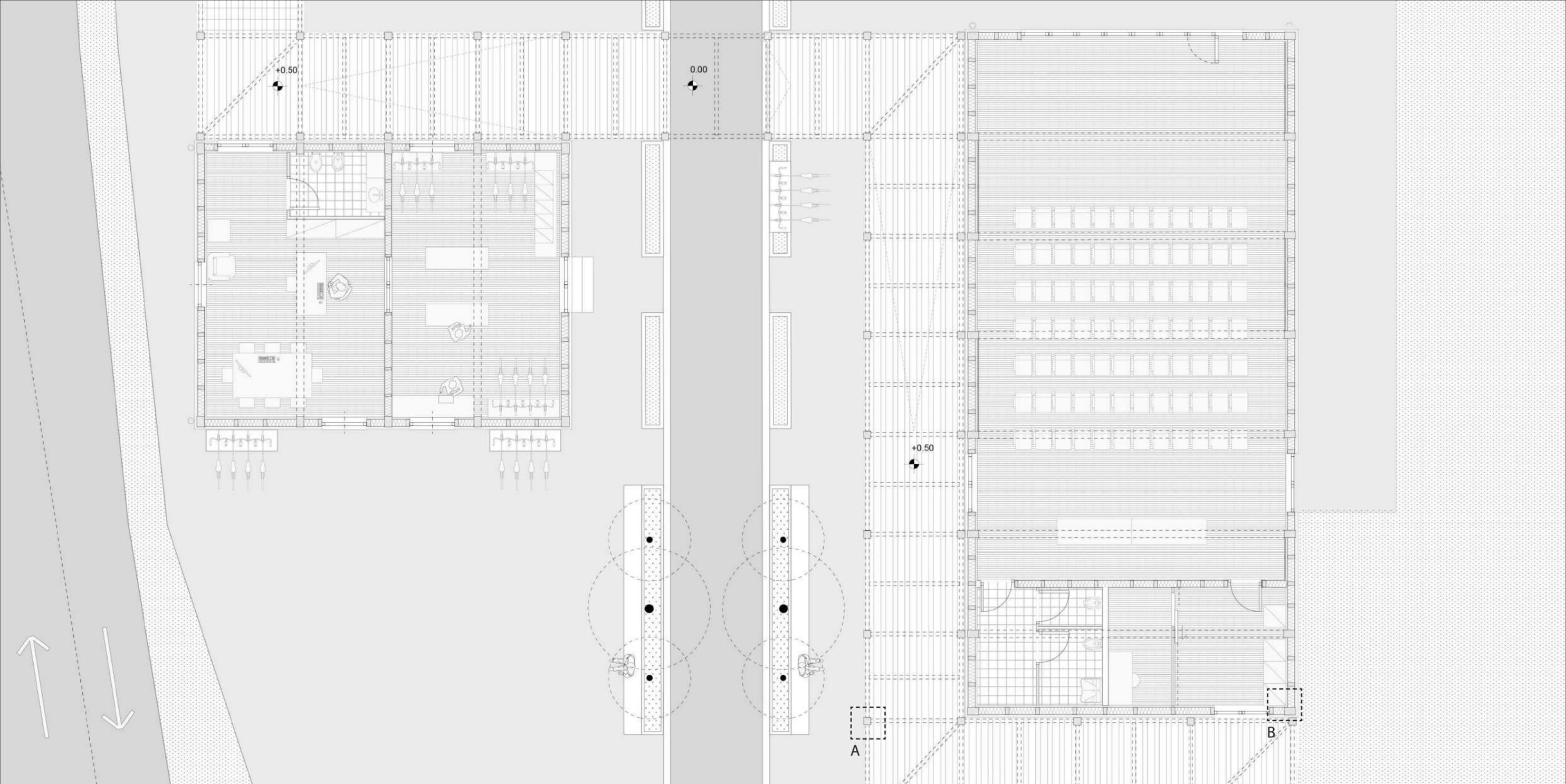
Prospecto 2



Sezione FF'



Sezione GG'  
205



Pianta piano terra

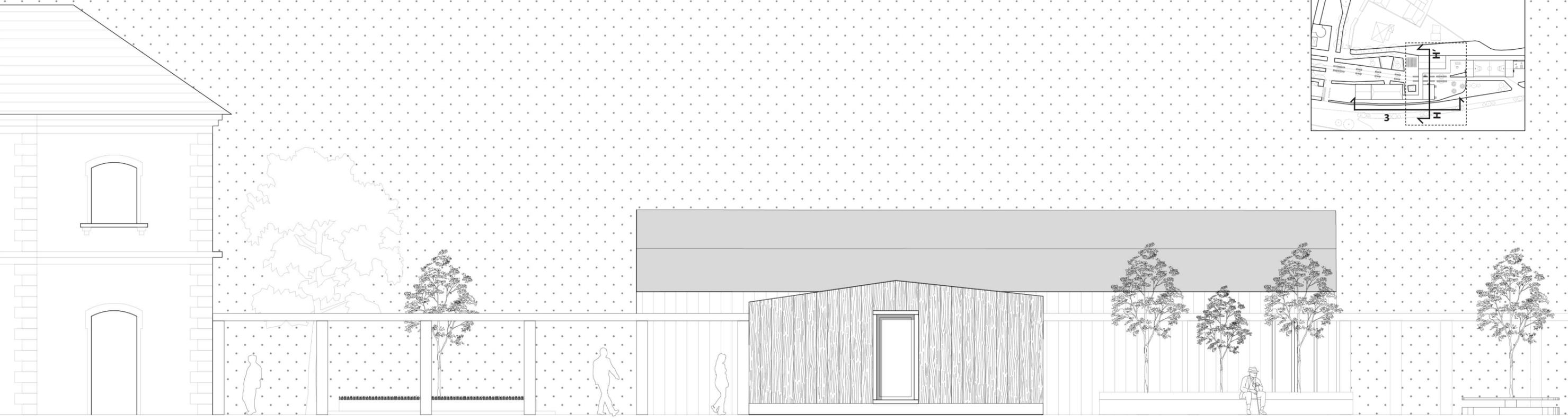
-  Aree pedonali: pavimentazione drenante posata in opera realizzata con legante EV10
-  Aree pedonali coperte: pavimentazione porticato realizzata in listelli di legno
-  Aree Verdi
-  Ciclabile: pavimentazione drenante posata in opera realizzata con legante EV10

**A (PORTICATO)**

- pilastro legno lamellare 20x20 cm
- trave di bordo legno lamellare 10x20 cm
- trave secondaria legno lamellare 10x10cm

**B (CHIUSURA VERTICALE)**

- pilastro lamellare 20x30 cm
- rivestimento in listelli di abete
- sottostuttura in listelli di abete 5x5 cm
- pannello osb 2 cm
- isolante in fibra di legno 20 cm
- listello in abete 20x10cm
- pannello osb
- rivestimento interno in listelli di abete



