

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'Hotel Miracervo a Cervo (IM) e le "Protesi" ciclabili della Ciclovía Svizzera-Mare

Relatore

Prof. Riccardo Palma

Correlatrice

Prof.ssa Chiara Lucia Maria Occelli

Candidato

Amadeo Taramazzo



**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 CERVO (IM)	64

2

IL PROGETTO DELL'HUB CICLISTICO ALL'INTERNO DELLA "PROTESI DELLA RIVIERA DEI FIORI"

2.1

LA STORIA DEL SITO ADIBITO AD HUB CICLISTICO 70

2.2

RILIEVO E DESCRIZIONE DELLA CONSISTENZA
DEL BENE 74

2.3

IL RUOLO DELL'HUB NEL CONTESTO CICLABILE 80

2.4

PROBLEMI DEL PROGETTO E RISPOSTE
PROGETTUALI 84

2.5

RIFERIMENTI: BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA 96

1

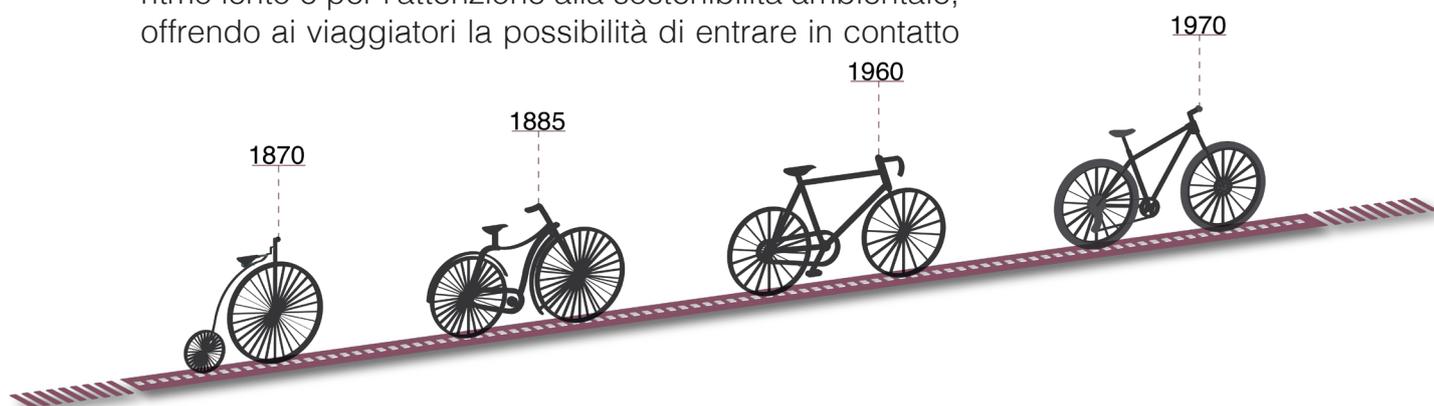
LA CICLOVIA SVIZZERA-MARE: IL PROGETTO DELLE “PROTESI” CICLABILI

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?





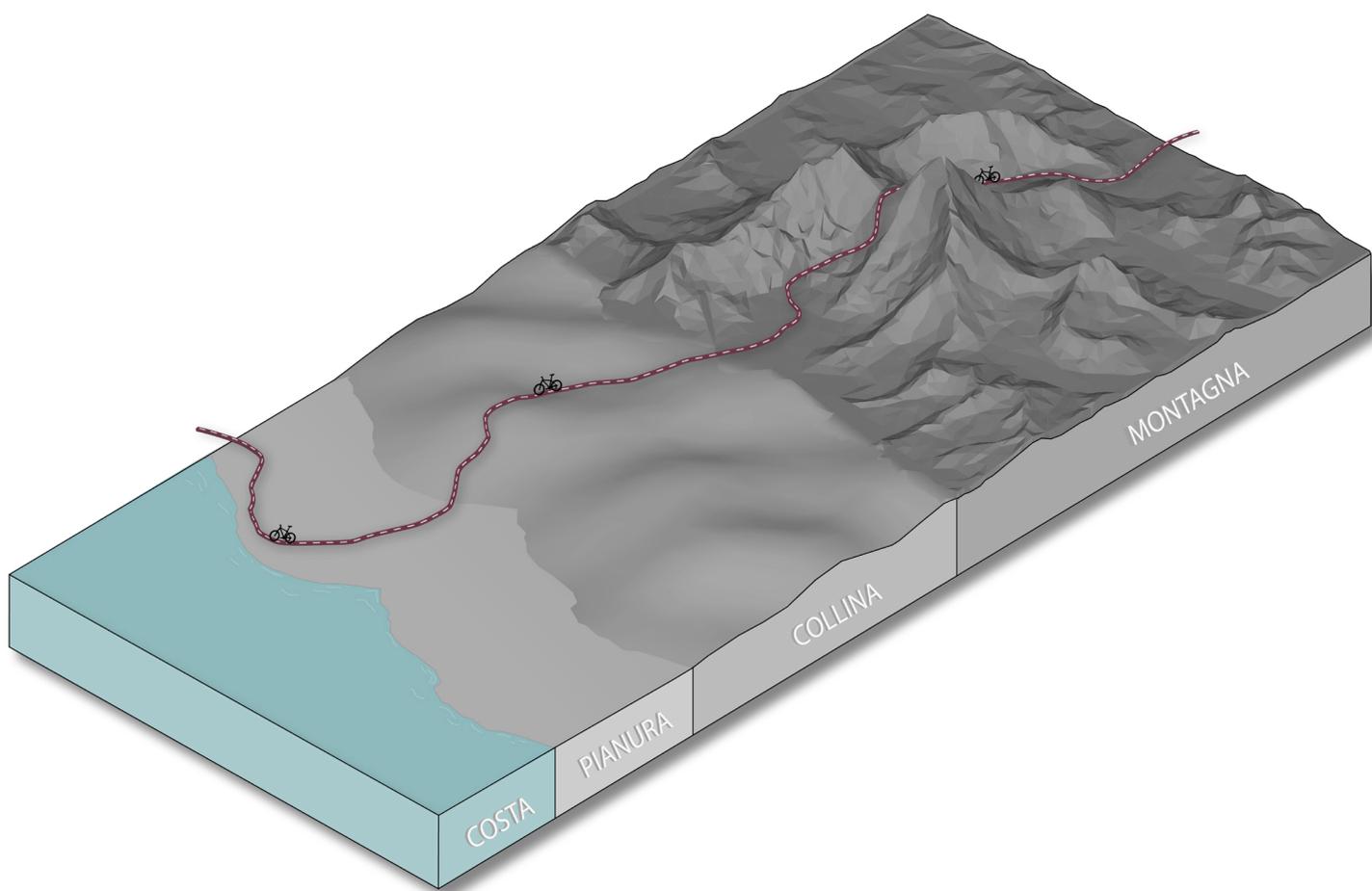
Questo studio propone quattro progetti differenti per il contesto in cui si collocano, ma in realtà molto simili, finalizzati alla realizzazione delle cosiddette “protesi”: percorsi che rappresentano divagazioni dalle direttrici di interesse nazionale già realizzate o pianificate e che permettono al 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

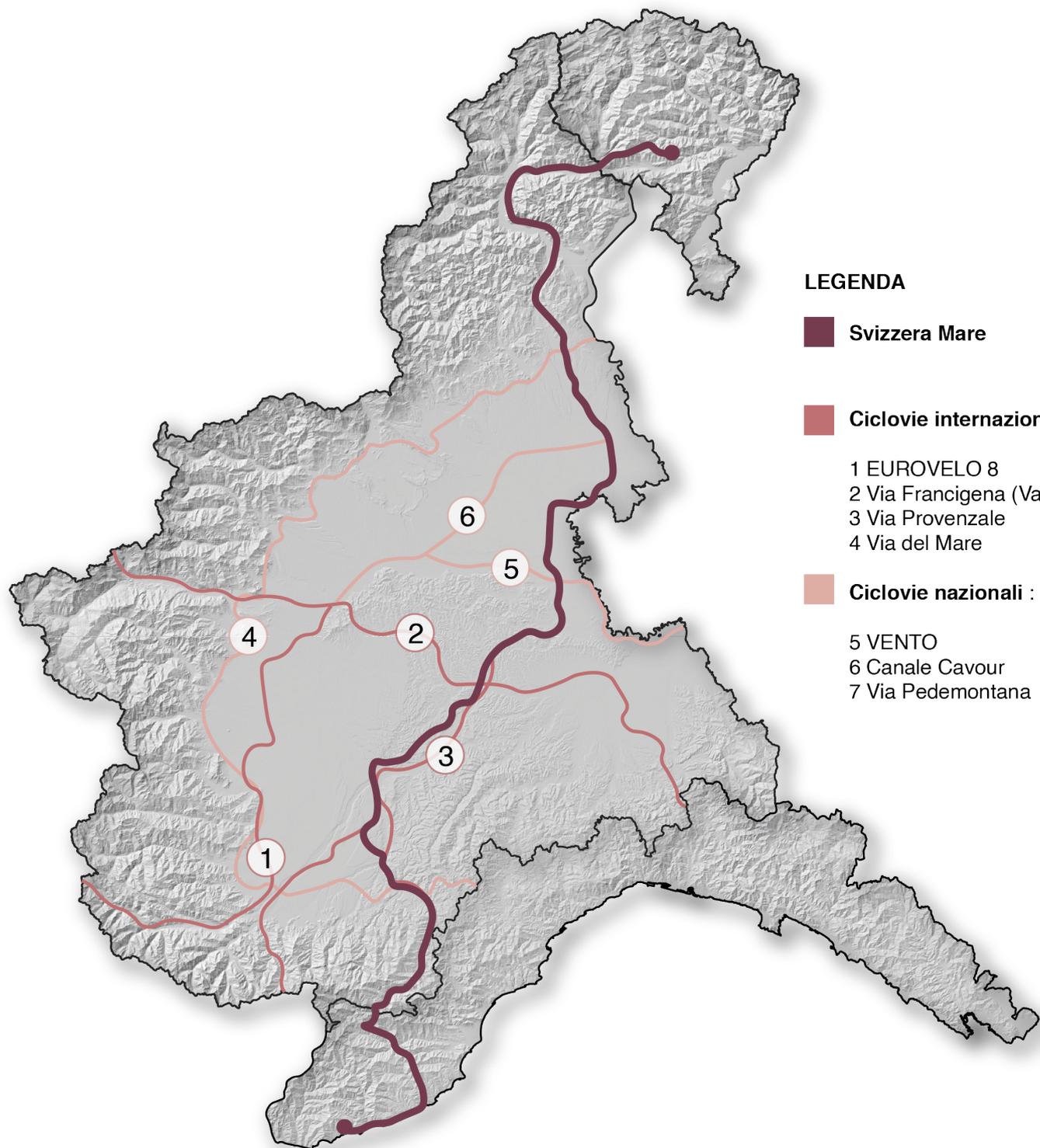
la scoperta di territori ricchi di tradizioni storiche, enogastronomiche e culturali.

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)

