ISSN 2421-4310

Arredo & Città 1 | 2020

Nel Paesaggio. Itinerari leggeri alla scoperta del territorio |
In the landscape. Light itineraries to discover the territory

AC

FONDAZIONE NERI

NEL PAESAGGIO. ITINERARI LEGGERI ALLA SCOPERTA DEL TERRITORIO

IN THE LANDSCAPE. LIGHT ITINERARIES TO DISCOVER THE TERRITORY

Arredo & Città è la rivista semestrale della Fondazione Neri dedicata alle iniziative, i dibattiti, le ricerche sulle evoluzioni progettuali e stilistiche degli elementi di arredo e illuminazione studiati per le città. Dal 1988, attraverso approfondite monografie e ricchi repertori fotografici, la rivista si concentra sul recupero e la valorizzazione del patrimonio urbano, autentica risorsa culturale, di fondamentale interesse sia per l'indagine storica che per la nuova progettazione.
www.arredoecitta.it

Arredo & Città is the twice-yearly magazine of Fondazione Neri dedicated to the schemes, debates and research on the design and style developments of urban lighting and street furniture. Since 1988, through in-depth single-theme articles and rich photo reports the periodical concentrates on recovering and showcasing the urban heritage, a true cultural resource and of fundamental interest both for a historical survey and a new design.
www.arredoecitta.it/en

Arredo&Città – Anno 31 – N. 1, 2020
Aut. del Tribunale di Bologna n. 5552 del 3 febbraio 1988
Proprietà: Fondazione Neri – Museo Italiano della Ghisa
S.S. Emilia 1671 – 47020 Longiano (FC)
Redazione: S.S. Emilia 1671 – 47020 Longiano (FC)
Direttore responsabile: Pier Luigi Bazzocchi
(iscrizione Ordine dei giornalisti - elenco pubblicisti - n°161850 del 4 luglio 1990)
Coordinamento redazionale: Raffaella Bassi
Coordinamento grafico: Giulia Rattini
Traduzioni: ART4, Bologna
Redazione: Raffaella Bassi, Lorenzo Bazzocchi, Pier Luigi Bazzocchi, Antonio Neri
Stampa: Pazzini Stampatore Editore Srl

Numero concluso il 15 maggio 2020
È vietata la riproduzione anche parziale dei testi e delle
immagini senza specifica autorizzazione scritta dell'editore.

INDICE
INDEX

Editoriale 4
Editorial

Verso un'idea di paesaggio 10
Towards an idea of landscape
Enrico Brighi – Valentina Orioli

Il camminare come forma di appropriazione e scrittura del territorio 18
Walking as a means of appropriating and writing the territory
Enrico Brighi

Attraverso il paesaggio. Itinerari e progetti identitari tra memoria e spettacolarizzazione 38
Through the landscape. Itineraries and identity-making projects, from memory to spectacle
Enrico Brighi

Acciughe, bellezza e VENTO. Rigenerare territori con lo scatto turistico di una linea leggera, ciclabile e molto lunga 80
Anchovies, beauty and VENTO. Regenerating territories with the tourism springboard of a line that is light, cyclist-friendly and very long
Paolo Pileri

Paesaggi sintetici 92
Synthetic landscapes
Nicolò Maltoni

Note 104
Notes

Crediti 110
Credits

EDITORIALE
EDITORIAL

Raffaella Bassi

Quando questo numero verrà pubblicato staremo attraversando quella che nel mondo occidentale, è chiamata la *Fase 2*: l'uscita dall'emergenza, la ripresa graduale e cauta verso la "normalità". La pandemia da Covit 19 ha inesorabilmente segnato il primo quadrimestre del 2020 generando un vero e proprio terremoto globale. Con la differenza, che della pandemia non siamo in grado di individuare né l'inizio, né la fine, e che a crollare non sono gli edifici, ma le nostre certezze, i nostri solidi punti di riferimento. Per due mesi siamo rimasti paralizzati di fronte ad una realtà che continua a sembrarci tanto irreale quanto complessa e indecifrabile, guardando con diffidenza il mondo che senza preavviso abbiamo lasciato dietro la porta chiusa di casa, troppo insicuro per essere desiderabile. L'emergenza è passata, ma non il rischio di nuovi contagi. Come vivremo le misure di distanziamento meno drastiche ma tanto più impegnative?

Da troppo tempo il genere umano che abita le aree del "mondo civilizzato" ha perso di vista ciò che è altro da sé. L'uomo sta perdendo la coscienza di non essere il centro dell'universo, che lo stile di vita da migliorare non è solo il suo, ci sono altri "mondi" che mostrano aspetti già fortemente compromessi a causa di un "uso" inappropriato delle risorse. L'ecosistema si va sfaldando. E quanti non hanno anche solo fuggevolmente pensato che il Coronavirus in qualche indefinibile maniera, ci abbia sbattuto tragicamente in faccia questo dato di fatto? Se riuscissimo a vincere l'inerzia dello "speriamo che tutto torni presto come prima", ci accorgeremmo che il contesto in cui ci riconoscevamo fino a poche settimane fa non è e non sarà più lo stesso, dato che ormai ne sono state messe a nudo le troppe contraddizioni.

Mi limito qui a considerare un aspetto: l'uomo parte determinante dell'ecosistema. Tanti dibattiti si sono fatti sull'argomento negli ultimi anni, ma anche tante azioni che hanno visto protagonisti i più giovani. Durante il lockdown abbiamo assistito a delle evidenze molto più eloquenti dei dibattiti e delle azioni: acqua limpida e presenza di pesci nei canali di Venezia, aria più respirabile e cieli di un azzurro intenso a Milano, animali "selvatici" che occupano i parchi cittadini vietati alla frequentazione abituale. Dove l'uomo "si ritrae" subito subentra un equilibrio diverso.

La mia impressione è che questa monografia, pur pensata quasi un anno fa, abbia molto a che fare con i tempi che stiamo vivendo. Consideriamola attentamente nel suo sviluppo, a partire dal titolo che si compone di due parti: Nel Paesaggio. Itinerari leggeri alla scoperta del territorio. Il primo stimolo è a soffermarsi sul concetto di *paesaggio*. Facendo un balzo indietro, fino al XVIII secolo quando il nostro Bel Paese, costituiva un'attrazione per artisti e scrittori che con i loro "Viaggi in Italia" ne scoprivano e rappresentavano la bellezza. Il paesaggio - ci dicono Valentina Orioli ed Enrico Brighi - è qualcosa che supera la mera realtà fisica per essere invece realtà di relazione, e connotarsi dunque come valore culturale. Bisogna tenere presente che molti dei luoghi più rappresentativi del patrimonio paesaggistico globale non sono il semplice esito delle trasformazioni naturali, ma sono anche il frutto dell'opera dell'uomo. Dal punto di vista del progetto architettonico è da metà degli anni '50 che si inizia a confrontarsi con il paesaggio inteso nell'accezione integrata di ambiente naturale e spazio abitato progressivamente trasformato dall'uomo.

Maturata la consapevolezza che nel paesaggio, ambiente naturale e opera dell'uomo sono due entità inscindibili, dipendenti l'uno dall'altra, i segni degli interventi che l'umanità ha lasciato sui territori si possono classificare come leggeri o pesanti (per intendersi: il raccolto è un rapporto leggero, l'estrazione mineraria è pesante). Gli itinerari alla scoperta del territorio che gli autori ci propongono sono tutti leggeri, non solo perché vengono percorsi a piedi o in bicicletta, ma anche perché sono stati pensati per salvaguardare, e nello stesso tempo valorizzare, le caratteristiche peculiari dei vari siti.

Nel caso dei *monumenti* costruiti per ricordare sia la prima che la seconda guerra mondiale, il segno dell'uomo si carica dei valori della memoria e di tutta la simbologia legata alle celebrazione degli eroi appellandosi alla ricerca architettonica, che fa di ciascun sito un luogo riconoscibile nella sua identità; a sottolinearla, oltre alle forme della monumentalità, sono i materiali scelti e la cadenza "imposta" al camminare che il visitatore percepisce, muovendosi rigorosamente a piedi lungo percorsi pianificati con oculatezza tra scalinate, terrazzamenti, gironi. In un'ottica un po' diversa, gli interventi che puntano invece a generare una *spettacolarizzazione* "amplificando" le bellezze di un sito, hanno prodotto delle piccole quanto significative architetture che invitano di volta in volta al riposo, alla contemplazione o alla conoscenza. È il caso dei progetti realizzati sulle cime alpine o in Norvegia. Mentre la valorizzazione territoriale che ha preso forma nella regione della Ruhr, conosciuta a livello internazionale per le sue risorse minerarie e le sue industrie siderurgiche, si configura come intervento "riparatorio" nei confronti di una industrializzazione eccessiva, che per decenni si è imposta sui valori dell'ecologia. Valori che oggi riemergono con forza, ad architetture ormai disattivate, che non solo non emettono più fumi, ma diventano *patrimonio industriale* da ammirare e da vivere.

Il saggio va letto come una riflessione sul concetto di paesaggio e sull'azione del camminare che per l'umanità, alle origini della sua esperienza sulla terra, è stato il solo modo per appropriarsi dei territori (appropriarsi nel senso di esplorare, conoscere, insediarsi). Questa primordiale modalità di movimento offre agli autori l'opportunità di proporci un ricco compendio di esempi virtuosi di approccio *leggero* ai territori, i quali - insieme agli approfondimenti a firma di Paolo Pileri e Nicolò Maltoni - ben si prestano a ad arricchire il confronto su temi purtroppo ancora irrisolti, del tipo: un turismo ecosostenibile (come praticarlo su più ampia scala rispetto all'oggi); l'incontro con culture diverse (se e come possa essere una componente del viaggio); la memoria (perché e come evocarla).
Buona lettura.