Prospettop 3

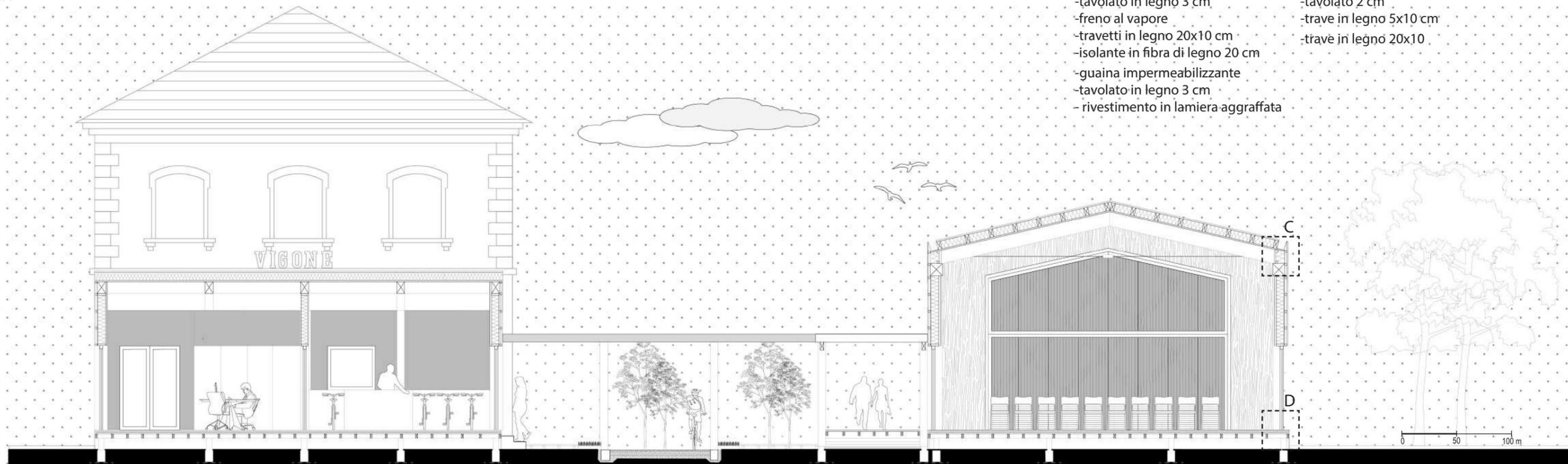
Sezione HH'

**C (COPERTURA)**

- trave principale legno lamellare 30x40 cm
- trave di bordo legno lamellare 30x30 cm
- tavolato in legno 3 cm
- freno al vapore
- travetti in legno 20x10 cm
- isolante in fibra di legno 20 cm
- guaina impermeabilizzante
- tavolato in legno 3 cm
- rivestimento in lamiera aggraffata

**D (SOLAIO)**

- pavimentazione in legno laminato 2 cm
- membrana impermeabilizzante
- isolante
- tavolato 2 cm
- trave in legno 5x10 cm
- trave in legno 20x10



### **6.3 Strategie Ambientali**

A seguito alcune Strategie sostenibili che sono state adottate affinché il progetto abbia un impatto positivo sull'ambiente, sulla comunità e sull'economia del luogo.

Attraverso la creazione di spazi verdi come prati e orti urbani, e l'utilizzo di specie arboree autoctone a foglia caduca si è cercato di preservare e migliorare la biodiversità locale.

Un'attenta gestione delle Acque attraverso determinate scelte costruttive (tetto a due falde), oppure attraverso la raccolta e il riuso delle acque piovane (vasche di raccolta e raingardens), rappresenta un'altra strategia sostenibile adottata.

Ulteriori strategie sono state l'utilizzo di materiali di origine naturale e di tecnologie a secco, la scelta di un design modulare, flessibile e inclusivo che permetta la fruizione dell'area da parte di tutti e la dismissione rapida delle strutture.

aumento superficie verde



utilizzo di specie  
a foglia caduca



BIODIVERSITÀ



utilizzo di specie  
autoctone



orti urbani/didattici

### ● ACER OPALUS

Anche detto Acero Italico, è un albero della famiglia delle Sapindaceae. Può raggiungere anche 20m di altezza ma si presenta anche sotto forma di arbusto, caratterizzato da un fusto dritto e una chioma rotonda e non molto densa. Tipicamente viene spesso utilizzato per costituire alberature stradali e come pianta ornamentale per l'intensa colorazione che assume la chioma durante l'autunno.

### ● TILIA PLATYPHYLLOS

Anche detto Tiglio Nostrano, è un albero caducifoglio della famiglia delle Malvacee. È un albero nobile e imponente (può arrivare a 40 m di altezza) dal fusto slanciato e la chioma ovale, indicato per creare zona d'ombra. Produce fiori molto profumati (maggio/ giugno) e frutti piriformi (ottobre). Le foglie quando cadono a terra contribuiscono a rendere il terreno più fertile.

### ● CARPINUS BETULUS

Anche detto Carpino Bianco, è un albero della famiglia delle Betulacee. È un albero a lento crescita che raramente raggiunge i 15 m di altezza e presenta una chioma densa e compatta. Viene spesso utilizzato in filari singoli oppure a completamento di spazi da perimetrare. Tollera la siccità, gli inverni lunghi e rigidi e l'inquinamento atmosferico.