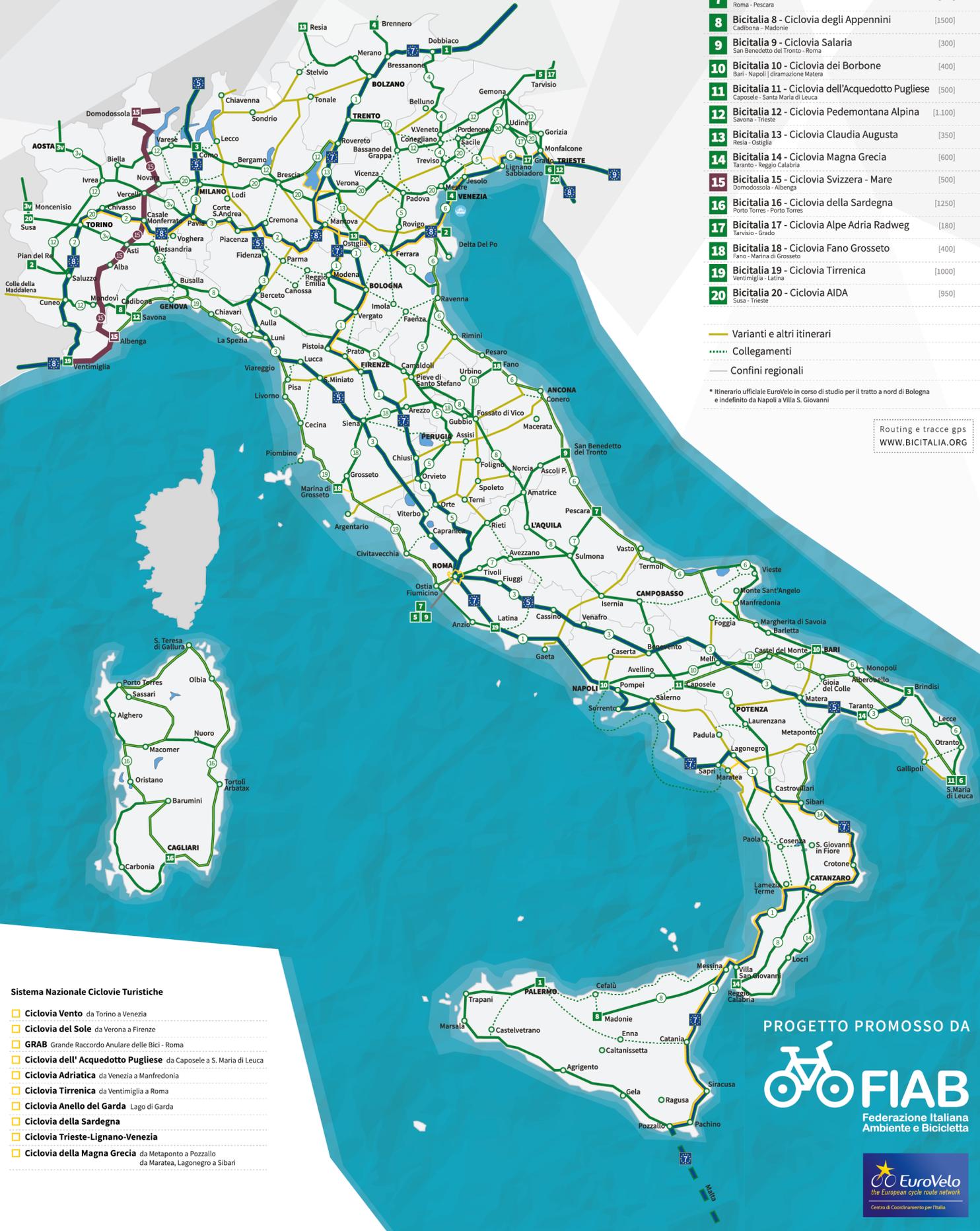
hanno buoni percorsi ciclabili con EuroVelo stabili e sicure. In confronto, la situazione nell'Europa del sud è disomogenea, con alcune aree sviluppate con strade accattivanti, ma in alcuni casi meno sicure. Per questo motivo negli ultimi anni, per quanto ci riguarda, la politica italiana si è concentrata 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 Pian 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 Bicalitalia, 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.

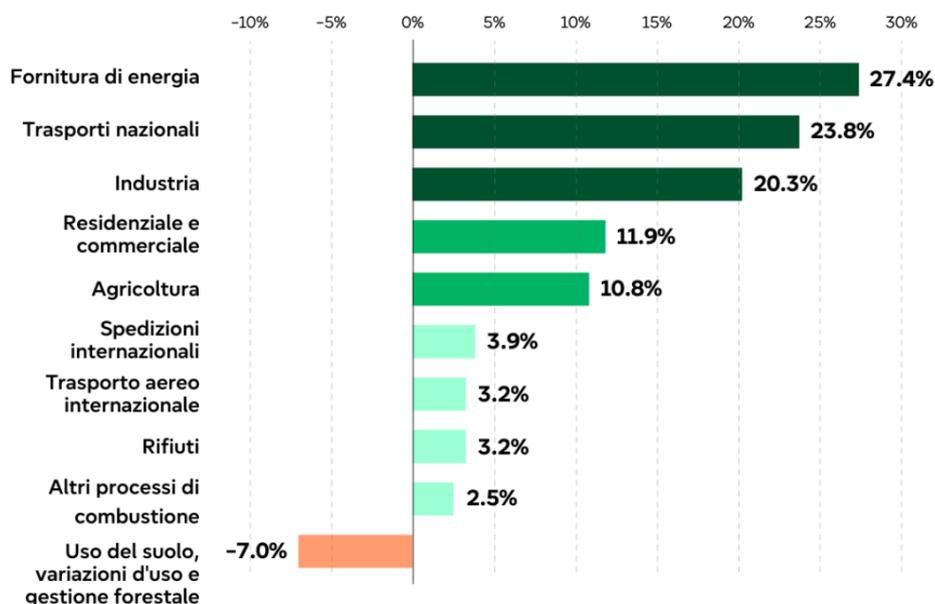


Grafico1: Emissioni di gas serra nell'UE suddivisi per settore, *quota complessiva delle emissioni stimata in CO2 equivalente (2022)*

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)

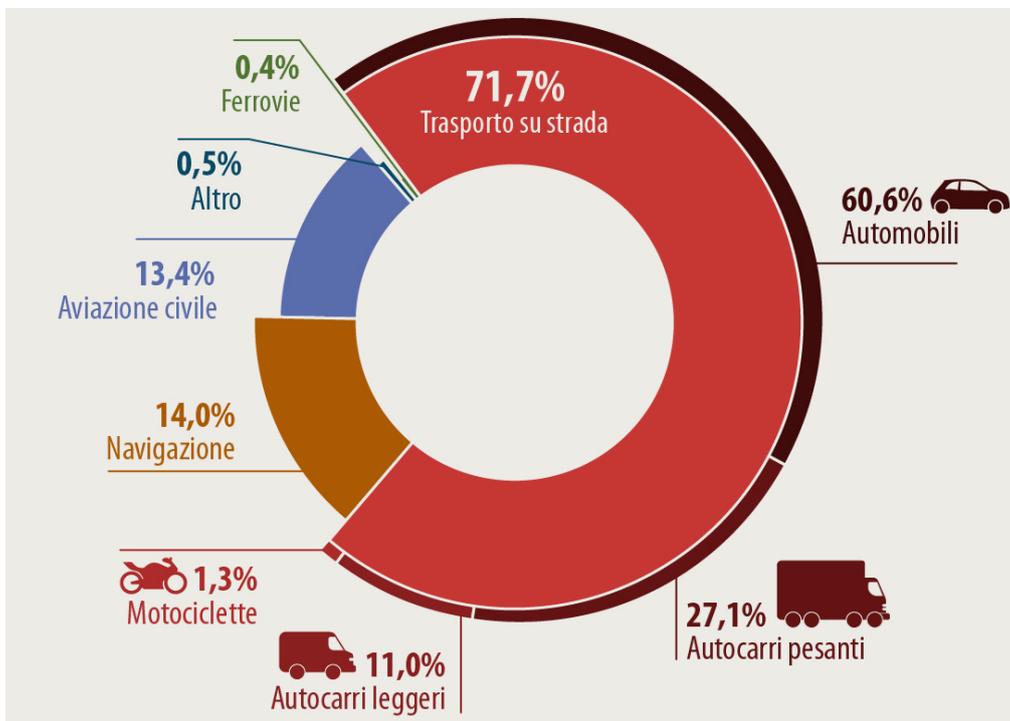


Grafico 2: Emissioni prodotte dai trasporti nell'UE, *Ripartizione delle emissioni di gas serra per modalità di trasporto (2019) Parlamento europeo,*

<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)

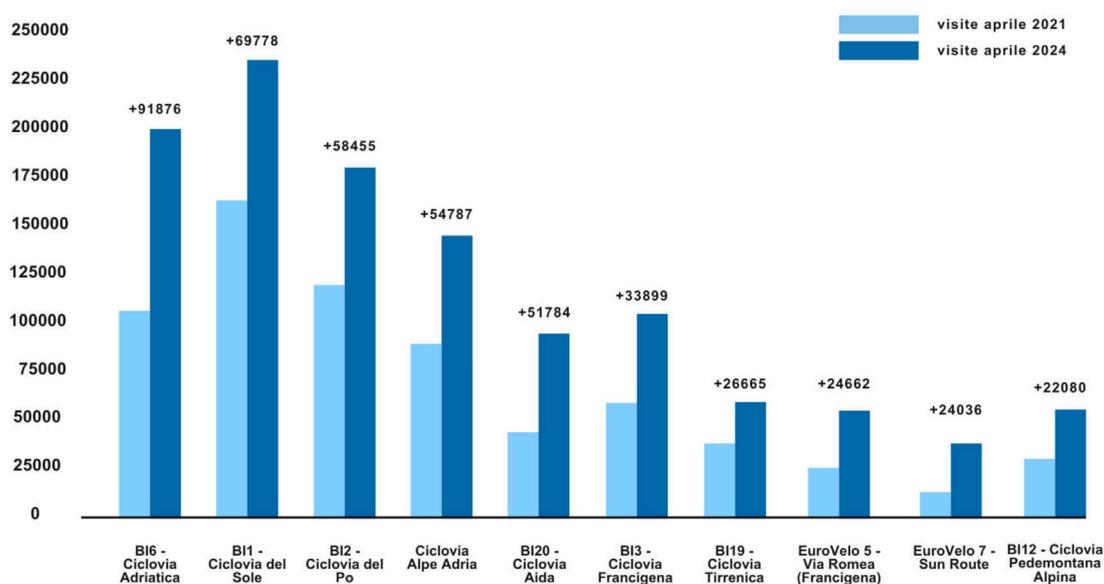


Grafico 3: Numero di accessi al sito web di FIAB Bicialia, si evidenzia che le visite dal 2021 ad oggi sono aumentate del 40%. Le ciclovie più cliccate (e scaricate) risultano la ciclovia delSole, la ciclovia Adriatica e la ciclovia del Po,

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

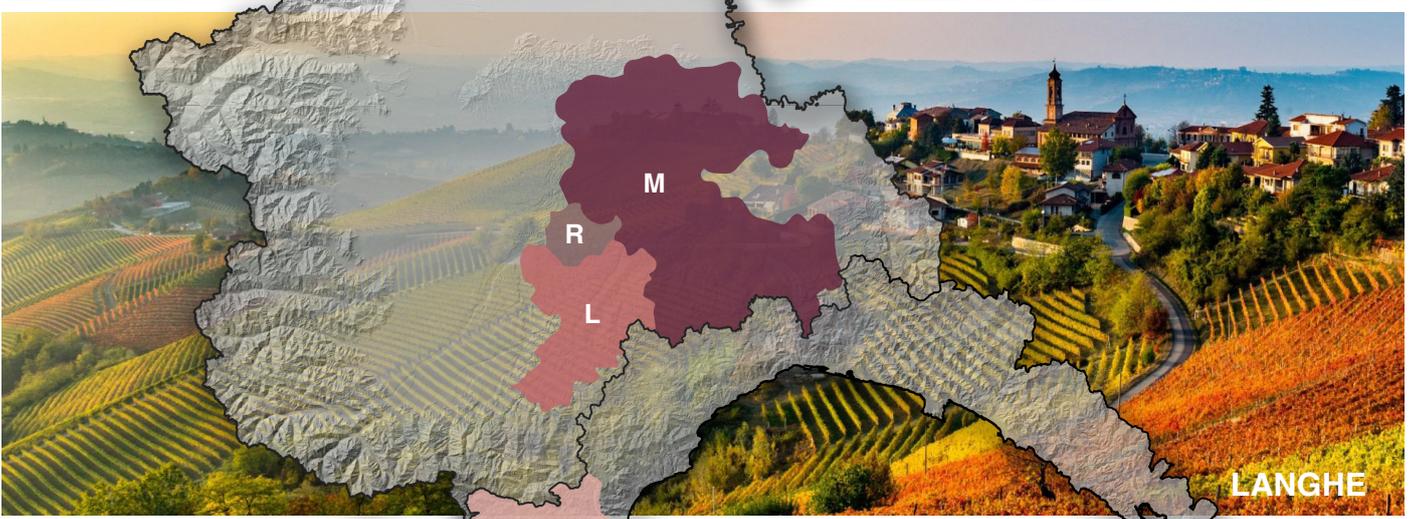
fonte: Cervo Festival, *Festa della musica, San Giovanni e Notte dei borghi: la settimana a Cervo*, <https://cervofestival.com/festa-della-musica-san-giovanni-e-notte-dei-borghi-la-settimana-a-cervo/> (ultimo accesso 26/01/2025)



