

Politecnico di Torino
Dipartimento di Architettura e Design

Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città

A.A. 2024/2025

Tesi di Laurea Magistrale
**Progetto di rifunzionalizzazione dell'Oratorio Monsignor
Lasagna a Montemagno (AT) e le "Protesi" ciclabili della
Ciclovía Svizzera-Mare**

Relatore

Prof. Riccardo Palma

Correlatrice

Prof.ssa Chiara Lucia Maria Ocelli

Candidato

Giacomo Ragazzone



**Politecnico
di Torino**

INDICE

1

LA CICLOVIA SVIZZERA-MARE: IL PROGETTO DELLE “PROTESI” CICLABILI

INTRODUZIONE	6
1.1 INQUADRAMENTO DELL’AREA DI PROGETTO NELLA RETE CICLABILE DI INTERESSE NAZIONALE	10
1.2 LE “PROTESI” COME OCCASIONE DI SVILUPPO DEL TERRITORIO	24
1.3 LE QUATTRO “PROTESI”: IL TRACCIATO, LE TEMPISTICHE E I LUOGHI ATTRAVERSATI	30
1.4 LA SCELTA DELL’HUB CICLISTICO DI MONTEMAGNO (AT)	64

2

IL PROGETTO DELL'HUB CICLISTICO ALL'INTERNO DELLA "PROTESI DEL MONFERRATO"

2.1

LA STORIA DEL SITO ADIBITO AD HUB CICLISTICO 72

2.2

RILIEVO E DESCRIZIONE DELLA CONSISTENZA
DEL BENE 78

2.3

IL RUOLO DELL'HUB NEL CONTESTO CICLABILE 88

2.4

PROBLEMI DEL PROGETTO E RISPOSTE
PROGETTUALI 92

2.5

RIFERIMENTI: FONTI ARCHIVISTICHE,
BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA 110

1

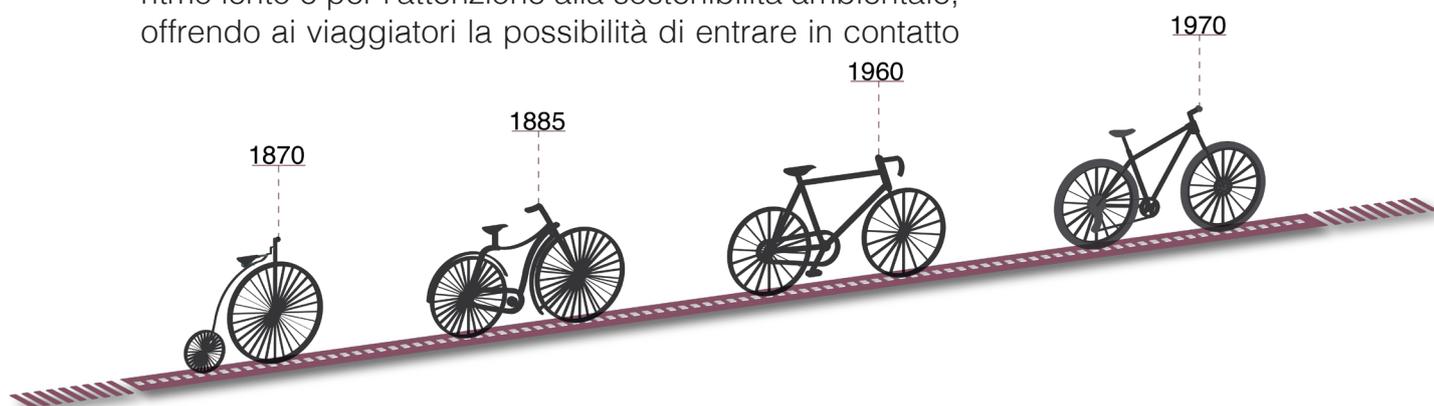
LA CICLOVIA SVIZZERA-MARE: IL PROGETTO DELLE “PROTESI” CICLABILI

INTRODUZIONE

Lo scenario post-pandemia ha visto un incremento della richiesta di turismo “outdoor”, all’aperto, come quello legato alla bicicletta, soprattutto grazie alla diffusione sempre più marcata della consapevolezza sull’impatto planetario dei mezzi di trasporto motorizzati e la transizione verso una mobilità dolce; la presenza sempre maggiore nelle nostre città di bici, e-bike e monopattini elettrici ne è la prova.

Il “nuovo turista” cerca quindi vacanze all’insegna della sostenibilità, attento alle bellezze paesaggistiche e rispettoso dell’ambiente; apprezza i luoghi che sono in sintonia con questa visione e che sono in grado di offrire adeguati servizi per chi si sposta su due ruote. In realtà non c’è nulla di nuovo in tutto ciò: il “cicloturismo”, le cui radici in Italia risalgono al 1894 con il “Touring Club Ciclistico Italiano” e il cui sviluppo va di pari passo con l’evoluzione della bicicletta, si configura come un ritorno ad una forma di turismo che utilizza quest’ultima come principale mezzo di trasporto durante i viaggi.

Il grande sviluppo è dovuto non solo al superamento dell’utilizzo del biciclo sostituito da un modello di bici più simile all’attuale, ma anche grazie al forte impulso produttivo che la rivoluzione industriale ha suscitato nella società del tempo; la velocità è uno dei tratti-chiave e degli aspetti più caratteristici e pervasivi delle società industrializzate: in un mondo in cui la velocità degli spostamenti diviene una caratteristica di importanza sempre più marcata, questa modalità di turismo si distingue per il suo ritmo lento e per l’attenzione alla sostenibilità ambientale, offrendo ai viaggiatori la possibilità di entrare in contatto



La figura mostra la copertina di una rivista mensile del Touring Club Ciclistico Italiano (TCCI).
fonte: Digitouring, *Rivista mensile del Touring Club Italiano*, <https://www.digitouring.it/oggetti/11692-rivista-mensile-del-touring-club-italiano-1902/> (ultimo accesso 15/01/2025)

"Le Vie d'Italia,"

REDAZIONE: Via Gabrio Casati, 2 — MILANO

Per le inserzioni rivolgersi esclusiv. ai concessionari: Colombo e Tarra - Milano - Piazza Castello 19 ang. Via Minghetti

— TIRATURA 6000 COPIE —

ASSEMBLEA GENERALE DEI SOCI

L'Assemblea Generale dei Soci del Touring Club Ciclistico Italiano è convocata per il giorno 15 Marzo 1896 alle ore 14 nella Sala del Veloce Club di Milano, (Via Cappuccini 6) gentilmente concessa.

ORDINE DEL GIORNO:

- I. *Nomina del Presidente incaricato della direzione delle discussioni (art. 73 dello Statuto).*
- II. *Rapporto del Direttore Generale sulla situazione della Società.*
- III. *Bilancio dell'anno Sociale 1895 e relazione dei Sindaci.*
- IV. *Interpellanza di alcuni soci sugli accordi fra la U. V. I. ed il T. C. C. I.*
- V. *Comunicazioni diverse.*

Egregi Consoci

Il vostro Consiglio nutre fiducia che numerosi risponderete all'invito di presenziare a questa prima importante riunione sociale e così vieppiù affratellati e fidenti nell'avvenire, potremo con maggior lena continuare nel lavoro e portare il T. C. C. I. alla grandezza e prosperità che è nei desideri di noi tutti.

Il Segretario del Consiglio
LORENZI

Il Direttore Generale
Johnson

Per entrare nella sala dell'Assemblea è necessario la presentazione della tessera personale di socio del 1896.

diretto con la natura e le culture locali, favorendo un'esperienza autentica e immersiva. Oggigiorno ci troviamo di fronte a una società in cui la velocità di svolgimento raggiunta nelle operazioni, negli spostamenti sociali, a molteplici livelli, non può essere tralasciata o sottovalutata.

I percorsi cicloturistici possono variare notevolmente in durata e distanza, coprendo itinerari che spaziano da brevi gite giornaliere fino a vere e proprie avventure di più giorni o settimane. In un contesto caratterizzato dalla crescente necessità di forme di turismo responsabili e sostenibili, il cicloturismo rappresenta un'opzione strategica non solo per promuovere la mobilità dolce, ma anche per supportare la rivitalizzazione economica, sociale e architettonica, rifunzionalizzando territori spesso trascurati dal turismo di massa.

Rifunzionalizzazione, però, non può essere unicamente sinonimo di cambio di funzioni; al di là della conservazione materica e architettonica, il riuso genera un vero e proprio processo di trasformazione, in cui è presente un nuovo uso accanto all'originario. È solo grazie alla conoscenza dell'esistente che è possibile inserire nuove funzioni all'interno di un territorio già radicato nel tempo; quale miglior modo, se non attraverso la mobilità dolce, di imparare a conoscere veramente i territori che ci circondano?





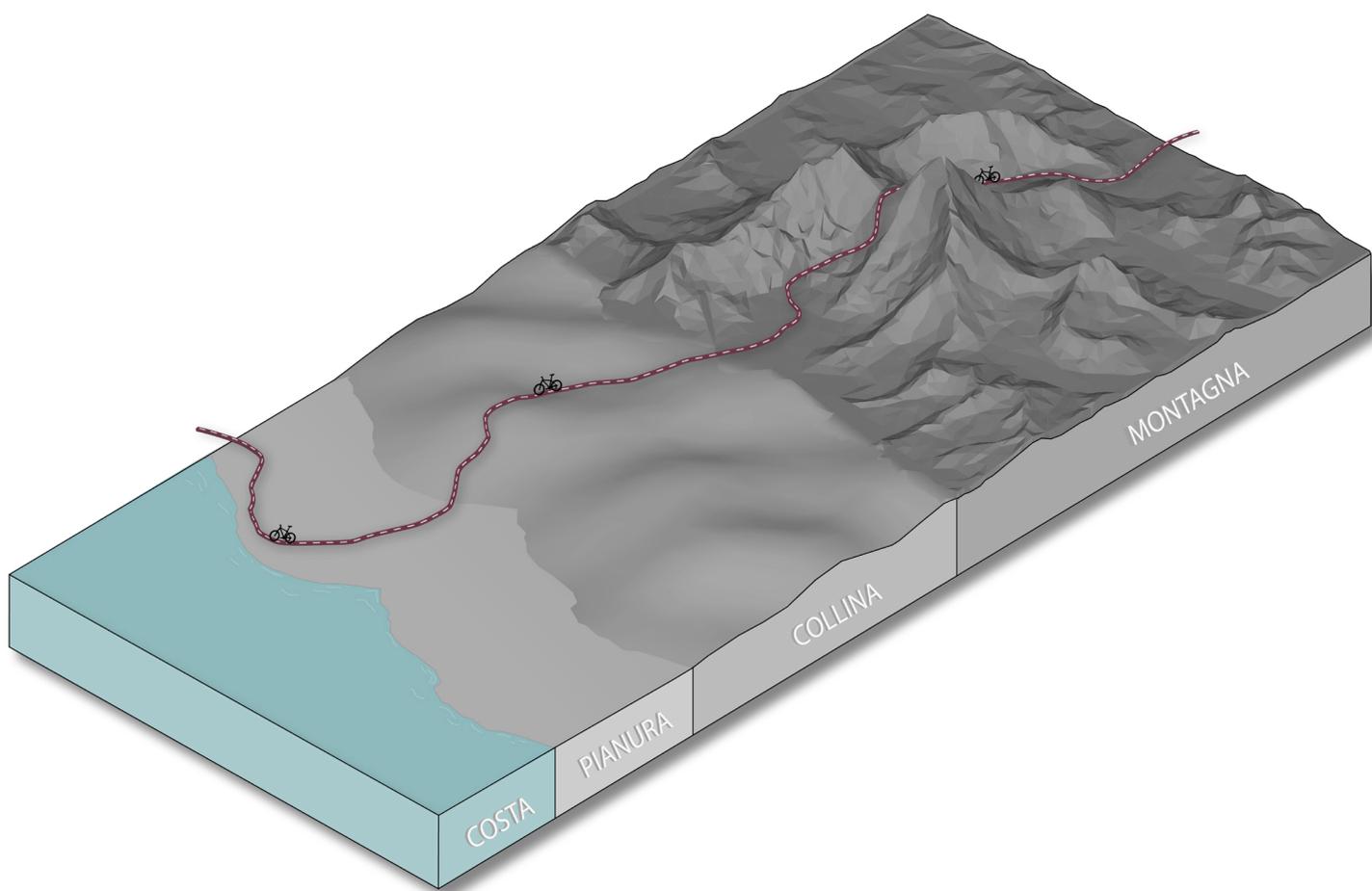
Questo studio propone quattro progetti differenti per il contesto in cui si collocano, ma in realtà molto simili, finalizzati alla realizzazione delle cosiddette “protesi”: percorsi che rappresentano divagazioni dalle direttrici di interesse nazionale già realizzate o pianificate e che permettono al cicloviatore di compiere delle incursioni nei territori attraversati evitando così il rischio che le grandi direttrici diventino corridoi chiusi, impermeabili ai paesaggi circostanti. Le quattro “protesi” studiate si innestano sulla Ciclovia di interesse nazionale Svizzera-Mare che unisce il confine tra Italia e Svizzera con la Liguria, attraversando il Piemonte orientale e il Monferrato. Per ciascuna “protesi” è stato individuato un tracciato e un luogo per il quale è stato sviluppato un progetto che indaga la possibile rifunzionalizzazione di edifici e contesti storici come hub ciclistici rivolti anche alle popolazioni locali.

INQUADRAMENTO DELL'AREA DI PROGETTO NELLA RETE CICLABILE DI INTERESSE NAZIONALE

La Ciclovía “Svizzera-Mare”, rappresenta uno dei percorsi cicloturistici più affascinanti e variegati d'Europa; si estende dalle montagne del Canton Ticino fino alle acque del Mar Ligure, passando attraverso laghi, pianure, colline, vigneti e città ricche di storia. Il percorso segnalato da “Bicitalia” restituisce un tragitto di circa 520 km, collegando Locarno, in Svizzera, con Sanremo, in Italia. Questo itinerario è caratterizzato dalla diversità dei paesaggi in cui la ciclovía offre un'esperienza unica per i cicloturisti, combinando la bellezza naturale con un ricco patrimonio culturale, enogastronomico e storico.

Il percorso ha inizio a Locarno, una pittoresca cittadina sulle rive del Lago Maggiore; dopo aver attraversato la suggestiva Val Vigizzo, il tragitto prosegue verso Domodossola e poi lungo il fiume Toce fino a Gravellona Toce. Qui il percorso si addentra nel territorio piemontese, costeggiando il Lago d'Orta, con tappe a Omegna e Pella, prima di giungere a Borgomanero, un centro vitivinicolo nelle valli novaresi.

Successivamente si passa da un paesaggio caratterizzato da montagne e laghi a territori che attraversano risaie partendo da Borgomanero, si entra in una regione famosa per la produzione di riso. Attraversando le distese di risaie del Novarese e del Vercellese, si raggiunge la città di Novara, con la sua affascinante architettura storica, e successivamente Vercelli, nota per il suo legame con la coltivazione del riso. Il tratto termina a Casale Monferrato, alle porte della regione del Monferrato, rinomata per la sua tradizione enogastronomica e ovviamente per la produzione di vino.



Rappresentazione schematica dei paesaggi che offrono i territori attraversati dalla Ciclovía Svizzera-Mare

Proseguendo il suo percorso la ciclovia attraversa le colline del Monferrato, punteggiate di borghi medievali come Terruggia e Vignale Monferrato, fino a giungere ad Asti, città di grande importanza storica ed enologica. Si entra poi nella regione del Roero, conosciuta per i suoi paesaggi vitivinicoli, e si conclude a Bra, sede del movimento internazionale Slow Food.

La ciclovia percorre le Langhe nel cui territorio è possibile incontrare tragitti con dislivelli notevoli. Dopo aver incontrato Alba, famosa per il tartufo bianco e vini pregiati quali il Nebbiolo e il Barolo, e Carrù, conosciuta per la tradizionale Fiera del bue grasso, il percorso prosegue nella Valle Tanaro sino alla salita al Col di Nava (934 m s.l.m.) che ci introduce in Liguria, attraversando i paesaggi montani che caratterizzano quelle zone.

Infine, una volta attraversato il Col di Nava, inizia la discesa verso il mare, che porta ad Imperia e poi a San Lorenzo al Mare. Da qui, si segue la Ciclabile del Parco Costiero della Riviera dei Fiori, costruita lungo il tracciato di una vecchia ferrovia, che offre notevoli viste sul mare e conduce alla meta finale di Sanremo, la "Città dei Fiori".

Non si tratta solo di luoghi di sosta, ma veri e propri scrigni di cultura, storia e tradizioni enogastronomiche; ogni tappa rappresenta un'opportunità per immergersi nella ricchezza culturale e naturale delle regioni attraversate. Per questi motivi non si tratta di un tracciato casuale, per di più la Ciclovia affonda le sue radici in antiche vie di comunicazione, utilizzate fin dall'antichità per scopi commerciali, religiosi e militari.

Le antiche vie commerciali del Medioevo, come il percorso tra la Svizzera e la Liguria erano parte di una rete commerciale che consentiva lo scambio di merci tra l'Europa centrale e il Mediterraneo. Attraverso valli alpine e pianure piemontesi, viaggiatori e mercanti trasportavano vino, tessuti e spezie, contribuendo a un vivace scambio economico.

Una delle principali era la Via del Sale, utilizzata per trasportare il sale dalle saline della Liguria verso l'entroterra, passando attraverso il Piemonte e raggiungendo la Svizzera.

Alcuni tratti della Ciclovia rientrano invece nelle antiche vie di pellegrinaggio medievale, tra cui vie secondarie della Via Francigena, uno dei principali itinerari religiosi verso Roma, percorsi dai pellegrini attraverso le Alpi. Valli e sentieri riutilizzati e ampliati durante i conflitti storici tra il Ducato di Savoia, il Regno di Francia e altre potenze europee, e i collegamenti alpini e appenninici, erano cruciali per il movimento di truppe e rifornimenti.

Nella zona costiera la ciclovia segue il tracciato della vecchia Ferrovia della Riviera dei Fiori, costruita nel XIX secolo per collegare la Liguria e il Piemonte. Oggi, questo percorso ferroviario dismesso è stato trasformato in una delle più belle piste ciclabili d'Europa.

Per questi motivi la Ciclovia "Svizzera-Mare" è molto più di un semplice itinerario cicloturistico: rappresenta un viaggio attraverso secoli di storia, attraversando paesaggi di rara bellezza e tappe ricche di cultura. Questo percorso offre l'opportunità di vivere un'esperienza completa e coinvolgente, che coniuga il piacere della pedalata con

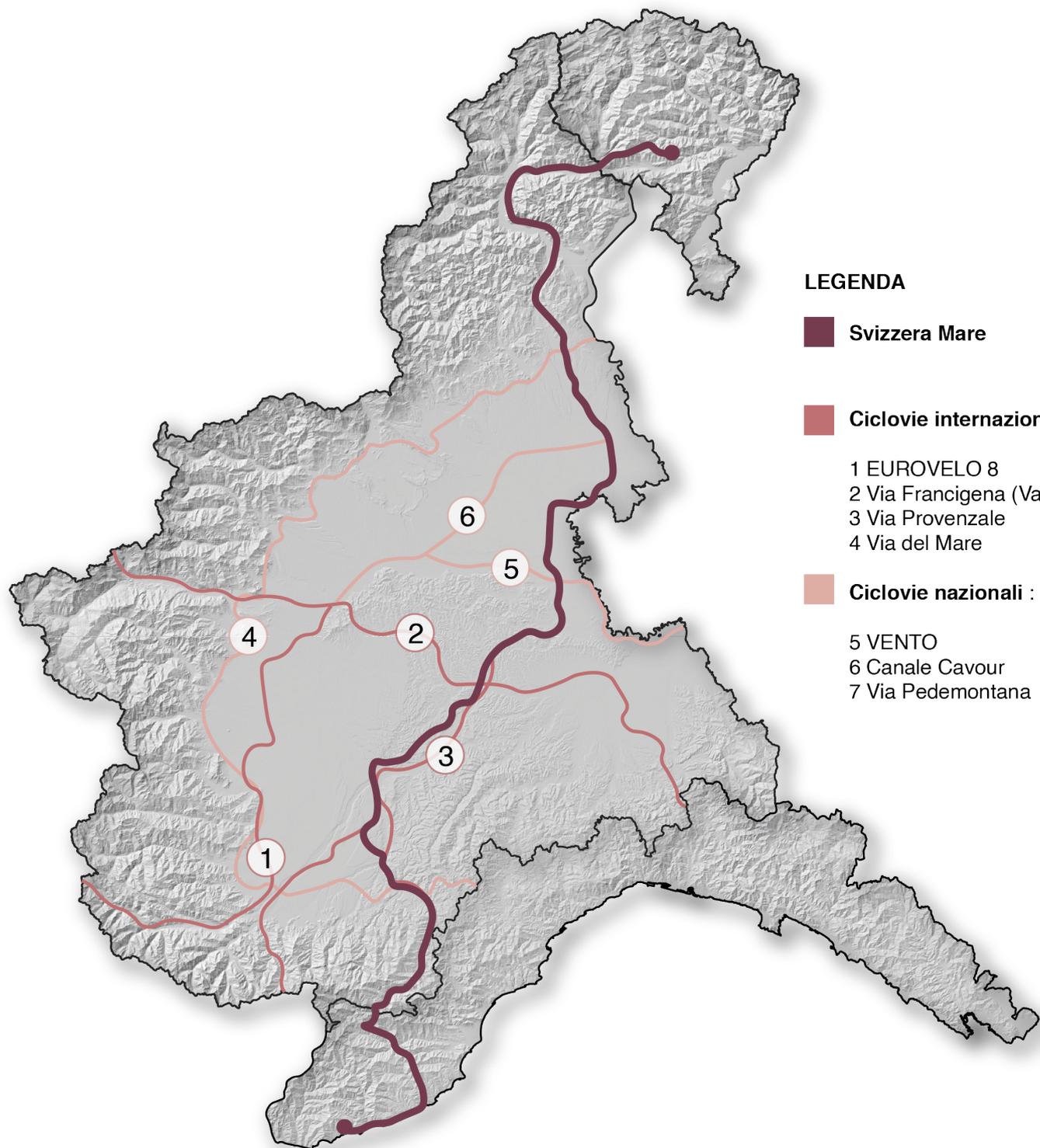
la scoperta di territori ricchi di tradizioni storiche, enogastronomiche e culturali.

La Ciclovía “Svizzera-Mare” riveste anche un’importanza strategica all’interno della rete ciclistica europea EuroVelo. Essa collega l’itinerario EuroVelo 7, che attraversa l’Europa da nord a sud, con l’itinerario EuroVelo 8, che segue la costa del Mediterraneo verso la Provenza e oltre. Questo permette ai cicloturisti di estendere il loro viaggio, combinando più itinerari e creando connessioni internazionali tra i vari paesi europei.

Infatti, negli ultimi anni del secolo scorso, nel contesto dell’integrazione europea e su iniziativa della Federazione Europea di Ciclismo (ECF), è nato il progetto EuroVelo. Il piano ambizioso prevedeva la creazione di una vasta rete di 17 lunghe piste ciclabili che coprivano l’intero continente, con una lunghezza di 90.000 km, di cui 40.000 km già esistevano. Tuttavia, i fondi necessari per avviare il programma non sono stati disponibili fino al 2007. Quindi solo in tale data si è potuto istituire un team speciale per svilupparne le basi.

La rete include percorsi ciclabili esistenti principalmente nei paesi dell’Europa centrale e occidentale, così come nuovi percorsi creati appositamente da altri paesi che desiderano partecipare al progetto europeo. Per ricevere la designazione “EuroVelo”, le piste ciclabili devono soddisfare rigorosi standard, inclusa una pendenza massima dell’8% e meno di 1.000 veicoli al giorno.