aumento superficie verde



utilizzo di specie  
a foglia caduca



**BIODIVERSITÀ**



utilizzo di specie  
autoctone



orti urbani/didattici

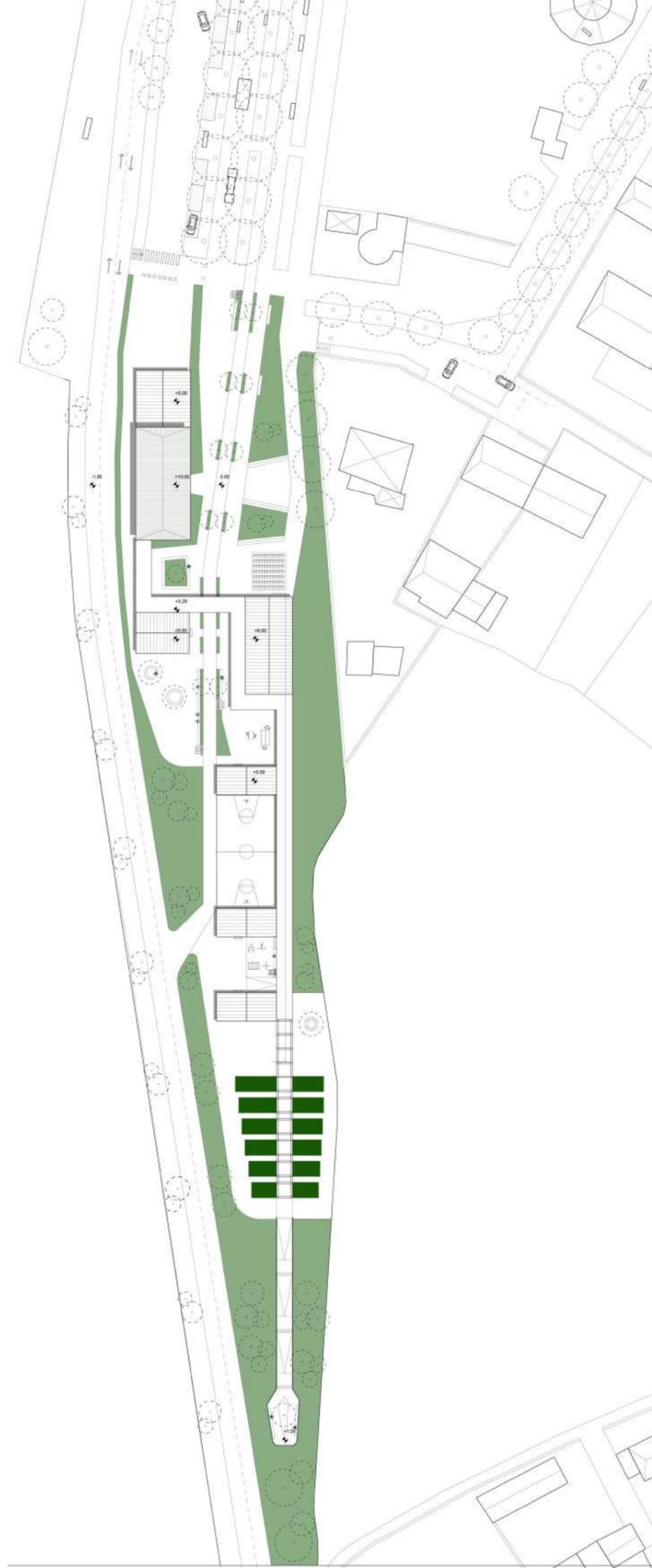
## ● *SUPERFICI VERDI*

Le superfici verdi contribuiscono a ridurre l'impatto delle precipitazioni pluviali e migliorano la qualità dell'acqua.

Aree vegetate, come giardini o parchi, favoriscono l'assorbimento dell'acqua piovana nel suolo attraverso le radici delle piante. Ne consegue un miglioramento del microclima e una promozione della biodiversità.

## ● *ORTI URBANI*

Gli orti urbani possono offrire spazi condivisi in cui le persone hanno la possibilità di interagire e lavorare insieme, promuovendo la coesione sociale e creando legami all'interno della comunità. Inoltre possono essere utilizzati a scopo educativo. Un'iniziativa simile esiste già nel comune, Il "Bosco Didattico" è un progetto che nasce a Vigone dalla collaborazione tra la Scuola Primaria e l'Amministrazione Comunale con l'obiettivo di adottare dei terreni e riqualificarli al fine di creare luoghi didattici di riferimento per le attività di carattere ecologico naturalistico. Questa è quindi un'ottima occasione per dedicare un nuovo spazio a questa iniziativa.



Elevata percentuale di aree verdi che assorbono l'acqua



riciclo e riuso acque grigie



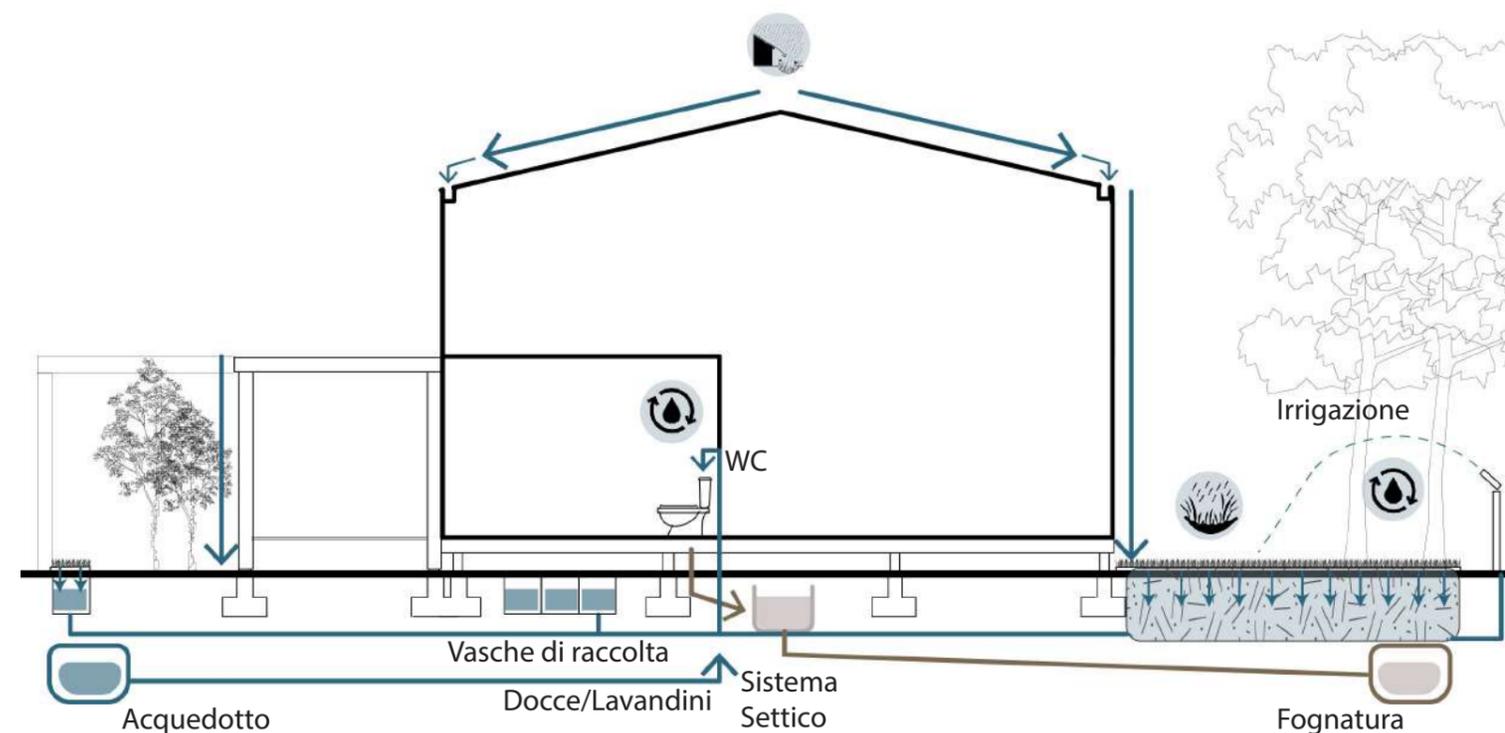
ACQUA



tetti a due falde



raingardens



Per il sistema di raccolta acque si ipotizza di raccogliere l'acqua piovana tramite vasche di raccolta e raingardens e di riutilizzarla per alcune utenze come il wc e il sistema di irrigazione. Mentre per utenze come docce e lavandini si prevede di utilizzare l'acquedotto. Questo consente di ridurre la dipendenza dalle risorse idriche tradizionali per usi non potabili e di conservare l'acqua potabile per scopi più critici.