MONFERRATO



ROERO



LANGHE

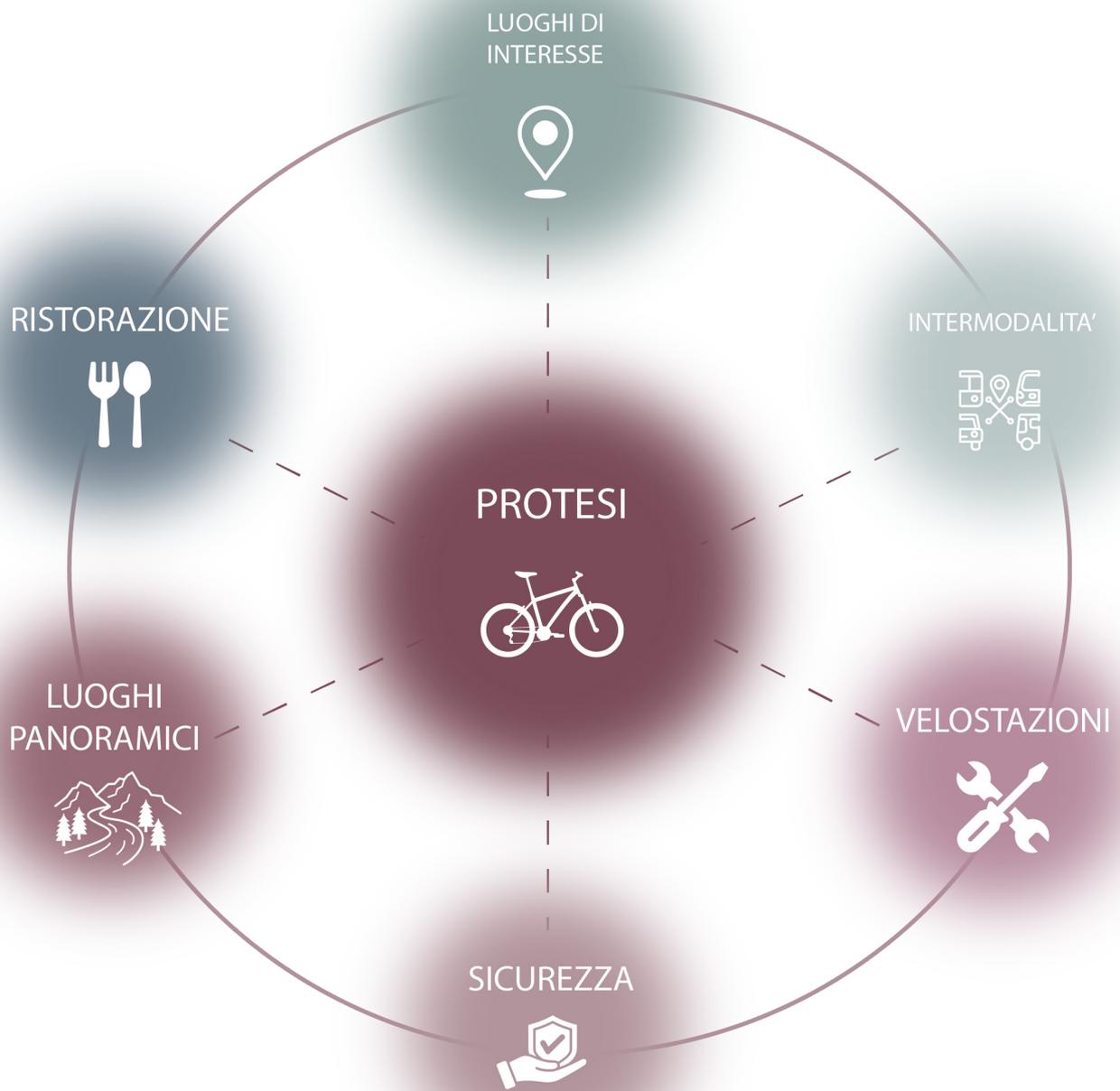


RIVIERA DEI FIORI

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.

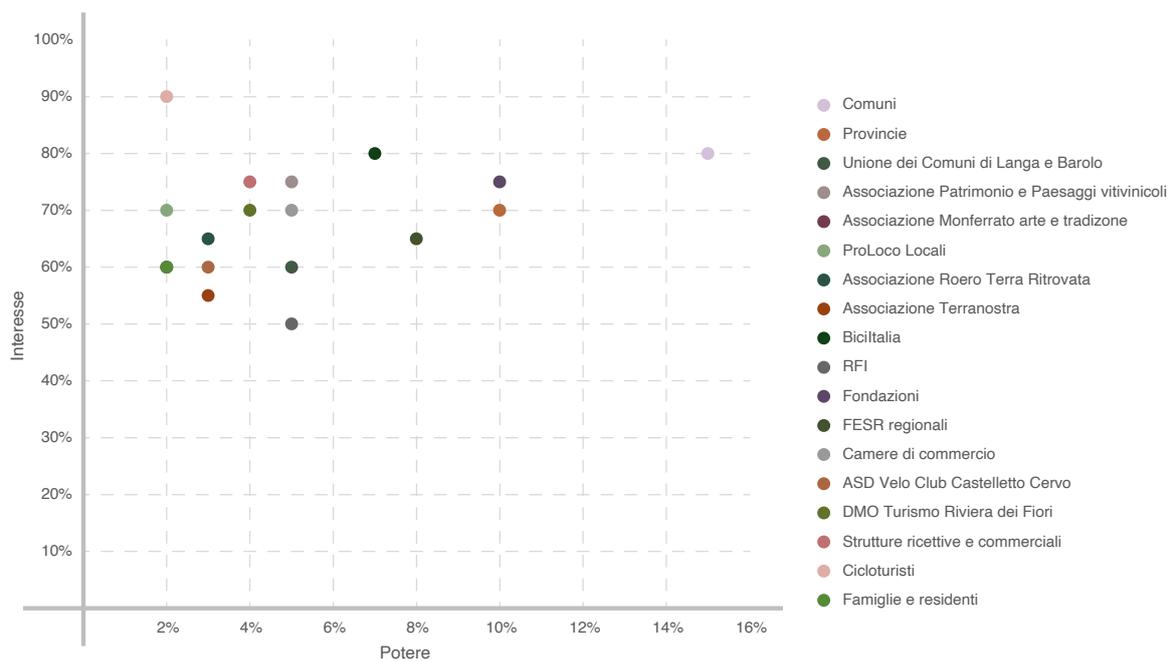
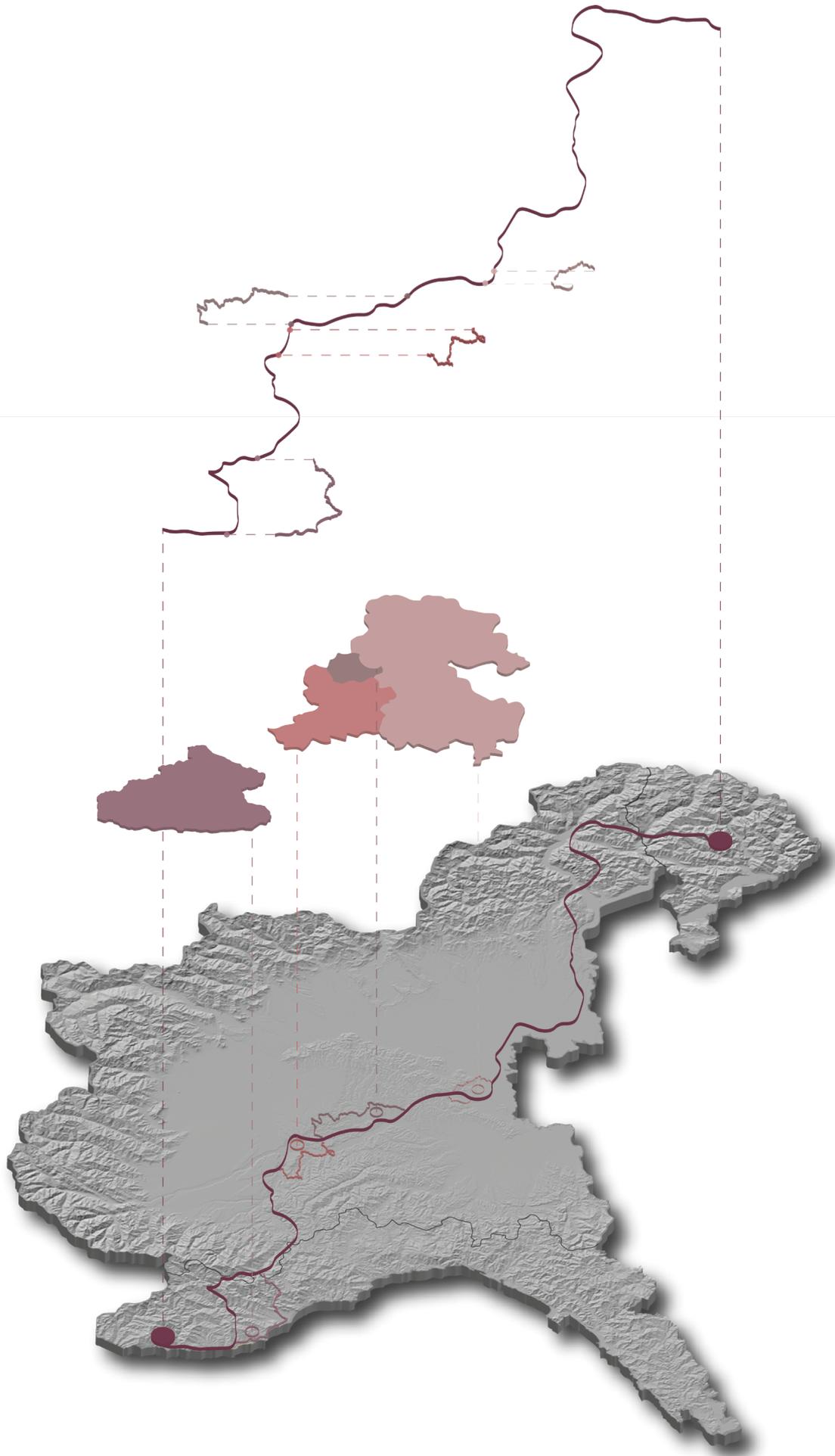


Grafico 4: il diagramma rappresentato, realizzato in seguito all'analisi della presenza di attori e attanti nei territori oggetto di progettazione, riporta la matrice Potere-Interesse.

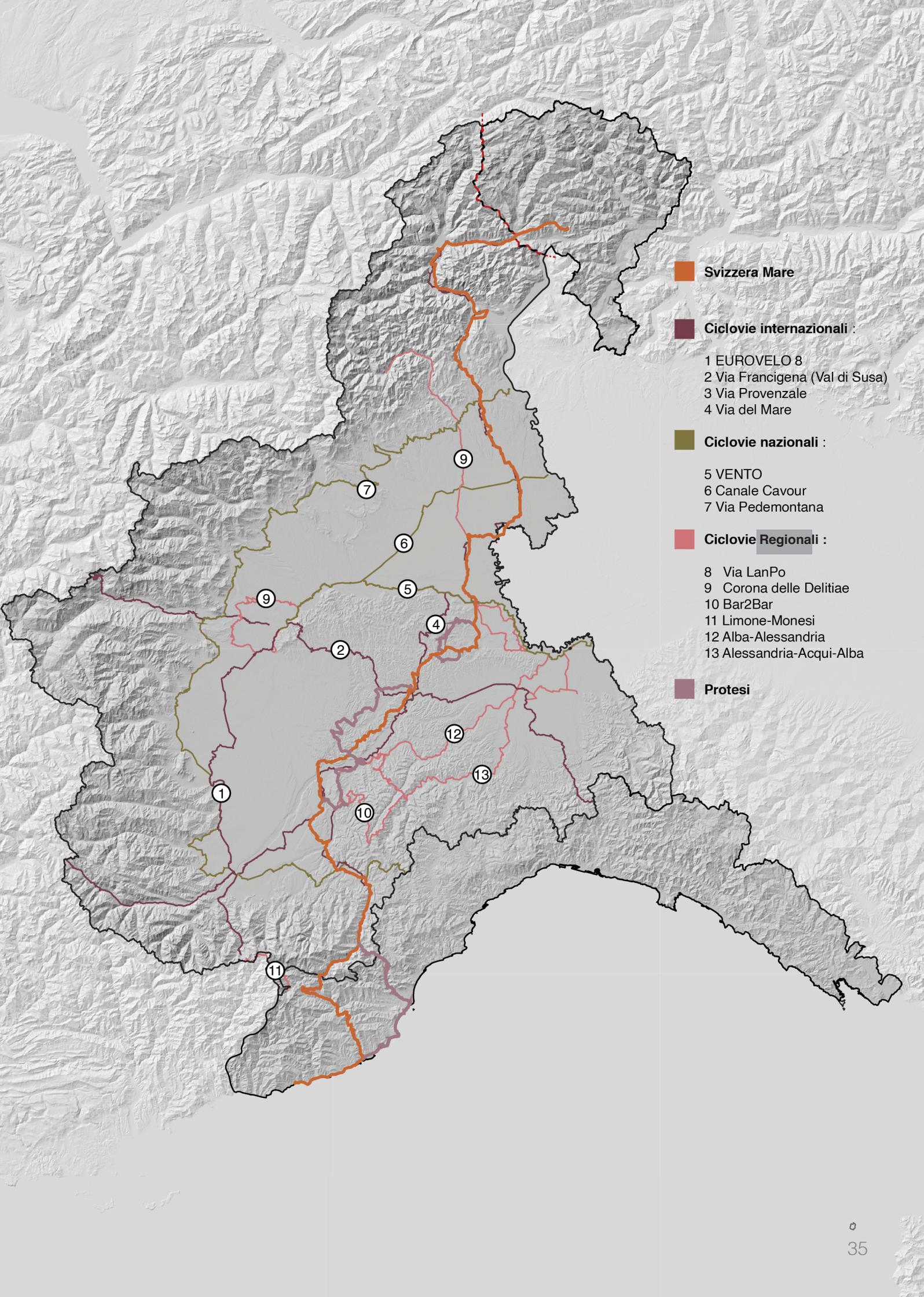
Considerato che i progetti si trovano in territori in cui sono presenti aziende, esercenti locali e operatori economici, che possono beneficiare del maggior afflusso di turisti e del miglioramento dell'accessibilità, si sono presi in esame anche gli attori economici e commerciali. Si sono inoltre considerati 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