When this issue is published, we will be in the middle of what the western world, though with differing modalities, has called *Phase2*: the exit from the emergency, with a cautious, gradual return to "normality". During the first four months of 2020, the Covit 19 pandemic has generated an authentic *global earthquake*. With the difference that we are able to identify neither the beginning nor the end of a pandemic. What is destroyed is not buildings, but our consolidated points of reference. For two months, we have been paralyzed in the face of a reality that continues to seem as unreal as it is complex and inscrutable. We look with diffidence towards the world we have left outside our closed doors, a world too unsafe to be desirable. The emergency has passed, but new infections may arise. How are we to coexist with distancing rules that are less drastic but all the more impellent?

For too long, that part of the human race inhabiting what is known as the "civilized world" has lost sight of whatever differs from itself. Man is losing his awareness that he is not at the center of the universe, that it is not just his own life-style that needs improving and that there are other "worlds" displaying aspects already strongly compromised by inappropriate use of resources. The ecosystem is disintegrating. And which of us has not reflected, if only momentarily, that the Coronavirus, in some indefinable way, has thrust this fact before our eyes? If we succeeded in overcoming the inertia of "let's hope everything will soon be like it was before", we would realize that the context in which we recognized ourselves only a few weeks ago is not and never will be the same. Too many of its contradictions have been laid bare.

I will consider only one aspect here: man as a determining part of an ecosystem. This theme has been the subject of much debate in recent years, as well as of many actions led by the younger generations. The lockdown has brought to light still more eloquent evidence to support this debate and these actions – limpid water and the presence of fish in the Venetian canals, more breathable air and deep blue skies over Milan, "wild" animals occupying the city parks closed to normal use. Where man "withdraws", a new equilibrium immediately enters.

Having said this, I have the impression that this monograph, though conceived almost a year ago, is closely linked to current events. Let us consider carefully its developing arguments, beginning with the two-part title: In the Landscape. Light Itineraries to Discover the Territory. This encourages us, first of all, to reflect on the term l*andscape*. A term that evokes a distant past, the 18th Century, when the Bel Paese attracted artists and writers who discovered it during their "Travels in Italy" and depicted a beauty in which they fully believed. Landscape – Valentina Orioli and Enrico Brighi tell us – is something that goes beyond mere physical reality. Rather, it is a relational reality, to be considered, therefore, as a cultural value. It has to be born in mind that many of the most typical areas of the global landscape heritage are not the simple result of natural transformations; they are also the fruit of man's work. From an architectural point of view, it is from the mid-1950s that the landscape has begun to be understood in its fullest meaning of natural environment and inhabited space progressively transformed by man.

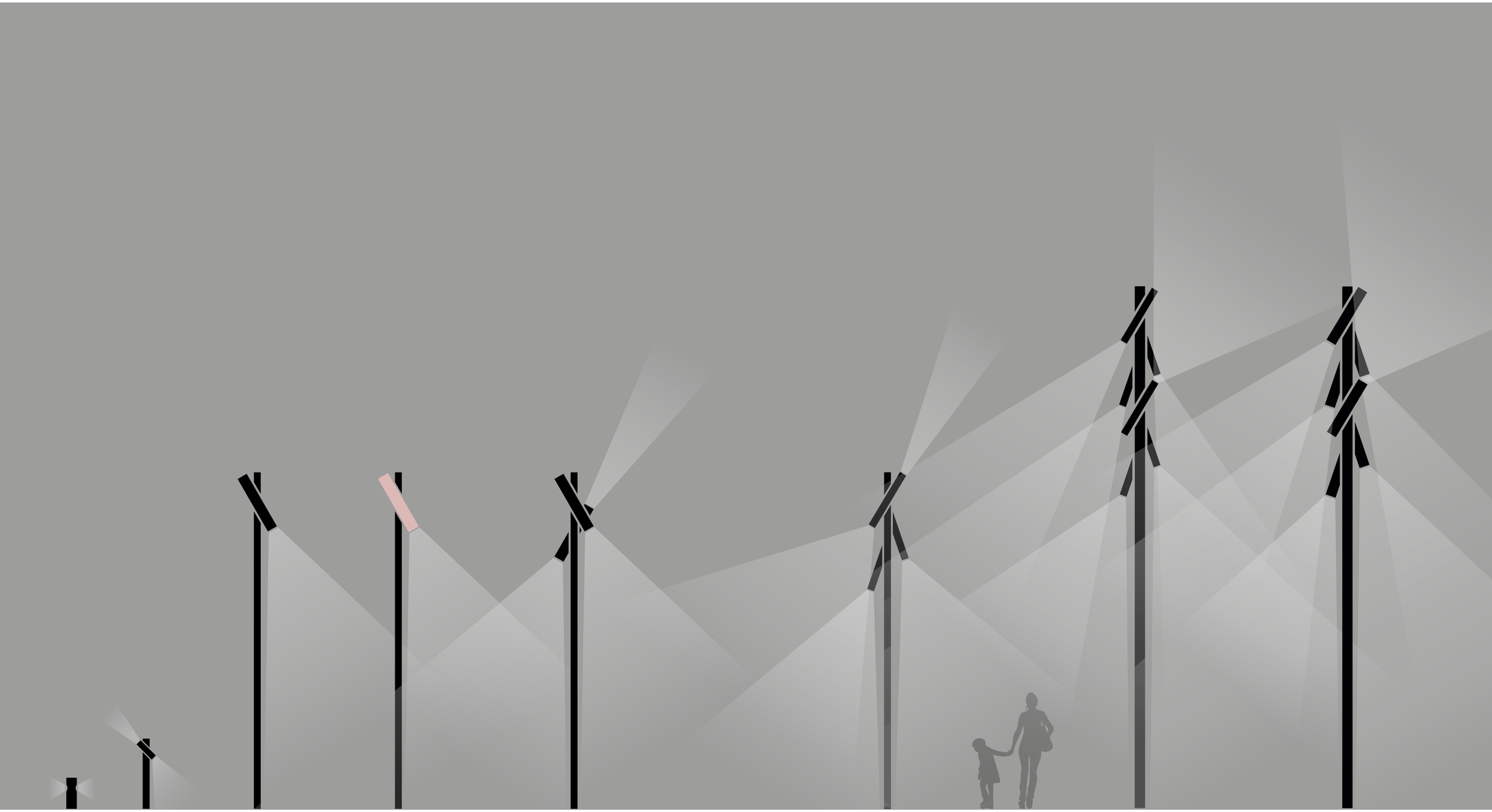
Once we have matured the awareness that natural environment and the works of man are two inseparable entities in the landscape, the one depending on the other, we can classify the signs left on the territories by human intervention as light or heavy. Just to clarify, the harvest is a light relationship, mineral extraction is a heavy one. The Itineraries to Discover the Territory proposed by the authors are light, not only because they are pursued on foot or by bicycle, excluding any sort of motor vehicle, but also because they have been conceived to safeguard, and at the same time enhance, the particular features of the territories themselves.

In the case of the *monuments* built in remembrance of the First and Second World Wars, man's mark assumes the values of memory and makes recourse to architectural research to evoke all the symbolism linked to the celebration of heroes. Each site acquires a recognizable identity. Underlining this, as well as the monumental forms, are the chosen materials and the slow walk "imposed" on the visitor, who moves strictly on foot along itineraries carefully planned through steps, terraces and circles. Rather different in their concept are those interventions that aim at *spectacularization* by "amplifying" the beauties of a site, producing small but significant structures inviting, in alternation, rest, contemplation and awareness. Examples of these are to be found in the projects created on the Alpine summits or in Norway. While the territorial enhancement that has taken place in the Ruhr region, internationally known for its mineral resources and its iron and steel industries, suggests an attempt at reparation in the face of an excessive industrialization that had, for decades, taken precedence over ecological values. These values strongly re-emerge today in the disused structures that not only no longer release fumes, but have become an *industrial heritage* to be admired and experienced.

This essay is to be read as a reflection on the concept of the landscape and on the act of walking which was for humanity, at the beginning of man's experience on the earth, the only way to appropriate the territory for himself (appropriate in the sense of explore, know and settle). This primordial modality of movement allows the authors to offer us a rich compendium of virtuous examples of a *light* approach to the territory which – together with the investigations by Paolo Pileri and Nicolò Maltoni – will suitably fuel the debate on themes that are unfortunately still unresolved, such as eco-sustainable tourism (or rather, how to practice it on a much wider scale than today), meetings between different cultures (and how to make this part of the journey) and memory (how to evoke it and why).
Happy reading.

NERI

Nebula Collection



www.neri.biz

designed in collaboration with
SKidmore Owings & Merrill – SOM

AUTORI
AUTHORS

Enrico Brighi

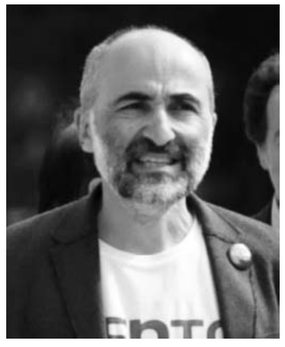
Architetto e dottore di ricerca, è docente a contratto di Urbanistica all'Università di Bologna. I suoi interessi si concentrano da una parte sulle tecniche di lettura e interpretazione dei territori in una logica di restituzione e governo delle loro dinamiche insediative, dall'altra sul progetto urbano come principale strumento di pianificazione e rigenerazione. Da anni collabora con la rivista *Arredo&Città* per la redazione di numeri monografici sul paesaggio urbano contemporaneo. Dal 2017 è membro della Commissione per la Qualità Architettonica e del Paesaggio del Comune di Bagno di Romagna (FC), IT.