L'uso dell'acquedotto per le utenze come docce e lavandini, che richiedono acqua potabile, è ragionevole per garantire la qualità dell'acqua necessaria a questi scopi. In questo modo, si ottiene un bilanciamento tra l'uso dell'acqua piovana per scopi non potabili e l'uso dell'acqua potabile per scopi che richiedono standard igienici più elevati.

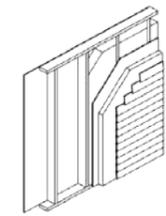
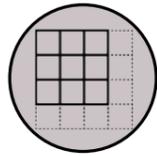
Un esempio di Rainwater Retention, sviluppato da Nocciolo, Earth Kweek e Hollands Wol Collectif, in occasione della Biennale di Venezia 2023 all'interno del Padiglione Olandese.

Questo sistema utilizza materiali naturali come i gusci di nocciola insieme al terriccio per il substrato, argilla, segale e fibre di legno per il secondo substrato e lana di pecora infeltrita per le membrane filtro.

Inclusivo



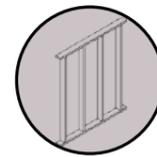
Modulare, flessibile  
e reversibile



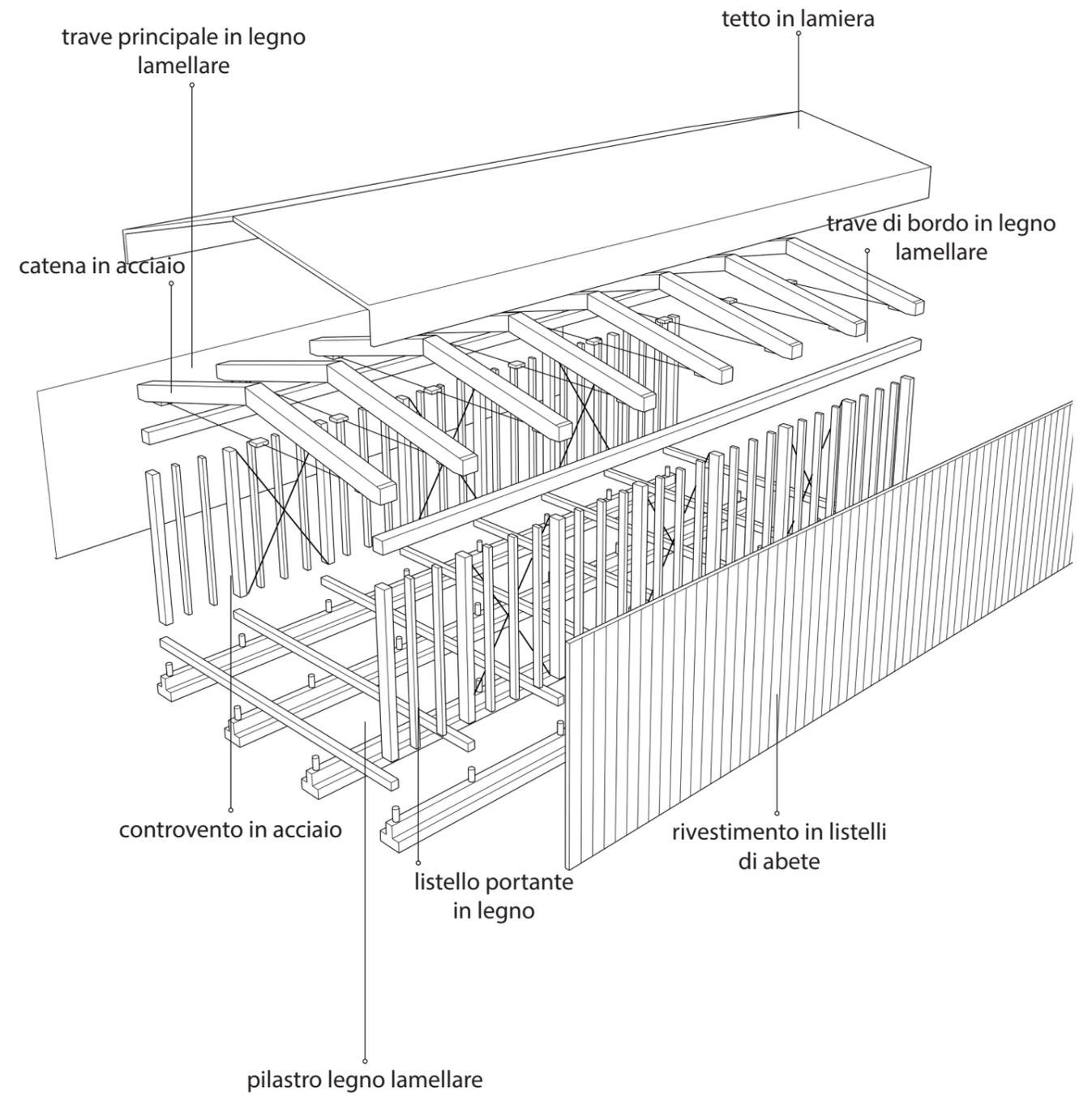
DESIGN



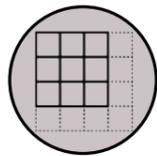
materiali di origine  
naturale



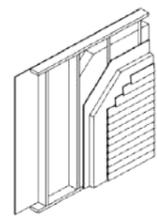
tecnologia a  
secco (struttura  
a telaio)



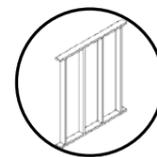
Modulare, flessibile  
e reversibile



Inclusivo



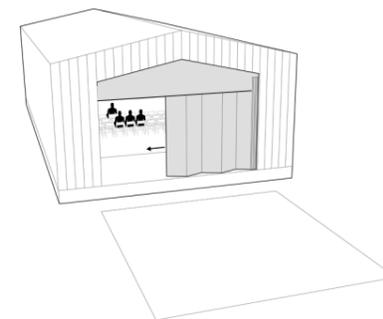
DESIGN



tecnologia a  
secco (struttura  
a telaio)