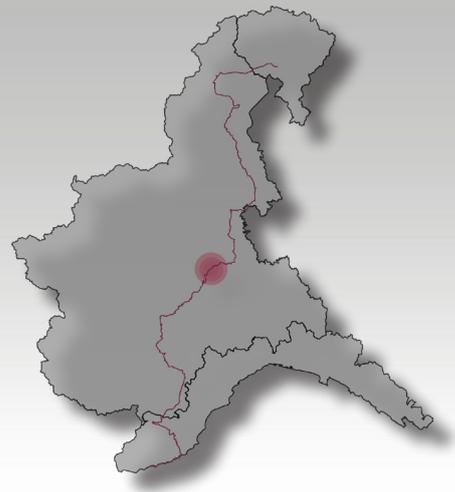
Protesi

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

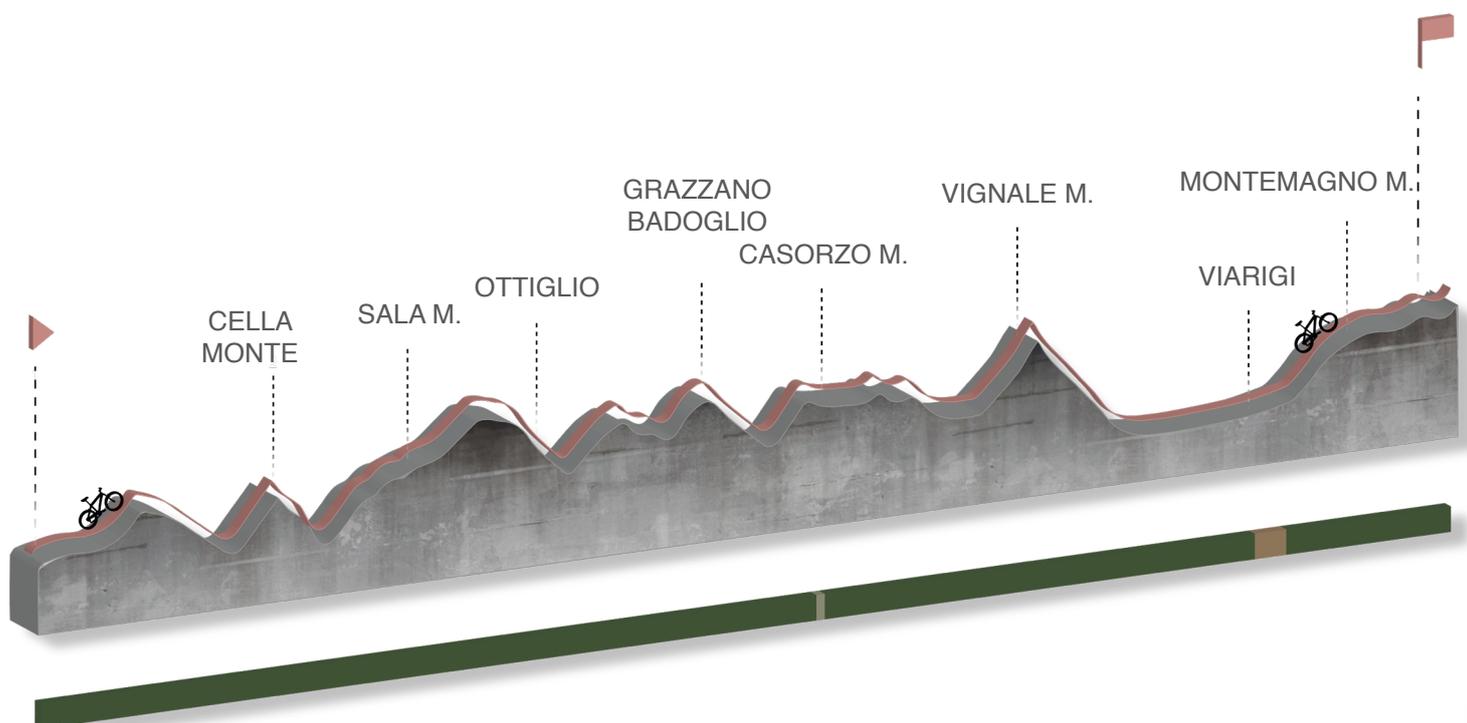


Infine, il viaggio si conclude a Grana Monferrato, dove il tracciato si ricollega alla Ciclovía Svizzera-Mare. Il paese è caratterizzato dalla presenza della Chiesa parrocchiale di Santa Maria Assunta, situata nella parte più alta dell'abitato che consente di identificarlo anche da lontano. Affacciandosi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

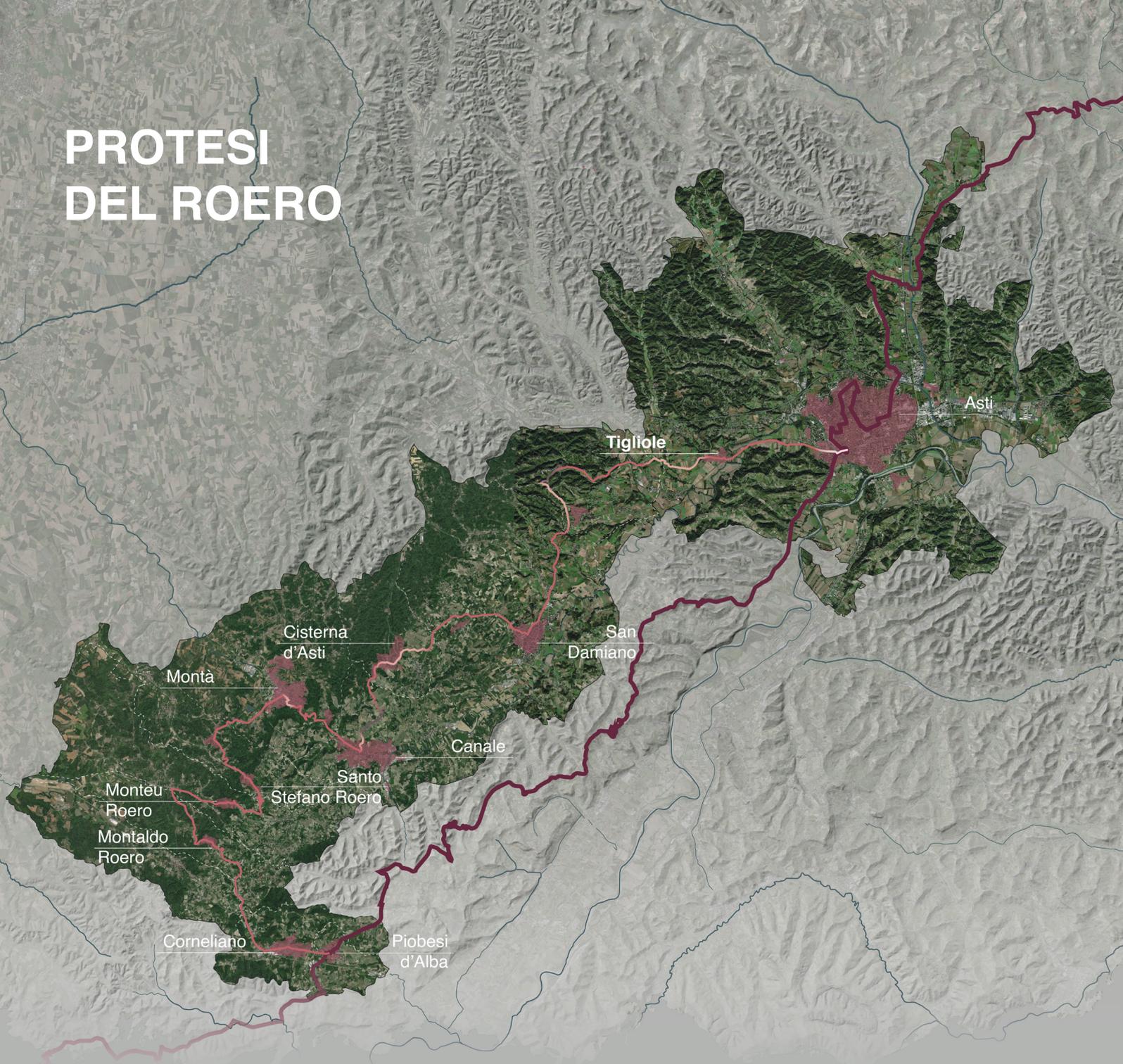
Uno dei tratti con la maggior rilevanza paesaggistica è proprio compreso tra i paesi di Casorzo, Vignale, Montemagno e Grana dove il turista si trova circondato dai vigneti la cui bellezza emerge soprattutto durante il periodo autunnale.

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 monoculturale, 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.

TIPOLOGIA MANTO STRADALE

71%

ASFALTO

18%

STERRATO

11%

LASTRICATO

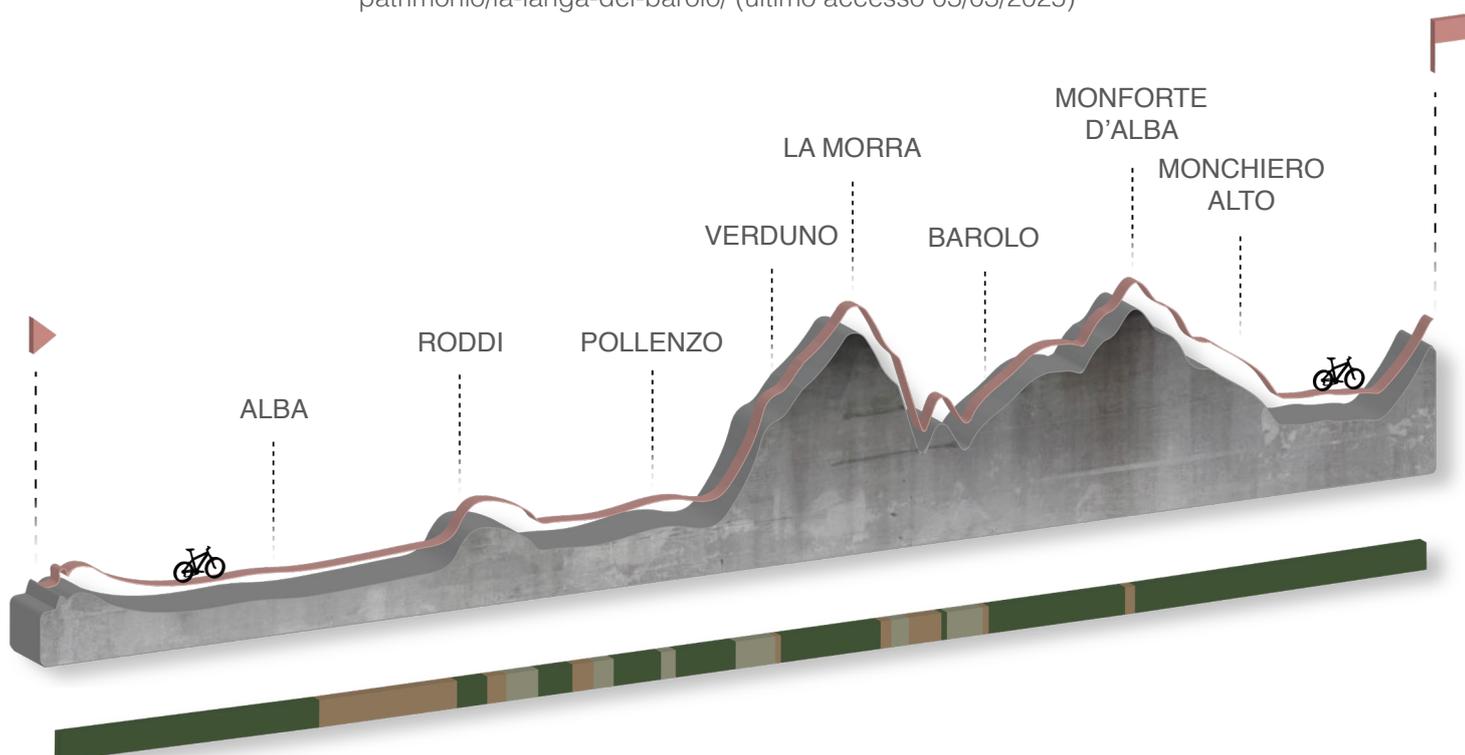
Note

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.



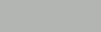
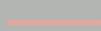
160 m s.l.m.