The architect and PhD Enrico Brighi is Adjunct Professor in Urban Planning at Bologna University. His interests concentrate partly on techniques for the understanding and interpretation of the territories in a perspective of restoring and governing their settlement processes, and partly on urban planning as the principal instrument for planning and regeneration. He has collaborated for many years with the *Arredo&Città* magazine, editing monographs on the contemporary urban landscape. Since 2017 he has been a member of the Commission for Architectural and Landscape Quality of the Municipality of Bagno di Romagna (FC), IT.

Valentina Orioli

Architetto e dottore di ricerca, è professore associato di Tecnica e Pianificazione Urbanistica all'Università di Bologna, dove insegna Urbanistica e Politiche urbane presso i Corsi di laurea in Architettura e Advanced design. Dal 2016 è assessore all'Urbanistica, Edilizia privata, Ambiente, Tutela e riqualificazione della città storica e Progetto candidatura Unesco Portici, del Comune di Bologna. Da gennaio di quest'anno riveste anche la carica di Vicesindaco. È Vicepresidente vicario di Urban@it, Centro nazionale di studi per le politiche urbane, con sede a Bologna. Ha recentemente curato, con Noriko Inoue, il libro *Bologna and Kanazawa. Protection and valorization of two historic cities* (Bup 2020).

The architect and PhD Valentina Orioli is associate professor in Urban Planning and Technique at Bologna University, where she teaches Urban Planning and Urban Policies in the degree courses of architecture and advanced design. Since 2016, she has been Counsellor of the Municipality of Bologna for Urban Planning, Private Building, the Environment, Safeguarding and Restyling of the Old City Center and the project for the candidacy of the Portici as a UNESCO heritage. Since January of this year, she has also been Deputy Mayor. She is Acting Deputy President of Urban@it, the National Center for Urban Policies, with headquarters in Bologna. With Noriko Inoue she recently edited the book *Bologna and Kanazawa. Protection and valorization of two historic cities* (Bup 2020).



Paolo Pileri

Paolo Pileri, professore ordinario di Pianificazione e progettazione urbanistica al Politecnico di Milano, è membro di gruppi di ricerca nazionali e internazionali e consulente scientifico di ministeri, enti pubblici, fondazioni e amministrazioni locali. Tiene corsi sia alla Scuola di Architettura sia a quella di Ingegneria del Politecnico di Milano. L'inclusione del consumo di suolo e delle questioni ambientali, ecologiche e paesaggistiche nella pianificazione territoriale e urbanistica è da sempre il suo ambito di ricerca. È ideatore e responsabile scientifico di VENTO, un progetto di territorio attraverso una dorsale cicloturistica di 700 km tra Venezia e Torino lungo il Po. Autore di oltre 300 tra articoli e libri sulla pianificazione urbanistica e ambientale e la mobilità sostenibile, sulla rivista mensile *Altreconomia* cura la rubrica "Piano terra". Tra le sue pubblicazioni: *Che cosa c'è sotto e 100 Parole per salvare il suolo,* Altreconomia, Milano 2015 e 2018; AAVV., *Ciclabili e cammini per narrare territori*, Ediciclo, Portogruaro (VE) 2018.

Paolo Pileri, Full Professor in Urban Planning and Design at the Milan Polytechnic, is a member of numerous national and international research groups and scientific consultant to ministries, public institutions, foundations and local administrations. He holds courses at the Schools of Architecture and Civil Engineering at the Milan Polytechnic. His research area has always embraced soil erosion and environmental, ecological and landscape questions in territorial and urban planning. He is the creator and scientific manager of VENTO, a territorial project to provide a 700 km cycle track following the Po from Venice to Turin. He is the author of over 300 articles and books on urban and environmental planning and on sustainable mobility. He edits the "Piano Terra" column for the monthly magazine *Altreconomia*. His publications include *Che cosa c'è sotto [What lies underneath]* and *100 Parole per salvare il suolo [100 words to save the soil]*, Altreconomia, Milan 2015 and 2018; Various Authors, *Ciclabili e cammini per narrare territori [Cycle tracks and footpaths to narrate territories]*, Ediciclo, Portogruaro (VE) 2018.

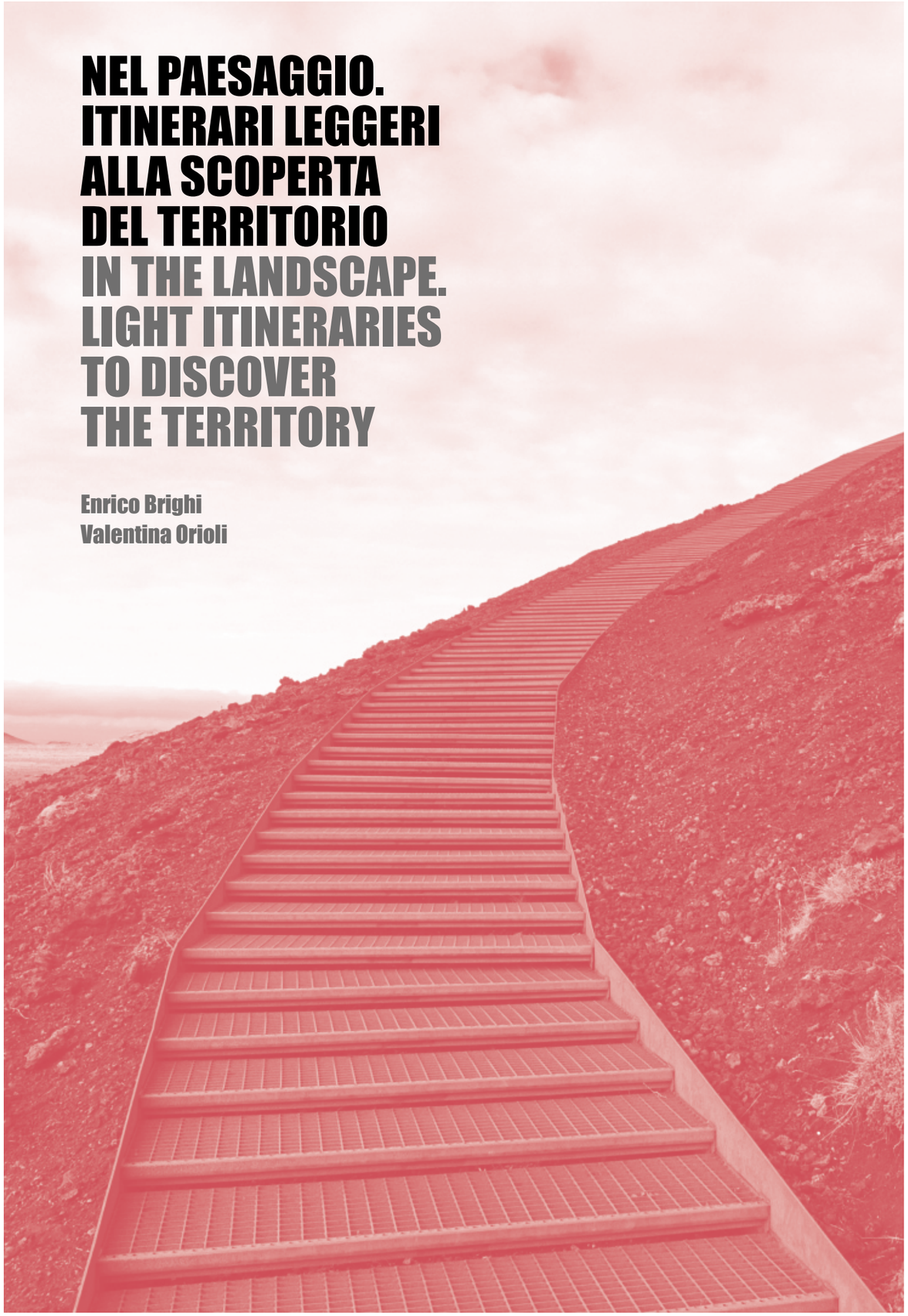
Nicolò Maltoni

Nicolò Maltoni, architetto e artista visivo, è tutor del Laboratorio di Urbanistica all'Università di Bologna, dove si occupa principalmente di lettura e rappresentazione del paesaggio urbano contemporaneo. Nel 2016 viene selezionato dal GAER (Associazione Giovani Artisti dell'Emilia-Romagna) come giovane creativo emergente e partecipa alla terza edizione del percorso sperimentale di formazione "Il Mestiere delle Arti". Dal 2017 collabora, in qualità di fotografo e grafico, con l'associazione ICS e il centro culturale *Spazio Gerra* di Reggio Emilia. Nel 2018, sotto la direzione artistica di Andreco, partecipa all'ideazione e realizzazione dell'installazione artistica multidisciplinare "Intrepida" presso l'Ex Teatro Verdi di Ferrara. Su *Arredo & Città* n. 2, 2017 ha pubblicato "Viaggio ad Ersilia", il primo reportage su commissione: un lavoro incentrato sull'erosione del paesaggio urbano in centro Italia.

Nicolò Maltoni, architect and visual artist, is a tutor of the Urban Planning Laboratory at the University of Bologna. In this area he mainly deals with analysis and representation of the contemporary urban landscape. In 2016 he was selected by GAER as an emerging young creative artist and participated in the third edition of the *Mestiere delle Arti*. Since 2017 he also collaborates, as a photographer and graphic designer, with the ICS association and the Spazio Gerra cultural center in Reggio Emilia. In 2018, under the artistic direction of *Andreco*, he took part in the creation and realization of *Intrepida*, a multidisciplinary art installation at the Ex Teatro Verdi in Ferrara. In 2017 he published Journey to Ersilia, the first photo reportage commissioned by *Arredo & Città*. A work focused on the erosion of the urban landscape in central Italy.