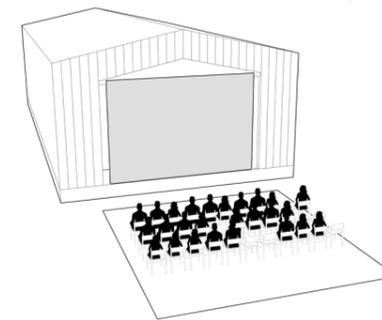
materiali di origine  
naturale



### SCENARIO 1

#### SALA CONFERENZE

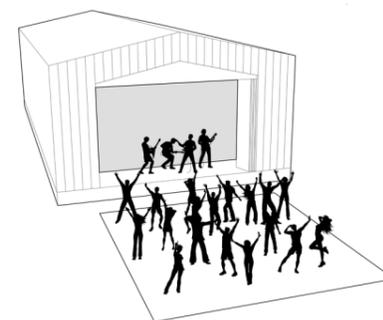
L'edificio Auditorium è pensato in modo tale che possa assumere configurazioni diverse a seconda delle funzioni necessarie in un determinato momento. Nello Scenario 1, viene utilizzato come sala conferenze al chiuso. Tale sala può essere affittata per conferenze private oppure ospitare eventi didattici, così come concerti al chiuso.



### SCENARIO 2

#### CINEMA ALL'APERTO

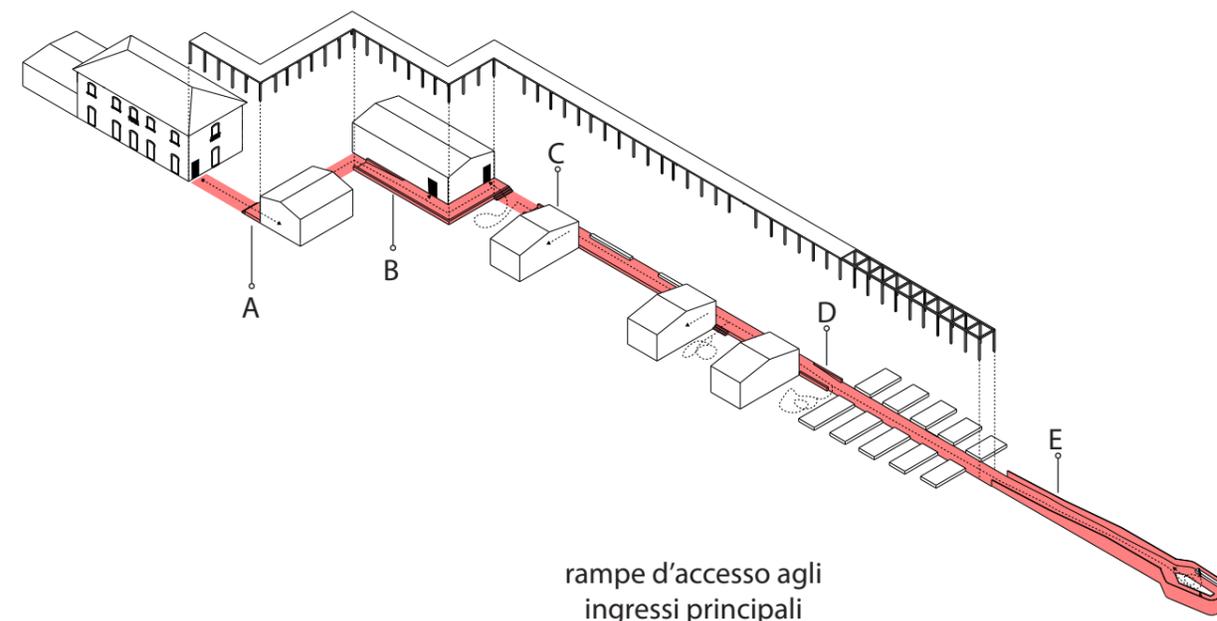
Le stesse sedute della sala conferenze possono poi essere spostate all'esterno nella piazza di fronte all'auditorium, assumendo la configurazione di cinema all'aperto dello Scenario 2. Il telo per le proiezioni può essere fissato al serramento opaco costituito di pannelli scorrevoli.



### SCENARIO 3

#### PALCO CONCERTI

Nello Scenario 3 invece il serramento opaco è completamente aperto e l'auditorium essendo rialzato rispetto al piano di calpestio esterno assume la configurazione di Palco per concerti all'aperto.