Nonostante i progressi, non tutte le rotte EuroVelo sono complete o completamente segnalate. Ci sono chiare differenze tra l’Europa del nord e del sud: i paesi del nord



LEGENDA

Svizzera Mare

Ciclovie internazionali :

- 1 EUROVELO 8
- 2 Via Francigena (Val di Susa)
- 3 Via Provenzale
- 4 Via del Mare

Ciclovie nazionali :

- 5 VENTO
- 6 Canale Cavour
- 7 Via Pedemontana

in figura a destra: la rete ciclabile nazionale Bicitalia.
fonte: Bicitalia, *Rete ciclabile*, <https://www.bicitalia.org/it/bicitalia/la-rete-ciclabile-nazionale-bicitalia> (ultimo accesso 28/06/2025)

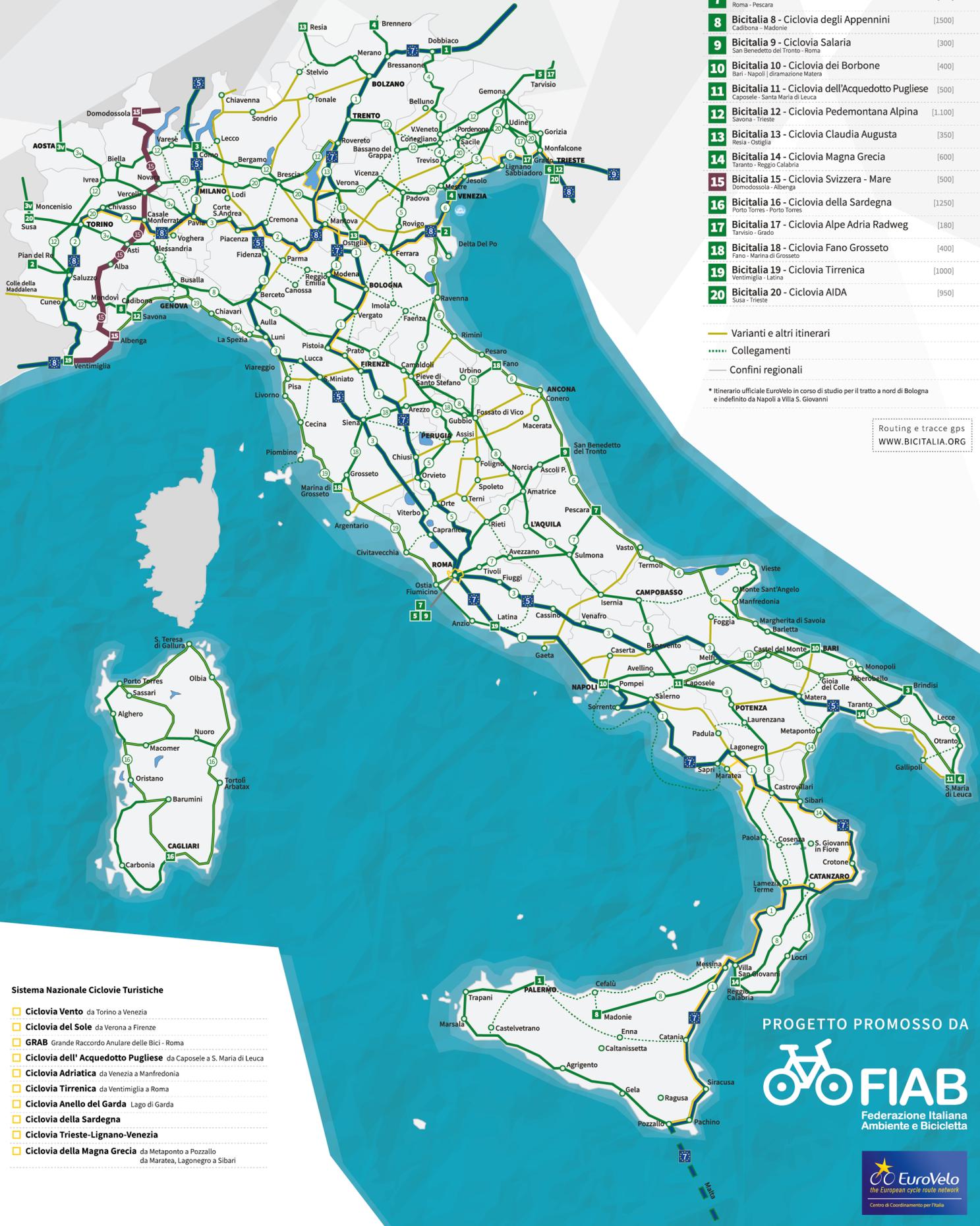
hanno buoni percorsi ciclabili con EuroVelo stabili e sicure. In confronto, la situazione nell'Europa del sud è disomogenea, con alcune aree sviluppate con strade accattivanti, ma in alcuni casi meno sicure. Per questo motivo negli ultimi anni, per quanto ci riguarda, la politica italiana si è concentrata sul ciclismo. A partire dal 2018 si è affrontato con maggior attenzione questo aspetto, ed in questo contesto è importante sottolineare il ruolo della Legge n. 2/2018 del 11 gennaio 2018, intitolata "Promozione del Ciclismo e istituzione della Rete Ciclabile Nazionale". Il primo articolo di questa legge segna un importante, seppur tardivo, cambiamento nella comprensione del ciclismo nel nostro paese. Si è deciso che la bicicletta debba essere considerata in tutti i suoi aspetti come mezzo di trasporto e il suo uso dovrebbe essere regolamentato adeguatamente dal governo e dalle sue agenzie. A tal fine, il governo sta sviluppando un piano direttore per la bicicletta, necessario per promuovere il ciclismo. Il compito del piano è valutare l'efficacia delle azioni pianificate in precedenza, poiché ha una durata di tre anni, consentendo eventuali correzioni delle azioni. Nel 2000 è stato avviato il progetto nazionale Bicitalia, "*Bicitalia rappresenta un network cicloturistico di grande respiro, di dimensione sovraregionale o di collegamento con i paesi confinanti (...), sul modello delle diverse reti ormai realizzate con successo in diversi paesi dell'Europa. Bicitalia è un'ottima base di lavoro per la realizzazione della "rete nazionale di percorribilità ciclistica" prevista da delibera del CIPE*"¹, (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica)."¹.

Note

¹ Bicitalia, *Progetto*, <https://fiabitalia.it/progetto/bicitalia/> (ultimo accesso 28/06/2025)

Bicitalia / 2022

RETE CICLABILE NAZIONALE



Legenda

EuroVelo 7 Sun Route	1	Bicitalia 1 - Ciclovía del Sole San Candido - Palermo	km [1.600]
EuroVelo 8 Mediterranean Route	2	Bicitalia 2 - Ciclovía del Po Plan del re - Delta del Po (Destra e Sinistra Po)	[1.300]
EuroVelo 5 Via Roma (Francigena)	3	Bicitalia 3 - Ciclovía Francigena Como - Brindisi varianti Moncenisio e Sigerico	[2.000]
	4	Bicitalia 4 - Ciclovía Dolomiti - Venezia Brennero - Venezia	[350]
	5	Bicitalia 5 - Ciclovía Romea Tiberina Tavrisio - Roma	[800]
EuroVelo 8 Mediterranean Route	6	Bicitalia 6 - Ciclovía Adriatica Muggia - Santa Maria di Leuca	[1.300]
	7	Bicitalia 7 - Ciclovía Tibur Valeria Roma - Pescara	[300]
	8	Bicitalia 8 - Ciclovía degli Appennini Castibona - Madonie	[1500]
	9	Bicitalia 9 - Ciclovía Salaria San Benedetto del Tronto - Roma	[300]
	10	Bicitalia 10 - Ciclovía dei Borbone Bari - Napoli diramazione Matera	[400]
	11	Bicitalia 11 - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese Caposele - Santa Maria di Leuca	[500]
	12	Bicitalia 12 - Ciclovía Pedemontana Alpina Savona - Trieste	[1.100]
	13	Bicitalia 13 - Ciclovía Claudia Augusta Rezia - Ostiglia	[350]
	14	Bicitalia 14 - Ciclovía Magna Grecia Taranto - Reggio Calabria	[600]
	15	Bicitalia 15 - Ciclovía Svizzera - Mare Domodossola - Albenga	[500]
	16	Bicitalia 16 - Ciclovía della Sardegna Porto Torres - Porto Torres	[1250]
	17	Bicitalia 17 - Ciclovía Alpe Adria Radweg Tavrisio - Grado	[180]
	18	Bicitalia 18 - Ciclovía Fano Grosseto Fano - Marina di Grosseto	[400]
	19	Bicitalia 19 - Ciclovía Tirrenica Ventimiglia - Latina	[1000]
	20	Bicitalia 20 - Ciclovía AIDA Susa - Trieste	[950]

- Varianti e altri itinerari
- Collegamenti
- Confini regionali

* Itinerario ufficiale EuroVelo in corso di studio per il tratto a nord di Bologna e indefinito da Napoli a Villa S. Giovanni

Routing e tracce gps
WWW.BICITALIA.ORG

Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche

- Ciclovía Vento** da Torino a Venezia
- Ciclovía del Sole** da Verona a Firenze
- GRAB** Grande Raccordo Anulare delle Bici - Roma
- Ciclovía dell' Acquedotto Pugliese** da Caposele a S. Maria di Leuca
- Ciclovía Adriatica** da Venezia a Manfredonia
- Ciclovía Tirrenica** da Ventimiglia a Roma
- Ciclovía Anello del Garda** Lago di Garda
- Ciclovía della Sardegna**
- Ciclovía Trieste-Lignano-Venezia**
- Ciclovía della Magna Grecia** da Metaponto a Pozzallo da Maratea, Lagonegro a Sibari

PROGETTO PROMOSSO DA

FIAB
Federazione Italiana
Ambiente e Bicicletta

EuroVelo
the European cycle route network
Centro di Coordinamento per l'Italia

Negli ultimi anni, il cicloturismo ha assunto una crescente rilevanza come motore economico, specialmente in aree rurali e meno urbanizzate; questo fenomeno si lega a numerosi fattori, tra cui la domanda di esperienze turistiche autentiche e sostenibili, il desiderio di evasione dai circuiti turistici tradizionali e la ricerca di un contatto più diretto con il territorio.

A dimostrazione della presa di coscienza sempre più marcata dei numerosi vantaggi portati dalla pratica del cicloturismo, a partire dalla valorizzazione del territorio che porta a una conseguente potenziale crescita economica data da questa forma di turismo, sono sempre più numerosi i provvedimenti volti ad incentivare gli spostamenti non motorizzati su due ruote. Il cicloturismo risulta infatti un settore sempre meno di nicchia e più che strategico per indirizzare l'afflusso turistico verso le eccellenze culturali, caratterizzanti il costume di precisi territori la cui conoscenza è generalmente limitata a un determinato settore, ma che in realtà hanno molto altro da offrire.

Secondo l'agenzia europea dell'Ambiente il settore dei trasporti, nei paesi dell'Unione Europea, è responsabile del 23,8 % della produzione totale di CO₂ secondo solo all'emissione legata alla fornitura di energia (Grafico 1). In particolare il traffico stradale genera la percentuale più alta di emissioni nell'ambito dei trasporti come si può osservare nel Grafico 2, che riporta dati raccolti nel 2019.

Per questo motivo le amministrazioni, con l'arrivo del Green Deal europeo, pacchetto di iniziative strategiche per una transizione verde, e con la presa in atto delle aspettative sempre più drastiche rivolte contro l'inquinamen-

to ambientale e al conseguente cambiamento climatico, puntano molto sul trasporto a zero emissioni, tentando di favorire una sorta di “economia circolare” incentivando l’aumento dell’affluenza turistica nei propri territori. Il fatto che la Svizzera non faccia parte dell’Unione Europea non esclude una collaborazione sinergica, poiché proprio nel Marzo 2024, con l’obiettivo di concludere al più presto, si è assistito all’avvio dei negoziati per un pacchetto di misure volte ad approfondire le relazioni bilaterali tra Bruxelles e Berna per una coesione sociale ed economica, al fine di raggiungere una stabilità sulla transizione verso un sistema energetico a zero emissioni.

Il potenziale economico dato dalla realizzazione di progetti infrastrutturali per la mobilità su pedali è tale da promuovere una serie di iniziative e di organizzative che riguardano proprio lo sviluppo di questa tipologia di turismo. Tra le più importanti abbiamo: la Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB) con la propria rete nazionale di percorsi ed itinerari spalmati sull’intero territorio italiano divulgati da Bicialia, affiancato dalla rete Albergabici per l’individuazione delle strutture ricettive bike friendly; il brand piemontese “PieMonta in bici” raccontato all’interno del Programma Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC); il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, in particolare nella “Priorità III”, che promuove la mobilità ciclistica quale driver dei sistemi di mobilità urbana del prossimo futuro.

Le associazioni, i documenti e le iniziative sopracitate rappresentano solo una minima parte del movimento che si sta creando attorno al cicloturismo.

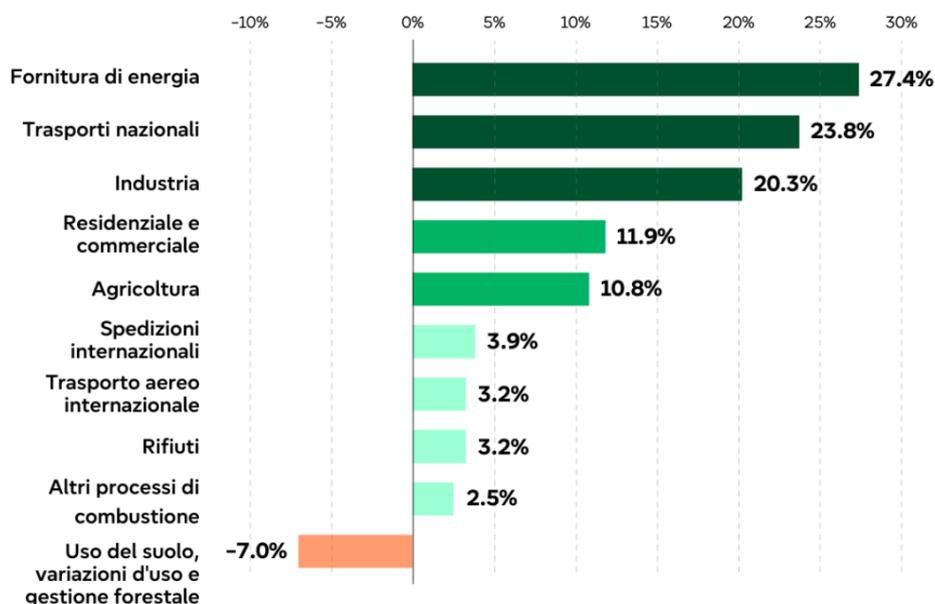


Grafico1: Emissioni di gas serra nell'UE suddivisi per settore, *quota complessiva delle emissioni stimata in CO2 equivalente (2022)*

Parlamento Europeo,

<https://www.europarl.europa.eu/topics/it/article/20180301STO98928/emissioni-di-gas-serra-per-paese-e-settore-infografica> (ultimo accesso 29/06/2025)

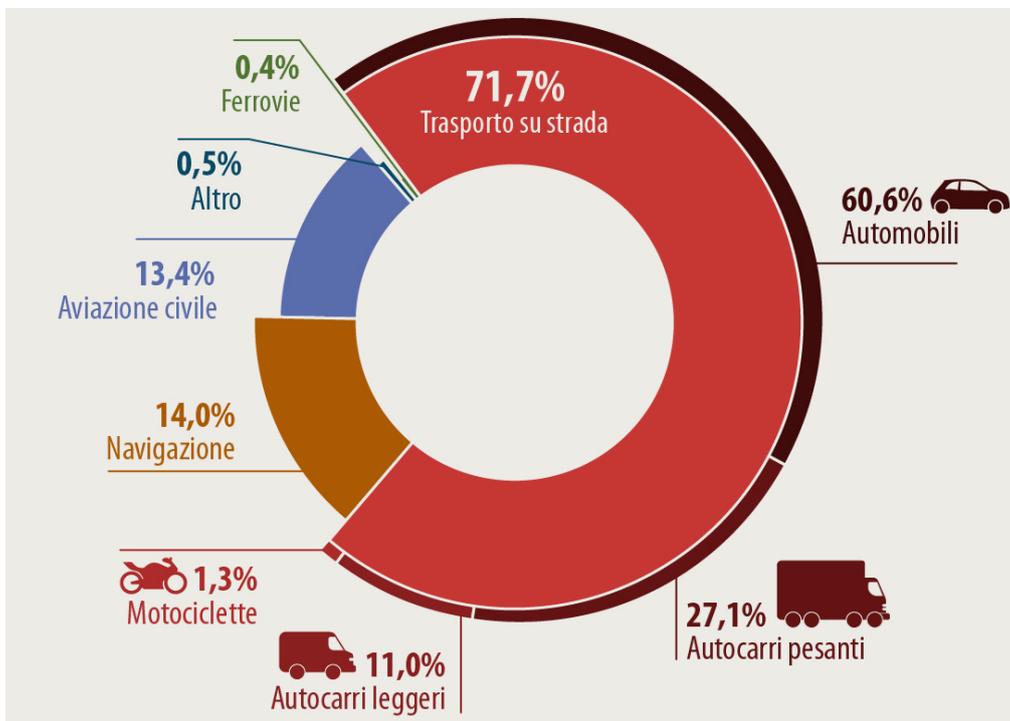


Grafico 2: Emissioni prodotte dai trasporti nell'UE, *Ripartizione delle emissioni di gas serra per modalità di trasporto (2019) Parlamento europeo,*

<https://www.europarl.europa.eu/topics/it/article/20190313STO31218/emissioni-di-co2-delle-auto-i-numeri-e-i-dati-infografica> (ultimo accesso 29/06/2025)

Insomma, dal punto di vista economico il cicloturismo genera opportunità di sviluppo a diversi livelli, a partire dall'incremento dell'economia locale: i cicloturisti utilizzano il proprio capitale a disposizione in alloggi, ristorazione, servizi di noleggio e riparazione di biciclette; così come in attività culturali e acquisto di prodotti locali.

Da non sottovalutare quanto la crescente domanda di percorsi ciclabili ben attrezzati incentiverebbe investimenti in piste ciclabili, potendo dare nuova vita ad infrastrutture dismesse e migliorare notevolmente la mobilità urbana e rurale. Questo è possibile in quanto il cicloturismo amplia l'offerta turistica, riducendo la dipendenza da forme di turismo stagionale, come quello balneare o sciistico, e distribuendo i benefici economici durante tutto l'anno, avendo la possibilità di distribuire l'attività turistica anche in zone territoriali difficilmente accessibili da veicoli motorizzati.

Uno dei principali punti di forza del cicloturismo è il suo basso impatto ambientale, caratteristica che lo rende una delle forme di turismo più sostenibili a disposizione; l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto elimina la necessità di veicoli a motore, contribuendo così alla riduzione delle emissioni di gas serra e contrastando il cambiamento climatico. In questo modo i cicloturisti, spesso sensibili alle tematiche ambientali, scelgono strutture eco-sostenibili e adottano comportamenti rispettosi delle risorse naturali durante i loro viaggi. Tutto ciò si traduce in una vera e propria salvaguardia del territorio: i percorsi cicloturistici incoraggiano la preservazione degli ecosistemi locali e la valorizzazione delle aree naturali, trasformandole in

attrazioni turistiche non invasive.

Il cicloturismo favorisce una connessione più profonda con le comunità locali, consentendo a chi lo pratica di scoprire luoghi meno battuti, e di entrare in contatto diretto con le culture locali favorendo la scoperta di tradizioni, sapori e stili di vita autentici. Per tutte le motivazioni riportate negli ultimi anni si è assistito ad un cresciuto interesse della popolazione nei confronti del cicloturismo come documentato dall'aumento del numero degli accessi al sito di Bicialia. (grafico 3)

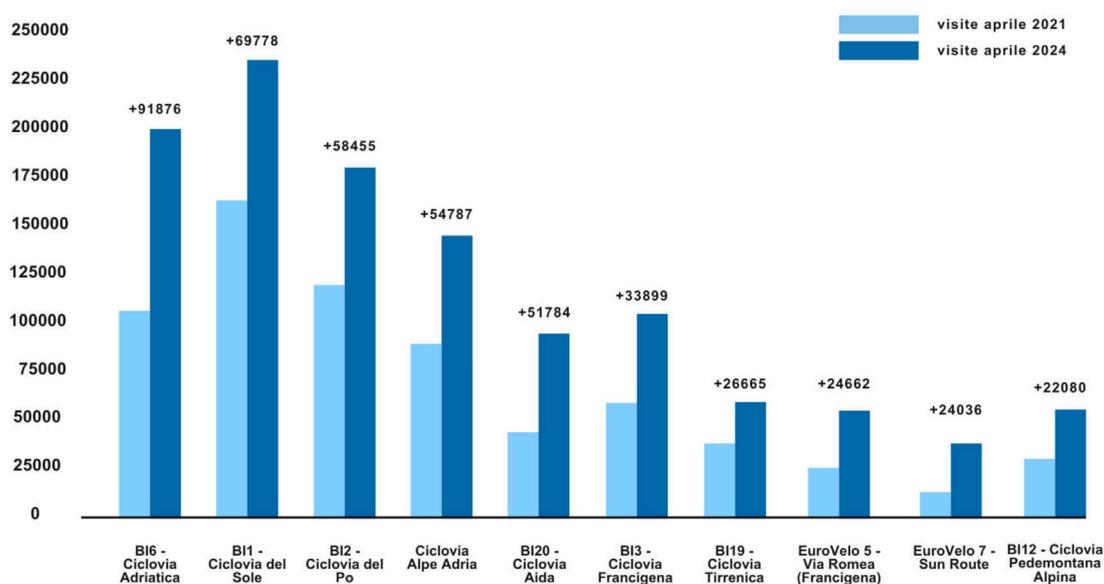


Grafico 3: Numero di accessi al sito web di FIAB Bicialia, si evidenzia che le visite dal 2021 ad oggi sono aumentate del 40%. Le ciclovie più cliccate (e scaricate) risultano la ciclovie del Sole, la ciclovie Adriatica e la ciclovie del Po,

fonte: Bicialia, *Settore crescita*, <https://fiabitalia.it/cicloturismo-in-italia-settore-crescita/> (ultimo accesso 26/06/2025)



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Documento di Piano ai sensi della Legge n°2/2018 art. 5
Marzo 2023



LE “PROTESI” COME OCCASIONE DI SVILUPPO DEL TERRITORIO

Progettare una ciclovia non significa soltanto tracciare un percorso funzionale al transito in bicicletta, ma vuol dire immaginare e costruire un vero e proprio palcoscenico, in cui il cicloturista si muove attraverso scenari sempre diversi, immerso in un continuo susseguirsi di paesaggi, atmosfere, contesti culturali e ambientali. Questo movimento dà forma a un racconto territoriale che si svela chilometro dopo chilometro, generando una narrazione esperienziale profonda e coinvolgente. In questa visione ampia e dinamica del cicloturismo, si inserisce il concetto di “protesi”.

Le protesi costituiscono delle ciclovie minori, complementari ai grandi percorsi nazionali che consentono di imparare a conoscere zone meno note, ma comunque interessanti sia dal punto di vista naturalistico che culturale. Esse rappresentano la necessità di portare i cicloviaggiatori al di fuori degli itinerari principali trasformando questi ultimi in corridoi aperti e permettendo di scoprire un patrimonio di paesaggi e luoghi che altrimenti rimarrebbero inesplorati.

Le protesi permettono quindi di aprire il tracciato, trasformandolo da semplice direttrice a rete ramificata, capace di generare nuove connessioni territoriali e culturali.

Questi percorsi alternativi rispondono all'esigenza di rendere l'esperienza del cicloturista più articolata, varia e coinvolgente. Non si tratta di semplici deviazioni, ma di itinerari che mettono in relazione territori periferici con i flussi turistici nazionali e internazionali, favorendo una distribuzione più equilibrata delle presenze e contribuendo in modo concreto allo sviluppo locale.

Per assolvere pienamente a questa funzione, le protesi

devono possedere alcune caratteristiche fondamentali. Devono innanzitutto essere percorsi adatti a brevi escursioni della durata di uno o due giorni, in modo da essere compatibili con i tempi e le esigenze del cicloviatore, e devono prevedere la presenza di servizi strategici lungo il tracciato, come punti di ristoro, aree attrezzate, strutture ricettive e centri assistenza per la manutenzione e la riparazione delle biciclette.

È importante che i chilometraggi siano modulati in funzione della difficoltà altimetrica e della tipologia di utenza prevista, in modo da garantire un'esperienza accessibile e gratificante sia per i cicloturisti esperti sia per quelli occasionali. Risulta essenziale che il cicloturista possa scegliere in maniera consapevole e serena se intraprendere il percorso alternativo o proseguire lungo l'itinerario principale, senza rinunciare a comfort, sicurezza e orientamento.

Dal punto di vista infrastrutturale, è fondamentale che le protesi si sviluppino lungo strade secondarie, a bassa intensità di traffico, preferibilmente immerse nel verde e contraddistinte da una segnaletica chiara e ben visibile. Il tracciato deve offrire una varietà di paesaggi e di stimoli visivi, alternando tratti pianeggianti a leggere salite, senza dislivelli eccessivi, e deve includere tappe di interesse culturale e ambientale, come parchi naturali, riserve, siti archeologici, musei, edifici storici o eccellenze del territorio.

Uno degli elementi più rilevanti delle protesi è la loro capacità di riattivare risorse esistenti attraverso la realizzazione degli hub ciclistici: infrastrutture dismesse, edifici abbandonati, tratti ferroviari o strade rurali in disuso pos-

sono essere riconvertiti in percorsi ciclabili o luoghi di servizio per i viaggiatori. Questo processo di riqualificazione non solo consente di recuperare il patrimonio costruito, ma ne valorizza le potenzialità relazionali e sociali, contribuendo a creare nuove centralità nel territorio. Le protesi diventano quindi motori di rigenerazione urbana e rurale, capaci di offrire occasioni di socialità, formazione, cultura e aggregazione.

Dal punto di vista economico, la realizzazione di una protesi può generare effetti positivi significativi: l'incremento del flusso cicloturistico comporta una maggiore richiesta di ospitalità, ristorazione, servizi ricreativi e assistenza tecnica, stimolando la nascita di nuove imprese e rafforzando quelle già esistenti. Si tratta di un modello di sviluppo sostenibile che coinvolge attivamente le comunità locali, favorendo l'occupazione, l'innovazione e la resilienza economica, e migliorando nel contempo la qualità della vita per i residenti.

Inoltre, le protesi possono prevedere l'integrazione modale tra la bicicletta e altri mezzi di trasporto, come treni e autobus, permettendo spostamenti più lunghi e flessibili, capaci di ampliare ulteriormente le possibilità di esplorazione del territorio.