NEL PAESAGGIO. ITINERARI LEGGERI ALLA SCOPERTA DEL TERRITORIO
IN THE LANDSCAPE. LIGHT ITINERARIES TO DISCOVER THE TERRITORY

Enrico Brighi
Valentina Orioli



In copertina e a sinistra
Saxhöll Crater Walking Trail, Snæfellsnes National Park, IS

Cover and on the left
Saxhöll Crater Walking Trail, Snæfellsnes National Park, IS

VERSO UN'IDEA DI PAESAGGIO

"L'occhio spaziava a destra fino alla marina, che tendeva la sua diritta linea orizzontale fra i promontori più pittoreschi sopra le spiagge ora nude ora vestite di piante, offrendo un contrasto stupendo, con la sua calma profonda, alle rocce selvagge." (Alcamo, 18 aprile 1787)[1]

Attraverso le parole di Goethe è facile ricostruire nella nostra mente un fervido spaccato della costa siciliana, così come si presentava all'epoca del suo viaggio in Italia alla fine del XVIII secolo. Si tratta di un'immagine potente che descrive uno scenario irripetibile per le sue peculiarità naturalistiche. Appropriandosi dello sguardo dello scrittore tedesco, il lettore può diventare spettatore indiretto di quanto si è disvelato ai suoi occhi, assaporando quelle emozioni che ne hanno guidato la penna.

È proprio a questo tipo di figure che tende ancora oggi a riferirsi l'immaginario comune quando viene evocato il termine paesaggio: una scena sognante che desta stupore per l'eccezionalità delle sue qualità. L'abitudine a identificare il paesaggio in un frammento di territorio dalla spiccata valenza estetica, una sorta di immagine da inquadrare all'interno di una cornice rispetto alla quale l'unica azione auspicabile si limita alla contemplazione o alla sua riproduzione

TOWARDS AN IDEA OF LANDSCAPE

'On the right, the eye reached the sea, where, between singular shaped headlands, and beyond a shore here covered with, and there destitute of, trees it caught a smooth and level horizon, perfectly calm, and forming a glorious contrast with the wild and rugged limestone rocks.' (Alcamo, 18 April 1787)[1]

It is easy to reconstruct in our minds, through Goethe's words, an intense and fervid impression of the Sicilian coast as it appeared at the time of his journey through Italy at the end of the 18th century. A powerful image that describes a scenario whose unique natural qualities are unrepeatable. Seeing through the German writer's eyes, the reader can become an indirect spectator of what unfolded before his sight, savoring the emotions that guided his pen.

It is to figures of this kind that the collective imagination still tends to refer when the word "landscape" is evoked, a dreamy scene that arouses wonder for

artistica, ha proprio origine nelle esperienze vissute dai viaggiatori a partire dal XVIII secolo e nel corso del Romanticismo. La parola deriva specificamente dal francese *paysage*, termine introdotto in riferimento ad un preciso genere pittorico, ad indicare opere che assumevano, quale soggetto privilegiato della rappresentazione, gli scenari naturali.

Le immagini dei paesaggi dipinti dai numerosi artisti che tra Settecento e Ottocento effettuavano il loro *Grand Tour* alla scoperta dell'Italia rinviano a questa prima accezione del termine paesaggio: nelle immagini, infatti, il soggetto della riproduzione è una porzione dello spazio, considerata, dal punto di vista di colui che la sta osservando, come espressione d'arte.

Emerge in modo evidente nei dipinti lo stato d'animo dell'osservatore, cioè la tensione a stabilire un rapporto soggettivo con lo spazio di osservazione. Da questo punto di vista il viaggio rappresenta il principale strumento di esplorazione, esperienza e percezione. Su di esso si fondano le premesse per una prima evoluzione della concezione del paesaggio che, anche se ancora distante da un consapevole riconoscimento della sua effettiva portata, da semplice immagine epifanica, comincia a radicarsi nel vissuto per strutturarsi in un atto di coscienza fondato sulla conoscenza pregressa[2]. Il paesaggio supera quindi la realtà fisica per divenire realtà di relazione: è un valore culturale che esiste solo nella coscienza; è il legame culturale che ciascuno di noi istituisce con le forme di un dato territorio. Secondo Rosario Assunto «quando diciamo che il paesaggio è spazio, intendiamo dire che il paesaggio è lo spazio che si costituisce a oggetto di esperienza estetica, a soggetto di giudizio estetico»[3].

A partire da queste prime esperienze, il concetto di paesaggio si è evoluto fino a configurarsi come qualcosa di molto più complesso e stratificato e la sua modificazione nel tempo gli ha conferito una valenza culturale, "scientifica", che trascende le contingenze, le esperienze personali e le peculiarità dei singoli luoghi.

Dal XIX secolo il paesaggio, «considerato nei suoi processi di formazione e soprattutto nell'unità di spazi molto più larghi di quelli che chiudono di volta in volta il nostro abituale orizzonte»[4], diventa oggetto di particolare attenzione anche da parte delle scienze naturali. L'opera dei geografi nello specifico si è concentrata sulla lettura delle strutture morfologiche del pianeta che, combinate ai dati relativi al clima e alla vegetazione, ha portato al riconoscimento dei principali complessi paesaggistici presenti sulla superficie terrestre.

the exceptional nature of its features. The habit of thinking of the landscape as a fragment of territory with a notable aesthetic value, a sort of image set in a frame before which the only plausible action is to contemplate it or to reproduce it artistically, has its origin in the experiences of travelers from the 18th century through to the age of romanticism. The Italian word *paesaggio* derives specifically from the French *paysage*, a term introduced to describe a precise pictorial genre, indicating works whose favored subjects were natural scenes.

The images painted by the numerous 18th and 19th century artists who sought Italy through the "Grand Tour" recall this first concept of the term "landscape". In their images, in fact, the subject to be reproduced is a portion of space considered from the point of view of the beholder, as an expression of art.

The observers' states of mind, their wish to establish a subjective relationship with the observed space, emerges clearly from these paintings. From this point of view, traveling is the principal tool for exploration, experience and perception. These artists provided the premises for a first evolution in the concept of landscape that, if still far distant from a conscious awareness of its real significance, began, as a simple revelatory image, to take root in our experience, assuming the form of an act of conscience founded on previous awareness[2]. The landscape therefore goes beyond physical reality to become "relational" reality. It is the cultural bond that each of us institutes with the forms of a given territory. According to Rosario Assunto, "When we say landscape is space, we mean that landscape is space constituted as an object of aesthetic experience, subject to aesthetic judgement"[3].

Starting from these first experiences, the concept of landscape has evolved into something much more complex and stratified. Its modification over time has conferred on it a cultural, "scientific" value that transcends events, personal experiences and the specific natures of the single places.

Starting from the 19th century, the landscape, "considered in its formative processes and above all in much larger spatial units than the single cases enclosing our customary horizon"[4], also became the object of special attention from the natural sciences. Geographers' work, specifically, concentrated upon interpretation of the planet's morphological structures which, combined with data relating to the climate and vegetation, led to recognition of the principal landscape complexes present on the terrestrial surface.

Spiaggia di Alcamo Marina,
Trapani, IT

Alcamo Marina Beach,
Trapani, IT

In alto e in basso
Architetture di E. Gellner,
Corte di Cadore (BL), IT

Top and bottom
Constructions by
E. Gellner in Corte
di Cadore (Belluno), IT

Sia nell'interpretazione artistica che in quella geografica emerge il ruolo svolto dalla natura nella definizione del paesaggio, ma appare del tutto trascurato l'apporto antropico, cioè l'intervento dell'uomo teso a modellare e riscrivere i territori in funzione delle proprie necessità primarie. Non bisogna dimenticare che molti tra i luoghi più rappresentativi del patrimonio paesaggistico globale non sono il semplice esito delle trasformazioni naturali, ma sono frutto dell'opera dell'uomo. È proprio dall'interazione uomo-ambiente che si è configurato il palinsesto territoriale. Secondo André Corboz il territorio deve essere considerato un «artefatto» capace di registrare sulla sua superficie i segni di questo rapporto. I processi che hanno portato alla sua evoluzione sono imputabili in parte a processi geoclimatici, in parte a dinamiche insediative. «All'atto in cui una popolazione lo occupa (vuoi attraverso un rapporto leggero, come il raccolto, o pesante, come l'estrazione mineraria) essa stabilisce con lui un rapporto di tipo organizzativo, pianificatore e si possono osservare gli effetti reciproci di questa coesistenza»[5].

La parzialità degli approcci al paesaggio comincia ad essere riconosciuta in Italia nei dibattiti del secondo dopoguerra, quando, grazie al contributo di alcune personalità particolarmente sensibili al tema, il suo significato viene esteso. Anche il progetto di Architettura inizia a confrontarsi con il Paesaggio inteso nella accezione integrata di ambiente naturale, oggetto di percezione e spazio abitato e progressivamente trasformato dall'Uomo. Fra le personalità più sensibili in questo campo spicca la figura dell'architetto e urbanista Edoardo Gellner. Chiamato più volte a confrontarsi con ambiti particolarmente complessi, quali le Dolomiti venete, fornisce una definizione innovativa di paesaggio nella relazione con cui accompagna la proposta di un nuovo piano regolatore per la città di Cortina degli anni Cinquanta: «Intendiamo per PAESAGGIO non solo l'ambiente naturale, costituito da acque, prati, boschi, montagne, ma in esso comprendiamo, come parte integrante, anche l'opera dell'uomo che con l'andar dei secoli vi ha inserito le sue costruzioni»[6]. Per Gellner infatti «paesaggi famosi perderebbero le loro caratteristiche, se da essi volessimo sradicare e cancellare l'opera dell'uomo (…)[7].