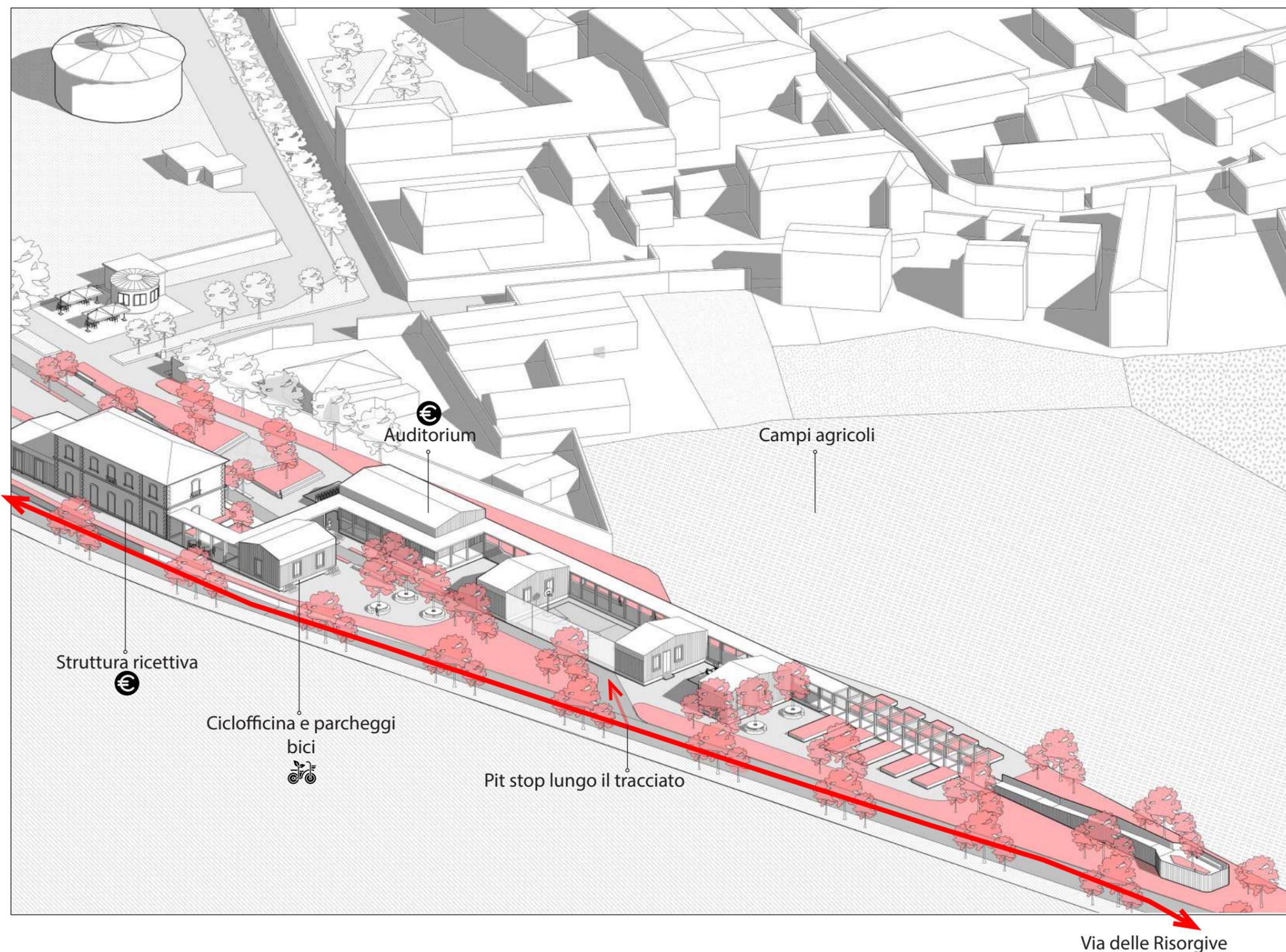


rampe d'accesso agli  
ingressi principali

#### **6.4** *Conclusioni: possibili scenari di sviluppo*

Il progetto Km 10 rappresenta un'opportunità per la riqualificazione urbana e la promozione di uno stile di vita sostenibile. Le varie funzioni previste per questo hub, tra cui auditorium, strutture ricettive, ciclofficina, parco, sede per associazioni, orti urbani e campi sportivi, offrono un'ampia gamma di servizi che possono arricchire la vita della comunità locale e attrarre nuovi flussi di utenze.

## Potenzialità



Le potenzialità di questo progetto sono numerose.

Innanzitutto, la creazione di un centro polifunzionale può favorire l'incontro e lo scambio culturale, promuovendo la coesione sociale e l'interazione tra i residenti.

L'area potrebbe essere trasformata in una destinazione turistica, sfruttando la sua posizione strategica e la sua connessione con la ciclabile Via delle Risorgive. Quest'ultima a sua volta fa parte di un progetto più ampio, l'EuroVelo8, che ha rilevanza sovranazionale; questo fatto implica non solo un potenziale aumento futuro del cicloturismo su questo tratto, ma anche la possibilità di vedere questa zona come un pit stop lungo questa rete di tracciati. Si verrebbe anche a creare una rete di percorsi ciclabili che favorisce l'interazione tra le persone e stimola la collaborazione tra le aree circostanti.

La ciclabile Via delle Risorgive collega 6 comuni all'unica stazione funzionante, e rappresenta quindi un motore di rigenerazione non solo a livello del singolo comune di Vigone, ma anche a livello territoriale. Il progetto Km 10, può essere o replicato negli altri comuni o può semplicemente sensibilizzare sul recupero delle rispettive aree di stazione dismesse.

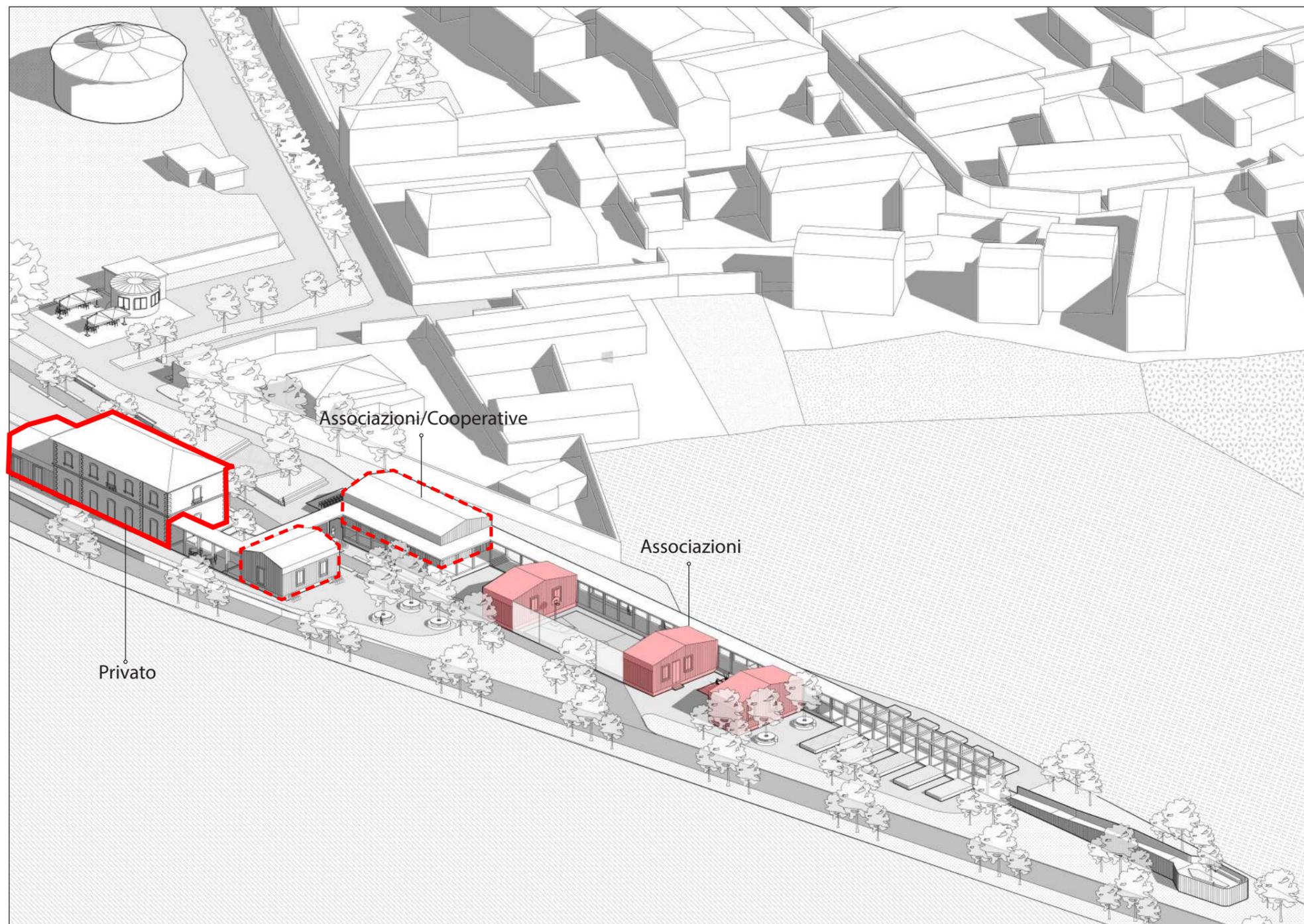
La presenza di una struttura ricettiva e di un auditorium può oltretutto incrementare l'attività economica locale, attrarre eventi culturali e conferenze, e generare opportunità di lavoro nel settore turistico e dell'intrattenimento.