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

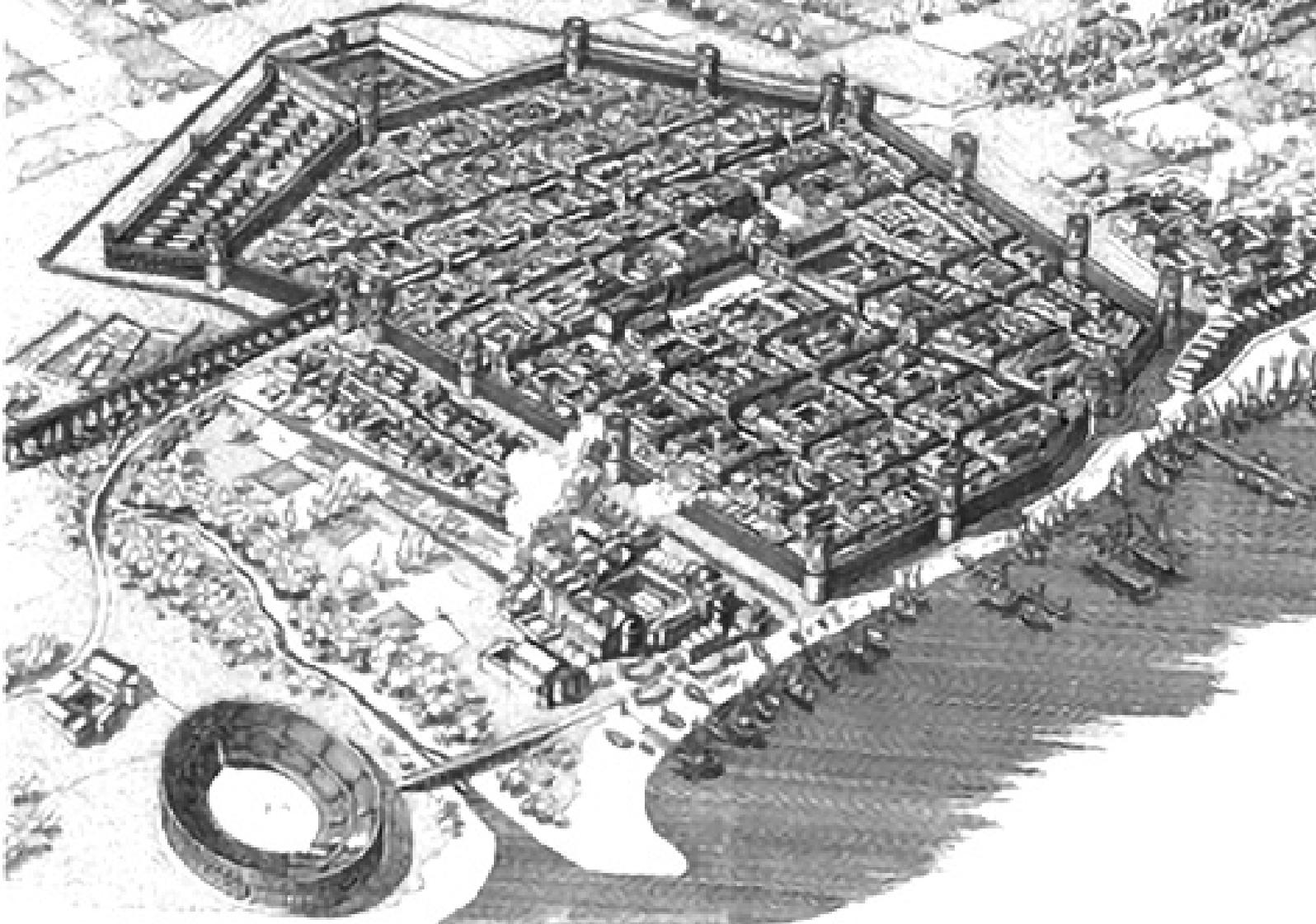


L'ultima delle quattro protesi, che parte da Garessio e si congiunge la Svizzera Mare a Imperia, rappresenta un'esperienza di connessione tra natura, storia e architettura. Partendo da Garessio, un pittoresco comune situato nell'entroterra, il percorso si snoda attraverso le valli montuose, offrendo 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.

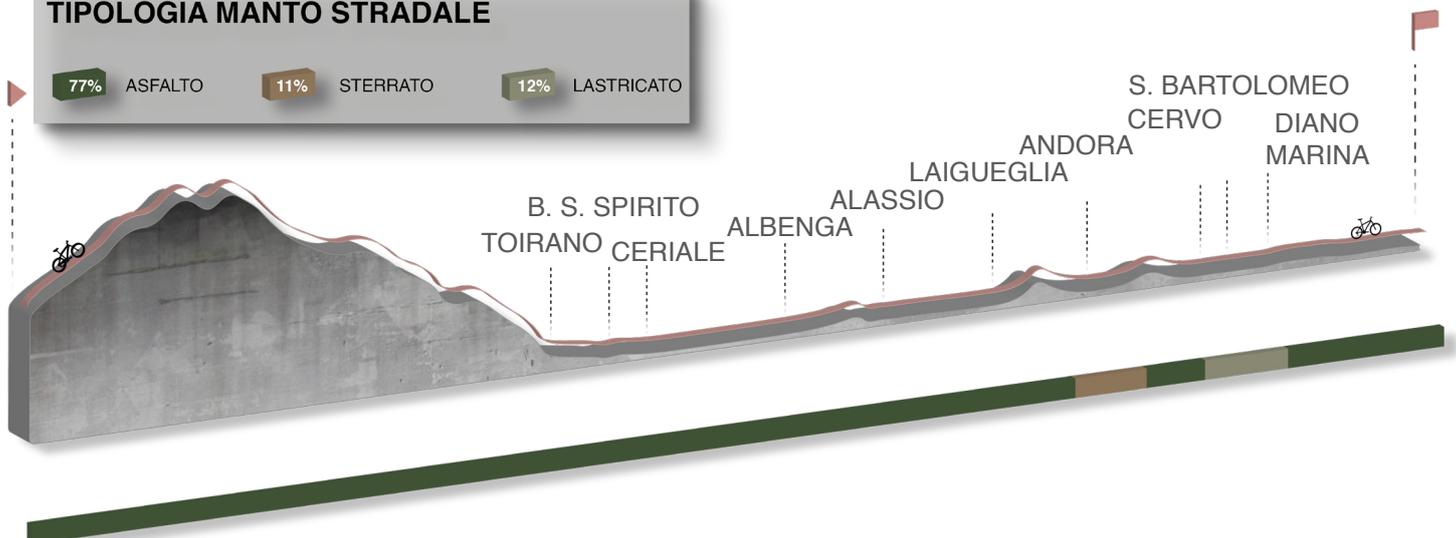
Il tracciato prosegue incontrando Cervo, un borgo medievale arroccato su una collina che si affaccia sul mare e consente di ammirare una vista spettacolare sul golfo Dianese. Il Parco Naturale di Cervo presenta diversi sentieri escursionistici immersi tra boschi, oliveti e vigneti, che offrono ai ciclisti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

Il comune fa parte del circuito dei Borghi più belli d'Italia. Assieme ad altri sette comuni, è compreso nel comprensorio del Golfo Dianese. Il nucleo storico cervese, completamente ristrutturato per salvaguardare le caratteristiche originarie del borgo, sorge sulle pendici delle colline che si affacciano sul mare. Cervo deriverebbe dalla parola latina "servo", ossia "offrire servizi", già presente su alcune insegne o tavole risalenti all'Impero romano. Abitato fin dall'età preistorica dai Liguri Ingauni, a seguito della conquista della Liguria nel 181 a.C. da parte delle legioni romane, il primitivo borgo di Cervo divenne un importante centro storico grazie alla sua posizione elevata e alla presenza di alcune sorgenti⁸.

Caduto l'Impero romano d'Occidente nel 476 d.C., e dopo vari saccheggi e devastazioni perpetrati dalle orde barbariche, sul territorio cervese e circostante si insediarono i Bizantini, che favorirono la ripresa sociale ed economica, costruendo fortificazioni lungo i valichi e sulla costa. A questo periodo risalirebbe la torre, ancora oggi visibile in cima all'abitato di Cervo.

Tra la fine del IX e la prima metà del X secolo, Cervo fu teatro di assalti pirateschi saraceni, che causarono devastazioni e costrinsero numerosi abitanti della costa a rifugiarsi nei primi nuclei fortificati sulle colline. Nel XVI secolo, come molte altre località liguri sulla costa, Cervo subì improvvisi sbarchi di pirati saraceni, attratti dai notevoli traffici commerciali del corallo⁹.

Cervo è un borgo ricco di storia, contraddistinto dal suo castello medievale, dalla chiesa dei Corallini, dalla torre e dalle antiche mura. Nel corso dei secoli, è stato una meta

Note

⁸ Cfr. La Mia Liguria, *Cervo*, <https://lamialiguria.it/localita/cervo/> (ultimo accesso 22/05/2025)

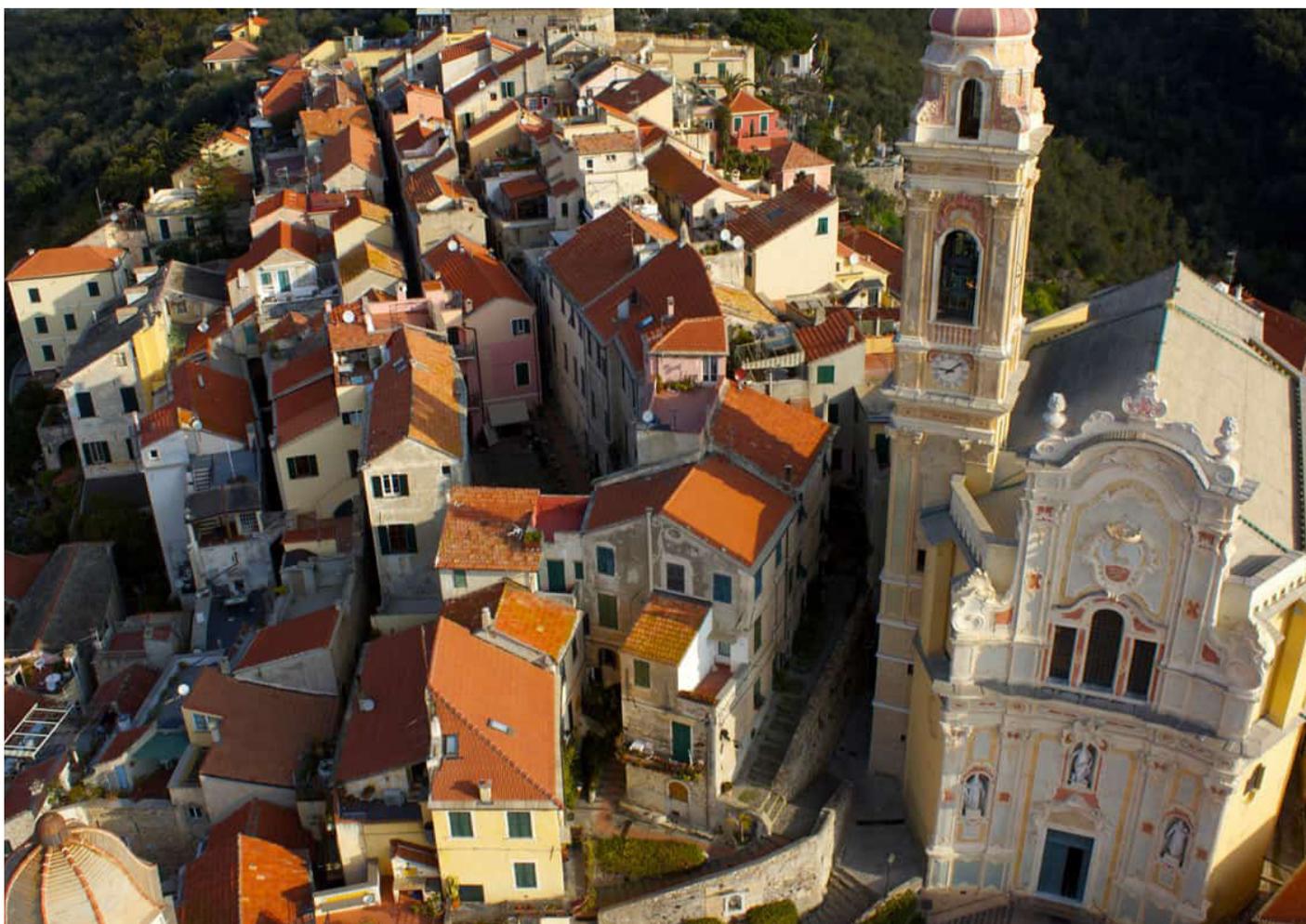
⁹ Cfr. Checkinblog, *Cosa vedere a Cervo*, <https://checkinblog.it/cosa-fare-e-vedere-a-cervo-liguria-di-ponente-borghi-piu-belli-in-italia/> (ultimo accesso 26/06/2025)



PIZZERIA ROVERATE
TIRAGGERVO

H
O
T
E
L





Vista a volo d'uccello del Comune di Cervo.

fonte: E-Borghi, *Cervo, Piazza dei Corallini*, <https://www.e-borghi.com/borgo/cervo/> (ultimo accesso 07/04/2025)

apprezzata dai visitatori. Negli anni '50, il paese rappresentava una destinazione privilegiata per i turisti che, desiderosi di staccarsi dal caos delle grandi città, venivano a godersi la bellezza del mare, sia in estate che in inverno. All'epoca, Cervo ospitava numerosi alberghi che offrivano pensioni complete; purtroppo, questo tipo di offerta alberghiera è scomparso, a causa delle crisi economiche e dei mutamenti nelle modalità di viaggio.