Per esprimere appieno il loro potenziale, questi percorsi alternativi devono essere pianificati con attenzione e collocati in zone di particolare pregio naturalistico, storico e culturale. In questo senso sono state effettuate le nostre scelte, aree come il Monferrato, le Langhe e il Roero rappresentano infatti esempi ideali. Situati nel Basso Piemonte, tra il fiume Po e l'Appennino Ligure, nelle province di Alessandria, Asti e Cuneo, questi territori sono

a destra: Vista dei paesaggi del Monferrato

fonte: Moveo, *Alla scoperta dei borghi più belli del Monferrato*, <https://moveo.telepass.com/borghi-piu-belli-monferrato/> (ultimo accesso 26/01/2025)

a destra: Vista dei paesaggi del Roero

fonte: Lemontagne, *Il Foliage nel Roero: Sentiero dei Castelli*, <https://lemontagne.net/events/roero-sentiero-castelli/> (ultimo accesso 26/01/2025)

a destra: Vista dei paesaggi delle Langhe

fonte: Helvetia, *Autunno nelle langhe: guida per un weekend fuori porta*, <https://www.helvetia.com/it/web/it/chi-siamo/blog/articoli-piu-consultati/viaggi/langhe.html> (ultimo accesso 26/01/2025)

a destra: Vista dei paesaggi della Riviera dei Fiori

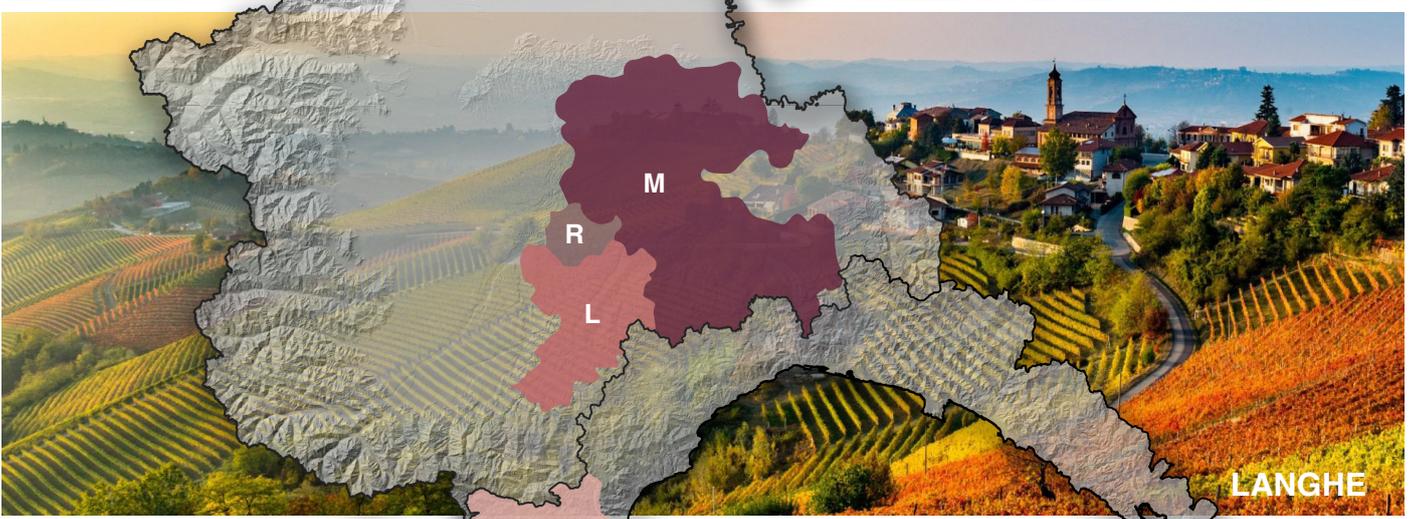
fonte: Cervo Festival, *Festa della musica, San Giovanni e Notte dei borghi: la settimana a Cervo*, <https://cervofestival.com/festa-della-musica-san-giovanni-e-notte-dei-borghi-la-settimana-a-cervo/> (ultimo accesso 26/01/2025)



MONFERRATO



ROERO



LANGHE

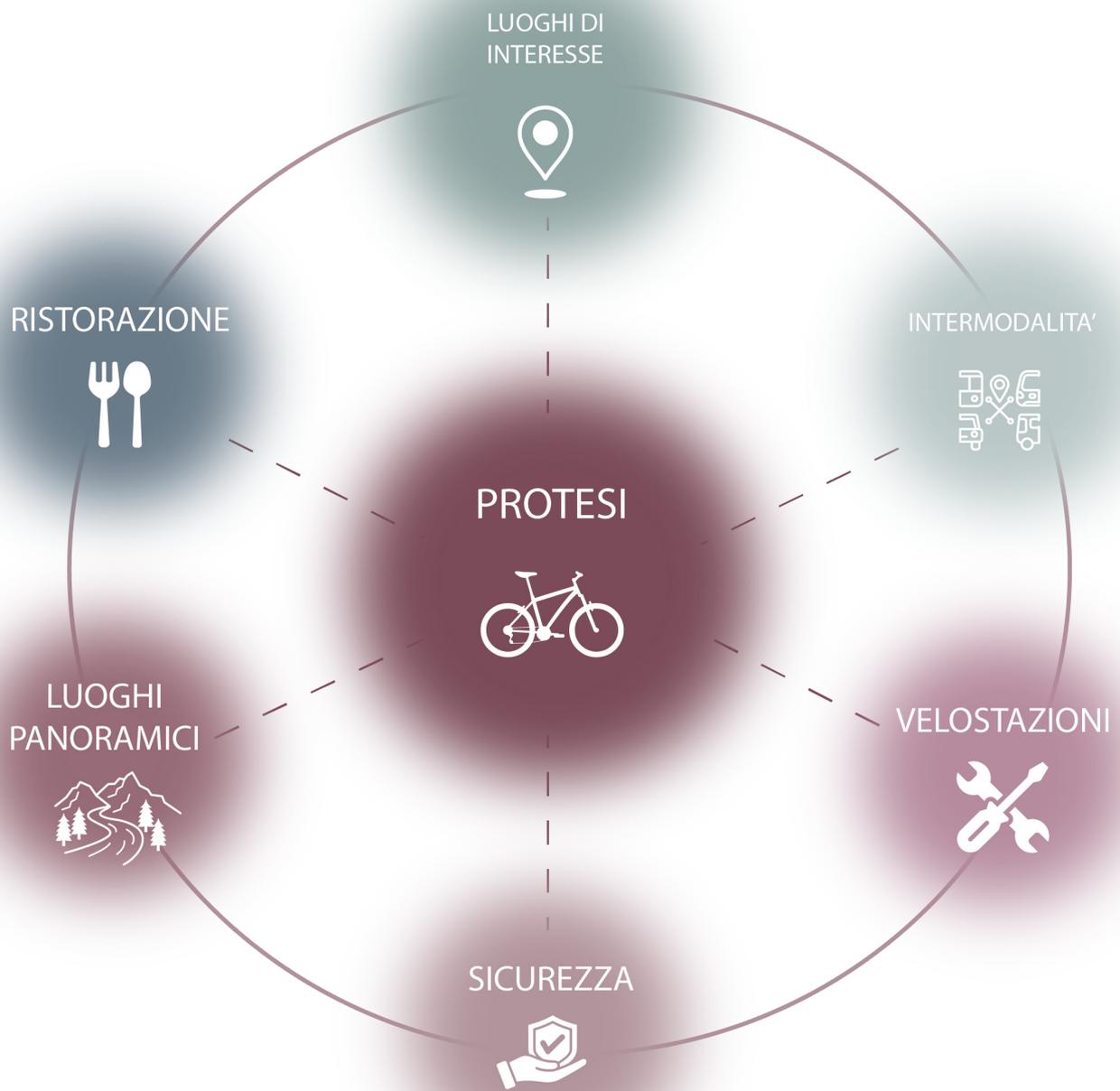


RIVIERA DEI FIORI

conosciuti a livello internazionale per la loro straordinaria bellezza paesaggistica e per l'alto valore culturale delle pratiche vitivinicole che li caratterizzano. Nel 2014, questi paesaggi sono stati inseriti nella World Heritage List dell'UNESCO, in quanto testimonianza viva e autentica della tradizione storica legata alla coltivazione della vite e alla vinificazione.

Altrettanto significativa è la Riviera dei Fiori, fascia costiera della Liguria di Ponente, in provincia di Imperia, che si estende da Cervo fino a Ventimiglia, al confine con la Francia. Questo territorio, noto per il suo clima mite durante tutto l'anno, per le sue località balneari, per la vegetazione mediterranea e per i suoi paesaggi pittoreschi, costituisce un contesto ideale per la realizzazione di ipotesi cicloturistiche di alta qualità, capaci di valorizzare sia l'entroterra collinare che il litorale marino.

In conclusione, le ipotesi non rappresentano semplici aggiunte funzionali al tracciato ciclabile principale, ma costituiscono veri e propri dispositivi territoriali capaci di generare valore, riscoprire luoghi, stimolare economie locali e rafforzare il legame tra la mobilità dolce e l'identità dei territori attraversati. Inserirle in un sistema strategico e ben progettato, esse sono il segno tangibile di una visione del cicloturismo come pratica sostenibile, generativa e profondamente radicata nel paesaggio.



LE QUATTRO “PROTESI”: IL TRACCIATO, LE TEMPISTICHE E I LUOGHI ATTRAVERSATI

Nei paragrafi precedenti è stato introdotto il concetto di “protesi” all’interno del contesto progettuale. Sono stati elencati i vantaggi e le funzioni, affrontando il tema da un punto di vista prevalentemente teorico. Tuttavia, l’obiettivo della tesi non si limita a delineare vantaggi, svantaggi e possibili evoluzioni concettuali, ma punta a trasferire queste considerazioni teoriche in supporto a progetti concreti.

In particolare, per la realizzazione delle quattro deviazioni previste all’interno del progetto, si è deciso di approfondire l’analisi degli *stakeholder*, ovvero tutti gli attori che hanno un interesse nella realizzazione di un determinato progetto.

Questa analisi è stata condotta in parallelo con una progettazione che integra aspetti urbanistici di ampio respiro, come il grande complesso della Ciclovía Svizzera Mare, e la considerazione delle realtà locali in cui verranno implementate le deviazioni. La matrice interesse-potere (Grafico 4) è stata lo strumento principale per valutare l’importanza e l’influenza di ciascun attore.

Gli *stakeholder* sono stati identificati e valutati attraverso un approccio ponderato che considera il loro livello di interesse e potere decisionale. Infatti, tra essi figurano le famiglie residenti e i cicloturisti, trattandosi di attori che presentano un alto livello di interesse in quanto saranno i principali utilizzatori delle infrastrutture create. Tuttavia, il loro potere decisionale è relativamente ridotto, limitandosi per lo più alla capacità di influenzare enti locali e amministrazioni attraverso opinioni, richieste o partecipazione attiva a iniziative territoriali. Gli enti come Comuni,

Province e altre figure amministrative rivestono un ruolo fondamentale, avendo un elevato potere decisionale e un interesse diretto nel promuovere iniziative che migliorino la qualità della vita, il turismo e lo sviluppo sostenibile dei territori di loro competenza. Sul territorio sono presenti anche Associazioni territoriali e culturali, realtà che sono state inserite e considerate dato il ruolo cruciale che giocano nel sostenere la progettazione e nell'incrementare la partecipazione locale. La loro influenza è particolarmente significativa nella fase di pianificazione e promozione dato che sono legate alla valorizzazione del patrimonio culturale, naturale e sociale.

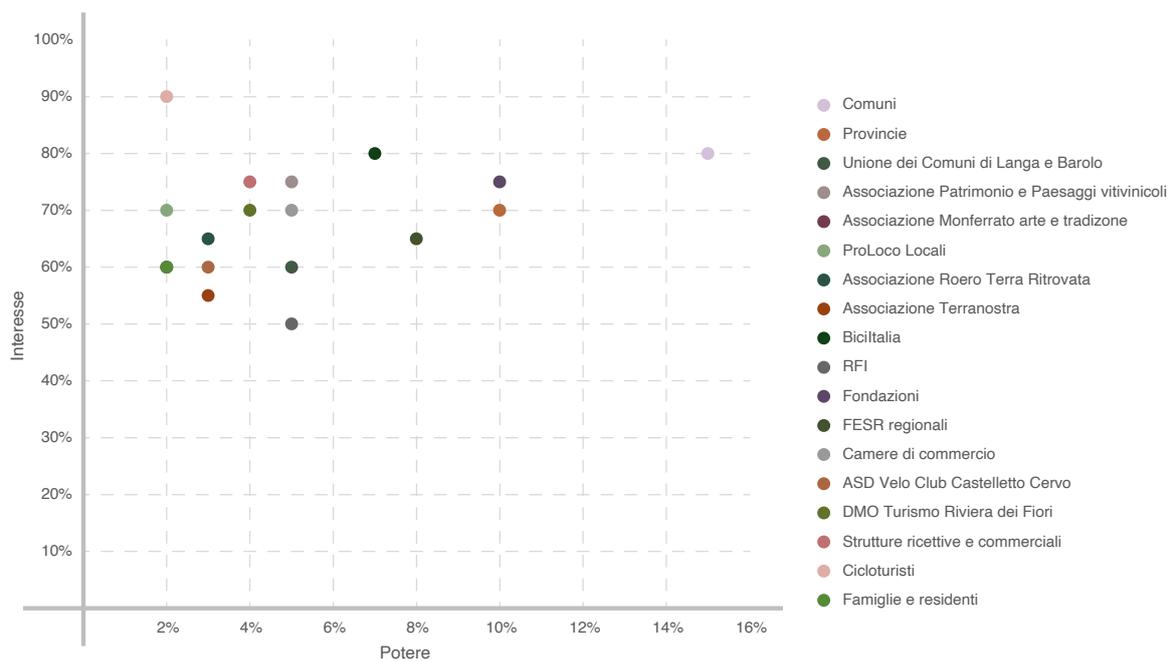
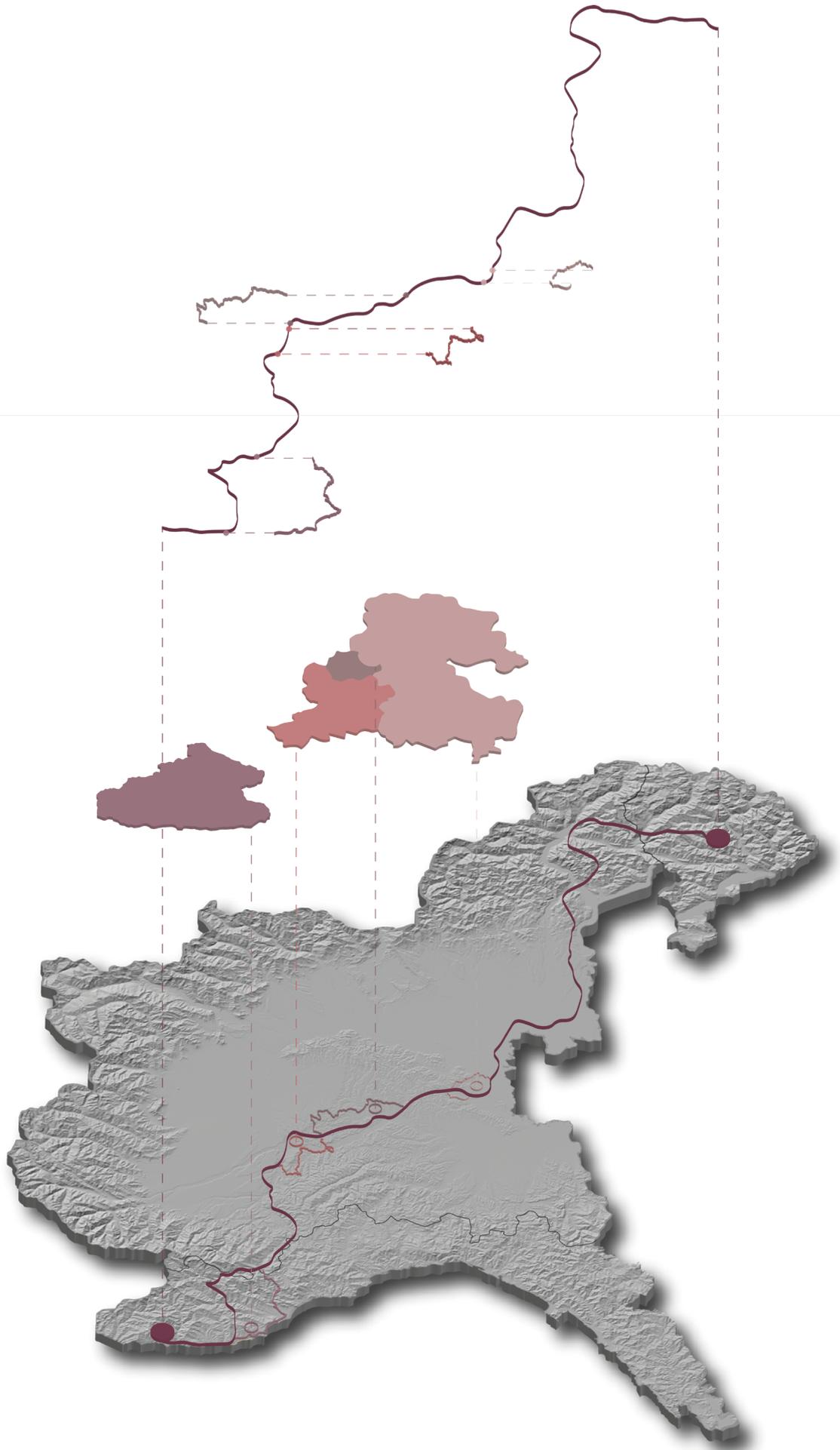


Grafico 4: il diagramma rappresentato, realizzato in seguito all'analisi della presenza di attori e attanti nei territori oggetto di progettazione, riporta la matrice Potere-Interesse.

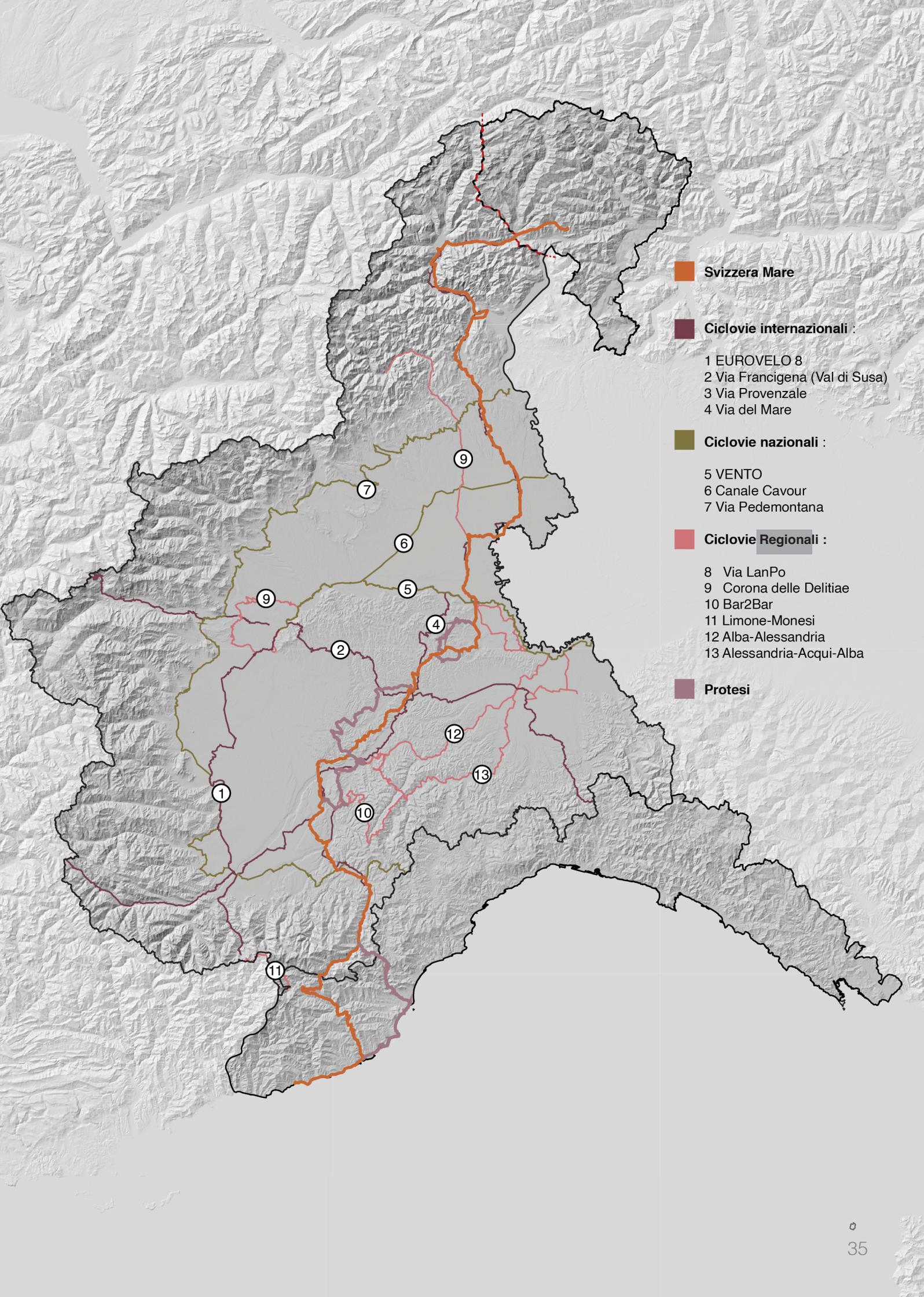
Considerato che i progetti si trovano in territori in cui sono presenti aziende, esercenti locali e operatori economici, che possono beneficiare del maggior afflusso di turisti e del miglioramento dell'accessibilità, si sono presi in esame anche gli attori economici e commerciali. Si sono inoltre considerati i possibili impatti negativi per garantire che il progetto sia sostenibile anche sotto il profilo economico, infatti determinati interventi sia di tipo infrastrutturale che di progetto degli hub ciclistici, in caso di scarso utilizzo e scarsa manutenzione, possono essere un dispendio inutile di risorse. Nella matrice potere-interesse (Grafico 4) sono stati inseriti anche i soggetti promotori della mobilità sostenibile che operano a livello regionale e locale, la cui collaborazione è fondamentale per far sì che il progetto si integri nelle reti preesistenti e contribuisca al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Grazie a questa analisi, che considera la molteplicità di fattori economici, sociali e ambientali, il progetto aspira a massimizzare i benefici e a ridurre i possibili effetti negativi di tutte le parti coinvolte.

Le quattro ipotesi sono state progettate con l'obiettivo di valorizzare territori di grande rilevanza culturale e paesaggistica. Le prime tre si estendono nei territori del sito UNESCO di Monferrato, Roero e Langa, aree ricche di bellezze naturalistiche e antropiche. La quarta, invece, è stata concepita per valorizzare una delle zone più suggestive della costiera ligure: la Riviera dei Fiori. Queste deviazioni non sono pensate per sostituire il percorso ufficiale della Ciclovia Svizzera Mare, ma piuttosto per offrire un'alternativa ai ciclovialgatori.



La funzione principale delle protesi è quella di mettere in luce e rivitalizzare zone meno conosciute, come alcune aree del Monferrato, o di promuovere un turismo più lento e consapevole, in contrapposizione al turismo frenetico e consumistico che caratterizza alcune parti del Roero e delle Langhe. Per quanto riguarda la Riviera dei Fiori, l'intento è quello di incentivare un turismo di "scoperta": non solo come punto di arrivo, ma anche come punto di partenza per esplorare il territorio in modo approfondito e autentico, superando il classico modello del turismo balneare, donando possibilità ai turisti di acquisire una maggiore consapevolezza dell'importanza dei borghi storici e dell'entroterra ligure che non ha nulla a che invidiare alle zone a ridosso delle coste.

Questa introduzione sulle quattro deviazioni aiuta a comprendere il progetto nel suo insieme. Successivamente, verrà analizzata singolarmente ognuna di queste deviazioni, approfondendo le scelte progettuali e concettuali adottate al fine di ottenere il miglior risultato possibile per il progetto.



Svizzera Mare

Ciclovie internazionali :

- 1 EUROVELO 8
- 2 Via Francigena (Val di Susa)
- 3 Via Provenzale
- 4 Via del Mare

Ciclovie nazionali :

- 5 VENTO
- 6 Canale Cavour
- 7 Via Pedemontana

Ciclovie Regionali :

- 8 Via LanPo
- 9 Corona delle Delitiae
- 10 Bar2Bar
- 11 Limone-Monesi
- 12 Alba-Alessandria
- 13 Alessandria-Acqui-Alba

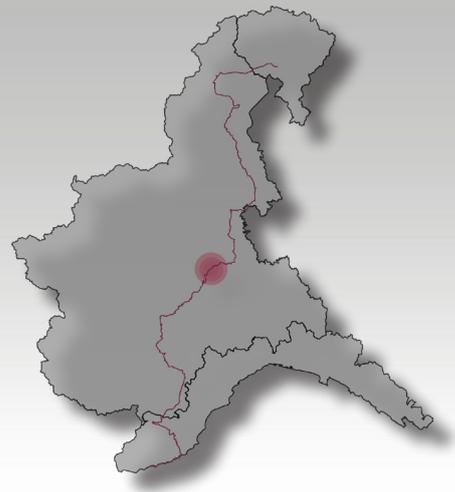
Protesi

PROTESI DEL MONFERRATO



LEGENDA

- STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE
- STRADE LOCALI
- PISTE CICLABILI
- ITINERARI SENTIERISTICI



Area storica del Piemonte, il Monferrato è situato nelle provincie di Asti e di Alessandria. Si divide, in base all'altimetria, in Alto e Basso Monferrato. La zona a sud vicina agli Appennini è l'Alto Monferrato, quella a nord collocata tra il Po e il Tanaro è il Basso Monferrato.

L'area geografica in questione è una terra ricca di fascino e autenticità ed è un territorio collinare riconosciuto come Patrimonio dell'Umanità UNESCO.

Con queste parole l'Unesco nel 2014 lo ha iscritto, assieme a Langhe e Roero, nella Lista dei patrimoni Mondiali:

“Una eccezionale testimonianza vivente della tradizione storica della coltivazione della vite, dei processi di vinificazione, di un contesto sociale, rurale e di un tessuto economico basati sulla cultura del vino. I vigneti di Langhe-Roero e Monferrato costituiscono un esempio eccezionale di interazione dell'uomo con il suo ambiente naturale: grazie ad una lunga e costante evoluzione delle tecniche e della conoscenza sulla viticoltura si è realizzato il miglior adattamento possibile dei vitigni alle caratteristiche del suolo e del clima, tanto da diventare un punto di riferimento internazionale. I paesaggi vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato incarnano l'archetipo di paesaggio vitivinicolo europeo per la loro grande qualità estetica”².

Tipici di questo territorio sono gli infernot, cantine sotterranee scavate nel tufo, come viene chiamata erroneamente

Note

² Destinazione Monferrato, *Il Monferrato | Patrimonio Unesco per la sua particolarità unica di territorio*, <https://www.destinazionemonferrato.it/il-monferrato/> (ultimo accesso 26/06/2025)

l'arenaria, testimonianza dell'abilità artigianale locale e anch'essi patrimonio UNESCO.

Nel Monferrato la cultura enogastronomica si esprime attraverso eccellenze come il Barbera, il Grignolino, il Dolcetto e il Ruchè accompagnati da specialità come il bollito, il fritto misto e il tartufo bianco celebrato nella Fiera di Moncalvo durante l'autunno. Altri eventi legati all'enogastronomia sono la Festa del Vino di Casale Monferrato, Golosaria e Riso e Rose. La Festa del Vino di Casale Monferrato si tiene ogni anno a Settembre, e celebra i migliori vini del Monferrato accompagnati dai piatti tradizionali monferrini, cucinati dalle Pro Loco. Golosaria e Riso e Rose sono due Kermesse che si svolgono in primavera e coinvolgono un intero territorio: non si tratta un evento singolo, bensì un progetto itinerante, in cui ogni paese induce a visitare gli altri. Intorno al binomio cibo e vino si declinano le proposte più diverse: arte, musica e cultura, spettacoli per bambini e famiglie, con temi culturali mescolati a temi folkloristici, il tutto in ambiti paesaggistici sbalorditivi e poco distanti tra loro. Altre manifestazioni interessanti sono le rievocazioni storiche: a Settembre a Cassine si svolge una Festa Medioevale che rievoca la visita del duca Gian Galeazzo Visconti, giunto a Cassine nel 1380. Il primo fine settimana di Settembre si tiene ad Asti la Rievocazione storica del Palio che si effettua ogni anno e coinvolge i diversi rioni della città ed alcuni paesi del circondario, ognuno rappresentato da un cavallo e un fantino. La corsa è preceduta da una sfilata in costumi medioevali durante la quale vengono riproposti fatti salienti accaduti nel Medioevo sul territorio astigiano.