Inoltre, l'inclusione di una ciclofficina e di un parcheggio per biciclette può incentivare l'uso della bicicletta e quindi promuovere la mobilità sostenibile.

L'area si posiziona su uno sfondo paesaggistico di pregio, che suggerisce progetti sostenibili che vadano in armonia con questo paesaggio. Inoltre la presenza di una vasta area verde affiancata ad un vuoto urbano, rappresenta la possibilità di creare un parco per la comunità, offrendo svago e ricreazione per i residenti.

È fondamentale prevedere approcci inclusivi e partecipativi per garantire il successo a lungo termine di questa iniziativa.

## Criticità



Tuttavia, è opportuno considerare l'esistenza di alcune criticità e potenziali negatività.

Innanzitutto, la realizzazione di un progetto così ambizioso richiede un notevole investimento finanziario e risorse umane, oltre a una pianificazione attenta e una gestione efficace delle risorse.

Una soluzione per la ricerca di fondi potrebbe essere innanzitutto pensare ad una partnership pubblico-privato. Si prevede di affidare alcune funzioni ad un privato, come ad esempio la stazione, mentre altre restano al comune (edifici associazioni) o a delle cooperative. Ne è un esempio il progetto per il recupero dell'ex Stazione di Salionze, da noi considerato come riferimento. L'agenzia del Demanio in collaborazione con il Comune di Veggio sul Mincio, ha affidato in concessione per 35 anni l'ex Stazione di Salionze alla ditta Milò Hospitality srl per un canone annuo di 8400 euro. La fattibilità del progetto è rivolta ad investitori, locali e non, intenzionati a trarre profitto dal recupero di quest'area.

Ulteriori rischi sono la difficoltà nella gestione e manutenzione delle varie infrastrutture previste, specialmente nel lungo termine.

Come detto sopra si prevede di affidare alcune funzioni ad un privato investitore che ne trae profitto, ed altre a delle associazioni che gestiranno anche le aree attigue come campo da basket e orti urbani. Le strutture dedicate alle associazioni sono pensate per essere temporanee proprio perché, in caso di ricaduta occupazionale, possano essere smantellate senza arrecare danno all'ambiente circostante. Si potrebbero pensare anche di coinvolgere delle cooperative in collaborazione con il comune.

Rischi di secondo livello derivano dal reale utilizzo delle strutture in progetto. Si precisa però che il progetto nasce in collegamento a due importanti fattori, la comunità e la ciclabile Via delle risorgive. Per il primo, si sono fatte sufficienti analisi che hanno portato alla decisione di determinate funzioni, per il secondo si sottolinea che il cicloturismo è una pratica in crescita e che il suddetto tratto ciclabile è collegato ad un progetto più ampio sovranazionale, precedentemente spiegato.

Infine vi è il rischio che il progetto possa incontrare opposizione da parte di alcuni settori della comunità locale o di altri attori interessati, ad esempio in relazione alla destinazione d'uso dell'area o alla distribuzione delle risorse pubbliche.

Nonostante le sfide e le eventuali criticità, l'iniziativa volta a trasformare l'ex Area Ferroviaria di Vigone in un hub multifunzionale offre un ventaglio di opportunità significative. Tale progetto si propone di aumentare la qualità della vita dei residenti, promuovere la sostenibilità ambientale e sociale, nonché valorizzare il ricco patrimonio urbano della zona.