Il contributo di autori come Gellner si inserisce nel contesto dell'opera svolta dalla Commissione Franceschini[8] che alla fine degli anni Sessanta eleva il paesaggio a bene culturale e ambientale, integrandone la definizione. La Commissione sottolinea, infatti, la volontà di superare la nozione passata: «Nettamente abbandonando il vecchio criterio della bellezza naturale e paesistica, la Commissione ha ritenuto di dover ricomprendere, nel nuovo

Nature's role in defining the landscape emerged in both the artistic and the geographical interpretation. The anthropic contribution, with its tendency to remodel and rewrite territories on the basis of its own primary necessities, appears to have been wholly neglected. It should not be forgotten that many of the places most representative of the global landscape heritage are not the simple result of natural transformations, but are the fruit of human intervention. The territorial pattern, indeed, is the result of the interaction between man and the environment. André Corboz suggests that the territory should be considered an "artefact", capable of recording on its surface the signs of this relationship. The processes guiding its evolution are partly geo-climatic, partly derived from human settlement patterns. "From the moment a human population occupies it, whether with light interventions such as crop raising, or heavier ones such as mineral extraction, an organizational, design relationship is established. The reciprocal effects of this coexistence are there for all to see"[5].

The incompleteness of current approaches to the landscape was initially recognized and debated in Italy after World War II, when the contribution of several figures particularly sensitive to the theme led to an extension of its meaning. Architectural projects began to come to terms with the landscape, understood in its integrated meaning of natural environment, object of perception and inhabited space gradually transformed by man. Outstanding among the personalities most sensitive to this aspect was the architect and urban planner Edoardo Gellner. Frequently called upon to deal with particularly complex environments, such as the Dolomites in Veneto, he provided an innovative definition of landscape in the report accompanying his proposed new urban plan for the city of Cortina in the 1950s: "By LANDSCAPE, we mean not only the natural environment, consisting of waters, meadows, woods and mountains, but we include, as an integral part, also the work of man who has inserted his constructions over the centuries"[6]. For Gellner, in fact, "famous landscapes would lose their features if we were to uproot and cancel man's works (…)[7].

The contribution of authors such as Gellner must be seen in the context of the work of the Franceschini Commission[8]. This, at the end of the 1960s, elevated the landscape to the status of a cultural and environmental asset, extending and completing its definition. The Commission stressed, in fact, the need to go beyond past notions. "Firmly abandoning the old criterion of natural beauty and the countryside, the Commission has deemed it right to include, in the new concept of environmental cultural asset, a more authentic and modern concept, including, as well as the traditional natural

concetto di Bene culturale ambientale un contenuto più autentico e moderno inserendovi, oltre alle tradizionali singolarità naturali, anche tutto ciò che di un territorio è opportuno conservare e valorizzare in quanto testimonianza concreta dei valori di civiltà»[9].

Poste le basi per un nuovo approccio a questo tema dai caratteri così pervasivi e insieme sfuggenti, nei decenni successivi il dibattito culturale italiano ed internazionale si è orientato verso una sempre maggiore precisazione e condivisione del significato di Paesaggio, fino ad arrivare nel 2000 alla sottoscrizione a Firenze della *Convenzione Europea del Paesaggio*[10] in cui viene riconosciuta una definizione condivisa dagli Stati membri dell'Unione Europea. Secondo la Convenzione, Paesaggio è «una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni»[11].

Nella sua estrema concisione, questa definizione sintetizza e contiene tutti i precedenti approcci al significato di paesaggio, diventato oggi argomento di grande interesse sia per il suo ruolo ecosistemico, sia per la sua capacità intrinseca di testimoniare la coesistenza, non sempre pacifica, tra tutti gli attori che ne definiscono l'assetto.

features, everything in a territory that is worth conserving and appreciating as a concrete testimony to civilized values"[9].

The foundations were therefore laid for a new approach to this pervasive yet elusive theme. In the following decades, the Italian and international cultural debate tended towards increased clarity and common consent over the definition of landscape. In 2000, in Florence the *European Convention on the Landscape* was signed[10] in which a definition was recognized and accepted by Member States of the European Union. In the words of the Convention, "*Landscape* means an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors"[11].

In its extreme concision, this definition sums up and embraces all previous approaches to the meaning of landscape. The question has become one of great contemporary interest, both for its role in the ecosystem and for its intrinsic capacity to bear witness to the coexistence, not always pacific, of all the players who have defined its pattern.

In alto – Percorso stradale in mezzo a una foresta coperta di neve

In basso – Veduta delle colline nei pressi di Longiano (FC), IT

Top – Road passing through snow-covered forest

Bottom – Hilly landscape near Longiano (FC), IT

IL CAMMINARE COME FORMA DI APPROPRIAZIONE E SCRITTURA DEL TERRITORIO

> "Eppure com'era bello, com'era diventato istintivo e necessario, quel rimettersi in cammino. Lasciarsi il mondo conosciuto alle spalle e scoprire ogni volta un pezzo di mondo nuovo. Camminare era la nostra missione quotidiana, la nostra misura del tempo e dello spazio. Era il nostro modo di pensare, di stare insieme, di attraversare il giorno, era il lavoro che i nostri corpi ormai facevano da soli." (P. Cognetti, *Senza mai arrivare in cima. Viaggio in Himalaya*)[12]

Il palinsesto offerto dal paesaggio contemporaneo appare particolarmente dissonante e ricco di contrasti. La grande spinta urbanizzatrice che ha investito nel secondo dopoguerra preferenzialmente gli ambiti di pianura, ha determinato l'inevitabile rottura del consolidato equilibrio tra città e campagna, con quest'ultima deputata al ruolo di bacino nutritivo della prima[13]. Il fenomeno locale della diffusione insediativa, noto nel resto del pianeta come *urban sprawl*, si configura come un processo di crescita incrementale capace di propagarsi sull'intero territorio nazionale, arrivando a investire, in un periodo di scarsa efficacia degli strumenti di tutela e salvaguardia, anche le aree più vulnerabili. Esito di questo preoccupante processo di cementificazione non sono solo gli inevitabili dissesti e calamità che hanno alimentato tristemente le cronache nazionali, ma anche la progressiva trasfigurazione e l'impoverimento del «grande malato»,[14] il paesaggio.

Il territorio, nella sua concezione più estesa, è divenuto la grandezza minima di riferimento per leggere i fenomeni insediativi contemporanei. Le città, non più marginate in una forma compiuta hanno cominciato a saldarsi, senza soluzione di continuità, in figure sempre più fluide che hanno portato alla formulazione di teorie come quella della "megalopoli" o della "città infinita"[15], ossimoro a cui hanno fatto ricorso Aldo Bonomi e Antonio Abruzzese per descrivere proprio questa nuova organizzazione insediativa. In un contesto ormai ibrido, in cui le figure di città e campagna non sono più antitetiche, ha cominciato ad affermarsi un «terzo paesaggio»[16] fatto di zone "grigie" dallo statuto incerto, che alimentano una

WALKING AS A MEANS OF APPROPRIATING AND WRITING THE TERRITORY

> 'And yet, how beautiful it was, how instinctive and necessary it became, to start walking again. To leave the known world behind us and to discover a part of a new world. Walking was our daily mission, our way of measuring time and space. It was our way of thinking, of staying together, of getting through the day. It was a job that our bodies came to do of themselves.' (P. Cognetti, *Senza mai arrivare in cima.* Viaggio in Himalaya) *[Without Ever Reaching the Top. A Journey in the Himalayas]*[12]

The contemporary landscape offers patterns that are particularly discordant and rich in contrast. The great urbanization thrust typical of the post-World War II period has affected by preference the flatter areas. It has inevitably brought into question the consolidated equilibrium between city and countryside, in which the latter serves as a basin to feed the former[13]. The phenomenon known as *urban sprawl*, emerges as a process of incremental growth capable of spreading over the entire national territory. In times when the tools for environmental protection and safeguarding are inadequate or ineffective, even in the most vulnerable areas, this sets in motion the disquieting process of "concreting over". The result is not only instability and attendant calamities that are the sad chronicle of our national news media, it is also the gradual disfiguration and impoverishment of the "sick man"[14], the landscape.

The territory, in its wider concept, has become the minimum scale of reference for the interpretation of contemporary settlement phenomena. The cities, no longer constrained within defined forms, are becoming welded together, in an unbroken line, forming increasingly fluid figures that have given rise to the formulation of theories such as that of the "megalopolis" or the "infinite city"[15]. This latter is the oxymoron upon which Aldo Bonomi and Antonio Abruzzese drew to describe the new way of organizing human settlements. In a context that has become hybrid, where city and countryside are no longer antithetic, a "third landscape"[16] has begun to appear, made up of "grey areas" of uncertain status, nourishing an increasingly widespread condition of peri-urbanization.

The data obtained by the various research institutes on soil consumption enable us to quantify fairly precisely the loss of agricultural or natural areas incurred by urban encroachment.

p. 18 – Menhir di Champ-Dolent (Bretagna), FR

In alto – Paesaggio naturale a Cape Leeuwin, AU

In basso – Percorso tracciato dall'uomo, Royal National Park, Sidney AU

p. 18 – Menhir di Champ-Dolent (Brittany), FR

Top – Natural landscape at Cape Leeuwin, AU

Bottom – A man-made track, Royal National Park, Sidney AU

condizione sempre più diffusa di periurbanità.