Vista aerea del comune di Vignale Monferrato, foto di Massimo Ripani
fonte: 101 Zone, *Il borgo di Vignale Monferrato in Piemonte*,
<https://101-zone.com/2023/11/15/il-borgo-di-vignale-monferrato-in-piemonte/>
(ultimo accesso 15/04/2025)

Il secondo fine settimana di Settembre, sempre ad Asti, si può assistere al Festival delle sagre, dove alcune pro loco della provincia presentano i loro piatti tipici, accompagnati dai vini locali. A questo evento è associata una sfilata che mette in scena momenti della vita contadina in cui i figuranti mostrano vestiti, macchinari e attrezzi originali del periodo preindustriale. Il Monferrato è anche interessante dal punto di vista artistico in quanto vi si trovano numerosi castelli accanto a testimonianze dell'arte romanica, che qui si manifesta con i colori chiari della pietra arenaria presente nelle sue colline, e del periodo Barocco

Situato nel cuore del Monferrato, il percorso ciclabile individuato come protesi della Svizzera-Mare si snoda da Terrugia a Grana e offre un'esperienza unica tra paesaggi vitivinicoli, borghi storici e tradizioni culturali di straordinario valore. Con una lunghezza complessiva di 41,80 km e un dislivello di 140 m, l'itinerario si caratterizza per un'altitudine minima di 150 m s.l.m. e massima di 290 m s.l.m., proponendo un livello di difficoltà medio e un tracciato adatto sia ai ciclisti esperti che agli amatori. Considerando una velocità media di 18.7km/h il tempo di percorrenza previsto è di 2h e 14m. Poichè si tratta di un itinerario situato su un paesaggio collinare presenta continui saliscendi, le salite non sono in generale molto impegnative, ad eccezione del tratto che porta a Vignale





Vista del Comune di Cella Monte

fonte: Comune di Cella Monte, Galleria fotografica, <https://www.comune.cellamonte.al.it/Galleriafotografica?IDAlbum=1> (ultimo accesso 12/01/2025)

Il viaggio inizia a Terruggia, una porta d'ingresso a un paesaggio di dolci colline e vigneti ordinati, e prosegue verso ovest incontrando Cella Monte, caratterizzato da edifici in pietra da cantone, formatasi dai sedimenti del mare che ricopriva il Monferrato e che, colpita dal sole nelle diverse ore del giorno, dà alle case tonalità che vanno dal rosa al grigio chiaro, al giallo, all'ocra. Ad essa è dedicato l'Ecomuseo ospitato nel Palazzo Volta contraddistinto da un loggiato a colonne del quattrocento. Proseguendo sempre ad ovest l'itinerario si sviluppa tra vigneti, prati e campi coltivati sino a Sala Monferrato dove una particolarità è rappresentata dall'antica ghiacciaia realizzata tra il 1861 ed il 1862 sotto l'attuale palazzo comunale ³.

Scendendo a sud troviamo Ottiglio con le sue case arroccate sulla collina, e in cima al paese, due costruzioni vicine in mattoni e tufo che si distinguono dalle altre: il castello, sovrastante, e la chiesa di San Germano, subito sotto.

Note

³ Cfr. Comune di Sala Monferrato, *Sito ufficiale*, <https://www.comune.salamonferrato.al.it/it> (ultimo accesso 28/02/2025)

⁴ Cfr. Testa D., *Storia del Monferrato*, 3. ed., Gribaudo, Cavallermaggiore 1996, pp. 27-30

⁵ Cfr. Comune di Grazzano Badoglio, *Sito ufficiale*, <https://www.comune.grazzanobadoglio.at.it/> (ultimo accesso 18/01/2025)

Quindi incontriamo Grazzano Badoglio, un borgo legato alla storia di Aleramo e alla nascita del Monferrato. Su questa sono nate molte leggende, una di queste narra che Ottone I, imperatore del Sacro Romano impero, promise ad Aleramo tante terre quante fosse riuscito ad attraversarne cavalcando in tre giorni. Egli cavalcò per tre dì e tre notti senza fermarsi, così ebbe origine il Monferrato. Il nome Monferrato proverrebbe da mattone (mun) e da ferrare (frà), quindi dai mattoni usati per ferrare i cavalli e che erano stati gettati da Aleramo, per provare di essere transitato per tali zone ⁴.

La tradizione popolare vuole che la sua tomba si trovi nell'abbazia di Grazzano, che fondò lui stesso e consegnò ai Benedettini. Aleramo unificò per primo i territori del Monferrato e li guidò dal 967 al 991. Il nome originale del paese era Grazzano Monferrato, il termine Monferrato è stato sostituito con Badoglio in onore del maresciallo Pietro Badoglio che qui ebbe i natali e la cui casa è stata trasformata in museo ⁵.

Attraversando Casorzo Monferrato, che presenta una caratteristica singolare dal punto di vista botanico il "Bialbero": un ciliegio cresciuto su un gelso, i ciclisti possono godere di viste spettacolari e assaporare i celebri vini locali come il Malvasia.



Vista del Comune di Ottiglio

fonte: Comune di Ottiglio, *Benvenuti sul sito web del comune di Ottiglio!*, <https://www.comune.ottiglio.al.it/DettaglioNews?IDNews=282198> (ultimo accesso 05/03/2025)



Facciata principale Palazzo Callori.

fonte: Regione Piemonte, *Palazzo Callori*, <https://www.regione.piemonte.it/web/amministrazione/patrimonio/patrimonio-immobiliare/palazzo-callori> (ultimo accesso 24/02/2025)

Da qui, l'itinerario si inoltra verso Vignale Monferrato, noto per il suo Festival di danza e per l'elegante architettura dei suoi palazzi, come Palazzo Callori e Palazzo Vitale, offrendo una tappa perfetta per una pausa rigenerante. Partendo dal centro storico del paese è possibile seguire due diversi itinerari indicati da dei pannelli segnalatori: il primo è un percorso artistico diffuso che interessa sia la zona centrale che le parti periferiche, comprese alcune antiche pievi campestri, e consente di vedere una serie di realizzazioni situate sia su costruzioni pubbliche che su case private ed edifici storici; il secondo è un percorso culturale dedicato ai monumenti più importanti.

Il percorso continua attraverso Montemagno, dominato dall'imponente castello medievale, un luogo che narra secoli di storia. Sotto il castello, nella parte centrale del paese, sorge la Chiesa della Madonna Assunta in Cielo che si sporge con una scalinata dal grande effetto scenografico sulla piazza di S. Martino.

INFO SVINCOLO

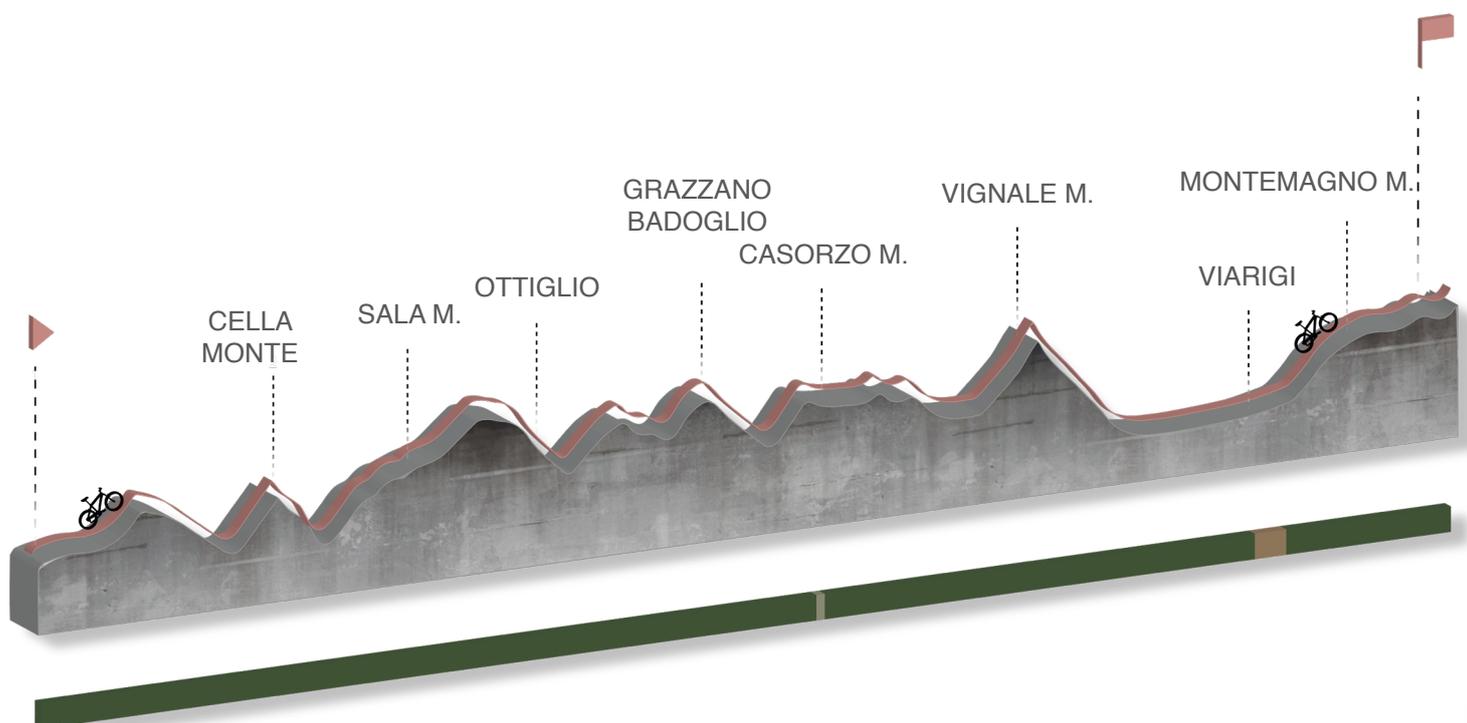


Infine, il viaggio si conclude a Grana Monferrato, dove il tracciato si ricollega alla Ciclovía Svizzera-Mare. Il paese è caratterizzato dalla presenza della Chiesa parrocchiale di Santa Maria Assunta, situata nella parte più alta dell'abitato che consente di identificarlo anche da lontano. Affacciandosi dal suo sagrato la vista spazia a 360 gradi e permette di contemplare la bellezza dei borghi circostanti e delle colline del Monferrato.

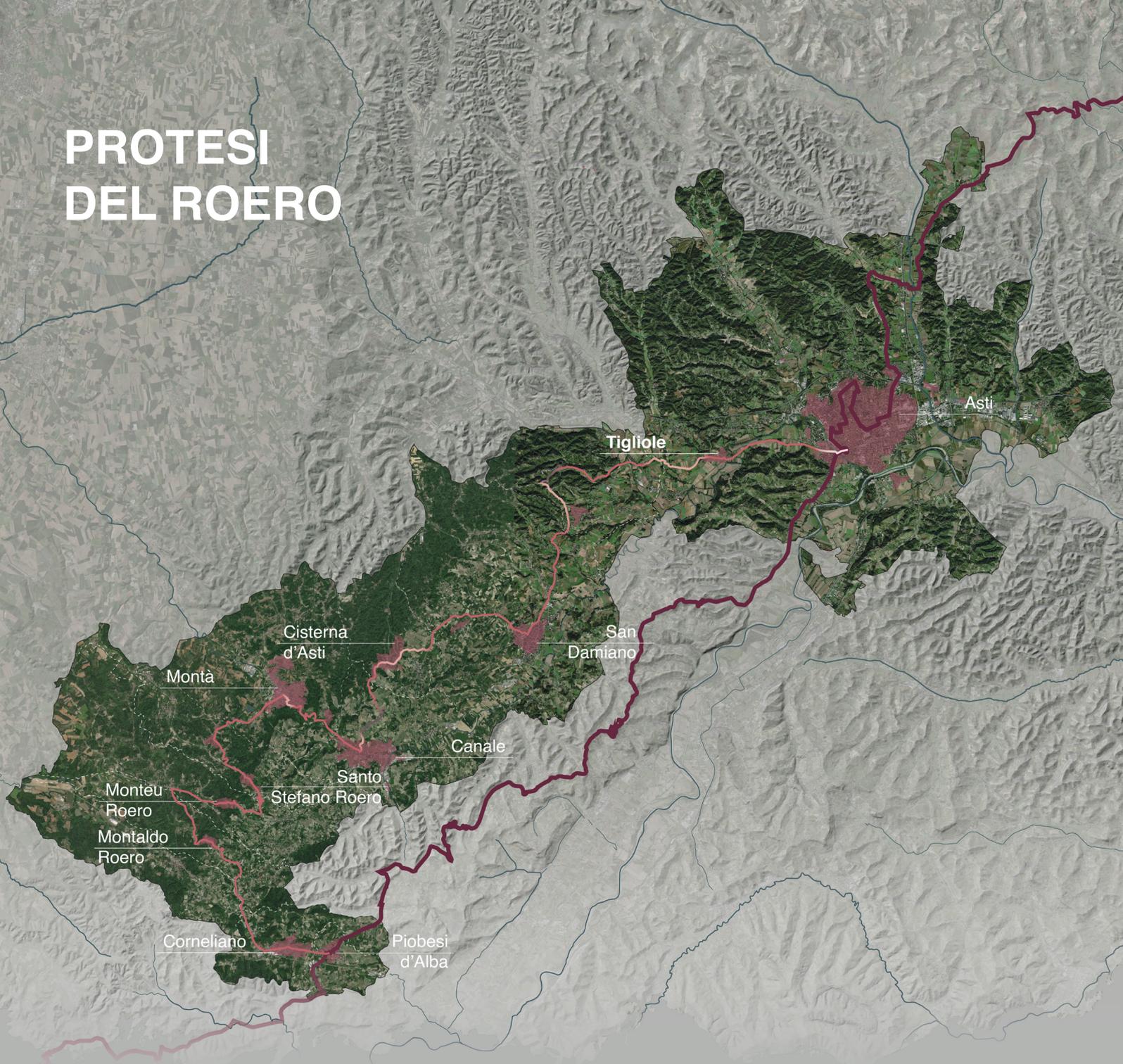
Uno dei tratti con la maggior rilevanza paesaggistica è proprio compreso tra i paesi di Casorzo, Vignale, Montemagno e Grana dove il turista si trova circondato dai vigneti la cui bellezza emerge soprattutto durante il periodo autunnale.

Il percorso, accessibile e sicuro, si presenta come un insieme di strade asfaltate con poco traffico e qualche tratto sterrato e a ogni tappa consente di trovare punti di interesse culturale e naturalistico.

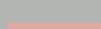
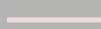
Questo progetto ciclabile rappresenta un modo per sviluppare un turismo lento e sostenibile attraversando territori ricchi di tradizione.



PROTESI DEL ROERO



LEGENDA

-  STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE
-  STRADE LOCALI
-  PISTE CICLABILI
-  ITINERARI SENTIERISTICI



0 2.5 5 km



Il territorio del Roero, situato nel cuore del Piemonte, si estende sulla riva sinistra del fiume Tanaro, che lo separa dalle Langhe fino a lambire la provincia di Asti. Questo paesaggio unico è caratterizzato da un susseguirsi armonioso di colline, boschi e vigneti, che si intrecciano a piccoli borghi storici e imponenti castelli, dando vita a un quadro di straordinaria bellezza e grande interesse culturale e naturalistico. Il Roero presenta in prevalenza un terreno sabbioso ed è contraddistinto dalle Rocche, formazioni geologiche caratterizzate da profondi calanchi, gole e pareti scoscese creatisi grazie all'erosione del suolo, esse raccontano una storia antichissima risalente a milioni di anni fa, quando l'area era ricoperta da un vasto mare. Con il passare del tempo, il ritirarsi delle acque e l'azione erosiva di pioggia e vento hanno plasmato il territorio, dando vita a un ambiente unico nel proprio genere. Le Rocche si presentano come voragini profonde, talvolta con dislivelli di centinaia di metri, che spezzano l'armonia delle dolci colline. Le loro pareti sabbiose, di un colore caldo e mutevole alla luce, si ergono in guglie dalle forme affascinanti, creando suggestivi anfiteatri naturali. Questi luoghi caratteristici del Roero invitano all'esplorazione, con sentieri che un tempo erano percorsi dai contadini e che oggi conducono i visitatori alla scoperta di un insolito spettacolo naturale, dove la geologia e il paesaggio si fondono in un insieme di rara bellezza.

La protesi situata nel Roero parte dalla città di Asti, centro storico e culturale rilevante, e attraversando il territorio Unesco raggiunge il comune di Piobesi d'Alba, da cui ha origine la protesi successiva che si estende nelle colline



Vista aerea paesaggio collinare Roero

fonte: VisitPiemonte, *L'UNESCO di Langhe Roero e Monferrato*, <https://www.visitpiemonte.com/lunesco-di-langhe-roero-e-monferrato> (ultimo accesso 03/03/2025)

delle Langhe. Il tracciato si sviluppa su una lunghezza complessiva di 55,5 chilometri, offrendo un'esperienza ciclistica varia e piacevole. Il fatto che la maggioranza delle superfici risulta asfaltata rende il percorso accessibile e sicuro per i ciclisti esperti, ma anche per principianti e famiglie. Il livello di difficoltà è infatti limitato, adatto a tutte le età e permette di godere del paesaggio senza particolari sforzi tecnici.

Dal punto di vista altimetrico, il percorso presenta un dislivello moderato, con un punto di massima altitudine di 850 metri sul livello del mare e un punto più basso di 770

metri sul livello del mare, senza pendenze eccessive che possano risultare impegnative. Il tempo necessario per percorrere l'intero tratto è stimato in circa tre ore, calcolando una velocità media di pedalata pari a 18,4 km/h. Questa tempistica consente di affrontare il percorso con calma, magari facendo delle soste per ammirare i panorami, visitare i borghi caratteristici o assaporare i prodotti tipici del territorio.

INFO SVINCOLO

03:00 h ↔ 55,5 km 18,4 km/h ↗ 390 m s.l.m. ↘ 120 m s.l.m.

TIPOLOGIA MANTO STRADALE

87% ASFALTO 4% STERRATO 9% LASTRICATO



La protesi roerina attraversa alcuni dei centri abitati più suggestivi del territorio, offrendo un mix unico di storia, arte e paesaggi naturali.

Tra le città più affascinanti che costellano il percorso troviamo Cisterna d'Asti, un antico borgo che conserva un'atmosfera ricca di storia. Il suo nome deriva dalla cisterna situata all'interno del castello che insieme alla chiesa parrocchiale domina il borgo. Il comune si trova in zona sopraelevata protetto da scarpate naturali a cui si aggiungevano un tempo delle possenti mura di cinta. Proseguendo si raggiunge Montà un altro luogo di grande interesse. Quest'ultimo è impreziosito dalla presenza del suo castello, circondato da un maestoso parco che invita a passeggiate rilassanti e contemplative. La torre campanaria si erge come simbolo del borgo, mentre il Santuario dei Piloni, con la sua suggestiva via crucis, rappresenta un luogo di culto intriso di spiritualità. Le origini pre-cristiane del sito aggiungono un ulteriore fascino, rendendolo un sito di grande rilevanza storica e culturale. Un altro luogo del percorso degno di nota è Monteu Roero, borgo che vanta una ricca tradizione architettonica religiosa, con chiese come San Pietro di Novelle, esempio di stile romanico, e San Bernardino. Notevole è anche la presenza del castello medioevale.

Infine, la protesi si conclude a Piobesi d'Alba. Questo paese unisce la tradizione vinicola a una bellezza culturale straordinaria ed è noto oltre che per strutture di rilievo artistico e religioso, come la storica pieve di San Pietro in Vincoli, anche per i suoi pregiati vini DOCG, i rinomati distillati e i prodotti legati al tartufo apprezzati globalmente.



Vista a volo d'uccello dei territori tipici del Roero
fonte: Decantico, *Il territorio del Roero: l'altra faccia del Piemonte*, <https://www.decantico.com/il-territorio-del-roero-laltra-faccia-del-piemonte/> (ultimo accesso 26/06/2025)

PROTESI DELLE LANGHE



LEGENDA

- STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI
- STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE
- STRADE LOCALI
- PISTE CICLABILI
- ITINERARI SENTIERISTICI



0 2.5 5 km



Situata nelle Langhe, la protesi langarola si sviluppa all'interno del territorio di vini pregiati per eccellenza come il Barolo, Barbaresco e il Nebbiolo, caratterizzato da sinuose colline rivestite di vigneti, osservabili dalle numerose panchine giganti sparse tra i vigneti. Le stesse colline che ospitano caratteristici borghi e degustazioni di eccellenze e che rispecchiano l'anima di un territorio ricco di storia, per questo ricco di itinerari paesaggistici e urbani. Alba, Città Creativa Unesco per la Gastronomia anche grazie al Tartufo Bianco, formata da tracce romane, torri medievali e palazzi rinascimentali.

Distinto tra i paesi a bassa e ad alta quota, il territorio delle Langhe si suddivide in Bassa Langa e Alta Langa, quest'ultima caratterizzata da una geografia scandita da fiumi e torrenti, autori di queste terre alte in cui la vite lascia spazio a boschi, noccioleti e pascoli, forse per questo motivo meno conosciuta, ma non meno importante dei paesi più vicini al livello del mare. Situata nel Sud del Piemonte, tra le province di Cuneo e di Asti, questa regione è celebre per le sue dolci colline e per il suo patrimonio culturale ed eno-gastronomico. Infatti i suoi vini e le sue eccellenze culinarie rappresentano uno dei fattori maggiormente attrattivi. Il suo territorio si presenta variegato con vigneti ordinati, borghi storici e castelli che ne testimoniano il passato medioevale.

Solcato da fiumi come il Tanaro, che contribuiscono a modellare le colline e creare valli fertili ideali per l'agricoltura e la viticoltura, il paesaggio delle Langhe è particolarmente suggestivo nel periodo autunnale, in cui la regione si tinge di colori caldi, con le viti che assumono

tonalità rosse e dorate. Ed è proprio sul Lungo Tanaro che si sviluppa la Protesi che ha l'obiettivo di trasportare il cicloturista attraverso le Langhe. Innescandosi nel Comune di Piobesi d'Alba, collegato alla Protesi precedente che attraversa per gran parte territori roerini, passando per Asti, Città delle Cento Torri, il percorso tende a seguire fin da subito le linee naturali solcate dal Fiume Tanaro spostandosi verso Ovest, passando per il Comune di Roddi e attraversando il fiume tra il Comune di Verduno e la Frazione Pollenzo del Comune di Bra.

Come verrà esposto nel capitolo successivo, il fatto che la Protesi passi per Pollenzo non è per nulla un caso: ornata dalle architetture ideate da Melano e dai resti della Tenuta Reale di Carlo Alberto, "Pollentia" rappresenta la più antica città romana del Piemonte, risalente addirittura al II sec. a.C., precedendo la famosa Alba Pompeia⁶.

Passando per Verduno, il percorso inizia ad inoltrarsi verso Sud parallelamente alla Ciclovia Svizzera-Mare, passando però per strade bianche dal panorama più tipico delle Langhe, salendo di quota fino a raggiungere il Comune di La Morra.

Qui si superano di poco i 500 m s.l.m. che rappresentano il picco di altitudine; l'altitudine minima (160 m s.l.m) viene raggiunta in prossimità del comune di Alba.

La Morra merita di essere percorsa tutta: partendo dai bastioni per poi addentrarsi tra la griglia di vie a scacchiera che risalgono fino alla torre campanaria. La piazza che tutti conoscono come "del Belvedere" ben giustifica il suo nome, aprendosi a volo di uccello su tutti i vigneti del Barolo: su di essa si trova una cartografia che permette

Note

⁶ Cfr. Bra – Pollenzo (CN), *Città romana di "Pollentia"*, <https://archeocarta.org/pollenzo-cn-citta-romana-di-pollentia/> (ultimo accesso 29/06/2025)

di identificare i paesi che punteggiano le colline, mentre la linea più scura proprio all'orizzonte è già l'impalpabile confine tra Piemonte e Liguria, tra colline e mare. Questa piazza, con il suo panorama, giustifica la fatica che il ciclista deve affrontare per raggiungere la Morra.



Vista dal Belvedere di La Morra nel periodo autunnale
fonte: ItalyWhere, *Belvedere di La Morra*, <https://www.italywhere.com/listings/belvedere-di-la-morra/>
(ultimo accesso 03/03/2025)

Spostandosi più a sud verso Barolo si ha una riduzione di quota e si può osservare un paesaggio ricco di fascino come riportato nella descrizione data dall'UNESCO.

“il paesaggio che caratterizza la “Langa del Barolo” è un paesaggio prevalentemente monocolturale, i vigneti si estendono con continuità sui pendii dei versanti collinari, intervallati qua e là da borghi di impianto medioevale dai quali spesso si ergono imponenti castelli. Il binomio che nasce dall'accostamento “vigneto – castello” contribuisce a rendere questo paesaggio unico e le architetture difensive diventano icone di un panorama collinare incomparabile. Numerosi sono i luoghi connessi alla produzione del Barolo, ne sono esempio le aziende vitivinicole storiche, la cui fondazione risale ad un tempo oramai a noi lontano, che hanno posto le basi per la creazione di un prodotto così singolare nel suo essere. Si citano i possedimenti della Tenuta Fontanafredda, appartenuti alla casa Reale dei Savoia, e le proprietà della Famiglia Falletti di Barolo”⁷.

Famoso per l'omonimo vino conosciuto a livello mondiale, Barolo non ha bisogno di presentazioni. Già a fine '800 presentava un collegamento pubblico con Alba, la storica Filovia Alba-Barolo, a cui in seguito venne aggiunta la tratta sino a Monforte, scelta oggi condivisa da questa ipotesi.