Malgrado questo Cervo continua a essere una meta di interesse turistico e il fascino dei suoi carruggi è rimasto intatto. Molti degli hotel che un tempo erano attivi sono ora in disuso, ma sono pronti per essere riqualificati, per offrire nuove opportunità per valorizzare il turismo e il patrimonio locale¹⁰.



La Torre dei Clavesana.

fonte: CervoFestival, *Castello di Cervo e Polo Museale*, <https://cervofestival.com/castello-di-cervo-e-polo-museale-aperture-serali-estive/> (ultimo accesso 07/04/2025)

Note

¹⁰ Cfr. Italia, *Cervo*, <https://www.italia.it/it/liguria/cervo> (ultimo accesso 29/03/2025)

2

IL PROGETTO DELL'HUB CICLISTICO ALL'INTERNO DELLA "PROTESI DELLA RIVIERA DEI FIORI"

LA STORIA DEL SITO ADIBITO AD HUB CICLISTICO

A partire dalla fine del XIX secolo, con la diffusione del turismo balneare e climatico, la Liguria si affermò come una delle mete predilette dalle élite industriali e dalla borghesia del Nord Italia e dell'Europa centrale — in particolare da Piemonte, Lombardia, Austria, Germania e Olanda. Il clima mite, la morfologia costiera suggestiva e la presenza di centri storici, paesaggi non contaminati dall'uomo, ville storiche immerse nella vegetazione mediterranea contribuirono a consolidare un'immagine ideale del soggiorno marino, favorendo lo sviluppo di una rete ricettiva di qualità, armoniosamente integrata nel paesaggio.

In questo contesto nacque l'albergo Miracervo, realizzato nella prima metà del XX secolo, in un periodo in cui Cervo divenne una tappa ambita lungo la Riviera di Ponente. L'edificio fu concepito per accogliere villeggianti attratti dalla bellezza del borgo e dal contatto diretto con la natura e le tradizioni locali.

Per decenni il Miracervo rappresentò un punto di riferi-



sotto: Panorama dal centro storico di Cervo, cartolina storica.

a sinistra: Hotel pensione Miracervo, cartolina storica.

fonte: Delcampe, *Riviera dei Fiori, Cervo Ligure - Panorama e Golfo*, https://www.delcampe.net/it/collezionismo/search?search_mode=all&excluded_terms=&term=cervo+imperia (ultimo accesso 11/04/2025)

mento per il turismo della zona, grazie anche alla sua posizione strategica: ai piedi del centro storico, lungo la via Aurelia e in prossimità della linea ferroviaria oggi trasformata in ciclovìa. Questa collocazione ne sostenne l'attività fino agli anni del boom economico, periodo in cui continuava a rispondere alla domanda di un turismo prevalentemente stagionale.

Negli anni '90 e primi anni duemila, però, le trasformazioni sociali ed economiche, unite al mutamento delle abitudini turistiche e all'industrializzazione della costa, provocarono il declino di molte strutture storiche, compreso il Miracervo. L'edificio, non più adeguato agli standard contemporanei, venne progressivamente abbandonato e oggi si trova in stato di disuso da oltre dieci anni ¹¹.



Note

¹¹ Cfr. Visura catastale storica, rilasciata da Agenzia dell'Entrate, in data 30/04/2025, relativa all'immobile identificato ai seguenti dati catastali: Foglio:1, Particella: 470, Subalterno: 1, Comune di Cervo (IM)



Cervo Ligure - Panorama

Panorama verso il centro storico di Cervo, cartolina storica.

fonte: Delcampe, *Riviera dei Fiori, Cervo Ligure - Panorama e Golfo*, https://www.delcampe.net/it/collezionismo/search?search_mode=all&excluded_terms=&term=cervo+imperia (ultimo accesso 11/04/2025)

Attualmente, l'ex albergo Miracervo rappresenta un'importante opportunità di rigenerazione urbana e territoriale. La sua posizione — adiacente all'ex tracciato ferroviario, oggi parte della Ciclovía Tirrenica, vicino al fronte marittimo e collegato al borgo medievale tramite percorsi ciclopeditoni — lo rende un punto ideale per una nuova destinazione d'uso orientata al turismo sostenibile.

L'edificio si presta a diventare un hub multifunzionale per ciclo-viaggiatori e turisti lenti, con spazi destinati all'accoglienza, al ristoro, al noleggio e alla manutenzione di biciclette, oltre a punti informativi sul patrimonio naturale

e culturale del territorio. Il progetto di rifunzionalizzazione punta a reinterpretare la vocazione originaria dell'albergo in chiave contemporanea, valorizzando un patrimonio edilizio oggi in disuso e promuovendo una fruizione sostenibile e consapevole del paesaggio ligure.

Cervo Ligure, spiaggia di ponente.

fonte: Delcampe, *Riviera dei Fiori, Cervo Ligure - Panorama e Golfo*, https://www.delcampe.net/it/collezionismo/search?search_mode=all&excluded_terms=&term=cervo+imperia (ultimo accesso 11/04/2025)



Riviera dei fiori - Cervo Ligure - Spiaggia di ponente

RILIEVO E DESCRIZIONE DELLA CONSISTENZA DEL BENE

L'ex albergo Miracervo è un edificio a destinazione ricettiva dismesso, realizzato con struttura portante in cemento armato, composta da un sistema a tamponamenti in muratura di laterizio. L'organismo edilizio si sviluppa su tre livelli fuori terra e presenta una pianta irregolare a configurazione trapezoidale, con una marcata curvatura del fronte est.

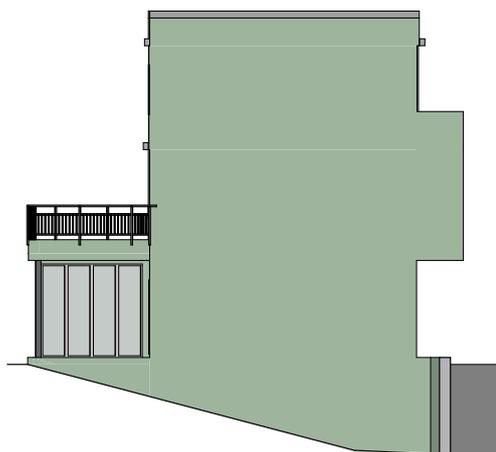
L'impronta planimetrica misura 25,50 metri in lunghezza, con una larghezza variabile da 9,00 metri sul lato ovest a 6,50 metri sul lato est. L'accesso principale è collocato in posizione baricentrica sulla facciata nord, prospiciente via Aurelia.

La conformazione architettonica originaria era caratterizzata da un impianto compositivo semplice, con aperture finestrate regolari e un piccolo terrazzo in aggetto in corrispondenza della curvatura est. Successive modifiche in epoca posteriore hanno significativamente compromesso l'impianto originario: al piano terra è stato realizzato un corpo aggiunto verandato, mentre al primo piano è stato costruito un ampio terrazzo aggettante, sorretto da pilastri in acciaio HEA, che ha inciso negativamente sulla lettura complessiva del volume.

Ulteriori alterazioni si rilevano sul fronte sud, dove l'inserimento di volumi aggettanti ha avuto l'obiettivo di agguingere ambienti destinati a servizi igienici e percorsi distributivi verticali. Al secondo piano, tali elementi architettonici sono stati utilizzati come terrazzi, con effetti disarmonici rispetto all'organicità compositiva iniziale.

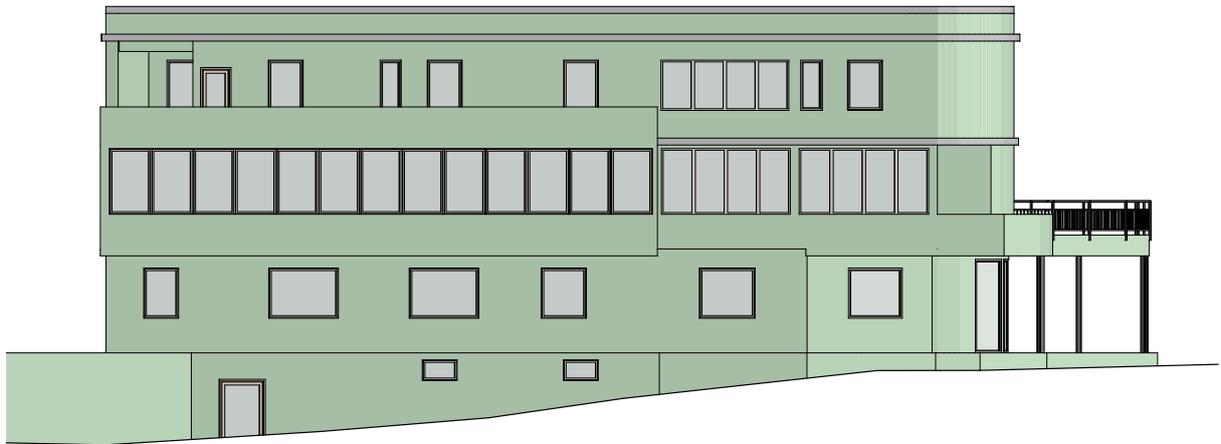


PROSPETTO EST



PROSPETTO OVEST

Tali estrusioni hanno inoltre modificato la regolarità del disegno delle aperture, parzialmente schermate e successivamente sostituite da ampie superfici vetrate. Il piano terra accoglieva originariamente il ristorante, con ambienti che si affacciavano verso nord, dove si sviluppa la veranda coperta dal terrazzo soprastante. I livelli superiori (primo e secondo piano) erano destinati alla funzione alberghiera, articolati in camere singole e doppie disposte lungo corridoi centrali a sviluppo longitudinale.



PROSPETTO SUD



PROSPETTO NORD

La copertura è piana, praticabile e accessibile per ispezione e manutenzione mediante una botola. L'articolazione delle facciate è scandita da fasce marcapiano che ne definiscono l'orizzontalità.

L'ispezione visiva condotta sull'involucro edilizio ha evidenziato una pluralità di fenomeni di degrado, distribuiti diffusamente sulla facciata e sugli elementi costruttivi aggettanti. Tali manifestazioni sono ascrivibili a concause di natura fisica, chimica e meccanica, riconducibili principalmente all'azione prolungata degli agenti atmosferici e alla carenza di interventi manutentivi sistematici nel tempo.

Tra le criticità più evidenti si segnala il distacco e il deterioramento dell'intonaco di finitura, particolarmente marcato nelle zone sottostanti i balconi curvilinei e lungo i bordi inferiori delle solette sporgenti. Il rivestimento si presenta localmente distaccato, con esposizione del supporto cementizio sottostante. La causa principale è riconducibile all'azione del sale marino, associata a infiltrazioni meteoriche, che inducono sollecitazioni termico-igrometriche e conseguenti variazioni dimensionali nei materiali, generando perdita di adesione e distacchi superficiali.

Contestualmente, si rilevano alterazioni cromatiche e macchie di umidità, maggiormente concentrate in corrispondenza dei giunti tra i livelli di piano e nella fascia basamentale del prospetto. Le superfici risultano interessate da fenomeni di scolorimento irregolare e annerimenti localizzati, attribuibili a infiltrazioni puntuali causate da discontinuità nei sistemi impermeabili e alla risalita capillare dai substrati in prossimità del suolo. Tali proces-

pillare dai substrati in prossimità del suolo. Tali processi compromettono l'omogeneità visiva del paramento e determinano un progressivo degrado della coesione del rivestimento.

Di rilievo anche il degrado generalizzato dei parapetti metallici posti a protezione dei terrazzi, in particolare lungo il fronte principale e nelle porzioni curvilinee. Le ringhiere presentano evidenti segni di ossidazione, con vernice decoesa e distacchi superficiali. L'assenza di un trattamento protettivo idoneo ha favorito fenomeni corrosivi estesi, che in alcune porzioni potrebbero compromettere la funzionalità e la stabilità degli elementi, rendendo opportuna una verifica statica puntuale.





Si osservano inoltre fessurazioni e microlesioni superficiali localizzate lungo le cornici finestrate, ai margini delle tamponature e in prossimità dei nodi costruttivi. Tali discontinuità, prevalentemente non strutturali, risultano compatibili con movimenti differenziali tra componenti edilizie, dilatazioni termiche e naturale decadimento dei materiali da costruzione. In alcuni casi, l'orientamento e la morfologia delle fessure suggeriscono l'opportunità di un monitoraggio per la valutazione di eventuali patologie strutturali latenti.

Infine, nella fascia di attacco a terra dell'edificio, in corrispondenza di marciapiedi e aiuole, sono presenti manifestazioni tipiche di umidità ascendente, quali efflorescenze saline, formazioni biologiche (muffe e muschi) e

degrado superficiale della zoccolatura. Tali condizioni sono imputabili alla risalita capillare di umidità dal terreno e da un sistema di smaltimento delle acque meteoriche non adeguatamente efficiente.