Se i dati raccolti dai vari istituti di ricerca sul consumo di suolo sono in grado di quantificare piuttosto precisamente la perdita di aree agricole o naturali a favore di aree urbanizzate, più difficile risulta invece stimare l'impoverirsi del paesaggio, anche se risulta evidente come l'immagine che da sempre ha caratterizzato il "Bel Paese", ma anche il resto del continente, sia molto distante dalla nuova configurazione territoriale, sempre più incentrata su frammenti e reti, in una logica di salvaguardia di "isole" da un lato, e di implementazione della continuità dei flussi di merci e persone dall'altro. La velocità, introdotta dalla rivoluzione dei trasporti, è apparsa per decenni il traguardo verso cui tendere in un sistema sempre più globalizzato, in cui il principale interesse sembrava circoscriversi all'abbattimento dei tempi e delle distanze. Non è un caso se già dagli anni Sessanta del Novecento[17] cominciano a diffondersi ipotesi e tecniche di lettura del paesaggio misurate proprio sull'automobile, divenuta la vera protagonista della strada e dei nuovi grandi sistemi di attraversamento territoriale. A questi anni risalgono anche le prime riflessioni di Tony Smith[18] sulla strada stessa, da intendersi come oggetto artificiale nel paesaggio, o come supporto per un'esperienza in esso. Nel corso dei decenni, le strade sono invase da mezzi dalle dimensioni sempre maggiori e la loro sezione è oggetto di continue rivisitazioni per adeguarsi alle necessità di un insieme articolato di fruitori che difficilmente riescono a convivere pacificamente. L'uomo, primo fruitore, viene presto declassato al ruolo di pedone e costretto a camminare, quando possibile, esclusivamente in uno spazio a lui dedicato ai lati della strada. Il marciapiede, dopo essere sparito per secoli, data la sua scarsa utilità, ritorna ad essere sentito come elemento indispensabile a protezione di quello che viene definito l'"utente debole" per eccellenza. Il viaggio, non più inteso come forma esistenziale di esperienza, diventa per gran parte degli individui una condizione quotidiana imposta dalla necessità, e obiettivo primario è quello di svolgerlo nel minor tempo possibile, senza curarsi di quello che si sta attraversando.

In queste dinamiche emergenti, il camminare ha perso di significato e il movimento lento attraverso il territorio è confinato al tempo libero o alla vacanza. Lo studio della storia della civiltà ha invece dimostrato che questa pratica primordiale è intrinseca nella natura dell'essere umano che, grazie ad essa, ha potuto prima mappare lo spazio, arrivando poi ad attribuirgli valori simbolici ed estetici, producendo così architettura e paesaggio[19].

Nell'erranza prima, e nel nomadismo poi, ha infatti origine la costruzione simbolica del paesaggio. La capacità, attraverso

It is more difficult to estimate the impoverishment of the landscape. It is clear, however, that the traditional image of the "Bel Paese", but also that of other European countries, is no longer true to the new territorial configuration which is increasingly based on fragments and networks. The aim has been, on the one hand, to preserve certain "islands", while at the same time favoring continuity in flows of goods and people. Speed, introduced by the transport revolution, has for decades appeared the ultimate target of an increasingly globalized system, in which the principal concern is to reduce times and distances. It is not by chance that, as early as the 1960s[17], hypotheses and interpretations of the landscape were ventilated in which the true protagonist was the automobile, king of the road and of major new systems for crossing the territory. To these years belong the first reflections of Tony Smith[18] on the road itself, understood as an artificial object in the landscape, or as a support for experiencing it. Over the decades, the roads have been invaded by larger and larger vehicles, while their layout has been continually reshaped to accommodate the needs of a vociferous combination of users who find pacific coexistence difficult. Man, the prime user, was swiftly demoted to the role of pedestrian and compelled to walk, if at all, only in a space dedicated to him at the sides of the road. The sidewalk, discarded centuries ago as of little use, is once again perceived as an essential element for the protection of what is defined as the "weakest user" *par excellence*. Traveling, no longer viewed as an existential form of experience, has for most people become a daily condition imposed by necessity. The primary object is to make it as short as possible, regardless of what is being crossed.

In these emergent processes, walking has lost its meaning and slow movement across the territory is confined to free time or vacations. A study of the history of civilization shows, nonetheless, that this primordial practice is intrinsic to the nature of the human being. It is by this means that man first learnt to map out the space around him, subsequently attributing symbolic and aesthetic values to it, and so producing architecture and landscapes[19].

The symbolic construction of the landscape has its origin, in fact, in wandering and, later, in nomadism. Man's capacity to orient himself in a vacuum and to leave traces for recognition was acquired *en route* and enabled many populations to establish the earliest forms of territorial appropriation. An emblematic case is the "walkabout", a derogatory term attributed by Australian colonialists to the aboriginals' habit of roaming around the

In alto – Nuovo insediamento urbano. Il quartiere Saint-Jean-Baptiste a Quebec City, CDN

In basso – Viadotto lungo la E45, Valbiano, Sarsina (FC), IT

Top – New urban settlement. The Saint-Jean-Baptiste district in Quebec City, CDN

Bottom – Viaduct along the E45, Valbiano, Sarsina (FC), IT

In alto – Ora di punta nella Calle de Acala, Madrid, ES

In basso – Theagaraya Road, importante strada commerciale del centro città, Chennai (Madras), IND

Top – Rush hour in the Calle de Acala, Madrid, ES

Bottom – Theagaraya Road, an important commercial street in the city center, Chennai (Madras), IND

il percorso, di orientarsi nel vuoto e lasciare delle tracce di riconoscimento ha permesso a molte popolazioni di stabilire le prime forme di appropriazione del territorio. Un caso emblematico è costituito dalla pratica del *walkabout*, termine dispregiativo, attribuito dai coloni australiani alla ricorrente abitudine degli aborigeni di andarsene "a zonzo" per i territori circostanti; tale vagabondare, solo in apparenza caotico, sottende in realtà una complessa pratica erratico-simbolica che permette loro di ripercorrere le orme dei propri antenati, rivivendo simbolicamente l'atto primordiale della creazione del mondo. Queste peregrinazioni rituali, note come "le vie dei canti", disegnano una delle più antiche trame di percorsi in cui musica, mito e territorio si fondono per raccontare la geografia di un luogo.

Il camminare implica necessariamente una trasformazione dello spazio e l'attribuzione a esso di un nuovo significato, determinando così il passaggio da spazio a luogo. Conoscere il mondo attraverso il camminare ha permesso all'uomo di antropizzare lo spazio attorno a sé in maniera via via crescente; su una prima trama di nomi e simboli si è così stratificata una rete di percorsi e luoghi stabili che, cristallizzandosi più avanti nella città, ha dato vita al primo spazio completamente ed esclusivamente a misura d'uomo.

A partire dal neolitico, l'erezione dei *menhir*, considerati i primi elementi collocati artificialmente nello spazio e archetipi della scultura inorganica, deriva dall'erranza e, tra i diversi ruoli che sono stati loro riconosciuti, uno sembra essere proprio quello di consentire un maggiore orientamento nei percorsi. Pertanto, nel camminare possiamo riconoscere la più antica forma di trasformazione culturale del territorio e «il percorrere lo spazio ha rappresentato un mezzo estetico attraverso il quale era possibile abitare il mondo»[20].

Mentre nella città antica lo spazio era estremamente localizzato e controllato, col dilatarsi dell'ambiente urbano si assiste ad una graduale perdita di questo controllo e dell'identità ad esso legata. In seguito alla rivoluzione industriale e al crescente aumento della popolazione lo spazio urbano arriverà ad assumere una scala e una complessità tali da costituire, di fatto, un nuovo habitat in cui l'uomo, come all'alba della sua storia, si ritrova nuovamente a smarrirsi ed errare. Molte porzioni di *territorio urbano* cadono in disuso e sono preda dell'abbandono, accade così che la città cominci a dimenticarsi di se stessa, ed è proprio in questo margine di vacuità, negli interstizi, che l'uomo moderno riscoprirà, attraverso il camminare, nuovi modi di abitare il proprio ambiente: basti pensare al proliferare nella letteratura del tardo ottocento di figure

surrounding territories. This temporary mobility is only apparently aimless. Underlying it is a complex erratic-symbolic practice that enables them to retrace the steps of their ancestors, reliving symbolically the primordial act of the creation of the world. These ritual peregrinations, known as "dreaming tracks" or "songlines", form one of the most ancient patterns of routes in which music, myth and territory mingle to relate the geography of a place.

Walking necessarily implies a transformation of the space and the attribution to it of a new meaning, thereby determining the passage from "space" to "place". Knowing the world through walking has enabled man to increasingly anthropomorphize the space around him. Starting from a pattern of names and symbols, a network is established of pathways and stable places that later crystallized into the city, giving life to the first space completely and exclusively made to fit man.

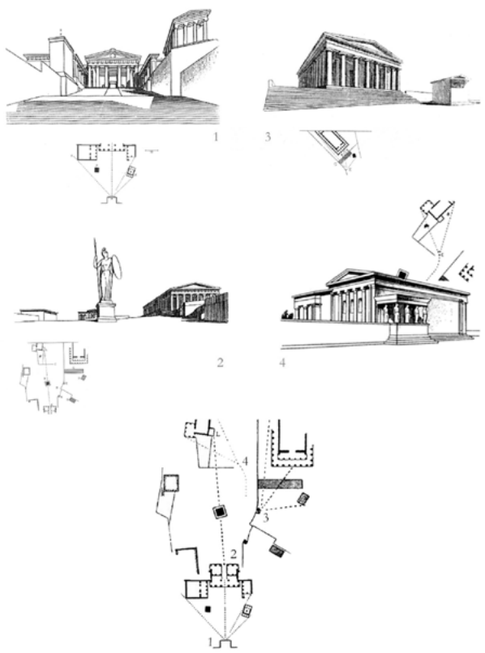
Beginning from the Neolithic age, the erection of menhirs, or standing-stones, considered the first elements located artificially in terrestrial space and archetypes of non-organic sculpture, derives from wandering. Among the various roles attributed to them, one is that of improving wanderers' orientation. We can therefore find, in walking, the oldest form of cultural transformation of the territory and recognize that "traversing terrestrial spaces has been an aesthetic means through which it became possible to inhabit the world[20].