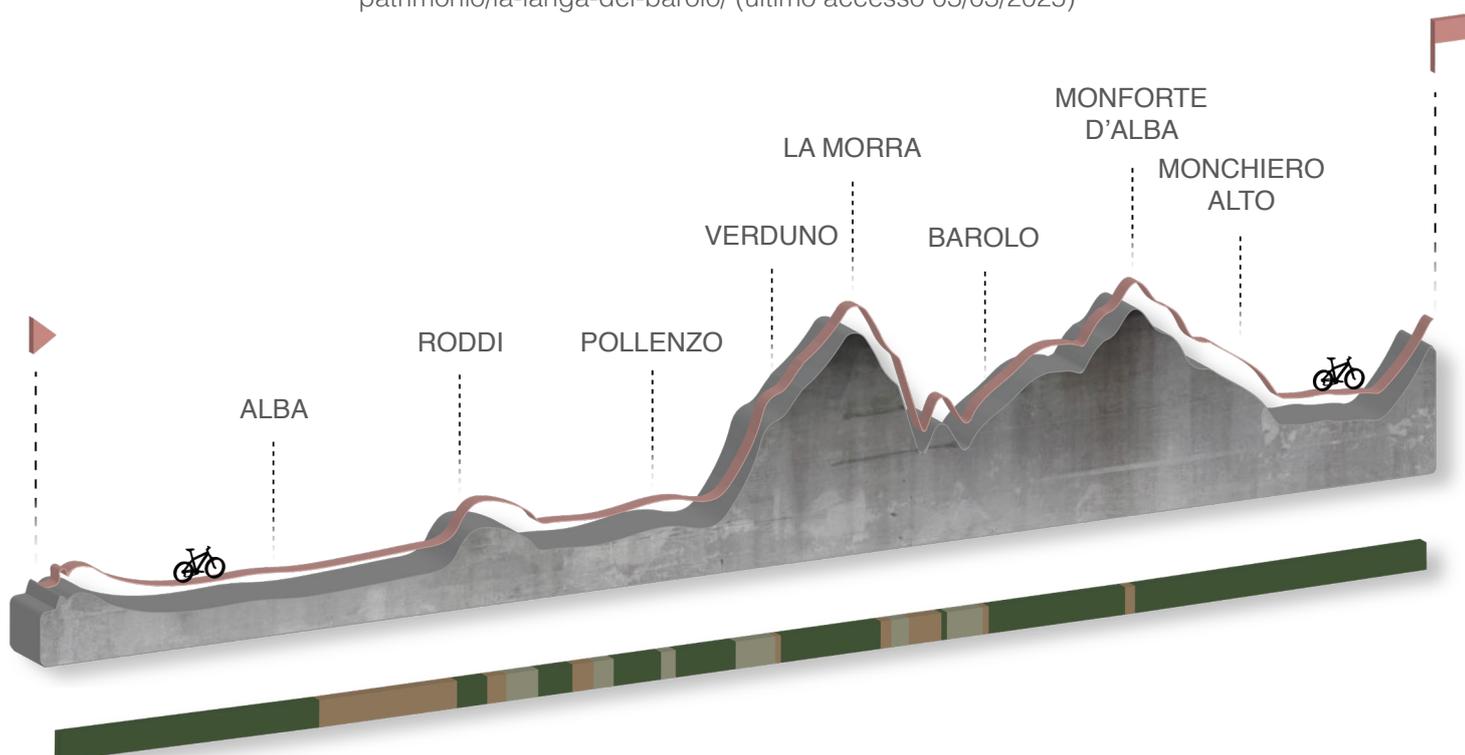
Note

⁷ Paesaggi vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato, *La Langa del Barolo*, <https://www.paesaggivitivinicoliunesco.it/patrimonio/la-langhe-del-barolo/> (ultimo accesso 01/03/2025)



Il panorama delle "Langhe del Barolo" nel periodo autunnale

fonte: Paesaggi vitivinicoli Unesco, *I luoghi del vino Barolo*, <https://www.paesaggivitivinicoliunesco.it/patrimonio/la-langa-del-barolo/> (ultimo accesso 03/03/2025)



Facente anch'esso parte degli undici comuni di produzione del Barolo, Monforte è un borgo medievale incluso, dal 2018, tra i Borghi più belli d'Italia.

Monforte rappresenta una meta ideale per il turismo grazie alle numerose cantine presenti e al famoso Auditorium HORSZOWSKI che, situato all'aperto nella parte più alta del paese, sfrutta un emiciclo naturale ed è spesso sede di rassegne musicali di alto livello.

A questo punto la Protesi riprende la propria direzione verso Ovest interrompendo lo sviluppo verso Sud per ricollegarsi alla Ciclovía Svizzera-Mare. Questa protesi lunga 56,7 Km è percorribile in un'unica giornata e si sviluppa prevalentemente attraverso strade bianche a tratti sterrate, strade locali talvolta con la presenza di pavè e strade extraurbane secondarie asfaltate. La deviazione porta il cicloturista a percorrere l'intero percorso in poco meno di tre ore e mezza con una ipotetica velocità media di 16,6 km/h, questo nel caso ben poco probabile che il fruitore non dedichi alcuna visita ai borghi storici e ai beni di interesse culturale intercettati dalla Protesi stessa.

E' possibile percorrere un tragitto alternativo che conseguirebbe un aumento di quota determinando una difficoltà di percorrenza decisamente maggiore limitando l'utiliz-

INFO SVINCOLO



03:25 h



56,7 km



16,6 km/h



500 m s.l.m.



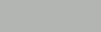
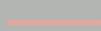
160 m s.l.m.

zo della protesì ad un pubblico piú allenato.
Passando attraverso Monchiero Alto, questa opzione si ricollega alla Ciclovía Svizzera-Mare in corrispondenza del Comune di Narzole, il decimo Comune intercettato dalla Protesi delle Langhe progettata.
Trattandosi di un territorio molto rinomato e conosciuto a livello internazionale, non si riscontra tanto la necessitá di aumentare l'afflusso turistico giá ben presente e radicato in questa tratta, piuttosto questa protesì rappresenta una possibilitá di promozione, una vetrina in cui viene messo in mostra un linguaggio forte e univoco sui benefici della mobilitá dolce a scopi turistici, ma non solo.

PROTESI DELLA RIVIERA DEI FIORI



LEGENDA

-  STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE
-  STRADE LOCALI
-  PISTE CICLABILI
-  ITINERARI SENTIERISTICI



0 2.5 5 km

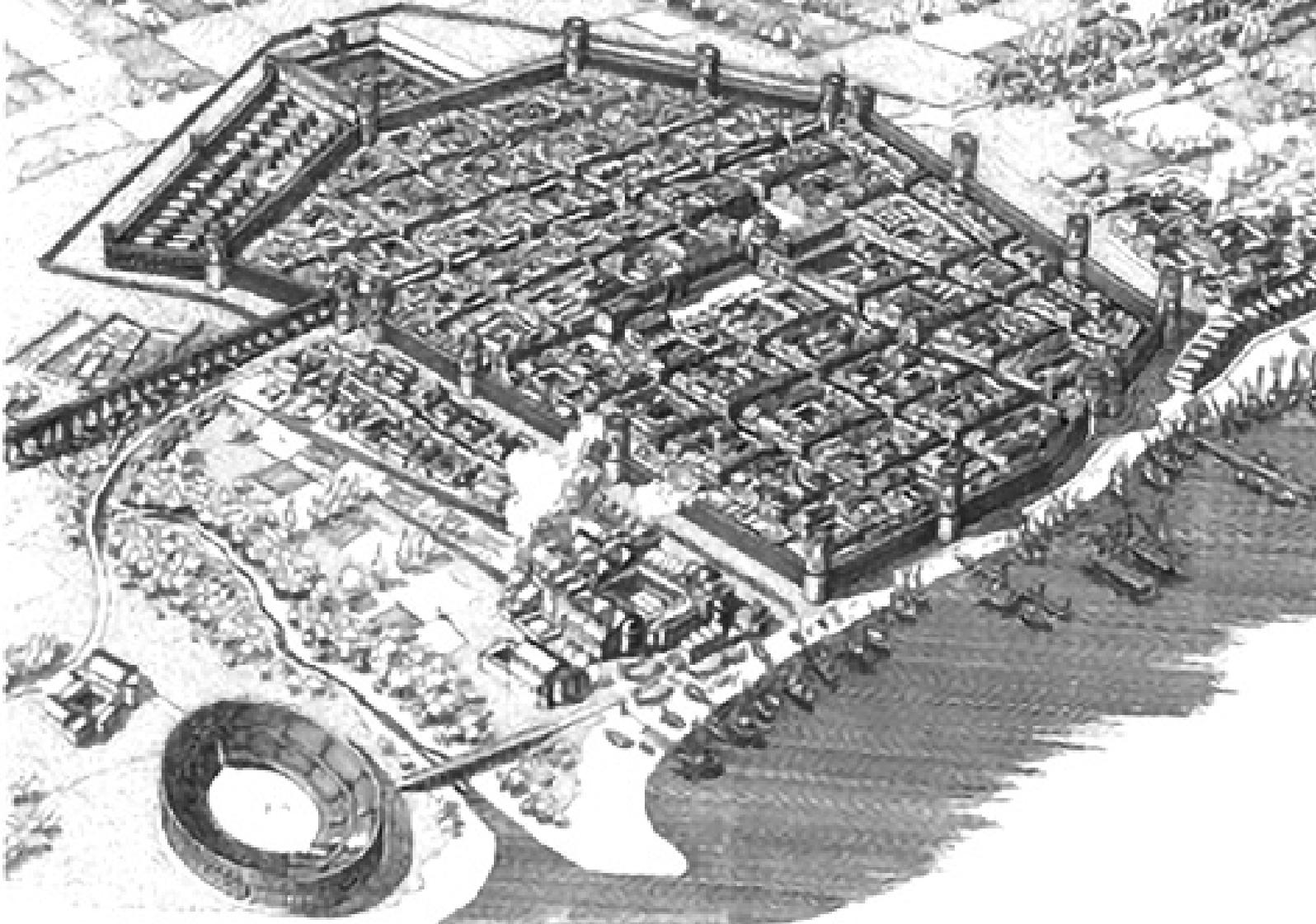


L'ultima delle quattro protesi, che parte da Garessio e si congiunge la Svizzera Mare a Imperia, rappresenta un'esperienza di connessione tra natura, storia e architettura. Partendo da Garessio, un pittoresco comune situato nell'entroterra, il percorso si snoda attraverso le valli montuose, offrendo un notevole panorama sulle Alpi Liguri. Il Colle San Bernardo rappresenta un'opportunità per ammirare il paesaggio alpino che si fonde con la vegetazione tipica delle alture liguri. Una volta superato il colle, si entra in una zona che unisce storia e natura: le tracce della dominazione romana si susseguono lungo il percorso, con numerosi reperti archeologici che testimoniano l'importanza storica della zona e che offrono uno spunto interessante per approfondire l'evoluzione del territorio. Proseguendo, il percorso si sviluppa verso Albenga dove si intercetta la Ciclo Tirrenica.

Ad Albenga, città di origine romana, si possono ammirare resti monumentali che vanno dai mosaici del Battistero alle antiche mura cittadine. L'itinerario prosegue lungo la costa ligure, percorrendo la Riviera dei Fiori, caratterizzata dai famosi paesaggi e borghi affacciati sul mare e gli importanti centri costieri come Alassio, Laigueglia e Andora, noti per la loro bellezza paesaggistica e per la tradizione turistica che li ha resi rinomati.

Ogni borgo è un'occasione per esplorare un diverso aspetto della cultura ligure, dalle case colorate di Alassio ai vicoli stretti di Laigueglia, fino alle lunghe spiagge di Andora.

Ad Alassio i ciclisti hanno l'opportunità di ammirare panorami mozzafiato sulla Riviera e sul mare. Uno tra i percorsi



sopra: L'antica Albingaunum

sotto: Onicius Cerialis e Quinto Petilio Cerialis MERCATO DEI CEREALI

fonte: RomanoImpero, *QUINTO PETILIO CERIALE - Q. PETILIUS CERIALIS*, <https://www.romanoimpero.com/2019/10/quinto-petilio-ceriale-q-petilius.html> (ultimo accesso 07/02/2025)



più affascinanti è sicuramente quello che porta al Monte Bignone e che, grazie alla presenza di alcuni tratti tecnici, consente ai più esperti di mettere alla prova la propria abilità.

Laigueglia offre una varietà di opzioni per chi è in cerca di esperienze più avventurose, come il Sentiero delle Rocche che regala viste sulla costa, ma permette anche di esplorare angoli suggestivi e poco conosciuti immersi nella vegetazione. Si possono, inoltre, affrontare escursioni più lunghe e impegnative, come quella che porta a Colla Micheri, un antico borgo medievale.

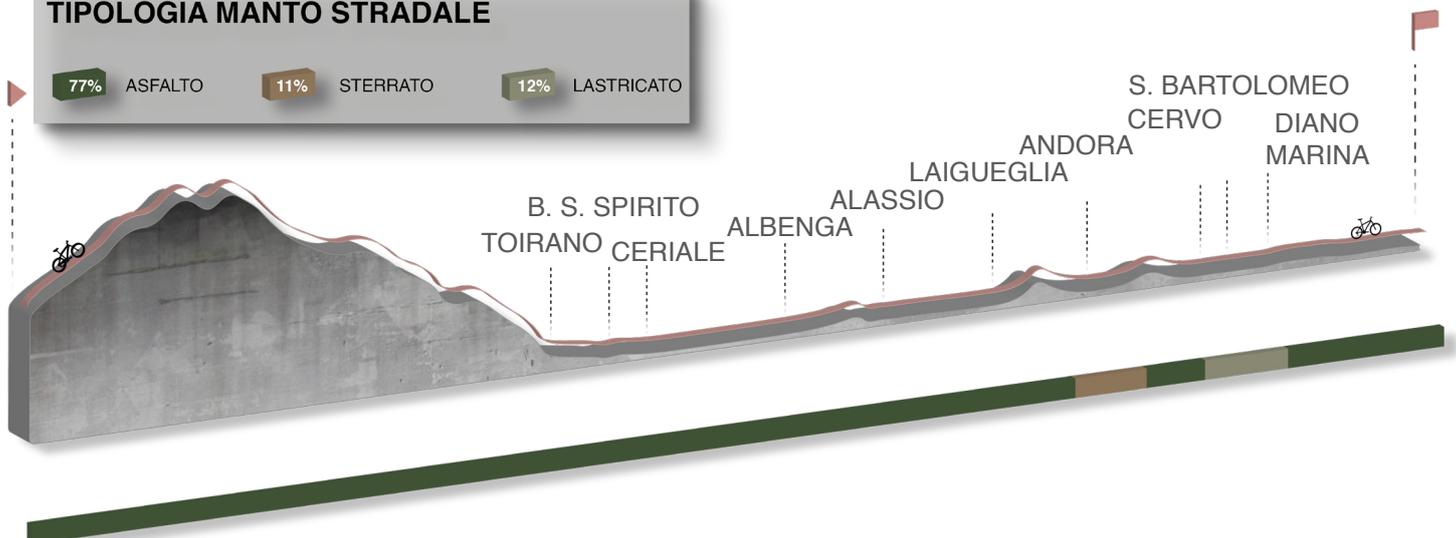
Il tracciato prosegue incontrando Cervo, un borgo medievale arroccato su una collina che si affaccia sul mare e consente di ammirare una vista spettacolare sul golfo Dianese. Il Parco Naturale di Cervo presenta diversi sentieri escursionistici immersi tra boschi, oliveti e vigneti, che offrono ai ciclisti diversi gradi di difficoltà.

INFO SVINCOLO

04:30 h ↔ 74,8 km 16,6 km/h ↗ 1070 m s.l.m. ↘ 0 m s.l.m.

TIPOLOGIA MANTO STRADALE

77% ASFALTO 11% STERRATO 12% LASTRICATO



Paesaggio della Costa Azzurra, a distanza ravvicinata con la Riviera dei Fiori ligure.
fonte: Bodas, *Costa Azul: mapa*, <https://www.bodas.net/articulos/que-ver-costa-azul--c1530>
(ultimo accesso 03/03/2025)

La varietà di paesaggi e l'accessibilità di diversi tipi di percorsi fanno di questo itinerario una proposta affascinante per ciclisti di ogni livello, che avranno modo di esplorare il cuore della Riviera dei Fiori.





LA SCELTA DELL'HUB CICLISTICO DI MONTEMAGNO (AT)

Montemagno, tra Medioevo ed età moderna, si caratterizzò per la sua posizione di confine tra il contado d'Asti e il marchesato di Monferrato, due realtà in consolidamento dall'XI secolo. La sua collocazione strategica, unita alla fertilità del terreno, favorisce sin dall'inizio la coltivazione della vite, rendendolo un centro di interesse per diverse autorità. La Chiesa di Asti controllava i principali edifici di culto, mentre il marchese di Monferrato, riconosciuto signore della località nel 1164 da Federico Barbarossa, ne fece un punto chiave al di là del controllo astigiano⁸.

Montemagno ottenne importanti privilegi economici, come le franchigie concesse nel 1419 dal marchese Giovanni Giacomo di Monferrato, che garantivano esenzioni da dazi e imposte sui commerci con i vicini⁹. Questo sottolinea la vocazione commerciale del borgo, ben collegato grazie a una rete viaria che lo univa al Monferrato, al contado d'Asti, all'Alessandrino e al ducato di Milano¹⁰.

Nonostante ciò, eventi come l'epidemia di peste del 1507 e le guerre del Cinquecento provocarono un peggioramento delle condizioni economiche e accrebbero la dipendenza dai marchesi e dall'aristocrazia locale.

Il catasto del XVI secolo evidenzia una proprietà terriera frammentata, con un'economia agricola incentrata su campi e vigneti. Durante il Settecento, la presenza dei feudatari, come i Callori e poi i Grisella di Rosignano, fu significativa. I Grisella, in particolare, svilupparono la proprietà terriera e influenzarono sul regolamento dei confini con i comuni limitrofi. A metà del Settecento, Montemagno contava 1650 abitanti e una produzione agricola diversificata, confermando la sua vocazione commerciale,

Note

⁸ Cfr. Archivio Goffredo Casalis, *Montemagno*, <https://www.archivio-casalis.it/localized-install/biblio/asti/montemagno> (ultimo accesso 04/03/2025)

⁹ Cfr. Raviola B.A., *Fonti e prospettive per una storia di Montemagno in età moderna*, in *Montemagno tra arte e storia*, Asti 2001, pp. 37-77

¹⁰ Cfr. Archivio Goffredo Casalis, *Montemagno*, <https://www.archivio-casalis.it/localized-install/biblio/asti/montemagno> (ultimo accesso 04/03/2025)



testimoniata dai mulattieri che trasportavano merci dalla Riviera di Genova verso il Monferrato e altre regioni¹¹. Nel XIX secolo, l'abolizione dei diritti feudali e la vendita di beni comuni favorirono l'incremento della piccola proprietà, portando a una relativa crescita economica e demografica. La costruzione della grande parrocchiale di Montemagno riflette le condizioni socio-economiche floride di un ceto facoltoso. La popolazione raggiunse il suo picco nel 1902 con 3986 abitanti¹², ma iniziò a calare progressivamente nel corso del XX secolo, parallelamente a trasformazioni economiche e sociali¹³.



Cartolina storica di Montemagno.

fonte: Delcampe, *Panorama di Montemagno Monferrato - cartolina fg spedita nel 1953*, https://www.delcampe.net/it/collezionismo/search?search_mode=all&excluded_terms=&term=montemagno (ultimo accesso 02/02/2025)

Note

¹¹ Cfr. Archivio Goffredo Casalis, *Montemagno*, <https://www.archiviocasalis.it/localized-install/biblio/asti/montemagno> (ultimo accesso 04/03/2025)

¹² Censimento del Regno d'Italia (10 febbraio 1901), Volume 1, Ed. 1902.p.10

¹³ Cfr. Censimenti popolazione Montemagno M. 1861-2021, <https://www.tuttitalia.it/piemonte/50-montemagno-monferrato/statistiche/censimenti-popolazione/> (ultima accesso 29/06/2025)

Durante tutta la propria evoluzione storica il comune e le zone limitrofe hanno sempre avuto, come elementi cardine per il loro sviluppo, il ceto signorile insediatosi nelle zone e ovviamente il clero, come viene anche testimoniato dal punto di vista architettonico sotto forma di presenza di elementi come il Castello di Montemagno e la moltitudine di chiese e cappelle votive presenti nell'area¹⁴.

Le chiese di Montemagno riflettono l'evoluzione storica e sociale del borgo: dal XIV secolo, edifici come San Vittore, San Martino, San Cipriano e Santa Maria della Cava, dipendenti dalla pieve di Grana, costituirono i principali luoghi di culto¹⁵. Tra questi, Santa Maria della Cava si distinse nel XV secolo come parrocchia e per i pregevoli affreschi attribuiti alla scuola di Manfredino Boxilio¹⁶.

Tuttavia, già nel XVI secolo la chiesa versava in cattive condizioni, subendo ristrutturazioni e una ridedicazione all'Assunta, ruolo che mantenne fino al XVIII secolo.

Nel XVII secolo, Santa Maria Maggiore divenne il principale centro religioso, sostituendo le chiese di San Cipriano e San Vittore ormai decadenti. Le compagnie religiose del SS. Rosario e del Suffragio, insieme a opere come il quadro del Moncalvo, testimoniano il fervore religioso locale; al contempo, edifici come l'oratorio di San Michele e quello della Trinità subirono un progressivo degrado¹⁷. L'attuale parrocchiale, dedicata all'Assunta e nota come San Martino,

Note

¹⁴ Cfr. Regione Piemonte – ICCD, *Catalogo generale dei beni culturali: schede SIGECweb su Montemagno*, <https://catalogo.beniculturali.it> (ultimo accesso 04/03/2025)

¹⁵ Cfr. Vigna L., *Campanili e povertà : Montemagno nel 18. secolo*, Tipografia Astese, Asti 2024, pp. 60-65

¹⁶ Cfr. Villata E., *Affreschi absidali di Santa Maria della Cava, in Montemagno tra arte e storia*, Asti 2001, pp. 107-110

¹⁷ Cfr. Brignolo M. V., *Le chiese del Monferrato astigiano. Architettura e arte sacra tra Medioevo e Barocco*, Asti, Il Punto – Piemonte in Bancarella, 2007, p. 77



“che la tradizione vuole frutto della combinazione dei progetti dell’architetto Dellala di Beinasco e Delmastro nell’arco di anni compreso tra l’ultimo quarto del Settecento e il primo dell’Ottocento”¹⁸.

Fu edificata tra le sue precedenti strutture, unendo tradizione e innovazione architettonica.

Questo edificio monumentale rappresenta il simbolo della continuità e della capacità di rinnovamento della comunità montemagnese.

sopra: PEDEMONTIVM.

Fonte: Meisterdrucke, *Principato del Piemonte, Ducato di Monferrato, Liguria occidentale e parte della Liguria orientale*, <https://www.meisterdrucke.it/stampe-d-arte/Abraham-Ortelius/1104200/Principato-del-Piemonte,-Ducato-di-Monferrato,-Liguria-occidentale-e-parte-della-Liguria-orientale.html> (ultimo accesso 13/03/2025)

Note

¹⁸ Ragusa E., *Restauri e problemi di tutela a Montemagno*, in *Montemagno tra arte e storia*, Provincia di Asti, Asti 2001, p. 84

Questa digressione sui luoghi di culto serve per far capire l'importanza degli stessi all'interno del territorio della tradizione e della storia, aiuta a motivare la scelta del sito di realizzazione dell'Hub per ciclovialgiatori. Per questi motivi la scelta ricade sull'oratorio di Montemagno.

L'obiettivo è quello di evolvere la funzione di questo luogo con una concezione più ampia e moderna dato che lo scopo di progetto non è solo creare un "porto sicuro" per i ciclovialgiatori, bensì un punto di aggregazione per la comunità e un polo per i giovani attraverso l'inserimento di ulteriori funzioni e la rivitalizzazione di alcuni degli elementi preesistenti.

2

IL PROGETTO DELL'HUB CICLISTICO ALL'INTERNO DELLA "PROTESI DEL MONFERRATO"

LA STORIA DEL SITO ADIBITO AD HUB CICLISTICO

Gli oratori, inizialmente, erano degli ambienti, di solito di piccole dimensioni, in cui i credenti si riunivano per pregare. Fu san Filippo Neri a dare origine al primo oratorio inteso come luogo in cui venivano offerte ai giovani attività formative e di svago. Ma sono stati soprattutto san Giovanni Bosco e la congregazione dei Salesiani, da lui fondata, a diffondere gli oratori e a farli diventare sempre di più dei luoghi di aggregazione con intenti educativi. Il primo oratorio fondato nel 1846 dal Santo fu quello di Valdocco, denominato Oratorio di San Francesco di Sales, da questo partirà tutta la sua opera educativa¹⁹. Montemagno è legato al nome di don Bosco per il miracolo della pioggia. Il 15 Agosto 1864, festa dell'Assunta, dopo mesi di siccità, durante la sua seconda visita cadde sui campi di Montemagno una pioggia abbondante.

“Una tremenda siccità da tre mesi tormentava le campagne di Montemagno e dintorni. La terra era arida e bollente come le sabbie del deserto ed i raccolti morenti. Don Bosco fu invitato a Montemagno per tenervi una predicazione in occasione della festa dell'Assunta.

Nella prima predica del triduo precedente la festa, Don Bosco, a nome della Madonna, promise alla gente attonita che, se tutti si fossero riconciliati con Dio con una buona confessione e nel giorno della festa vi fosse stata una vera confessione generale, la pioggia tanto attesa sarebbe venuta. E sarebbe venuta nel breve spazio di tre giorni. Nonostante che per tutti i tre giorni del triduo il cielo si fosse conservato più sereno che mai, proprio nel giorno della festa di Maria Assunta, 15 agosto 1864,

Note

¹⁹ Cfr. Enciclopedia Treccani, *Questione giovanile*, [https://www.treccani.it/enciclopedia/la-questione-giovanile-fra-oratori-associazioni-movimenti-dal-1861-alla-fine-del-secolo-xx_\(Cristiani-d'Italia\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/la-questione-giovanile-fra-oratori-associazioni-movimenti-dal-1861-alla-fine-del-secolo-xx_(Cristiani-d'Italia)/) (ultimo accesso 14/01/2025)

(lunedì), mentre Don Bosco, già salito sul pulpito, stava per iniziare la predica, si scatenò un violentissimo temporale che a Montemagno diede l'acqua desiderata e altrove scaricò disastrose grandinate"²⁰.



Montemagno, chiesa parrocchiale, cartolina storica.

fonte: Delcampe, *Montemagno Monf. - Chiesa Parrocchiale*, https://www.delcampe.net/it/collezionismo/search?search_mode=all&excluded_terms=&term=montemagno (ultimo accesso 21/03/2025)

Note

²⁰ Di Ricaldone G.A., *Monferrato tra Po e Tanaro : guida storico-artistica dei suoi comuni*, 2 voll, Gribaudo, Cavallermaggiore 1999, II, p.268

sotto: Monsignor Luigi Lasagna.

fonte: Il Monferrato: <https://www.ilmonferrato.it/articolo/VK4fwDnLw06b7297701AwA/viaggio-a-montemagno-per-mons-lasagna> (ultimo accesso 14/01/2025)

Monsignor Luigi Lasagna, a cui è dedicato l'oratorio oggetto di studio, nacque a Montemagno nel 1850 e incontrò Don Bosco nel 1862, quando il Santo venne per la prima volta in paese. Nello stesso anno entrò nell'oratorio di Valdocco per frequentare il ginnasio. Grazie a don Bosco entrò nei Salesiani e andò in America Latina per fare il missionario. Venne ordinato Vescovo nel 1893 e iniziò il suo ministero in Brasile dove morì nel 1895 in un incidente ferroviario²¹.