RUOLO DELL'HUB NEL CONTESTO CICLABILE

L'ex albergo Miracervo si inserisce in un contesto urbano e paesaggistico di grande valore, ai margini meridionali del centro storico di Cervo, in una posizione di cerniera tra il nucleo antico del borgo e il fronte costiero ligure. Il sito si sviluppa lungo la storica Via Aurelia, principale asse stradale del Ponente ligure, ed è direttamente affacciato sul tracciato dismesso della ferrovia costiera, oggi riconvertito nella Ciclovia Tirrenica, uno dei più rilevanti itinerari di mobilità dolce del Mediterraneo.

Il contesto in cui si colloca l'immobile rappresenta un punto di convergenza tra i principali sistemi infrastrutturali, paesaggistici e identitari del territorio: da un lato l'insediamento storico collinare, dall'altro il litorale e le nuove reti lente che lo valorizzano. La posizione strategica, tra mare e centro abitato, conferisce all'edificio un ruolo nodale nel ridisegno della relazione tra turismo, paesaggio e fruizione pubblica degli spazi costieri.

L'area è classificata, secondo il Piano Regolatore Generale del Comune di Cervo, come zona di completamento urbano a destinazione mista, dove gli usi turistico-ricettivi, commerciali e pubblici risultano compatibili e incentivati. L'edificio, risalente alla metà del XX secolo, è oggi in stato di abbandono da oltre un decennio, privo di destinazione d'uso e oggetto nel tempo di proposte speculative non coerenti con il carattere identitario del luogo. Tali tentativi, rimasti inattuati, hanno contribuito al progressivo degrado fisico dell'immobile, alterandone parzialmente la leggibilità formale e impedendo una reale rigenerazione funzionale.

L'importanza paesaggistica del sito è ulteriormente raf-



43°55'27.6\"/>



forzata dalla sua collocazione all'interno della fascia costiera tutelata ai sensi del D.lgs. 42/2004, in particolare per effetto del vincolo paesaggistico dei 300 metri dalla battigia previsto dalla cosiddetta Legge Galasso. In tale ambito, ogni intervento edilizio è subordinato alla compatibilità paesaggistica, alla salvaguardia delle visuali e all'impiego di materiali, cromie e soluzioni formali coerenti con il contesto costiero ligure. L'edificio si trova inoltre in prossimità di un ambito di tutela storico-monumentale legato al borgo antico di Cervo, dichiarato di interesse culturale e architettonico.

Dal punto di vista infrastrutturale, il fabbricato è servito da un sottopasso pedonale che collega direttamente la Via Aurelia con la spiaggia, elemento di grande valore strategico per la fruizione costiera e per la connessione con la mobilità ciclopedonale. Tale elemento, unitamente alla vicinanza alla pista ciclabile, permette di immaginare l'edificio come parte integrante di un sistema continuo di percorrenze lente e sostenibili, con un potenziale ruolo di punto tappa attrezzato per cicloturisti, escursionisti e visitatori del borgo e del suo hinterland.

L'inserimento dell'ex albergo all'interno di un sistema territoriale già interessato da politiche regionali di valorizzazione del paesaggio costiero e del turismo lento (Ciclovia Tirrenica, Piano Territoriale Regionale della Mobilità Dolce, Piano Paesaggistico della Regione Liguria) rafforza la vocazione pubblica e strategica dell'intervento di rifunzionalizzazione. L'obiettivo non è solo la riattivazione di un edificio oggi in disuso, ma la creazione di un dispositivo urbano capace di mediare tra le memorie storiche del

luogo e le traiettorie di trasformazione contemporanea, in chiave sostenibile, accessibile e integrata.

La trasformazione dell'ex MiraCervo assume quindi anche un significato emblematico: quello di riqualificare un vuoto urbano trasformandolo in snodo attivo tra paesaggio, mobilità dolce, accoglienza e cultura territoriale. La sua posizione, la presenza di infrastrutture esistenti, i vincoli paesaggistici e le normative urbanistiche comunali e regionali ne definiscono le potenzialità e i limiti, guidando un progetto che non intende sovrapporsi al contesto, ma piuttosto interpretarne le tracce, valorizzandone la specificità e le relazioni.

In questa prospettiva, il recupero dell'ex albergo non è solo un'operazione edilizia, ma un progetto di rigenerazione urbana e paesaggistica, coerente con le istanze contemporanee di sostenibilità, inclusione e riconnessione tra territorio, patrimonio e cittadinanza attiva.

PROGRAMMA DI PROGETTO: QUESITI PROGETTUALI E STRATEGIE DI RISPOSTA

1. In che modo il progetto risponde alla mancanza di strutture ricettive innovative nel borgo di Cervo?

Argomentazione del problema:

Il borgo di Cervo, pur essendo una meta turistica di grande rilievo per il suo valore storico e paesaggistico, soffre da tempo di una carenza di strutture ricettive moderne e multifunzionali, capaci di intercettare le nuove forme di turismo esperienziale, sostenibile e attento alla qualità del soggiorno. Questa lacuna limita le possibilità di permanenza prolungata dei visitatori e il coinvolgimento attivo con il territorio.

Risposta progettuale:

Il progetto di rifunzionalizzazione dell'ex albergo Miracervo risponde a questa criticità riconfigurando l'immobile come un polo di ospitalità contemporanea, integrato nel tessuto urbano e territoriale. L'edificio ospita al suo interno una velostazione attrezzata, un ristorante panoramico e una struttura ricettiva articolata su più livelli, con camere pensate per accogliere anche il turismo lento e cicloturistico. Il piano terra ospita la reception e una ciclofficina. Quest'ultima è stata attrezzata con tutti gli strumenti necessari per la manutenzione delle biciclette, oltre che con uno spazio dedicato al loro lavaggio. Al primo piano sono stati collocati un ristorante, un bar e i locali accessori necessari per l'attività di ristorazione. Al piano superiore, infine, sono state realizzate quattro camere pensate per ospitare cicloviaggiatori e non solo.

Questa articolazione funzionale promuove una nuova forma di accoglienza leggera, sostenibile e integrata, am-

pliando l'offerta turistica del borgo con un modello replicabile di ospitalità innovativa.

Alla base di tale impostazione progettuale vi è un'attenta analisi del contesto territoriale e morfologico di Cervo, borgo ligure la cui identità affonda le radici nella tradizione marinara, in particolare nella pesca del corallo, attività che ha lasciato una forte impronta nella cultura materiale e immateriale della comunità locale. La scelta del sito dell'intervento non è casuale, ma motivata dalla posizione nodale dell'immobile, ubicato lungo la Via Aurelia e adiacente al tracciato dell'ex ferrovia ligure costiera, oggi trasformato nella Ciclovía Tirrenica. In questo contesto, l'edificio è stato pensato come un vero e proprio "molo urbano", punto d'approdo per viaggiatori e cicloturisti, capace di inserirsi nel paesaggio costiero come dispositivo architettonico e funzionale al servizio di una nuova mobilità sostenibile.



2. Come viene affrontato l'intervento su un edificio con valenza storica e identitaria?

Argomentazione del problema:

L'ex albergo Miracervo, pur non essendo vincolato come bene monumentale, riveste un ruolo significativo nella memoria urbana e nel paesaggio costruito del fronte costiero cervese. Gli interventi precedenti avevano compromesso la sua integrità formale, rendendo urgente una riflessione su come intervenire nel rispetto della sua identità architettonica e morfologica.

Risposta progettuale:

Il progetto propone un intervento rispettoso e coerente con l'identità storica dell'edificio, agendo in primo luogo sulla rimozione delle superfetazioni incongrue realizzate negli anni '70 e '80, come il terrazzo aggettante e valorizzando la volumetria trapezoidale originaria, il cui profilo richiama lo scafo di una barca ligure. Liberata da tali elementi dissonanti, la volumetria con la sua caratteristica curvatura sul fronte est rivela un'esplicita analogia formale con le imbarcazioni liguri, suggerendo un'identità architettonica legata al paesaggio marino.

L'introduzione del "ponte nave" in acciaio e legno rappresenta un omaggio reinterpretato alla tradizione nautica locale, restituendo leggerezza e coerenza materica all'impianto. Questa struttura in acciaio a costolonatura emergente, rivestita da una listellatura lignea a passo regolare, consente la filtrazione della luce e l'integrazione di vegetazione rampicante, configurando uno spazio

semiaperto e permeabile. L'insieme esprime una rilettura contemporanea delle carene liguri e trasforma la copertura in un elemento simbolico, capace di dialogare con l'orizzonte marino e con l'identità del borgo.





3. In che modo il progetto si integra con la Ciclovia Tirrenica e la rete della mobilità dolce?

Argomentazione del problema:

La riconversione del tracciato ferroviario ligure in Ciclovia Tirrenica ha generato un'importante infrastruttura per il turismo lento e la connessione sostenibile dei borghi costieri. L'integrazione con tale percorso è una condizione strategica per qualsiasi intervento sul fronte mare, sia dal punto di vista paesaggistico che funzionale.

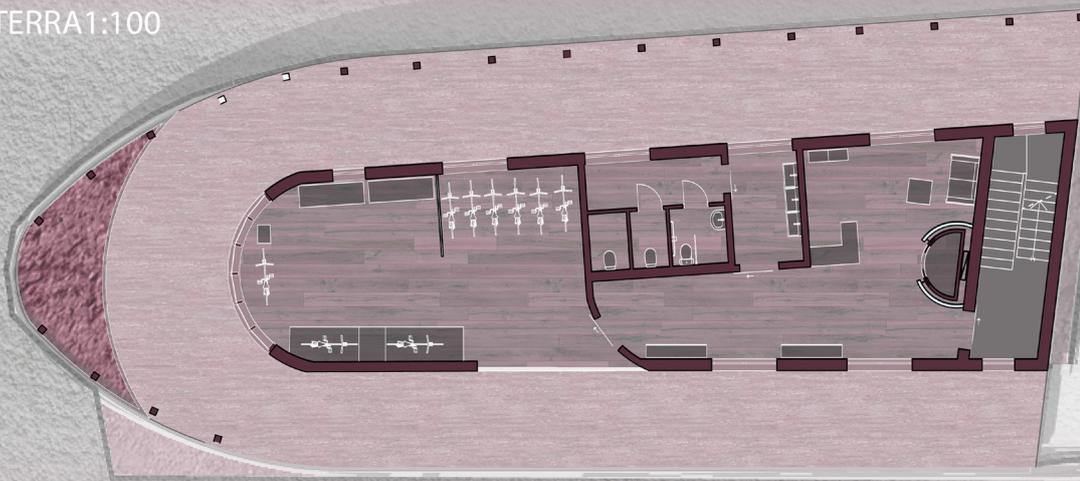
Risposta progettuale:

Il progetto prevede un sistema di connessione diretta tra l'edificio e la pista ciclopedonale tramite una passerella sopraelevata in acciaio corten e tavolato ligneo, ispirata al linguaggio dei pontili marini. Questo dispositivo consente un accesso sicuro e continuo per ciclisti e pedoni, configurandosi come elemento di mediazione tra paesaggio e architettura. La passerella funge da filtro visivo leggero, coerente con le visuali paesaggistiche tutelate, rafforzando la centralità dell'edificio nel sistema della mobilità lenta regionale.

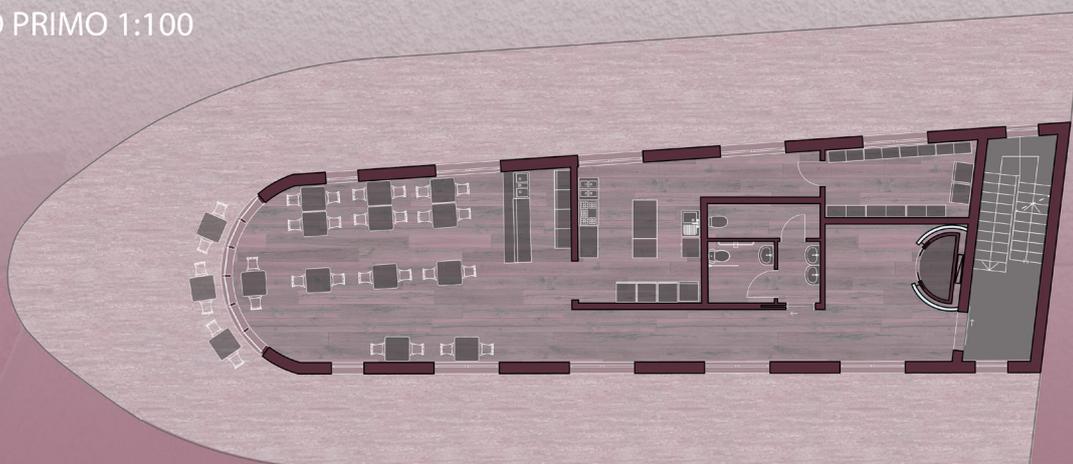
La passerella è composta da tre travi principali in corten su cui poggia un piano di calpestio in legno, progettato per garantire durabilità e integrazione estetica. Questo dispositivo architettonico connette direttamente il piano terra dell'edificio con la Ciclovia Tirrenica, favorendo una fruizione fluida e sicura. L'intervento consente così una sinergia piena tra rigenerazione urbana e valorizzazione del turismo sostenibile, confermando il ruolo del Miracer-

vo come nodo strategico della rete di mobilità dolce costiera. Una particolare attenzione viene posta alle pavimentazioni, infatti si è cercato di definire in modo netto le zone sia pedonali che ciclabili in modo da far emergere i percorsi.

