

POLITECNICO DI TORINO
FACOLTA' DI ARCHITETTURA 2
Corso di Laurea in Architettura per il restauro e la valorizzazione dei beni
architettonici e ambientali
Tesi meritevoli di pubblicazione

**Rami secchi, la tratta ferroviaria da Airasca a Saluzzo. Conoscere, capire e
rifunzionalizzare**

di Akila Ferrari e Stefano Mosca

Relatore: Carla Bartolozzi

Correlatori: Sonia Airaldi e Cristina Coscia

L'idea progettuale che abbiamo perseguito è consistita nella realizzazione di un percorso ciclabile che vedesse la rifunzionalizzazione, a tale fine, del sedime ferroviario dismesso Airasca-Saluzzo.



Linea Airasca - Saluzzo, localizzazione della tratta

Possiamo affermare che il fine ultimo del nostro studio è stata la progettazione di uno strumento di connessione.

Lo strumento di connessione, nella sua definizione d'uso, serve alle persone per spostarsi e raggiungere altri luoghi e altre persone, serve a creare o a rinsaldare il legame fra gli abitanti e i luoghi, a far scoprire o far riscoprire le aree d'interesse storico-culturale, serve a raggiungere o a congiungere i parchi e le aree verdi in genere. Si pone quindi l'obiettivo di migliorare la qualità della vita delle persone attraverso il recupero del rapporto tra uomo e territorio circostante.

Per raggiungere questi ambiziosi obiettivi è stata necessaria la pianificazione di una metodologia da seguire volta, da un lato, alla conoscenza del contesto territoriale in cui ci siamo trovati ad operare e, dall'altro, all'analisi delle esigenze dei futuri utenti, in modo da portare alla realizzazione di percorsi che fossero utili, sicuri e piacevoli. Utili, ovvero in grado sia di rispondere alle esigenze di spostamento già presenti, sia di proporre di nuovi; sicuri, per poter essere percorsi con tranquillità anche dalle categorie più deboli; piacevoli, per fare in modo che lo spostamento rappresenti di per sé un'esperienza piacevole e non solo lo spazio e il tempo necessari fra il punto di partenza e quello d'arrivo.

Il nostro operato ha preso le mosse da un'attenta analisi storica convalidata da una puntigliosa ricerca d'archivio che ha permesso un'anamnesi delle vicende e dell'evoluzione dell'infrastruttura (fasi di nascita, crescita, decadenza e rinascita). E' stata svolta anche una panoramica di raffronti tra altre ferrovie dismesse e successivamente rifunzionalizzate in piste ciclabili in ambito nazionale, europeo e americano al fine di avere un riscontro dell'effettivo "mercato" coperto da tale tematica.

Ci siamo poi rivolti al rilievo diretto e concreto non solo del sedime ferroviario in questione, ma, soprattutto, dal contesto territoriale a media e larga scala (area del torinese, pinerolese, saluzzese e cuneese) in cui esso è inserito al fine di poter conoscere e quindi analizzare anche la rete ciclabile tuttora esistente sia a livello di infrastrutture, sia a livello di potenzialità, risorse e servizi offerti e fruiti.



Il contesto territoriale ricco di risorse: la Rocca di Cavour

Siamo infatti partiti dalla convinzione che sia importante riferirsi ad una rete e non ad un singolo percorso, ampliando così l'analisi degli ambiti attraversati. Si è ritenuto fondamentale valutare l'intervento nel contesto territoriale in cui veniva inserito; ciò al fine di evitare di impiegare energie e risorse economiche per realizzare percorsi che in un futuro saranno poco o per nulla frequentati perché non utili, non sicuri e non piacevoli. Ci è sembrato che avesse poco senso la progettazione e realizzazione di un percorso che andasse da A a B senza prima valutare da chi potrà essere utilizzato, a che scopo, quali elementi consentirà di congiungere, come si potrà connettere con altri percorsi e con gli altri sistemi di trasporto.

Oltre a ciò, in gran parte delle realtà territoriali, a prescindere dallo specifico caso studio, esiste già una rete di sentieri e strade rurali consolidate e la definizione di un nuovo sistema di percorsi non può che basarsi sulla valorizzazione dell'esistente.

Ci siamo poi concentrati su di un singolo comune appartenente alla tratta ferroviaria in questione: il Comune di Vigone che per la sua collocazione, le attuali condizioni di fruizione e viabilità è quello che maggiormente si prestava alle nostre dichiarazioni di intenti progettuali.



Vigone, la pista ciclabile attuale

Infine, nota puramente tecnica, la scala della cartografia impiegata per riportare il corpus di informazioni, osservazioni e proposte è stata la 1:75.000 per l'analisi territoriale vasta, è scesa alla 1:25.000 per visionare il territorio specifico alla tratta ferroviaria dismessa, fino ad arrivare alla 1:100 laddove si scendeva ad esaminare le architetture e le emergenze lungo il sedime abbandonato.

Per ulteriori informazioni, e-mail:

Akila Ferrari: akila@interfree.it

Stefano Mosca: stemosca@tiscali.it