Space in the ancient city was highly localized and controlled. As the urban environment spread, however, this control, and the identity associated with it, was lost. Following the Industrial Revolution and the steady increase of the population, the urban space was to assume a scale and complexity that would, *de facto*, constitute a new habitat in which man, as at the dawn of his history, once again became a lost wanderer. Many portions of the urban territory have fallen into disuse and have been abandoned to themselves. The city has thus become forgetful of itself. Yet it is in this empty margin, in these interstices, that modern man was to discover, through walking, new ways of inhabiting his environment. We need only think of the proliferation, in late 19th century literature, of figures such as Flâneur, the idle traveler, or The Man of the Crowd, the tireless, neurotic walker.

A particularly interesting early insight into the relationship between walking, itinerary and the shape of the surrounding space was offered by the Frenchman Auguste Choisy, later corroborated by the studies of Le Corbusier. Choisy, when studying the

Territorio periurbano,
Cervia (FC), IT

Peri-urban territory,
Cervia (FC), IT



in alto – Veduta dell'Acropoli di Atene, GR

In basso – Auguste Choisy, Analysis of the Acropolis, 1899

Top – View of the Acropolis, Athens, GR

Bottom – Auguste Choisy, Analysis of the Acropolis, 1899

come il Flâneur, il passeggiatore ozioso, o l'uomo della folla (The Man of the Crowd), il passeggiatore nevrotico e instancabile.

Una prima intuizione particolarmente interessante in merito al rapporto tra deambulazione, percorso e forma dello spazio risale all'interpretazione del francese Auguste Choisy, avvalorata successivamente dagli studi di Le Corbusier, che nello studiare il disordine apparente con cui si mostrano le architetture dell'Acropoli di Atene, riconosce una serie di principi compositivi paesaggistici. Secondo Choisy l'impianto dell'Acropoli è assimilabile a un'opera teatrale, organizzata secondo una sequenza "pittoresca" di *tableaux* o *premières impressions*, scene in cui tutti gli elementi si collocano in maniera asimmetrica e ponderata in relazione a dei fuochi visivi e alla loro carica civica o religiosa. Questi "quadri visuali" sono progettati secondo criteri percettivi e il punto di vista dell'osservatore si sposta lungo un percorso cerimoniale[21]. La loro successione si organizza in quella che viene definita *promenade architecturale*, dispositivo spaziale destinato a diventare anche uno dei cardini dell'architettura di Le Corbusier[22].

Negli anni Venti, il gruppo dadaista di Tzara oppone ai sogni borghesi della Parigi futura le esplorazioni dei luoghi cosiddetti banali della città, ossia quegli spazi caduti nell'oblio e nell'abbandono, e lo fa non agendo sulla tela, come nella contestata arte futurista, ma abitando direttamente la città ordinaria. Il 14 aprile 1921, nella cornice di Saint-Julien-le-Pauvre, è organizzata un'escursione davanti a una chiesa abbandonata senza uno scopo preciso, se non quello di portare gli artisti nella vita reale. Da questa esperienza, elogio alla pratica della *flânerie*, avranno origine negli anni successivi le deambulazioni surrealiste di André Breton fuori dalla città, in territori in cui lo spazio diventa oggetto di un'erranza dal sapore primitivo e chi lo attraversa è destinato a entrare in una dimensione onirica, inconscia.
In queste azioni sullo spazio pubblico, volontariamente confinate dai loro promotori «fuori dall'arte», non ci sono singoli autori, ma il protagonista è il camminare in situazioni imprevedibili. Le *dérives* situazioniste costituiscono un'ulteriore evoluzione, in questo caso di carattere ludico e alternativo, delle azioni da svolgere nella vita reale della città, con l'intento di esplorarne gli effetti sull'individuo.

La teoria della deriva urbana è formalizzata come metodo di indagine da Gilles Ivain[23] e Guy Debord a metà degli anni Cinquanta e prevede l'analisi diretta dello spazio urbano al fine di riconoscerne le valenze psicogeografiche e le invarianze percettive, le cosiddette *ambiances*, singolarità all'interno di un ambiente urbano caotico, da cui trarre poi conclusioni oggettive. Tra le attività del gruppo, la costruzione e la distribuzione di mappe provocatorie, in cui il

apparent disorder of the architecture of the Acropolis of Athens, recognized a series of principles of landscape composition. He likened the Acropolis to a theatrical work, organized according to a "picturesque" sequence of *tableaux or premières impressions*, scenes in which all the elements are placed asymmetrically and considered in relation to their visual focus and their civic or religious sense. These "visual pictures" are designed according to perceptive criteria and the observer's viewpoint moves along a ceremonial pathway[21]. Their succession is organized in what he defined as a *promenade architecturale*. This spatial device was to become one of the cardinal points of Le Corbusier's architecture[22].

During the 1920s, Tzara's Dadaist group countered the bourgeois dreams of a future Paris with explorations of the supposedly commonplace areas of the city, spaces that had been forgotten and abandoned. They did this, not via painting, as with the contested Futurist art, but by directly inhabiting the ordinary city. On 14 April 1921, against the backdrop of Saint-Julien-le-Pauvre, an excursion to an abandoned church was organized for no specific reason other than that of bringing the artists into real life. This experience, a tribute to the practice of *flânerie*, gave rise over the following years to André Breton's surrealist out-of-town walkabouts in territories where space became the theatre of primitive-flavored wanderings and those traversing it were inevitably drawn into an oneiric, unconscious dimension. These actions in public spaces, deliberately kept "outside art" by their promoters, did not have single authors – walking in unforeseeable situations was the protagonist. These situational *dérives* constituted a further evolution, playful and subversive in this case, in the actions performable in the real life of the city, with the intention of exploring its effects on the individual.

The theory of the urban drift was formalized as an investigative method by Gilles Ivain[23] and Guy Debord in the mid-1950s. It envisages direct analysis of the urban space with the aim of recognizing its psychogeographic resonances and perceptual invariables, the so-called *ambiances*, the singularities within a chaotic urban environment from which to draw objective conclusions. The activities of the group included making and distributing provocative maps which invited the visitor to lose himself in the city. Their purpose was to direct people towards new environments to be explored, rendering them participants of the new aesthetic-political vision, a playful and creative reappropriation of the urban space.

The situationists' maps show the city as an archipelago in which numerous fragments are interlinked in an empty space in which

visitatore è chiamato a perdersi nella città, hanno lo scopo di indirizzare le persone verso i nuovi ambiti da esplorare, rendendoli così partecipi della nuova visione estetico-politica, una riappropriazione ludica e creativa dello spazio urbano.

Quelle restituite dai situazionisti sono mappe che mostrano una città arcipelago in cui tanti frammenti sono collegati tra loro su uno spazio vuoto in cui perdersi ed errare[24]. Le sperimentazioni situazioniste saranno portate alle estreme conseguenze da Constant Nieuwenhuys – architetto e artista olandese appartenente al gruppo d'avanguardia CO.BR.A. – all'interno dell'utopia urbana *new Babylon*. Se nelle mappe di Gilles Ivain e Debord la città si destruttura in una serie di isole, la *visione urbana* di Costant si configura come un campo nomade alla scala planetaria, espressione di un urbanismo unitario in cui la città è un unico spazio tentacolare, sollevato dal terreno e vocato alla deriva continua.

Fin qui la città e i suoi territori limitrofi sono il principale ambito di indagine di questo sperimentalismo, ma solo con gli anni Sessanta, nella cornice statunitense, si comincia ad affermare la *land art*, corrente artistica che riconosce nella natura e nella terra i propri ambiti di interesse, su cui realizzare opere prettamente minimali ed effimere.

A partire dalle prime riflessioni amletiche di Tony Smith sulla strada stessa, da intendersi come oggetto artificiale nel paesaggio, o come supporto per un'esperienza in esso, si formano due posizioni complementari, i cui principali esponenti sono Carl Andre, che al manufatto attribuisce il principale potenziale artistico, e Richard Long che riconosce invece nell'esperienza del camminare la vera costruzione estetica. Nelle opere di Carl Andre protagonista è il segno da lui tracciato e realizzato nella natura per diventare supporto su cui camminare. Il percorso disegnato diventa un riferimento che trasforma il paesaggio soprattutto per la sua capacità di condizionare le azioni antropiche. Questo è facilmente riconoscibile sia in *Sixteen Steel Cardinal* del 1974 sia, a distanza di quasi trent'anni, in 74 *Weathering way* (2001). Indipendentemente dal materiale utilizzato per comporlo, il percorso realizzato è qualcosa di fisico, tangibile, che si stratifica nella natura, definendo spazi in cui fare esperienze.

Le numerose opere del britannico Long si fondano invece sulla pratica stessa. Per questa ragione sono difficilmente testimoniabili e l'artista decide di restituirle sotto forma di fotografie "non abitate" – o di mappe in cui è rappresentato il percorso svolto – accompagnate da brevi testi. Sin dalla sua prima opera del 1967, *A line made by*

Per visualizzare le mappe di Guy Debord e Constant Nieuwenhuys:
The maps by Guy Debord and Constant Nieuwenhu can be viewed at the sites indicated below:
- Guy Debord, The Naked City, 1958
  https://it.wikipedia.org/wiki/File:The_Naked_City.jpg
- Constant Nieuwenhuys, Symbolic Representation of New Babylon, collage on paper, 1969
  https://bombmagazine.org/articles/constant/

Per visualizzare la fotografia di Richard Long, Tate Modern Londra:
Richard Long's work is conserved in the Tate Modern, London:
- Richard Long, A Line Made by Walking, 1967
  https://www.tate.org.uk/search?q=long+a+line+made+by+walking