PIANTA PIANO TERRA 1:100



PIANTA PIANO PRIMO 1:100



4. Qual è il ruolo della nuova copertura al primo piano nella qualificazione architettonica e paesaggistica?

Argomentazione del problema:

Nel progetto di riqualificazione di edifici in contesti paesaggistici sensibili, le coperture assumono un ruolo centrale non solo dal punto di vista tecnico, ma anche simbolico e percettivo, soprattutto quando costituiscono superfici visibili dal mare o da punti panoramici superiori.

Risposta progettuale:

Il primo piano è coronato da una copertura lignea-metallo reinterpretata come “ponte nave”, ispirata alle carene liguri. Realizzata con una struttura in acciaio e listellatura in alluminio, in modo da resistere agli agenti atmosferici, permette la filtrazione della luce e l'integrazione di vegetazione rampicante, diventando un elemento di connessione visiva e funzionale tra interno ed esterno. Oltre ad ampliare lo spazio fruibile per la ristorazione panoramica, la soluzione rispetta i materiali e le forme coerenti con le indicazioni paesaggistiche locali, trasformando la copertura in un elemento iconico dell'intervento. Il terrazzo-ponte consente anche una fruizione flessibile dell'area destinata alla ristorazione, grazie all'apertura diretta verso l'esterno. Le ampie superfici vetrate del bar-ristorante permettono una continuità visiva verso il paesaggio costiero e il borgo, accentuando l'integrazione tra architettura e ambiente. Il ponte diventa dunque luogo esperienziale, in cui materiali naturali, vegetazione e luce definiscono uno spazio in dialogo costante con il territorio.

5. Come sono state assegnate le funzioni ai vari livelli dell'edificio e in che modo queste rispondono alle esigenze normative e funzionali?

Argomentazione del problema:

La riconversione di edifici dismessi richiede una distribuzione funzionale coerente con le esigenze contemporanee, ma anche con la normativa urbanistica vigente. In particolare, nel contesto di Cervo, è fondamentale mantenere l'equilibrio tra compatibilità d'uso, sostenibilità economica e rispetto dei vincoli volumetrici.

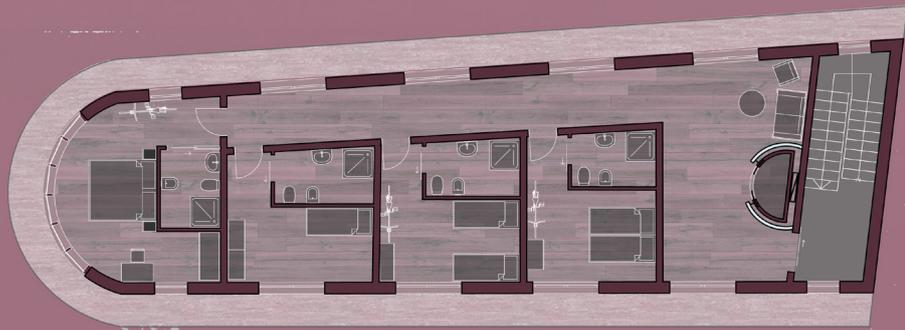
Risposta progettuale:

L'edificio è stato riorganizzato verticalmente secondo una logica funzionale e normativa. Il piano terra è dedicato alla velostazione e accoglienza turistica, con servizi per ciclisti e info-point. Il primo piano ospita un'area di ristoro pubblico panoramico collegata alla terrazza-ponte. Il secondo piano accoglie invece la parte ricettiva, con camere di diversa tipologia, tutte dotate di parcheggio bici interno. Questa distribuzione consente una gestione efficiente degli spazi, garantendo coerenza con le destinazioni ammesse dal PRG, ottimizzazione delle volumetrie esistenti e una sostenibilità complessiva dell'intervento.

In particolare, la velostazione al piano terra è attrezzata con noleggio bici, officina per piccole riparazioni, postazioni di ricarica per e-bike, area di lavaggio e una reception turistica che fornisce informazioni su itinerari culturali, eventi, percorsi enogastronomici. Il secondo piano ospita

due camere doppie, una singola e una suite panoramica, tutte dotate di bagno privato e spazi per il parcheggio sicuro delle biciclette. Gli interni sono progettati con materiali naturali, finiture sobrie e soluzioni che valorizzano il dialogo tra spazio costruito e paesaggio.

PIANTA PIANO SECONDO 1:100



SEZIONE B-B' 1:100



5. In che modo il progetto assicura accessibilità universale e inclusività?

Argomentazione del problema:

L'accessibilità agli spazi pubblici e turistici è un elemento chiave per garantire equità e qualità urbana. In un edificio storico rinnovato, la sfida è integrare dispositivi per l'abbattimento delle barriere architettoniche nel rispetto dei vincoli morfologici e paesaggistici.

Risposta progettuale:

Il progetto adotta una serie di misure progettuali per garantire l'accessibilità universale: la passerella di collegamento alla ciclovia è dotata di pendenze conformi alla normativa; internamente sono previsti ascensori, rampe e percorsi accessibili, mentre i servizi (reception, velostazione, ristorante, camere) sono distribuiti secondo logiche di inclusività funzionale. Le soluzioni tecniche adottate rispettano pienamente le normative vigenti sull'abbattimento delle barriere architettoniche (D.M. 236/89, L. 13/89) e sono integrate con sensibilità nel contesto paesaggistico, garantendo un uso equo e agevole dell'intero edificio per ogni tipologia di utente.



RIFERIMENTI: BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

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

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

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

Citati P., *Cervo. Riviera dei fiori*, Minerva Edizioni, Bologna 2021

Deromedis S., *Il manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità. Ideare, pianificare, progettare, promuovere e gestire le infrastrutture ciclabili*, Ediciclo Editore, Portogruaro 2019

Di Ricaldone G. A., *Monferrato tra Po e Tanaro: guida storico-artistica dei suoi comuni*, Gribaudo, Cavallermaggiore 1996

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: con-*

tributo 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 *Studi di archeologia dedicati a Pietro Barocelli*, Torino 1980, pp. 95–108

Gregori Grgič M., Lanz F., *Interior Yacht Design*, Franco Angeli, Milano 2009

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

Mauro F., *Muoversi lentamente e sostenibilmente nella città diffusa. Strategie di rigenerazione territoriale attraverso progetti di promozione della mobilità ciclabile nel veneziano*, Tesi di laurea, Università degli Studi di Padova, a.a. 2022–2023, relatore: Prof. Savino M.
<https://thesis.unipd.it/handle/20.500.12608/56199>

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

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., *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

Occelli 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., *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 parola e la cosa. Doppie*

sguardi sul progetto di restauro, Altralinea Edizioni, Firenze 2023

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

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

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

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

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

Visura catastale storica, rilasciata da Agenzia dell'Entrate, in data 30/04/2025, relativa all'immobile identificato ai seguenti dati catastali: Foglio:1, Particella: 470, Subalterno: 1, Comune di Cervo (IM)

SITOGRAFIA

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

Ambiente Piemonte, *Corridoi ecologici*, <https://www.ambiente.piemonte.it/aree-tematiche/rete-natura-2000-e-biodiversita/corridoi-ecologici> (ultimo accesso 12/02/2025)

Archeocarta.org, *Chiesa di Tigliole*, <http://www.archeocarta.org/tigliole-chiesa-di-san-lorenzo/> (ultimo accesso 15/06/2025)

Archeocarta.org, *Pollenzo*, <http://www.archeocarta.org/pollenzo/> (ultimo accesso 19/06/2025)

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)

BiciLive.it, *Langhe in bici*, <https://www.bicilive.it/bike-percorsi/piemonte/langhe-in-bici/> (ultimo accesso 22/01/2025)

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

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

Città di Bra, *Storia di Pollenzo*, https://www.comune.bra.cn.it/index.php?option=com_content&view=article&id=10958:borgo-di-pollenzo-storia&catid=53&Itemid=142 (ultimo accesso 24/06/2025)

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)

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.consorzio-delroero.it/il-territorio/> (ultimo accesso 06/01/2025)

Comune di Tigliole, <https://www.comune.tigliole.at.it/> (ultimo accesso 20/06/2025)

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)

Consorzio Turistico Langhe Monferrato Roero, *Homepage*, <https://www.langheroero.it/> (ultimo accesso 22/01/2025)

Consorzio Turistico Langhe Monferrato Roero, *Enoturismo nel Roero*, <https://www.langheroero.it/roero> (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)

Cuneo Holiday, *Roero – Turismo*, <https://www.cuneoholiday.com/roero/> (ultimo accesso 03/02/2025)

Distretto UNESCO, *Langhe-Roero e Monferrato Patrimonio dell'Umanità*, <https://www.paesaggivitivinicoliunesco.it/> (ultimo accesso 01/03/2025)

Ecomuseo delle Rocche, *Sito ufficiale*, <https://www.ecomuseodellerocche.it/> (ultimo accesso 15/01/2025)

Ecomuseo delle Rocche, *Sentieri del Roero*, <https://www.ecomuseodellerocche.it/sentieri-del-roero/> (ultimo accesso 15/01/2025)

Ecomuseo delle Rocche, *Mappa dei percorsi*, <https://www.ecomuseodellerocche.it/cartografia/> (ultimo accesso 15/01/2025)

Ecomuseo delle Rocche, *Rocche del Roero*, <https://www.ecomuseodellerocche.it/territorio/le-rocce-del-roero/> (ultimo accesso 15/01/2025)

Fondazione CRC, *Valorizzazione del Roero*, <https://www.fondazionecrc.it/index.php/progetti/territorio/item/1684-roero.html> (ultimo accesso 25/01/2025)

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)

Italia, *Cervo*, <https://www.italia.it/it/liguria/cervo> (ultimo accesso 29/03/2025)

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)

La Mia Liguria, *Cervo*, <https://lamialiguria.it/localita/cervo/> (ultimo accesso 22/05/2025)

Lemontagne.net, *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.mateocorreggia.com/territorio-roero/> (ultimo accesso 18/03/2025)

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

My Langhe, *Cosa vedere nelle Langhe*, <https://www.mylanghe.com/cosa-vedere-nelle-langhe-itinerario-completo/> (ultimo accesso 25/03/2025)

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

Parlamento europeo, *Emissioni di CO2 delle auto in UE*, <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)

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

Parco Letterario Langhe Monferrato Roero, *Visitare*, <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)

Patrimonio da raccontare, *Paesaggi vitivinicoli*, <https://www.patrimoniodaraccontare.it/it> (ultimo accesso 19/03/2025)

Piemonte Land, *Monferrato*, <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)

Piemonte Top News, *Pollentia città romana*, <https://www.piemontetopnews.it/pollentia-la-piu-antica-citta-romana-del-piemonte/> (ultimo accesso 23/02/2025)

Provincia di Alessandria, *Sito ufficiale*, <https://www.provincia.alessandria.it/> (ultimo accesso 28/02/2025)

Provincia di Asti, *Carta dei servizi*, <https://www.pro->

vincia.asti.it/servizi/carta-dei-servizi/ (ultimo accesso 17/02/2025)

Provincia di Asti, *Sito ufficiale*, <https://www.provincia.asti.it/> (ultimo accesso 06/01/2025)

Provincia di Asti, *Turismo e territorio*, <https://www.provincia.asti.it/turismo/territorio/> (ultimo accesso 15/02/2025)

Provincia di Cuneo, *Roero*, <https://www.provincia.cuneo.it/it-it/territorio/roero-1406-34-d4e263a3> (ultimo accesso 27/01/2025)

[it-it/territorio/roero-1406-34-d4e263a3](https://www.provincia.cuneo.it/it-it/territorio/roero-1406-34-d4e263a3) (ultimo accesso 27/01/2025)

Rassegna Piemonte, *Sito ufficiale*, <https://www.rassegna-piemonte.it/> (ultimo accesso 24/02/2025)

Regione Piemonte, *Mobilità ciclistica*, <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/mobilita-trasporti/mobilita-ciclistica/mobilita-ciclistica> (ultimo accesso 02/02/2025)

Regione Piemonte, *Turismo*, <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/territorio-e-ambiente/turismo> (ultimo accesso 04/03/2025)

Roero.it, *Itinerari*, <https://roero.it/itinerari/> (ultimo accesso 09/03/2025)

Roero Experience, *Enoturismo*, <https://roeroexperience.it/>

(ultimo accesso 15/03/2025)

Roero Turismo, *Sito ufficiale*, <https://www.roeroturismo.it/>
(ultimo accesso 30/01/2025)

Scopri Piemonte, *Langhe e Roero*, <https://www.scopripiemonte.it/it/scopri-piemonte/langhe-e-roero> (ultimo accesso 05/03/2025)

The Urban Cyclist, *Bike Park Amsterdam*, <https://theurbancyclist.com/2014/06/05/amsterdam-bike-parks/> (ultimo accesso 14/02/2025)