L'oratorio monsignor Lasagna venne costruito per volontà del Vicario foraneo don Luigi Rossetti, che fu parroco di Montemagno dal 1898 al 1907 e che raccolse donazioni per acquistare il terreno e per la sua realizzazione²². Nella circolare n. 27 del 20 Giugno 1901, conservata presso l'Archivio Storico Diocesano di Casale Monferrato riguardante le Risposte ai quesiti per la terza Visita Pastorale del Vescovo di Casale monsignor Paolo Maria Barone, si riporta che viene istituito *“Un Oratorio festivo maschile, per cui ogni domenica si raccolgono da 120 a 170 giovanetti, i quali trovano ivi in comodità di compiere i doveri religiosi. L'oratorio è diretto da un Sacerdote Salesiano”*²³.



Note

²¹ Cfr. Il Monferrato, *Viaggio a Montemagno*, <https://www.ilmonferrato.it/articolo/VK4fwDnLw06b7297701AwA/viaggio-a-montemagno-per-mons-lasagna> (ultimo accesso 14/01/2025)

Montemagno
Il Castello dallo stradale per Grana



Montemagno, cartolina storica.

fonte: Delcampe, Montemagno, il castello dallo stradale per Grana, https://www.delcampe.net/it/collezionismo/search?search_mode=all&excluded_terms=&term=montemagno (ultimo accesso 21/03/2025)

Dalle notizie sopra citate si può evincere che la parte più antica dell'oratorio risale agli ultimi anni dell'ottocento. Nel periodo 1943-1954, l'oratorio di Montemagno diventa una sala cinematografica²⁴ in accordo con lo sviluppo dei cinema parrocchiali verificatasi nel secondo dopoguerra. Alla fine degli anni Settanta del Novecento, a supporto delle attività sportive organizzate nel campo da calcio a undici e in quelli da calcio a cinque e da tennis quest'ultimi realizzati nell'area retrostante il corpo principale dell'oratorio, fu costruito un secondo edificio a quota inferiore. Questo fabbricato, destinato a servizi per gli impianti sportivi, fu realizzato in calcestruzzo armato con tamponamenti in mattoni forati e solai in laterocemento, secondo

Note

²² Cfr. ARCHIVIO STORICO DELLA DIOCESI DI CASALE (ASDC), *Fondo della Curia Vescovile, Serie parrocchie Montemagno*, faldone 2, Sacerdoti Defunti, scheda personale di Rossetti Don Luigi

²³ ASDC, *Fondo della Curia Vescovile, Serie Archivio parrocchiale di Montemagno, Inventario della Parrocchia riordino 2013-2014*, Meni M. (a cura di), fald.45, fasc. 115, p.25

²⁴ Cfr. ASDC, *Fondo della Curia Vescovile, Serie Visite Pastorali, Visita Barone*, fald. 514, fasc. 544, p. 577

a destra: Fotografia della circolare n. 27 del 20 Giugno 1901, riguardante le Risposte ai quesiti per la terza Visita Pastorale del Vescovo di Casale monsignor Barone
Foto realizzata durante la visita all' ASDC

le tecniche costruttive tipiche di quegli anni. L'edificio era articolato su due livelli: al piano superiore erano presenti i servizi igienici e un piccolo bar destinato agli utenti e al pubblico delle attività sportive, mentre al piano inferiore trovavano posto alcuni locali adibiti a garage o magazzini. Tale costruzione rappresenta un'estensione funzionale del complesso oratoriano e testimonia l'evoluzione dell'uso dell'oratorio nel Novecento, sempre più orientato anche verso l'accoglienza di attività ricreative e sportive.





3^a - 1901

199

577

Risposte ai quesiti
per la III Visita Pastorale
(Circolare N^o 27 del 21 Giugno 1901)

Risposte

1. Quesito 1^o L'ultima visita pastorale ebbe luogo il di 8 Ottobre 1899.

" 2^o Vennero eseguiti

" 3^o Si osservano e non si incontrano difficoltà; eccezione fatta di quelli riguardanti le confraternite per quanto spetta all'iscrizione dei capitali impiecati, e l'impiego di essi.

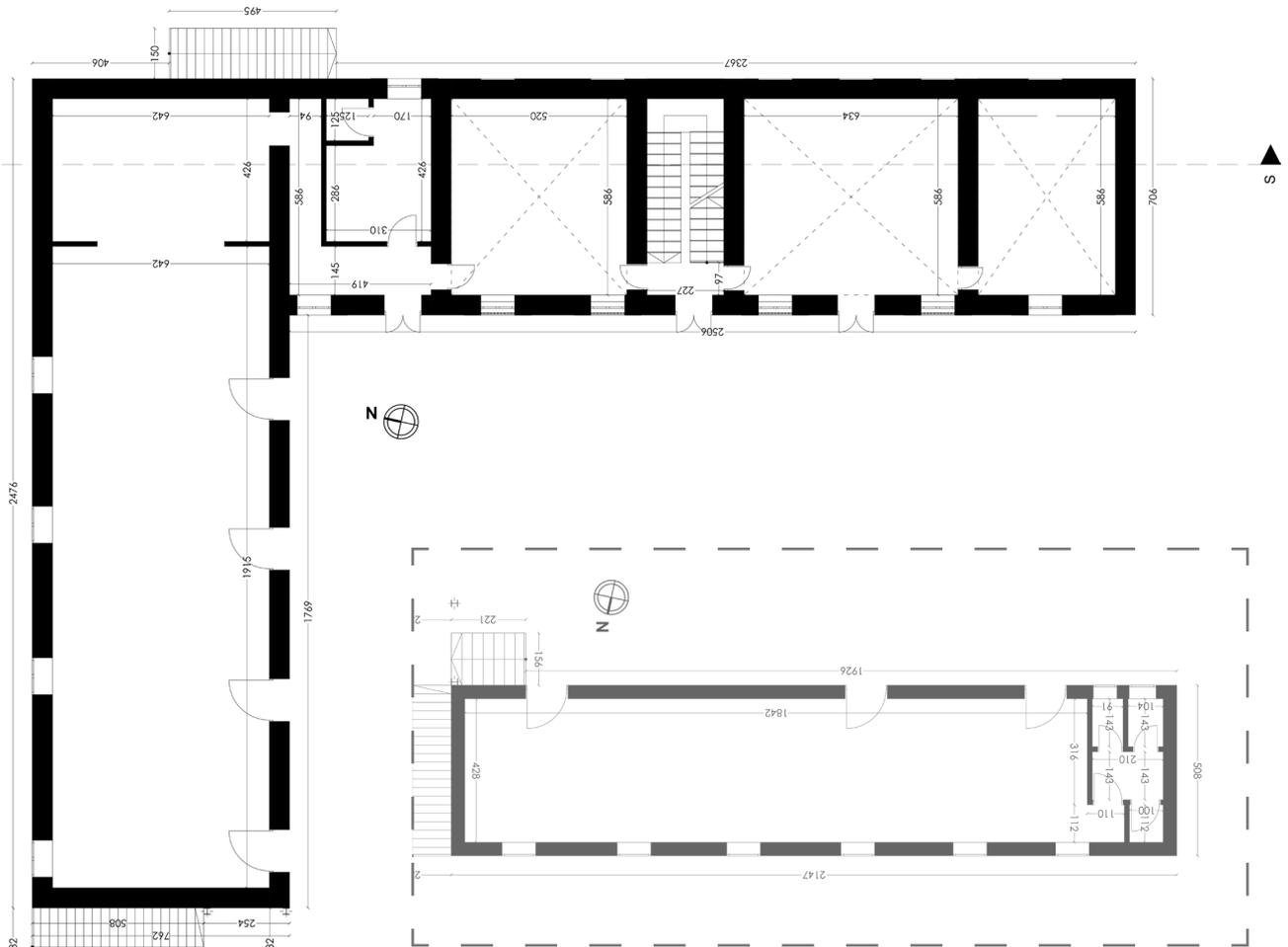
" 4^o Dopo l'ultima visita, venne eretto nella Chiesa Parroc. un altare di marmo, dedicato all'Immacolata, per cura ed a spese delle Figlie di Maria. Venne pure promossa la dispersione al Sacro Cuore di Gesù e di S. Antonio. Con le debite autorizzazioni vennero eretti i capitali dei censu Porta, Lesagna, Beccaris, e vennero impiegate in cartelle intestate.

Venne inoltre aperto un oratorio paterno maschile, in cui, ogni domenica, si raccolgono da 120 a 170 giovanetti, i quali trovano ivi comodità di compiere i doveri religiosi. L'oratorio è diretto da un sacerdote Salesiano.

" 5^o Conviene al parroco: 1^o Sella Luigia Ved.^{ve} Nossatti, madre del Parroco, dell'età d'anni 76, Nossatti Maria, sorella del Parroco, dell'età di 39 anni.

" 6^o Il Parroco ha l'obbligo di mantenere un Vice-Cureto, in forza del Decreto Vescovile 17 febbraio 1791, di Mons. Corradossi Vescovo di Casale.

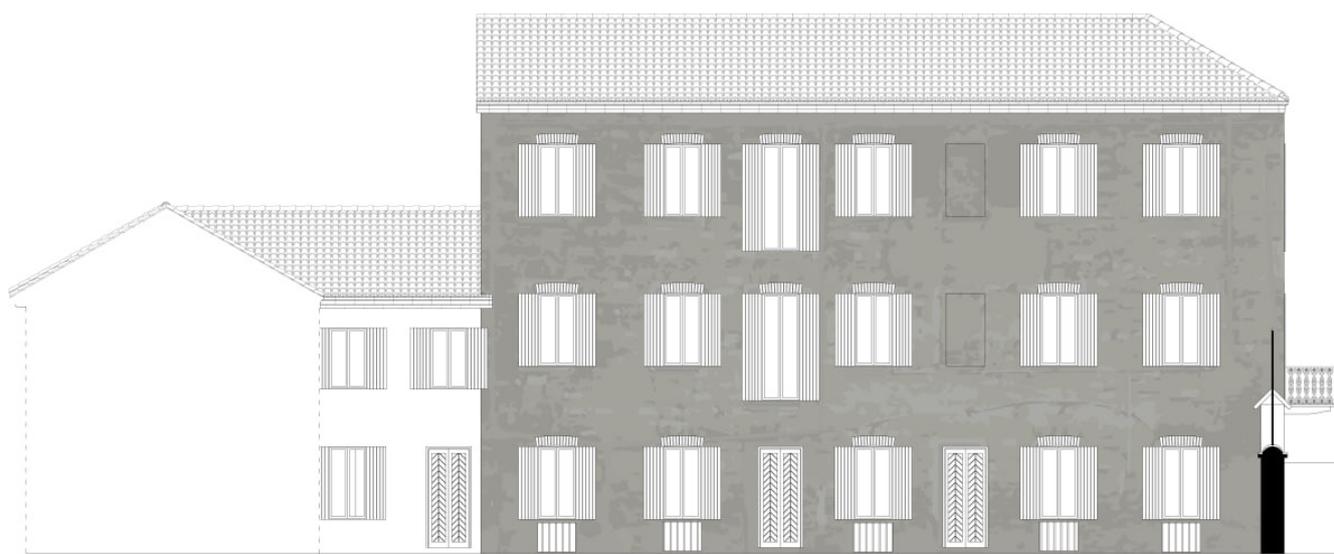
muratura continua di mattoni pieni in laterizio, disposti in modo regolare e lasciati in parte a vista, soprattutto lungo i prospetti laterali. Questo tipo di muratura, ampiamente diffusa nella tradizione costruttiva piemontese, conferisce solidità, massa termica e traspirabilità alla costruzione, ma è anche soggetta a fenomeni di degrado, in particolare dovuti all'umidità di risalita capillare e all'azione degli agenti atmosferici sulle parti basamentali. Le pareti mostrano in più punti evidenti segni di deterioramento: si riscontrano erosioni nei giunti, distacchi localizzati di materiale e zone fortemente lesionate, soprattutto nelle aree più esposte al contatto diretto con il terreno.



I solai interni sono retti da volte a padiglione, un elemento costruttivo di rilievo che qualifica l'edificio e ne conferisce un carattere di maggiore pregio. Tali volte, presumibilmente realizzate in laterizio intonacato, sono disposte tra le murature portanti e sorreggono i diversi livelli dell'edificio, contribuendo alla rigidità complessiva della struttura. La copertura è a falde inclinate, con struttura portante lignea e manto di copertura in coppi. Le gronde risultano sporgenti, sostenute da mensole in legno visibili, secondo un lessico architettonico tipico dell'edilizia rurale locale.

La presenza di intonaci ammalorati è estesa a tutte le facciate. In molti punti l'intonaco tradizionale, verosimilmente a base di calce, appare rigonfio, distaccato o completamente assente. Sono presenti superfici rimaneggiate mediante l'uso di malte cementizie, incompatibili per grana e colore con le finiture originarie, il che testimonia interventi successivi non conservativi e incoerenti con il carattere storico dell'edificio. Alcuni paramenti murari sono lasciati a vista, altri parzialmente coperti da intonaci incongrui o scrostati. Gli infissi, oggi in larga parte mancanti, erano originariamente in legno. Le aperture sono di forma rettangolare verticale e distribuite con regolarità, almeno nei fronti principali. Alcuni ingressi sono tuttora protetti da inferriate in ferro battuto, mentre altri sono stati chiusi in modo provvisorio con pannelli di fortuna o murati con materiali eterogenei.

L'edificio secondario, collocato a quota inferiore rispetto al corpo principale, si sviluppa lungo un asse parallelo all'area del campo sportivo. Il collegamento fisico tra i due corpi è assicurato da una scala esterna in cemento



armato, che collega direttamente il piano superiore dell'edificio secondario con il piano seminterrato del complesso. La facciata orientata verso il campo si presenta con finitura a intonaco tinteggiato di bianco, oggi visibilmente ammalorato. Le aperture, tra cui una porta d'ingresso e due finestre protette da inferriate, risultano distribuite in maniera semplice ma funzionale. L'intonaco presenta segni diffusi di degrado, con rigonfiamenti e zone di scrostamento. Una rampa in cemento percorre il lato destro della facciata, completando il sistema di collegamento tra i due livelli. La facciata posteriore, quella rivolta a nord verso l'area dei garage, è decisamente più grezza e funzionale: qui si trovano cinque aperture, corrispondenti ad altrettanti locali adibiti a rimessa o deposito. I portoni sono realizzati in metallo, in molti casi deformati o danneggiati. Alcuni vani sono chiusi con pannelli di fortuna, mentre altri risultano aperti o privi di protezione. Le finestre sono piccole, disposte senza uno schema formale e protette da grate metalliche. L'intonaco, di colore grigio e a finitura grezza, risulta ampiamente compromesso. La struttura portante di questo edificio, costruito negli anni Settanta del Novecento, è realizzata in calcestruzzo armato, mentre i tamponamenti sono eseguiti con mattoni forati, secondo le tecniche edilizie tipiche dell'epoca. I solai sono in laterocemento e la copertura è a falda unica con struttura in calcestruzzo e rivestimento in tegole in laterizio, un materiale ricorrente nei fabbricati funzionali di quegli anni. La scala esterna mostra segni di usura, crepe localizzate e accumuli di sporco e fogliame. Gli infissi metallici, ormai datati, sono privi di tenuta e in parte

bisognosi di sostituzione.

Un'attenzione specifica merita il sistema delle attrezzature sportive, oggi in stato di degrado diffuso, ma un tempo componente funzionale e identitaria del complesso. La presenza di più impianti distribuiti su differenti livelli testimonia un uso intensivo e articolato degli spazi all'aperto, funzionali ad attività oratoriane e ricreative a servizio della popolazione locale.



Attualmente si riscontrano tre impianti sportivi principali: un campo da calcio a cinque, collocato in posizione frontale rispetto all'edificio secondario, un campo da tennis, posto sul retro dell'edificio principale, in corrispondenza della sua facciata nord, e infine un campo da calcio a undici, situato nella porzione più bassa e periferica del lotto, verso nord. Tutti e tre gli impianti risultano in condizioni di abbandono: i terreni di gioco sono coperti da vegetazione spontanea o da strati irregolari di terreno, e le reti perimetrali e gli elementi di protezione sono scomparse o danneggiate in modo irreparabile. Gli spazi annessi, un tempo destinati a spogliatoi e locali di servizio, risultano oggi in parte demoliti e in parte non più riconoscibili.

La situazione di degrado generalizzato compromette la leggibilità degli spazi sportivi, rendendo difficile la loro fruizione. Tuttavia, la presenza stessa di queste strutture, anche in forma residua, costituisce un'indicazione chiara della vocazione aggregativa e sociale che il complesso ha storicamente assunto.

La facciata principale dell'ex oratorio, rivolta a est e a sud verso l'area del cortile, è senza dubbio la più rappresentativa. Essa mostra una composizione architettonica simmetrica, sviluppata su tre livelli fuori terra. Le aperture sono allineate verticalmente e distribuite con regolarità. Al centro del prospetto si trova l'ingresso principale, sormontato da una porta finestra che con un elemento di parapetto a filo muro permette un'apertura maggiore. Il piano terra mostra un degrado più marcato, con intonaci quasi ovunque compromessi e abbondanti tracce di umidità ascendente. Le aperture sono in parte murate, altre

ancora aperte ma protette da infissi improvvisati.

Il fronte posteriore, esposto a sud e affacciato sul parcheggio, ha un aspetto più povero e disomogeneo. Le aperture non seguono un ordine compositivo chiaro e molte risultano alterate da tamponamenti. È presente un balcone in cemento armato, probabilmente realizzato nel secondo Novecento in sostituzione di uno degradato precedente, che risulta incongruo rispetto al linguaggio architettonico generale. In questo fronte si concentrano anche gli interventi tecnici più invasivi: l'impianto elettrico corre infatti esternamente alla muratura, con tubazioni e contatori a vista, segni evidenti di interventi tecnici non integrati e non armonizzati con il contesto architettonico. Il degrado delle superfici è diffuso, con ampie porzioni di intonaco assente e infiltrazioni evidenti.

La facciata orientata a sud risulta essere stata soggetta ad alcuni interventi di restauro alcuni coerenti come il rifacimento degli intonaci e altri meno coerenti come l'inserimento di nuove porte in acciaio completamente fuori contesto. Sul lato lungo orientato a nord, quello rivolto verso il campo da tennis, la facciata si presenta piuttosto estesa e caratterizzata dalla presenza di portoni di grandi dimensioni, probabilmente destinati in origine all'accesso di magazzini spogliatoi o locali tecnici. Anche in questo caso, si osservano numerosi adattamenti e modifiche: aperture trasformate, porzioni tamponate, l'impiego di materiali incongrui o eterogenei. La muratura mostra una tessitura discontinua e una distribuzione delle bucaure irregolare, indice di rimaneggiamenti non coordinati. Il piano di calpestio esterno risulta ribassato rispetto alla



soglia dell'edificio, determinando un dislivello che incide sulla fruibilità e sull'accessibilità generale.

La facciata principale dell'edificio secondario, rivolta verso l'area sportiva, risulta più ordinata, con aperture regolari e un prospetto lineare. La presenza della strada laterale e della scala che collega i due livelli consente di intuire l'uso originario dei locali come spazi di servizio collegati alla funzione sociale dell'oratorio. La facciata posteriore invece è più disorganica, con portoni disallineati e parzialmente danneggiati. L'intonaco, povero e grezzo, contribuisce a conferire all'intero fronte un aspetto secondario e puramente funzionale.

Dal punto di vista dello stato conservativo, l'ex oratorio si presenta in condizioni che si possono definire complessivamente discrete per quanto riguarda la struttura portante, ma mediocri in relazione alle finiture e agli elementi secondari. Le murature non evidenziano cedimenti strutturali significativi, ma sono presenti fessurazioni superficiali, erosioni nei corsi di malta e fenomeni di degrado diffuso. Le volte a padiglione, non tutte ispezionabili, appaiono integre e solide, ma potrebbero essere interessate da infiltrazioni provenienti dalla copertura. Gli intonaci sono nella maggior parte dei casi danneggiati o assenti e sono diffuse efflorescenze saline e macchie di umidità, in particolare alla base dei muri. Gli infissi originali sono pressoché fatiscenti, mentre quelli attuali sono precari o realizzati con materiali non idonei. Le porte appaiono deteriorate e le finestre murate o chiuse. L'impiantistica visibile, in particolare quella elettrica, risulta del tutto inadeguata: le tubazioni sono esposte, i quadri non protetti e le

linee disorganizzate, condizioni che rendono necessario un rifacimento integrale secondo le normative di sicurezza attuali. L'edificio secondario, pur essendo in condizioni simili, mostra un degrado più marcato nei serramenti e nei rivestimenti. I portoni sono danneggiati o assenti, le finestre protette da grate e prive di vetri. La struttura portante in calcestruzzo armato non presenta, allo stato attuale, fessurazioni evidenti o fenomeni di cedimento, ma si consiglia comunque un'analisi più approfondita per verificarne lo stato effettivo. I tamponamenti in mattoni forati mostrano una resa termica e meccanica modesta, tipica dell'epoca costruttiva, e gli intonaci risultano ampiamente compromessi. I solai in laterocemento non evidenziano deformazioni visibili ma necessitano di verifica strutturale. Le superfici esterne sono segnate da intonaci disgregati e infiltrazioni diffuse, e anche gli elementi di collegamento – rampa, scala e parapetti – richiedono opere di consolidamento e manutenzione.

Nel complesso, l'intero sistema edilizio si presenta con una struttura stabile e solida dal punto di vista statico, ma fortemente carente sotto il profilo delle finiture, dell'impiantistica e della qualità degli infissi e degli elementi accessori. La relazione tra i due corpi, resa leggibile sia dalla disposizione planimetrica sia dal dislivello tra le quote, è chiara e funzionale, e permette una lettura unitaria dell'impianto architettonico. Sebbene il degrado superficiale sia diffuso, le caratteristiche costruttive originarie sono ancora riconoscibili, il che consente una base solida per qualsiasi intervento di recupero conservativo e rifunzionalizzazione futura.

RUOLO DELL'HUB NEL CONTESTO CICLABILE

L'ex oratorio monsignor Luigi Lasagna si inserisce nel contesto collinare del comune di Montemagno, lungo il margine sud-occidentale del centro abitato, in una posizione di transizione tra il tessuto urbano consolidato e l'ambiente agricolo circostante. L'area, caratterizzata da un sistema insediativo sparso e da un paesaggio vitivinicolo di pregio, rientra all'interno della classificazione "paesaggio collinare agricolo-testimoniale" secondo il Piano Paesaggistico Regionale del Piemonte, ambito in cui si riconosce un alto valore identitario legato alla permanenza di nuclei storici, insediamenti religiosi e colture tradizionali.

L'intero territorio comunale di Montemagno è inoltre inserito all'interno della Buffer Zone del sito UNESCO "Il Monferrato degli Infernot", fatto che attribuisce ulteriore rilevanza culturale e paesaggistica al contesto di intervento, rafforzando la necessità di operare in modo attento e coerente con il valore testimoniale del paesaggio costruito e agricolo. In questo scenario, l'oratorio rappresenta un nodo potenzialmente strategico per integrare istanze di tutela e valorizzazione attiva.

Il complesso si sviluppa su un lotto accessibile da viabilità locale secondaria, connessa alla SP30, in prossimità di un'area sportiva comunale. La conformazione del terreno determina un impianto articolato su differenti quote, con un corpo principale a monte e un edificio secondario a valle, serviti da collegamenti pedonali interni. L'intero complesso è facilmente raggiungibile e risulta ben connesso alla rete ciclabile intercomunale, inserendosi in un sistema territoriale già interessato da dinamiche di valo-



44°58'94.9" N
8°19'17.1" E



rizzazione legate alla mobilità dolce.

In particolare, l'area di progetto risulta direttamente accessibile dalla protesi di progetto del Monferrato, deviazione locale connessa alla ciclovia nazionale Svizzera-Mare, importante asse di mobilità sostenibile che attraversa il Piemonte e collega le aree collinari del Monferrato con quelle liguri. Il complesso dell'ex oratorio, grazie alla sua posizione di passaggio e al sistema di servizi previsti, assume quindi anche il ruolo di punto tappa attrezzato per i cicloviaggiatori, con funzioni informative, ricettive e di assistenza tecnica integrate nel progetto di rifunzionalizzazione.

L'oratorio, bene di proprietà della Curia Vescovile di Casale Monferrato, è soggetto a vincoli di natura ecclesiastica e paesaggistica, secondo le disposizioni del D.lgs. 42/2004. Il complesso è oggi inutilizzato, ma in passato ha rivestito un ruolo centrale nella vita sociale e ricreativa della comunità, accogliendo attività religiose, educative e sportive, a testimonianza di una lunga tradizione di aggregazione che si è evoluta nel tempo in rapporto diretto con le trasformazioni del paese.

Gli edifici che lo compongono, la cui analisi costruttiva e morfologica è stata approfondita nel rilievo architettonico, costituiscono un insieme unitario dal punto di vista percettivo, integrato nel disegno del paesaggio e dotato di un'elevata accessibilità, sia carrabile che ciclopedonale. La rifunzionalizzazione in chiave cicloturistica e comunitaria non altera i caratteri identitari dell'insieme, ma li estende in coerenza con le nuove traiettorie di valorizzazione del territorio, ponendo il complesso come potenziale snodo

attivo tra il paesaggio storico, la rete lenta e i bisogni contemporanei della collettività.

Il valore che assumerà lo snodo sarà fondamentale per lo sviluppo urbano e turistico di Montemagno, configurandosi come intervento capofila capace di attivare una serie di future riqualificazioni e dinamiche positive per il territorio. Non si tratta solo di un punto di sosta per ciclovicciatori, ma di un vero e proprio dispositivo territoriale che integra servizi, socialità e promozione locale.