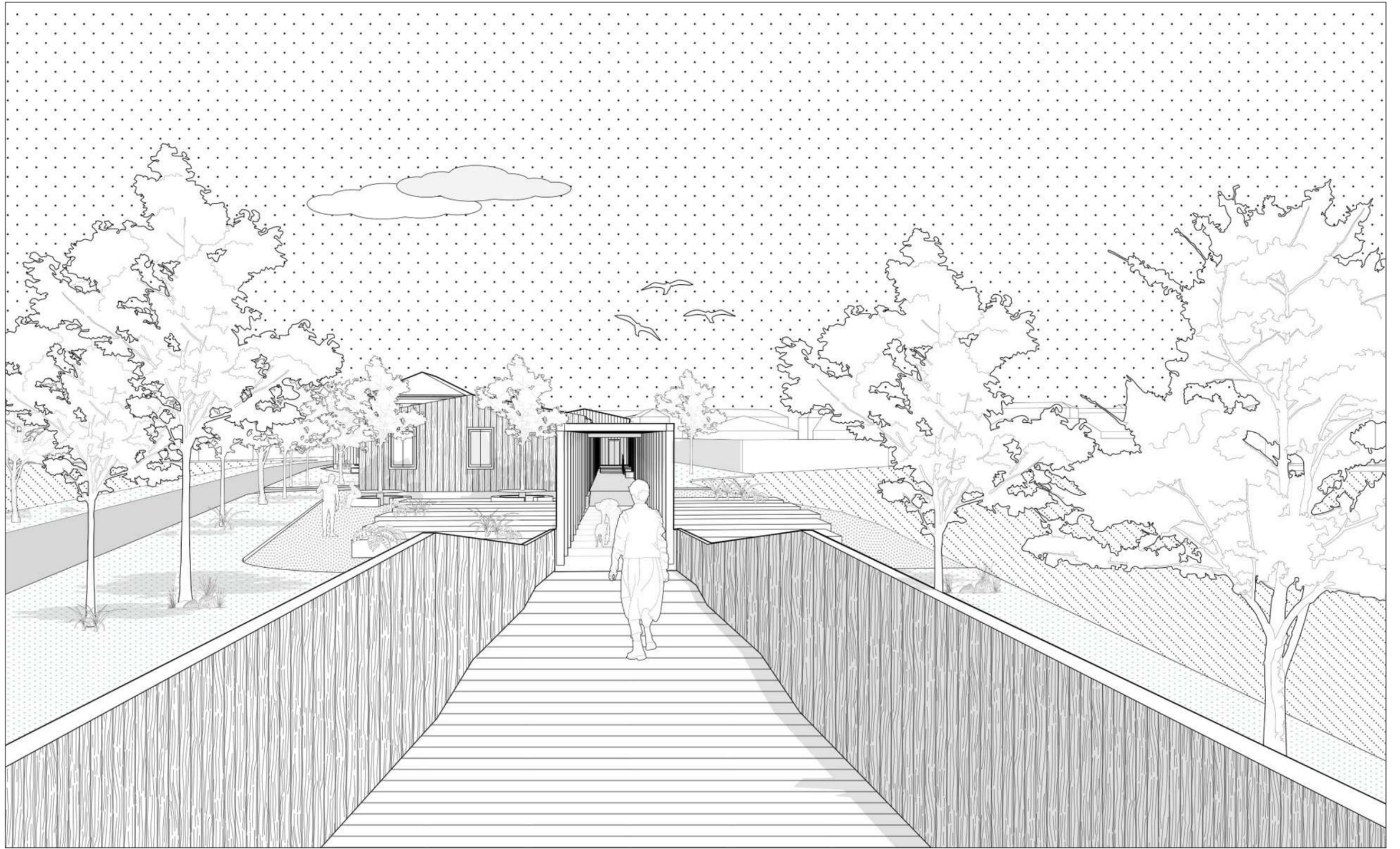




Vista n. 1  
Vista dell'area dalla nuova  
ciclabile



Vista n. 2  
Vista dal portico



Vista n. 3  
Vista verso gli orti

## BIBLIOGRAFIA

### **ASPETTI PAESAGGISTICI**

#### TESTI E RIVISTE

Alice Foxley (2011), *Distance & engagement: walking, thinking and making landscape*, Lars Müller Publishers , Collocazione BCA: 712.2 (4) fox.

Jacques Gubler (presentazione di Mario Botta) Carlo Gandolfi (a cura di) (2014), *Motion, émotions: architettura, movimento e percezione*, C. Marinotti Ed, Collocazione BCA: 72.01 gub.

Adriana Veríssimo Serrão, Moirika Reker (Eds.) (2019), *PHILOSOPHY OF LANDSCAPE Think, Walk, Act*, Centre of Philosophy at the University of Lisbon and Authors, Lisbona.

Ri-Vista, 20(01) (2022), *Walking and staying in the landscape*, Firenze University Press, Firenze (numero monografico)

Cristina Renzoni, Ianira Vassallo, Ettore Donadoni, Silvia Lantieri (2023), *Territori Intermedi. Cuneo, un atlante interpretativo*, Lettera Ventidue Ed., Siracusa.

#### ARTICOLI

Henrik Schultz (2014), *Designing large-scale landscapes through walking*, *Journal of Landscape Architecture*, 9:2, 6-15.

Hannah Macpherson (2016). *Walking methods in landscape research: moving bodies, spaces of disclosure and rapport*, *Landscape Research*, 41:4, 425-432.

#### TESI

Marina Cicalini , Federica Perissi (2015), *DNA Linear park: Progettazione del parco lineare lungo il tracciato ferroviario della FM-3 da Balduina fino a San Pietro*, Sapienza di Roma

#### SITOGRAFIA

<https://geoportale.igr.piemonte.it/cms/>

## **INQUADRAMENTO STORICO**

### TESTI

Riccardo Brayda (1910), *Visita artistica: Polonghera, Faule, Morretta, Vigone, Massaro, Torino.*

Gio Pasquale Mattalia (1912), *Vigone: notizie storiche, civili e religiose, Deros si, Torino.*

Arabella Cifani, Franco Monetti, Francesco Cerato (1996), *L'arte a vigone at traverso i secoli, Gribaudo, Cavallermaggiore.*

Daniela Dianto (2002), *Inventario dei fondi: parte VIII Ordini religiosi, Archivio storico del comune di Vigone, Hapax, Vigone.*

Daniela Dinato (a cura di) (2002), *Archivio storico del comune di Vigone, Hapax, Torino.*

### MAPPE

(1592) *Architettura militare, disegni di piazze e fortificazioni, parte su pergame na vol. 1 (foglio 6), Archivio Storico di Torino, Torino, Italia*

(1592) *Architettura militare, disegni di piazze e fortificazioni, parte su pergame na vol. 5 (foglio 141), Archivio Storico di Torino, Torino, Italia*

(1598) *Architettura militare, disegni di piazze e fortificazioni, parte su pergame na vol. 1 (foglio 49), Archivio Storico di Torino, Torino, Italia*

(1764), *Campagnolo o sia Libro figurato vol.1 (fald. 34 - Sezione seconda – Serie Catasto), Archivio Storico comunale di Vigone, Vigone, Italia.*

(1858-1859) *Catasto Rabbini, circondario di Pinerolo (cart.109-foglio 5), Archi vio di Stato di Torino, Torino, Italia.*

### TESI

Alessandro Ughetto, Giuseppe Audero (2009), *Il progetto logico di rilievo nella realtà di Vigone: un'esperienza interdisciplinare, Politecnico di Torino.*

Barbara Bonetto, Edoardo Piccoli (2012), *Conventi a Vigone e Villafranca Piemonte nel XVIII secolo, Politecnico di Torino.*

### ARCHIVI

Archivio Storico di Torino, Torino, Italia

Archivio Storico comunale di Vigone, Vigone, Italia

## **PROGETTO**

### TESTI

Piano Regolatore Generale Comunale di Vigone – Relazione Illustrativa - (6 luglio 2007)

### SITOGRAFIA

<https://www.regione.piemonte.it/web/>

<https://www.viadellerisorgive.com/>

<https://en.eurovelo.com/ev8>

<https://demo.istat.it/>

<https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2018-11/airscamoretta.pdf>

<https://www.valseriana.eu/sport-e-divertimento/pista-ciclabile-in-valseriana/>

<https://www.pistaciclabile.com/en/map/>

<https://www.imperiadavedere.it/luoghi/4453-pista-ciclabile-sanremo.html>

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

<https://www.archdaily.com/796659/casa-de-madera-estudio-borrachia>

<https://www.andreasflora.com/Town-Center>

<https://www.borgostazione.com/>

<https://www.archdaily.com/973214/shenzhen-skypark-crossboundaries>

<https://www.archdaily.com/966657/poyma-embankment-park-basis-architectural-bureau>

<https://www.designboom.com/architecture/norron-architects-insight-learning-space-denmark-gribskov-forest-12-11-2021/>

## RINGRAZIAMENTI

In primo luogo, vorremmo ringraziare il nostro relatore, il professor Roberto Dini, per la sua guida preziosa, la sua pazienza e il suo sostegno durante tutto il percorso di ricerca e scrittura. Le sue indicazioni hanno reso possibile la realizzazione di questo lavoro.

Un ringraziamento speciale va al professor Edoardo Piccoli, per il suo contributo nel campo della ricerca storica di questa tesi.

Ai nostri familiari e amici desideriamo dedicare un sentito ringraziamento per il loro costante incoraggiamento. Grazie per averci sostenuto nei momenti di difficoltà e per aver condiviso con noi le gioie di questo percorso accademico.

Non possiamo dimenticare di menzionare i nostri amati gatti, Iside, Matilda e Zelda, che con la loro presenza affettuosa e il loro sostegno morale hanno reso più leggeri i momenti di studio intenso.

Un ringraziamento va anche a noi stesse, per esserci incoraggiate a vicenda in momenti in cui avevamo perso le speranze.

Grazie di cuore a tutti.