Il progetto prevede un programma funzionale articolato: all'interno dell'ex oratorio saranno realizzati una sala conferenze, un'aula studio, un bar con punto ristoro e spazi dedicati ai cicloturisti come deposito bici, punto riparazioni e informazioni turistiche. Parallelamente, verrà rafforzata la dimensione sportiva e ricreativa del complesso attraverso gli interventi sui precedenti impianti. Particolare rilevanza avrà il bike park, pensato non solo come supporto e impianto sportivo ma anche come simbolo dell'identità cicloturistica del luogo. Dotato di rastrelliere, colonnine per la ricarica, fontanelle e spazi ombreggiati, sarà un punto di riferimento per i viaggiatori, gli atleti e la popolazione, sarà un luogo di riconoscibilità per l'intero territorio. In sintesi, lo snodo diventa un modello di rigenerazione locale, capace di coniugare mobilità sostenibile, cultura, sport e socialità, generando nuove opportunità economiche e sociali per la comunità.

PROGRAMMA DI PROGETTO: QUESITI PROGETTUALI E STRATEGIE DI RISPOSTA

1. Come recuperare un bene storico e significativo per il territorio mantenendo viva la sua originaria funzione sociale e di servizio alla popolazione?

Argomentazione del problema:

Nel progettare il recupero dell'ex oratorio monsignor Luigi Lasagna, una delle problematiche più importanti è stata quella di restituire valore e funzione a un edificio storicamente centrale nella vita della comunità montemagnese. Non si trattava solamente di salvaguardare un manufatto architettonico, ma di preservare e rilanciare il suo ruolo identitario, legato alla memoria collettiva di più generazioni. L'oratorio, infatti, non era soltanto un contenitore fisico, ma un vero e proprio spazio civico in cui si sono svolte attività educative, associative, ricreative e religiose. La sfida posta al progetto è stata dunque quella di coniugare la necessaria rifunzionalizzazione dell'immobile con la continuità della sua vocazione aggregativa, evitando soluzioni che potessero snaturare il significato sociale che questo luogo ha sempre rappresentato per la popolazione.

Risposta progettuale:

Il progetto ha affrontato questa esigenza attraverso una strategia che unisce rispetto della funzione originaria e ampliamento delle possibilità d'uso in chiave contemporanea. Il piano seminterrato dell'edificio principale, che si affaccia direttamente sulla zona sportiva, è stato destinato alla ricollocazione delle attività oratoriane, permettendo così alle realtà educative e associative locali di tornare a

disporre di spazi adeguati, flessibili e accessibili. In questo modo, si è garantita una continuità funzionale con la storia dell'edificio, mantenendone la missione di servizio alla comunità.

Parallelamente, le nuove destinazioni d'uso previste – come il bar-ristorante, le aule polifunzionali e gli spazi aperti per attività culturali – sono state progettate in modo da non sovrapporsi o sostituire, ma piuttosto integrare e potenziare le funzioni esistenti. La progettazione ha puntato a fare dell'oratorio un punto di riferimento intergenerazionale, capace di accogliere la popolazione locale e i visitatori esterni, mantenendo uno spirito inclusivo, aperto e attivo. Il recupero non è stato quindi solo fisico e architettonico, ma anche sociale e simbolico, riportando l'oratorio a essere un bene collettivo vissuto e riconosciuto dalla comunità. La progettazione ha inoltre previsto un'adeguata segnaletica esterna che guida i cicloturisti dalla ciclovia principale fino all'hub, facilitando l'orientamento e l'accesso anche per utenti meno esperti o provenienti da fuori regione. La visibilità di questi elementi contribuisce a rafforzare l'identità del sito come punto di riferimento per il cicloturismo nel Monferrato. Questi dispositivi comunicativi sono stati realizzati con materiali e grafiche coerenti con il carattere storico-architettonico dell'oratorio, garantendo una lettura chiara e funzionale senza alterare l'identità visiva dell'edificio. Tale sistema di segnaletica assume anche una funzione educativa, ricordando la valenza storica e culturale del sito, contribuendo così a mantenere vivo il legame della comunità con la propria memoria collettiva.



BIKE PARK

2. Quale sito e quale edificio erano in grado di ospitare un hub cicloturistico dimensionato sulle reali necessità del territorio del Monferrato, con un potenziale di affluenza significativo?

Argomentazione del problema:

La prima esigenza progettuale ha riguardato l'individuazione di un luogo che fosse non solo geograficamente strategico, ma anche in grado di rispondere, in termini dimensionali e funzionali, alla previsione di un afflusso costante e variegato di ciclovialggiatori. Considerando che Montemagno rappresenta una delle prime tappe del Monferrato per chi proviene da ovest lungo la ciclovial Svizzera-Mare, l'area di progetto avrebbe dovuto soddisfare sia la domanda stagionale turistica sia quella potenziale derivante dalla crescita del cicloturismo locale. Era quindi necessario selezionare un edificio che non fosse solo suggestivo dal punto di vista storico-architettonico, ma che fosse anche strutturalmente e spazialmente predisposto per accogliere un hub attrezzato, articolato e scalabile.

Risposta progettuale:

La scelta dell'ex oratorio monsignor Luigi Lasagna è nata proprio da questa valutazione. Il complesso, composto da due edifici distinti su un'area ampia e articolata su più quote, ha dimostrato da subito una spiccata idoneità a ospitare un hub cicloturistico. L'edificio storico, con la sua planimetria estesa e la distribuzione su più livelli, ha permesso di collocare agevolmente le funzioni ricettive,

informative e collettive. L'edificio secondario e le aree esterne hanno offerto lo spazio necessario per gestire il flusso cicloturistico, ospitare le ciclofficine, il bike park e i servizi di supporto, rendendo il sito capace di assorbire anche un'affluenza importante senza sacrificare qualità, comfort e funzionalità.

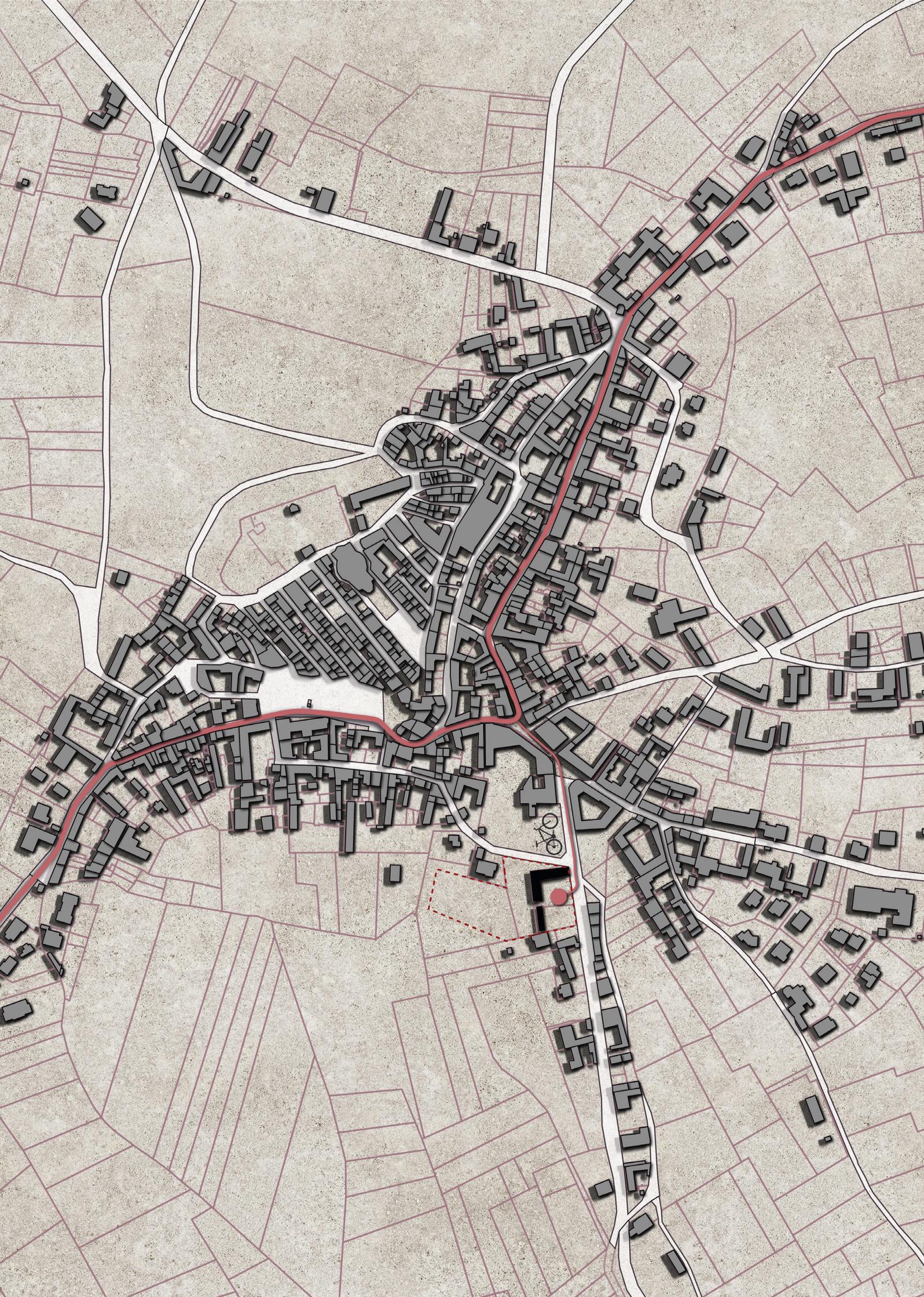
L'intervento si inserisce in un contesto collinare a margine del centro abitato, accessibile e ben servito dalla viabilità locale e dalla rete di mobilità dolce intercomunale. Il sito è raggiungibile tramite una deviazione secondaria collegata alla ciclovia Svizzera-Mare, asse strategico del turismo lento nel Monferrato. L'organizzazione planimetrica del progetto valorizza questa posizione privilegiata: il percorso ciclabile principale attraversa longitudinalmente il lotto, seguendo il naturale andamento del terreno e integrandosi con i percorsi esistenti.

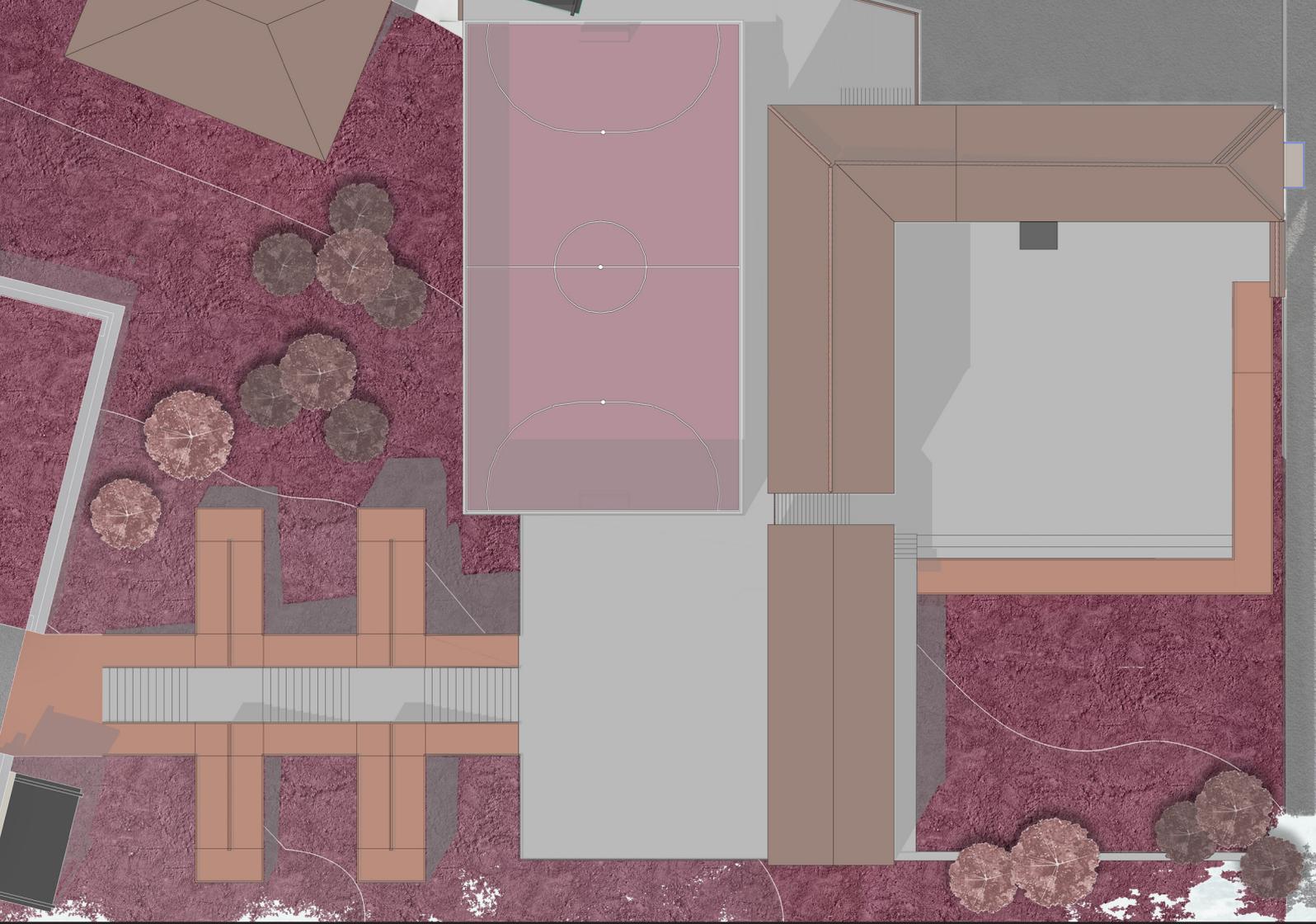
L'edificio secondario, già destinato a spogliatoi e servizi negli anni Settanta, è stato completamente riconfigurato come nodo infrastrutturale per la mobilità dolce: al suo interno si sviluppa una rampa ciclabile continua che attraversa il volume architettonico con andamento discendente, fungendo da connessione tra le diverse quote e culminando nella zona del bike park. Infatti l'edificio è stato completamente modificato dal punto di vista delle finiture e delle aperture con l'inserimento di grandi archi vetrati sulla facciata sud, utilizzati proprio per dare valore e importanza al collegamento ciclabile. Tale infrastruttura, oltre alla sua funzione tecnica, rappresenta un elemento distintivo e innovativo del progetto, in grado di comunicare fisicamente e simbolicamente la vocazione

cicloturistica del complesso.

Oltre alle funzioni già citate, la distribuzione funzionale è stata ottimizzata prevedendo aree specifiche per la manutenzione e la custodia delle biciclette, con locali dotati di attrezzature per la riparazione. Sono stati utilizzati materiali come la pietra di Luserna, il corten e il legno, che dialogano armoniosamente con la tradizione costruttiva del Monferrato e le cromie naturali del paesaggio circostante. L'uso della pietra di Luserna è stato esteso alle pavimentazioni esterne, richiamando la storia e i caratteri del luogo, mentre il corten è stato impiegato in elementi di arredo e strutture leggere, creando un contrasto caldo ma discreto con la pietra.







PLANIVOLUMETRICO 1:500

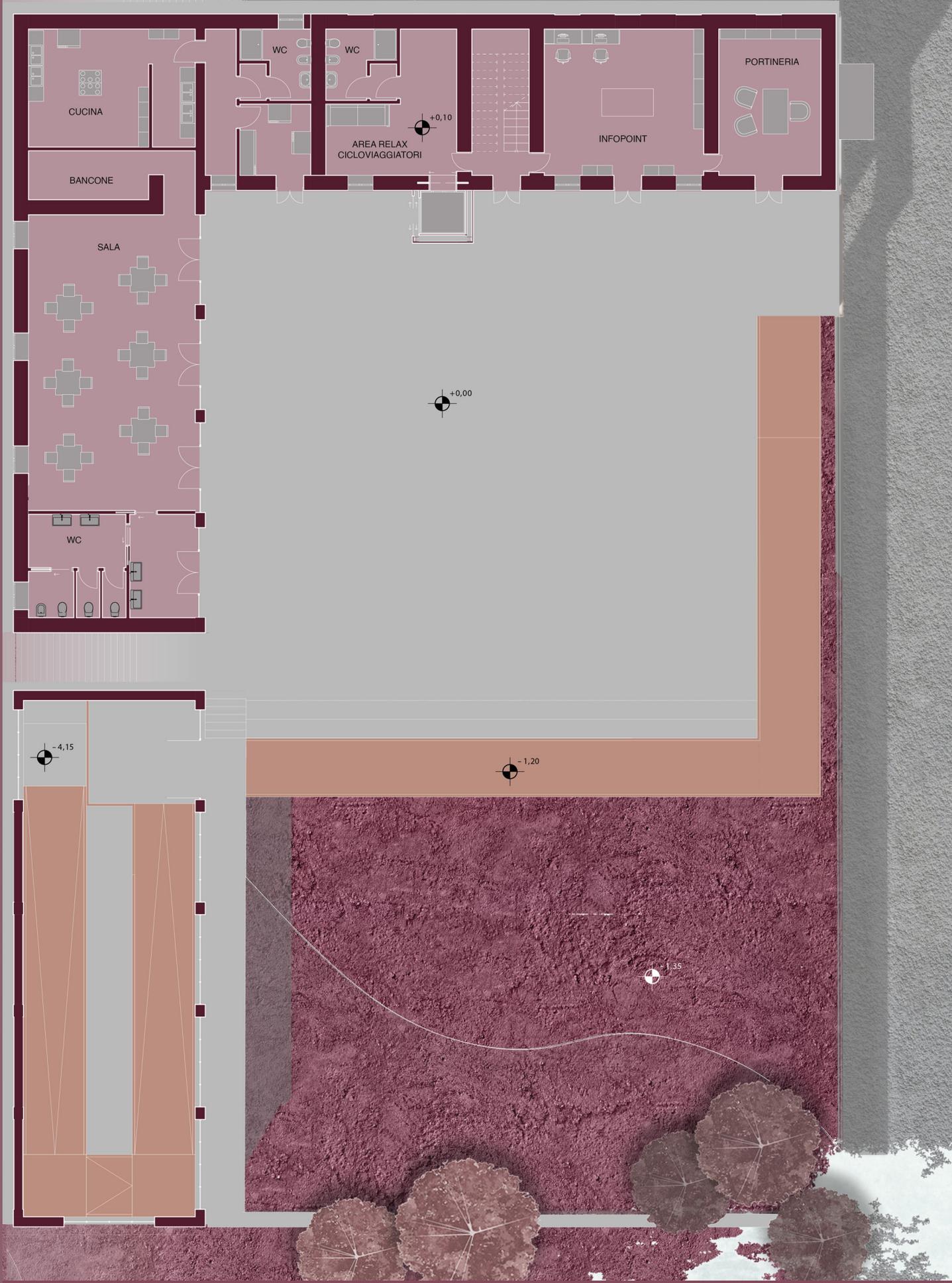
3. Come rispondere all'assenza, sul territorio, di spazi per l'aggregazione giovanile e per la vita sociale quotidiana?

Argomentazione del problema:

Uno degli aspetti più critici riscontrati nel contesto di Montemagno è la carenza di luoghi destinati all'incontro, alla socialità e all'espressione delle attività giovanili e culturali. Pur essendo un centro ricco di storia, il paese non disponeva di spazi polifunzionali aggiornati, né di ambienti informali che potessero essere liberamente utilizzati da associazioni, studenti, gruppi locali o famiglie. La riqualificazione dell'ex oratorio, per essere autenticamente integrata nel tessuto sociale, avrebbe dovuto sopperire a questa mancanza.

Risposta progettuale:

Il progetto ha risposto a questa esigenza prevedendo una duplice articolazione degli spazi destinati all'aggregazione. Da un lato, il piano seminterrato è stato riconfigurato per accogliere attività di tipo oratoriano, educativo e associativo, in continuità con la vocazione storica dell'edificio. A piano terra nella manica a "L" è stato collocato un bar-ristorante che non è solo un servizio per i turisti, ma uno spazio civico, aperto a usi flessibili e non commerciali in orari selezionati: aula studio, spazio espositivo, luogo per eventi o attività informali. Il cortile antistante diventa così un'estensione naturale dell'interno, un'agorà informale per il paese. L'edificio ha subito alcuni interventi sostanziali, prima di tutto dal punto di vista della disposi-



zione interna dei locali, andando a realizzare le zone per i servizi e per le aree adibite a cucina e locali a servizio del ristorante. Successivamente sono anche stati pensati gli interventi sulle facciate, la facciata nord è rimasta pressoché immutata se non per gli interventi di rifacimento degli intonaci, mentre nella facciata sud è stata aperta una serie di archi vetrati, proprio come nell'edificio secondario, al fine di favorire l'ingresso della luce all'interno della sala.

In aggiunta, il progetto ha previsto che tali spazi siano facilmente riconfigurabili e modulabili, con arredi leggeri e sistemi di illuminazione adattivi, per rispondere alle diverse esigenze dell'utenza e favorire una fruizione quotidiana dinamica e non vincolata a un uso rigido. Questa flessibilità è stata pensata per stimolare la partecipazione attiva di gruppi giovanili, associazioni culturali e cittadini, consentendo la realizzazione di eventi, laboratori e momenti aggregativi di vario genere, aumentando così la vitalità sociale del borgo.



4. Come trasformare il progetto in un polo attrattivo capace di coinvolgere non solo Montemagno ma anche i centri limitrofi?

Argomentazione del problema:

Una delle criticità principali riguardava la scarsa attrattività dell'area dal punto di vista sovralocale. Il rischio era quello di realizzare un'infrastruttura rivolta solo a un'utenza turistica di passaggio, senza coinvolgere attivamente il tessuto territoriale circostante. Serviva un'idea forte, uno spazio capace di attrarre anche le persone residenti nei comuni vicini, attivando dinamiche di scambio e partecipazione.

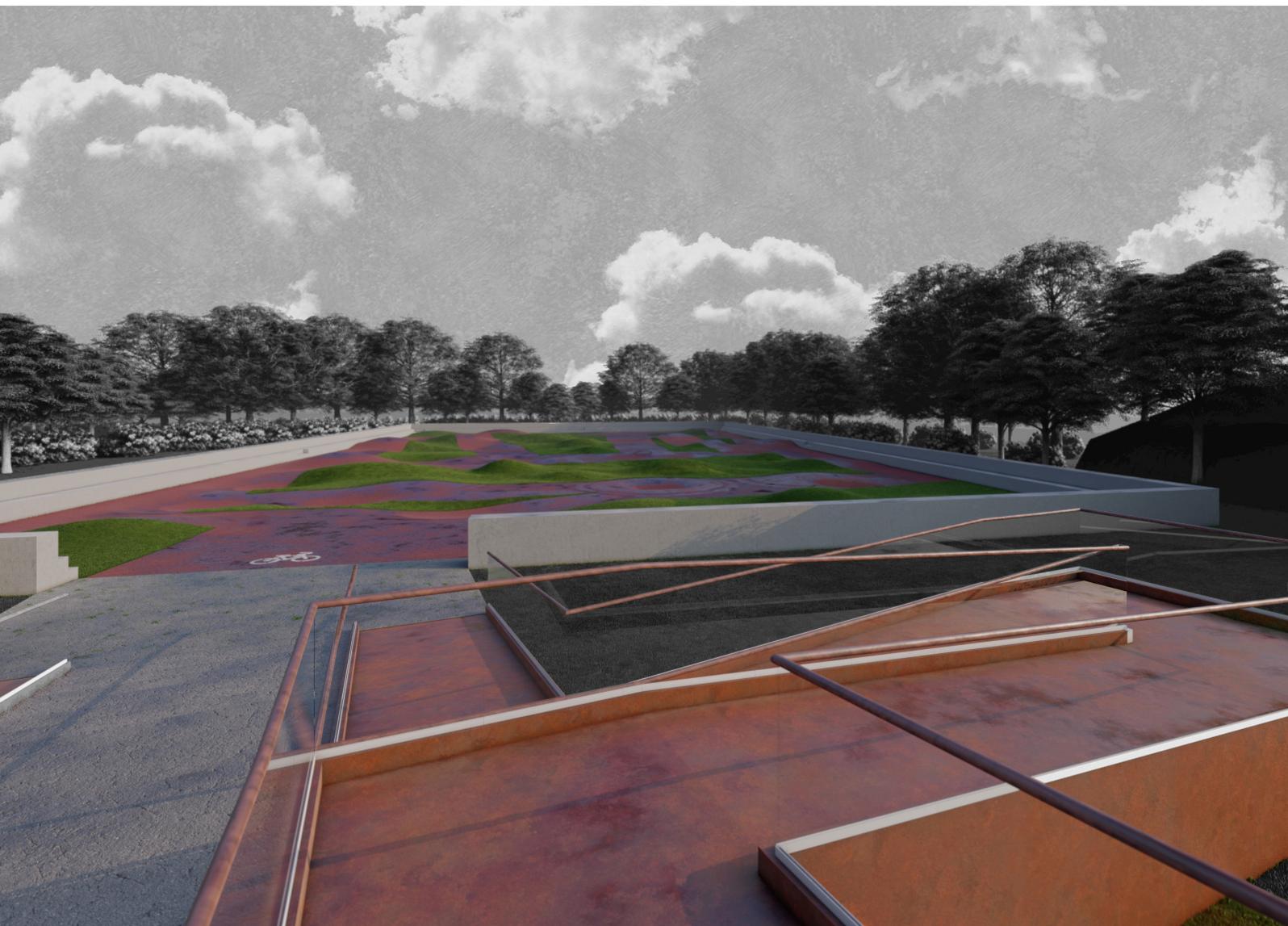
Risposta progettuale:

Il progetto ha risposto a questa necessità creando un sistema aperto e multifunzionale. La presenza del bar-ristorante come polo gastronomico e sociale, le aree verdi attrezzate, la zona sportiva recuperata con il campo da calcio a 5 e soprattutto il bike park, pensato anche per eventi e corsi di formazione, permettono di attivare flussi regolari da e verso i comuni vicini. Non si tratta di un edificio chiuso in sé stesso, ma di una piattaforma territoriale capace di generare attrazione grazie alla varietà e alla combinazione delle sue funzioni. In particolare, il bike park rappresenta un elemento chiave per la costruzione dell'identità del progetto e per la sua capacità di radicarsi nel territorio. La progettazione del bike park ha previsto un layout modulare e progressivo, comprensivo di piste con diversi livelli di difficoltà, che possono essere

utilizzate sia dai principianti sia dagli utenti più esperti, garantendo così una fruizione inclusiva. Per i giovani dei paesi limitrofi, costituisce un polo di riferimento sportivo e ricreativo, dove incontrarsi, sperimentare e praticare attività all'aperto in modo libero e informale. In un contesto in cui le opportunità di svago sono spesso limitate, questo spazio offre un'alternativa concreta alla socialità passiva, stimolando autonomia, creatività e senso di appartenenza. Il volume del nuovo bike park, pensato come struttura leggera e permeabile, non interferisce con la vista panoramica, e l'inserimento del percorso ciclabile è stato studiato per seguire il naturale andamento del terreno, minimizzando l'impatto ambientale. Anche la segnaletica è stata progettata per essere integrata con il contesto, evitando elementi visivi dominanti o estranei all'identità locale. Per i cicloviaggiatori, il bike park assume una duplice funzione: da un lato come luogo attrezzato dove sostare, allenarsi o semplicemente divertirsi in sella, dall'altro come segno tangibile dell'attenzione del territorio per il mondo della bicicletta. La sua presenza rafforza l'identità cicloturistica della deviazione progettata verso Grana, rendendo Montemagno non solo un punto di passaggio, ma una vera e propria destinazione tematica per chi viaggia su due ruote. Per i ciclisti sportivi e gli appassionati locali, il bike park diventa uno spazio di allenamento, competizione e aggregazione, capace di ospitare manifestazioni, incontri e corsi. Il progetto prevede infatti l'organizzazione di attività legate al mondo del ciclismo, che possano coinvolgere non solo chi pratica questo sport, ma anche associazioni, scuole e famiglie del territorio. In

questo modo, lo spazio sportivo si trasforma in un motore di coinvolgimento intercomunale, capace di rafforzare le reti sociali e di promuovere la salute, la mobilità attiva e l'identità locale.

La gestione degli spazi esterni è stata inoltre progettata per garantire la possibilità di ospitare manifestazioni temporanee, mercati locali e attività all'aperto, con infrastrutture di supporto come aree parcheggio, servizi igienici e punti di ristoro all'aperto, che contribuiscono a creare un sistema integrato di attrazione e socializzazione.



5. Come gestire la complessità morfologica del lotto e del contesto, superando dislivelli e garantendo un sistema di connessioni efficiente?

Argomentazione del problema:

Il lotto dell'ex oratorio presenta una forte articolazione altimetrica, con dislivelli significativi tra l'accesso principale, il cortile centrale, l'area sportiva e il fondo valle dove si trova il bike park. Questo rendeva complessa l'organizzazione funzionale e distributiva, soprattutto considerando l'obiettivo di mantenere una fruizione continua e accessibile. Era necessario rispondere non solo con soluzioni funzionali ma anche con scelte coerenti dal punto di vista formale e paesaggistico.

Risposta progettuale:

La soluzione principale consiste nell'introduzione di un sistema di rampe che permette la connessione tra tutte le quote del complesso. Per la caratterizzazione architettonica delle rampe, il progetto ha ripreso le forme degli elementi che risolvono i principali salti di quota all'interno dell'edificio di Montemagno. Uno degli interventi maggiori è stato l'introduzione di una rampa ciclabile interna all'edificio secondario, che attraversa il lotto in modo fluido e continuo, permettendo di superare la quota superiore fino a raggiungere il piano del bike park. Questa rampa non è solo un elemento tecnico ma assume un valore architettonico e simbolico, richiamando il tema del "muraglione" della piazza di Montemagno. A lato del



muro si apre una porta ad arco a tutto sesto, costruita con conci di pietra ben lavorati che ne definiscono la forma e la solidità. Sopra l'arco è presente una piccola finestra quadrata, segno della presenza di uno spazio abitativo nella parte superiore della struttura chiamata appunto "casa sul portone". Il dislivello è superato tramite una scala laterale in pietra, che costeggia il muro e collega la piazza con il livello superiore del borgo. A questo sistema si aggiungono scale esterne e rampe secondarie, che collegano la zona verde e i percorsi ciclabili, garantendo una rete distributiva leggibile, fluida e integrata al paesaggio. Il collegamento con il bike park è stato realizzato anche con l'inserimento di una scala e di rampe ciclabili che richiamano la scala della Chiesa dei Santi Martino e Stefano: essa si sviluppa secondo un asse centrale, con rampe che si allargano e si restringono in curvatura planimetrica, concepita come dispositivo scenografico e urbano. Anche la segnaletica è stata progettata per essere integrata con il contesto, evitando elementi visivi dominanti o estranei all'identità locale.

Sono state previste anche soluzioni per il drenaggio delle acque meteoriche lungo i percorsi, mediante canalette e sistemi di raccolta integrati, per evitare fenomeni di erosione e ristagno, assicurando la sicurezza e la praticabilità delle rampe in tutte le condizioni climatiche.

L'intervento ha quindi saputo coniugare innovazione e rispetto, valorizzando l'identità storica dell'oratorio senza tradirne il carattere e integrandosi con il paesaggio circostante, restituendo così un immobile e un sito che dialogano efficacemente con il proprio contesto.

6. Come garantire l'accessibilità universale all'intero complesso, includendo anche utenti con disabilità?

Argomentazione del problema:

Un ulteriore elemento essenziale è stato quello di assicurare che tutti gli spazi dell'ex oratorio fossero accessibili senza barriere architettoniche. La progettazione doveva rispondere a normative e principi di inclusione, garantendo una fruizione serena e completa a persone con disabilità motoria, sensoriale o altre esigenze particolari.

Risposta progettuale:

Il progetto ha previsto un percorso accessibile continuo e privo di barriere, con l'installazione di un ascensore esterno che collega i vari livelli dell'edificio principale. Questo ascensore è stato contrassegnato con un simbolo Bike Park, che oltre a identificare il servizio specifico, contribuisce a rendere visibile e comprensibile la presenza di un percorso dedicato alle biciclette e agli utenti con esigenze particolari. L'ascensore esterno è stato dimensionato e posizionato in modo da garantire un accesso diretto e privo di barriere a tutte le principali aree funzionali, inclusi gli spazi dedicati all'accoglienza dei cicloturisti e le zone di aggregazione. Sono stati adottati criteri di progettazione inclusiva anche per gli arredi, i bagni e le vie di fuga, conformi alle normative vigenti in materia di superamento delle barriere architettoniche.

Inoltre, il progetto ha previsto una segnaletica tattile e visiva chiara e leggibile, integrata con percorsi a pavimento differenziato per ipovedenti, e aree di sosta con panchi-

ne ergonomiche per favorire il riposo e la fruizione degli spazi da parte di persone con ridotta autonomia motoria. La rampa ciclabile all'interno dell'edificio secondario è stata progettata con pendenza contenuta e superficie antiscivolo, garantendo l'accesso in sicurezza anche ai ciclisti meno esperti o con disabilità. Tutte le aree esterne, comprese quelle del bike park e della pump track, sono state studiate per permettere un utilizzo inclusivo: percorsi differenziati, zone di sosta accessibili, e una progettazione attenta agli standard di fruibilità universale. Infine, la ciclofficina dispone di postazioni attrezzate per manutenzione assistita, con spazi adeguati anche per utenti in carrozzina, e il sistema di segnaletica è stato realizzato anche con caratteri in rilievo e contrasto cromatico, facilitando la lettura a persone ipovedenti o con difficoltà visive. L'intervento nel suo complesso risponde così pienamente ai requisiti di accessibilità, promuovendo un uso inclusivo e condiviso dell'intero complesso.



RIFERIMENTI: FONTI ARCHIVISTICHE, BIBLIO- GRAFIA E SITOGRAFIA

FONTI ARCHIVISTICHE

ARCHIVIO STORICO DELLA DIOCESI DI CASALE (ASDC), *Fondo della Curia Vescovile, Serie Archivio parrocchiale di Montemagno, Inventario della Parrocchia riordino 2013-2014*, Meni M. (a cura di), fald.45, fasc. 115

ASDC, *Fondo della Curia Vescovile, Serie parrocchie Montemagno-faldone 2, Sacerdoti Defunti*, scheda personale di Rossetti Don Luigi

ASDC, *Fondo della Curia Vescovile, Serie Visite Pastorali, Visita Barone*, fald. 514, fasc. 544

ASDC, *Fondo della Curia Vescovile, Serie Visite Pastorali, Visita Gavotti*, fald. 318, fasc. 318

BIBLIOGRAFIA

Angelino E., Bussi D., *La guida di Langhe, Roero e Monferrato: un viaggio tra paesaggio, storia e cultura*, Team Service, Asti 2020

A.A.V.V., *Montemagno tra arte e storia*, Provincia di Asti, Asti 2001

Boano G., Molino B., Soletti U., *L'ambiente del Roero. Caratteri geomorfologici, storici, naturalistici*, Bra 1992

Cancelleria della Curia Vescovile (a cura di), *Annuario della diocesi di Casale Monferrato 2002*, Fondazione S. Evasio, Casale Monferrato 2003

Cavallari Murat A., *Tessuti urbani in Alba*, Alba 1975

Di Ricaldone G.A., *Monferrato tra Po e Tanaro : guida storico-artistica dei suoi comuni*, 2 voll, Gribaudo, Cavallermaggiore 1998-1999, I - II

Dutto A.A., Palma R. (a cura di), *Tracciare piani, disegnare carte. Architettura, cartografia e macchine di progetto / Sketching plans, drawing maps. Architecture, cartography and architectural design machines*, Accademia University Press, Torino 2016

Filippi F., Micheletto E., *Il territorio tra Tanaro e Stura: contributo alla carta archeologica*, in *Quaderni di Archeologia in Piemonte*, 1987, pp. 5-37

Gonella L., Ronchetta Bussolati D., *Pollentia romana. Note sull'organizzazione urbanistica e territoriale*, in Soprintendenza archeologica del Piemonte (a cura di), *Studi di archeologia dedicati a Pietro Barocelli*, Torino 1980, pp. 95-108

Lusso E., Panero E. (a cura di), *Un viaggio in Piemonte. Il territorio tra Santa Vittoria, Pollenzo, Cherasco e La Morra dall'antichità alla prima età moderna*, La Morra 2006

Meloni I., Palma R., *Paesaggio con biciclette. Piccola ontologia illustrata per il progetto delle ciclovie di lunga percorrenza*, Accademia University Press, Torino 2022

Motta G., Pizzigoni A., Palma R. (a cura di), *La Nuova Griglia Politecnica. Architettura e macchina di progetto*, Franco Angeli, Milano 2011

Motta G., Ravagnati C. (a cura di), *Cartografia di fiume per il progetto di città. Ricerca sulla qualità dell'architettura applicata all'area metropolitana torinese*, Tecnograph, Bergamo 2009

Ocelli C.L.M., *Dal territorio alla città: un percorso per frammenti*, in Ientile R., Romeo E. (a cura di), *La conservazione dell'architettura e del suo contesto. Protocollo*

per una valutazione integrata del patrimonio di Pinerolo,
CELID, Torino 2009, pp. 26-35

Occelli C.L.M., *Il problema della rifunzionalizzazione nel progetto di restauro*, in *De venustate et firmitate. Scritti per Mario Dalla Costa*, Celid, Torino 2002, pp. 60-67
Occelli C.L.M., *Un castello, mille castelli. L'importanza delle cose nel progetto di restauro*, in Croci G., *Conservazione e restauro strutturale dei beni architettonici*, CittàStudi, Novara 2012, pp. 395-422

Occelli C.L.M., Palma R., *Lo stupore della lentezza. Ciclovie, infrastrutture e nuovi immaginari territoriali*, «ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO», n. 24, 2011, pp. 1-11

Occelli C.L.M., Ruiz Bazán I., *La memoria che riaffiora. Villaggi sommersi e rifondazione dell'abitare*, con uno scritto di Palma R., Accademia University Press, Torino 2024

Occelli C.L.M., Ruiz Bazán I., *La parola e la cosa. Doppie sguardi sul progetto di restauro*, Altralinea Edizioni, Firenze 2023

Occelli C.L.M., *Nuovo VS antico. Riflessioni intorno al tema della memoria*, in Vassallo E., Ferlenga A., Schellino F. (a cura di), *Antico e Nuovo. Architetture e Architettura*, Il Poligrafo, Padova 2007, pp. 965-974

Palma R., Ravagnati C. (a cura di), *Atlante di progettazio-*

Palma R., Ravagnati C. (a cura di), *Atlante di progettazione architettonica*, CittàStudi – De Agostini, Novara 2014

Palma R., Ravagnati C., *L'architetto cartografo. Strati e figure terrestri nel progetto di architettura*, Libria, Melfi 2020

Ragusa E., *Restauro e problemi di tutela a Montemagno, in Montemagno tra arte e storia*, Provincia di Asti, Asti 2001, p. 84

Ravera G., Berta G., *La Rete Romanica di Collina: guida alle chiese romaniche tra Astigiano e Monferrato*, Regione Piemonte – Assessorato alla Cultura, Torino 2007

Raviola B.A., *Fonti e prospettive per una storia di Montemagno in età moderna*, in *Montemagno tra arte e storia*, Asti 2001, pp. 37-77

Sangiorgio B., Vernazza G. (a cura di), *Cronica del Monferrato*, Torino

Sartori A.T., *Pollentia ed Augusta Bagiennorum. Studi sulla romanizzazione del Piemonte*, Torino 1965

Settia A.A., *Castelli e chiese romaniche fra Tanaro e Po. Archeologia del paesaggio nell'Astigiano*, Cassa di Risparmio di Asti – Centro Studi Piemontesi, Torino 1988

Taricco B., *Documenti e appunti per una storia di Verdu-*

no, Verduno 2004

Testa D., *Storia del Monferrato*, 3. ed., Gribaudo, Cavallermaggiore 1996

Venturino Gambari M. (a cura di), *Navigatori e contadini. Alba e la valle del Tanaro nella preistoria*, Alba 1995

SITOGRAFIA

101 Zone, *Il borgo di Vignale Monferrato in Piemonte*, <https://101-zone.com/2023/11/15/il-borgo-di-vignale-monferrato-in-piemonte/> (ultimo accesso 15/04/2025)

Agenzia per la Mobilità Piemontese, *BiciPlan Piemonte*, <https://www.mobilitapiemonte.it/progetti/biciplan-piemonte/> (ultimo accesso 04/01/2025)

Aleramo – Monferrato Cult, *Aleramo, fiero e coraggioso condottiero...*, <https://www.monferratocult.com/cultura-e-tradizione/#:~:text=Aleramo%2C%20fiero%20e%20coraggioso%20condottiero,protagonista%20inizia%20la%20storia%20m> (ultimo accesso 08/01/2025)

Archeocarta, *Alba (CN) : Città romana di Alba Pompeia*, <https://archeocarta.org/alba-cn-citta-romana-di-alba-pompeia/> (ultimo accesso 29/06/2025)

Archello, *Sloterdijk Bicycle Parking*, <https://archello.com/project/sloterdijk-bicycle-parking#stories> (ultimo accesso 20/02/2025)

ARPA Piemonte, *Geologia del Roero*, <https://www.arpa.piemonte.it/approfondimenti/temi-ambientali/geologia/approfondimenti/geositi/geositi-del-piemonte/roero> (ultimo accesso 20/01/2025)

Atlante Demologico Piemontese, *Tradizioni nel Roero*, <http://www.piemonteitalia.eu/it/territorio/cultura/atlan-te-demologico-piemontese> (ultimo accesso 10/02/2025)

Atlante Strade Ciclabili, *Percorsi nel Roero*, <https://www.piste-ciclabili.com/regioni-piemonte> (ultimo accesso 16/01/2025)

Atlante Strade Ciclabili, *Asti – Alba*, <https://www.piste-ciclabili.com/itinerari/3075-asti-alba> (ultimo accesso 16/01/2025)

ATL Langhe Roero, *Langhe Roero Monferrato – Turismo*, <https://www.visitlmr.it/> (ultimo accesso 18/01/2025)

ATL Langhe Roero, *Percorsi Outdoor*, <https://www.visitlmr.it/outdoor> (ultimo accesso 18/01/2025)

ATL Langhe Roero, *Roero – Itinerari*, <https://www.visitlmr.it/territori/roero/itinerari> (ultimo accesso 18/01/2025)

ATL Langhe Roero, *Eventi culturali*, <https://www.visitlmr.it/eventi> (ultimo accesso 18/01/2025)

Bicitalia, *Progetto*, <https://fiabitalia.it/progetto/bicitalia/> (ultimo accesso 28/06/2025)

Bollettino Salesiano, *Archivio*, <https://bollettinosalesiano.it/archivio/1895/189512.pdf> (ultimo accesso 12/04/2025)

Bikeitalia.it, *Cicloturismo Piemonte*, <https://www.bikeitalia.it/cicloturismo-piemonte/> (ultimo accesso 21/01/2025)

Bodas, *Costa Azul: mapa*, <https://www.bodas.net/articulos/que-ver-costa-azul--c1530> (ultimo accesso 03/03/2025)

Catalogo Beni Culturali, *Chiesa dell'Assunta di Montemagno*, <https://catalogo.beniculturali.it/detail/ArchitecturalOrLandscapeHeritage/0100041812> (ultimo accesso 22/01/2025)

Centro Studi Beppe Fenoglio, *Ponte sul fiume Tanaro*, <https://www.centrostudibeppefenoglio.it/it/articolo/9-11-862/arte/architettura/ponte-sul-fiume-tanaro> (ultimo accesso 10/02/2025)

Ciclovie del Piemonte, *Sito ufficiale*, <https://www.cicloviepedemontane.it/> (ultimo accesso 04/01/2025)

Comune di Casale Monferrato, *Sito ufficiale*, <https://www.comune.casale-monferrato.al.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/170> (ultimo accesso 12/02/2025)

Comune di Casorzo Monferrato, *Sito ufficiale*, <https://www.comune.casorzo.at.it/> (ultimo accesso 07/03/2025)

Comune di Cella Monte, *Sito ufficiale*, <https://www.comune.cellamonte.al.it/> (ultimo accesso 24/02/2025)

Comune di Cella Monte, *Galleria fotografica*, <https://www.comune.cellamonte.al.it/Galleriafotografica?IDAlbum=1> (ultimo accesso 12/01/2025)

Comune di Grana Monferrato, *Sito ufficiale*, <https://www.comune.grana.at.it/it> (ultimo accesso 17/01/2025)

Comune di Grazzano Badoglio, *Sito ufficiale*, <https://>

www.comune.grazzanobadoglio.at.it/ (ultimo accesso 18/01/2025)

Comune di Montemagno Monferrato, *Sito ufficiale*, <https://www.comune.montemagno.at.it/it/menu/139326> (ultimo accesso 25/01/2025)

www.comune.montemagno.at.it/it/menu/139326 (ultimo accesso 25/01/2025)

Comune di Ottiglio, *Benvenuti sul sito web del comune di Ottiglio!*, <https://www.comune.ottiglio.al.it/Dettaglio-news?IDNews=282198> (ultimo accesso 05/03/2025)

Comune di Sala Monferrato, *Sito ufficiale*, <https://www.comune.salamonferrato.al.it/it> (ultimo accesso 28/02/2025)

Comune di Terruggia, *Sito ufficiale*, <https://www.comune.terruggia.al.it/it> (ultimo accesso 10/03/2025)

Comune di Vignale Monferrato, *Sito ufficiale*, <https://www.comune.vignalemonferrato.al.it/it> (ultimo accesso 19/03/2025)

Consorzio del Roero, *Il Territorio*, <https://www.consorziodelroero.it/il-territorio/> (ultimo accesso 06/01/2025)

Consorzio del Roero, *I Borghi del Roero*, <https://www.consorziodelroero.it/blog/paesi/i-borghi-del-roero-assolutamente-da-non-perdere/> (ultimo accesso 14/03/2025)

Decantico, *Il territorio del Roero: l'altra faccia del Piemon-*

te, <https://www.decantico.com/il-territorio-del-roero-lal-tra-faccia-del-piemonte/> (ultimo accesso 26/06/2025)

Designboom, *Long Term Bicycle Parking Stations*, <https://www.designboom.com/project/long-term-bicycle-parking-stations/> (ultimo accesso 13/02/2025)

Destinazione Monferrato, *Il Monferrato | Patrimonio Unesco per la sua particolarità unica di territorio*, <https://www.destinazionemonferrato.it/il-monferrato/> (ultimo accesso 25/02/2025)

Digitouring, *Rivista mensile del Touring Club Italiano*, <https://www.digitouring.it/oggetti/11692-rivista-mensile-del-touring-club-italiano-1902/> (ultimo accesso 15/01/2025)

Enciclopedia Treccani, *Giovanni Bosco*, <https://www.treccani.it/enciclopedia/santo-giovanni-bosco/> (ultimo accesso 16/01/2025)

Enciclopedia Treccani, *Questione giovanile*, [https://www.treccani.it/enciclopedia/la-questione-giovanile-fra-oratori-associazioni-movimenti-dal-1861-alla-fine-del-secolo-xx_\(Cristiani-d'Italia\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/la-questione-giovanile-fra-oratori-associazioni-movimenti-dal-1861-alla-fine-del-secolo-xx_(Cristiani-d'Italia)/) (ultimo accesso 14/01/2025)

Golosaria, *La storia*, <https://www.golosaria.it/it/storia-golosaria> (ultimo accesso 09/01/2025)

Gran Monferrato, *Eventi*, <https://www.granmonferrato.it/eventi-in-monferrato/> (ultimo accesso 23/01/2025)

Granai della Memoria, *Caterina Bo*, <https://www.grnai-dellamemoria.it/index.php/it/archivi/memorie-di-piemonte/caterina-bo> (ultimo accesso 12/06/2025)

Helvetia, *Autunno nelle langhe: guida per un weekend fuori porta*, <https://www.helvetia.com/it/web/it/chi-siamo/blog/articoli-piu-consultati/viaggi/langhe.html> (ultimo accesso 26/01/2025)

Idea Tourism, *Roero, un territorio da scoprire*, <https://tourism.ideawebtv.it/magazine/2019/06/roero-un-territorio-da-scoprire-tra-enogastronomia-e-sport/> (ultimo accesso 04/02/2025)

Il Corriere, *Ponte da rifare a Pollenzo*, <https://ilcorriere.net/ponte-da-rifare-sogno-costoso-crescono-a-115mila-euro-le-spese-dello-studio-a-pollenzo/> (ultimo accesso 26/04/2025)

Il Corriere, *Ponte storico a Pollenzo*, <https://ilcorriere.net/pollenzo-lantico-ponte-ora-si-potra-rifare/> (ultimo accesso 27/04/2025)

Inhabitat, *Cycling Oasis Philadelphia*, <https://inhabitat.com/philadelphia-parking-lot-transformed-into-cycling-oasis/> (ultimo accesso 19/01/2025)

Inhabitat, *Radhaus bike shop Germany*, <https://inhabitat.com/radhaus-is-a-glowing-bike-shop-storage-facility-in-eastern-germany/> (ultimo accesso 08/03/2025)

Langhe Experience, *Scopri il territorio*, <https://www.langhe-experience.it/it/39-scopri-il-territorio-langhe-monferrato-roero> (ultimo accesso 05/02/2025)

Langhe.net, *Eventi*, <https://langhe.net/eventi/> (ultimo accesso 11/01/2025)

Langhe.net, *Sagre e fiere*, <https://langhe.net/eventi/sagre-fiere/> (ultimo accesso 16/01/2025)

Langhe.net, *Visita le Langhe*, <https://langhe.net/visita/> (ultimo accesso 20/01/2025)

Lemontagne, *Il Foliage nel Roero: Sentiero dei Castelli*, <https://lemontagne.net/events/roero-sentiero-castelli/> (ultimo accesso 26/01/2025)

Matteo Correggia, *Territorio Roero*, <https://www.matteocorreggia.com/territorio-roero/> (ultimo accesso 18/03/2025)

Moveo, *Alla scoperta dei borghi più belli del Monferrato*, <https://moveo.telepass.com/borghi-piu-belli-monferrato/> (ultimo accesso 26/01/2025)

Monferrato, *Piemonte Land*, <https://www.piemonteland.it/vini/monferrato/#:~:text=Il%20Monferrato%20%C3%A8%20un%20ampio,e%20ricche%20di%20inse-diamenti%20urbani.> (ultimo accesso 21/01/2025)

Monferrato, *Viaggio a Montemagno*, <https://www.ilmonferrato.it/articolo/VK4fwDnLw06b7297701AwA/viaggio-a-montemagno-per-mons-lasagna> (ultimo accesso 14/01/2025)

Museo Diffuso del Vino, <https://www.museodiffusodelvino.it/> (ultimo accesso 19/03/2025)

Museo Etnografico di Cella Monte, <https://www.museoetnografico.it/> (ultimo accesso 24/02/2025)

Museo del Paesaggio, <https://www.museodelpaesaggio.it/> (ultimo accesso 10/01/2025)

Parco Culturale Langhe Monferrato Roero, <https://www.parcoculturalelanghe.it/> (ultimo accesso 22/01/2025)

Parco Letterario Langhe Monferrato Roero, <https://www.parcoletterario.it/it/visitare/index.htm> (ultimo accesso 11/01/2025)

Paesaggi Vitivinicoli UNESCO, *Sito ufficiale*, <https://www.paesaggivitivinicoliunesco.it/> (ultimo accesso 01/03/2025)

Paesaggi vitivinicoli Unesco, *I luoghi del vino Barolo*, <https://www.paesaggivitivinicoliunesco.it/patrimonio/la-langga-del-barolo/> (ultimo accesso 03/03/2025)

Patrimonio da raccontare, *Paesaggi vitivinicoli*, <https://www.patrimoniodaraccontare.it/it> (ultimo accesso

19/03/2025)

Piemonte Cultura, *Le Rocche del Roero*, <https://www.piemontecultura.it/rocche-del-roero/> (ultimo accesso 03/01/2025)

Piemonte Cultura, *Il Roero*, <https://www.piemontecultura.it/roero/> (ultimo accesso 03/01/2025)

Piemonte Turismo, *Roero*, <https://www.piemonteitalia.eu/it/territori/roero> (ultimo accesso 02/01/2025)

Roero Tourism, *Scopri il Roero*, <https://www.roeroturismo.it/> (ultimo accesso 28/02/2025)

Roero Turismo, *I borghi*, <https://www.roeroturismo.it/it/territorio/i-borghi> (ultimo accesso 01/03/2025)

Roero Turismo, *Cicloturismo*, <https://www.roeroturismo.it/it/territorio/cicloturismo> (ultimo accesso 10/03/2025)

Turismo Monferrato, *I borghi del Monferrato*, <https://www.turismomonferrato.it/it/borghi-del-monferrato/> (ultimo accesso 21/01/2025)

Turismo Monferrato, *Roero: terra di paesaggi unici*, <https://www.turismomonferrato.it/it/territorio/roero-terra-di-paesaggi-unici/> (ultimo accesso 15/02/2025)