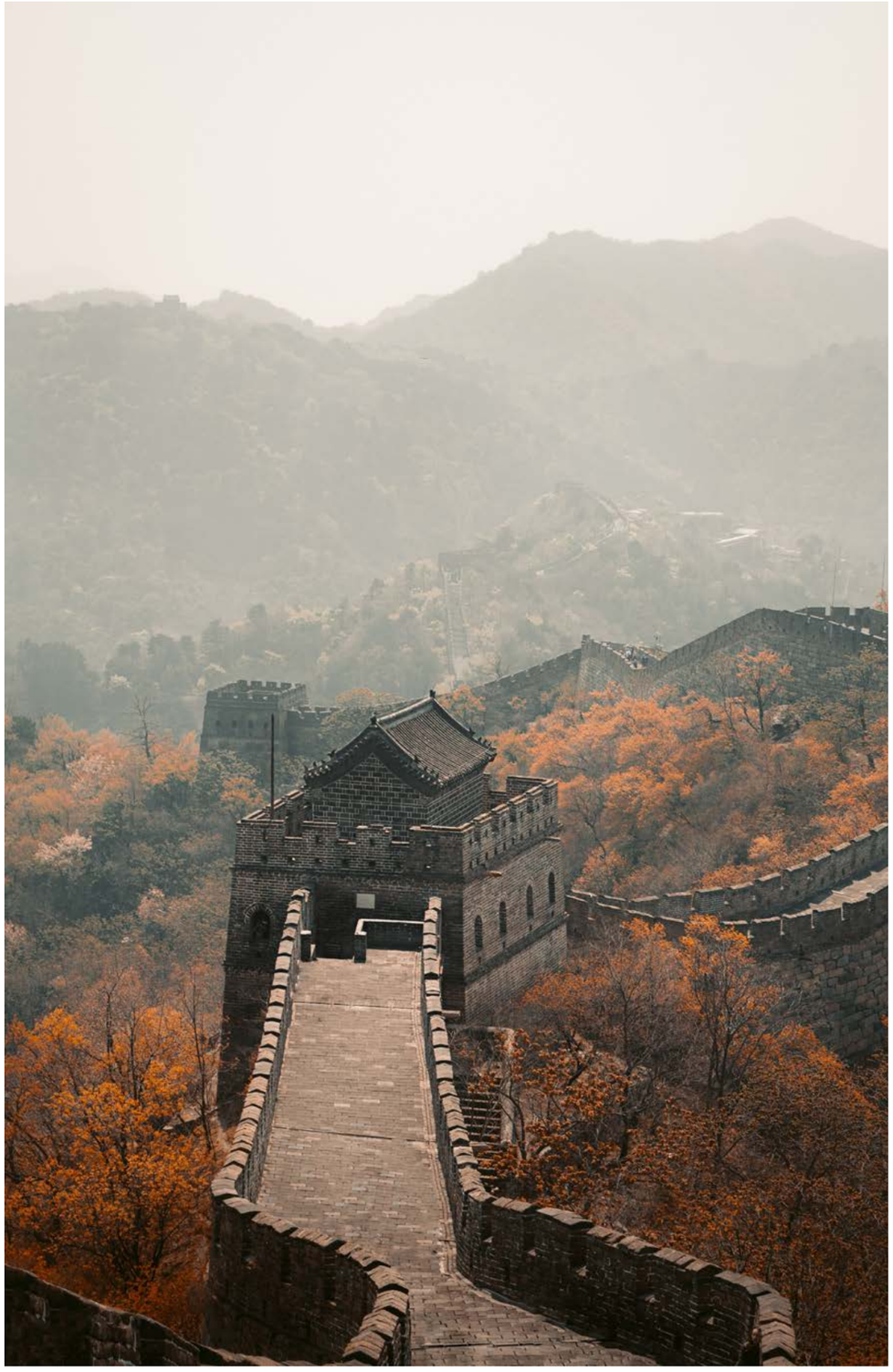
the visitor can lose himself[24]. The situationists' experiments were to be brought to their extreme consequences in the *New Babylon* urban utopia of Constant Nieuwenhuys, a Dutch architect and artist belonging to the avant-garde group CO.BR.A. If in Gilles Ivain's and Debord's maps the city was destructured into a series of islands, Constant's *urban vision* is a nomad camp on a planetary scale, the expression of a unitary urbanism in which the city is a single tentacular space, raised from the terrain and condemned to continuous drift.

Thus far, the city and its outskirts have been the principal investigative area of this experimentalism. Only in the 1960s, in the United States, did we witness the affirmation of land art, an artistic current that found its areas of interest in nature and the land, on which it could create works that were essentially minimal and ephemeral.

Beginning from the earliest Hamletic reflections of Tony Smith on the road itself, to be considered as an artificial object in the landscape, or as the support for an experience within it, two complementary positions came into being. The principal exponents were Carl Andre, who attributed the principal artistic potential to the artefact, and Richard Long, who recognized true aesthetic construction in the experience of walking. In the works of Carl Andre, the protagonist is the sign he has marked out and created in nature as a support on which to walk. The designed route becomes a point of reference that transforms the landscape, especially on account of its capacity to condition anthropomorphic actions. This is easily recognizable both in *Sixteen Steel Cardinal* of 1974 and, almost thirty years later, in 74 *Weathering Way* (2001). Regardless of the material used to compose it, the itinerary created has something physical and tangible to it that is stratified in nature, defining spaces in which experiences can take place.

The numerous works by the British artist Long are based, instead, on practice itself. For this reason, it is difficult to testify to them and the artist decided to preserve them in the form of "uninhabited photographs" or maps representing the itinerary taken, accompanied by brief texts. Even in his earliest work, *A line made by walking* (1967), it is possible to see how the line appears through the sign left on the grass by the artist's passage. His tracks are lost among a blanket of trees and a new landscape materializes, if only temporarily, as witness to the passing of a man. The photos taken by Long of the grassy mantle appear as an abstract summary that compels the observer to an imaginative effort. These are not permanent transformations, but performances in nature charged with symbolic value. As Rebecca Solnit has very acutely observed,

Carl Andre, 43
Roaring forty, cold rolled steel sculpture, 1968 at Kröller-Müller Museum, De Hoge Veluwe National Park, NL



Un tratto della Grande Muraglia cinese, RC

Section of the Great Wall of China, RC

walking, è possibile vedere come la linea si manifesti attraverso il segno inciso sull'erba dal passaggio dell'artista: tracciata, si perde in una coltre di alberi e *materializza*, anche se solo temporaneamente, un nuovo paesaggio a testimonianza dell'attraversamento dell'uomo. La foto che Long scatta al manto erboso consumato si propone come resoconto astratto che impone all'osservatore uno sforzo di immaginazione. Non si tratta di trasformazioni permanenti, ma di performance nella natura cariche di valore simbolico. «Questo genere di arte non ci dà né una camminata né la rappresentazione di una camminata, ma soltanto l'idea di una camminata e l'evocazione del luogo in cui essa si è svolta (la cartina) o una delle sue vedute (la fotografia)»[25].

Scultura e architettura diventano strumenti per trasformare il territorio, costruire paesaggi che impongono all'osservatore una partecipazione attiva, un'esperienza nel tempo e nello spazio. L'azione della land art, che nei lavori di Robert Smithson assume la specificazione di *earthwork*, si configura come segno originario volto ad antropizzare territori necessariamente vergini, primitivi. La sua *Spiral Jetty*, realizzata nel 1970 sulle rive del Great Salt Lake (Utah, USA) incarna tutte le anime della land art. Accompagnata da un film che ne documenta l'origine, la grande spirale, allo stesso tempo simbolo millenario della vita ma anche del degrado derivato dalle attività antropiche, è un sentiero lungo 1500 metri realizzato con il terreno circostante. L'opera, conservatasi fino ad oggi, può essere vista nella sua interezza dal cielo, e parzialmente ad altezza occhi, ma può anche essere attraversata dal visitatore, che diventa così parte attiva del processo artistico. Nella ricerca di Smithson l'espressione artistica non si esaurisce nel segno impresso al suolo, ma si compone di molti aspetti, e il viaggio appare uno dei più significativi per esplorare e interpretare il paesaggio[26].

A distanza di circa vent'anni da queste esperienze si registra un'altra grande performance di una coppia di artisti dell'Europa comunista, Marina Abramovic e Ulay, in cui il camminare costituisce l'opera stessa. In Great *Wall Walk*[27] i due, innamorati nella vita, decidono di intraprendere un viaggio lungo la Grande Muraglia cinese, partendo dalle sue estremità opposte per poi incontrarsi e suggellare il momento con il proprio matrimonio. La scelta non casuale del monumento cinese è carica di valori simbolici, soprattutto di natura politica. Il 30 marzo 1988 Abramovic inizia a camminare dall'estremità orientale, la Testa del Dragone, mentre Ulay da quella occidentale, nel deserto di Gobi della provincia del Gansu, a 4000 chilometri di distanza. Dopo novanta giorni impegnativi, non solo dal punto di vista fisico, Marina e Ulay finalmente si ricongiungono ma l'esito è imprevedibile. Il viaggio,

this type of art gives us neither a walk nor the representation of a walk, but only the idea of a walk and the evocation of the place where it happened (the map) or one of its views (the photograph)[25].

Sculpture and architecture become tools with which to transform the territory, to construct landscapes that require the spectator to participate actively, an experience in time and space. The action of land art, which assumed in the works of Robert Smithson the specification of *earthwork*, is configured as an original sign intended to anthropomorphize territories that are necessarily virgin, primitive. His *Spiral Jetty*, created in 1970 on the banks of the Great Salt Lake (Utah, USA), incarnates the spirit of land art. Accompanied by a film that documents its origin, the great spiral, a millenary symbol of life but at the same time a symbol of the degradation caused by anthropomorphic activities, is a 1,500-meter-long footpath created with the surrounding earth. The work, still conserved, can be seen in its entirety from the sky, and partially at eye-level, but it can also be traversed by the visitor, who thus becomes an active part of the artistic process. For Smithson, artistic expression does not end with the sign impressed on the soil, it embraces many aspects, and traveling seems one of the most significant means of exploring and interpreting the landscape[26].

Some twenty years after these experiences, another great performance took place by a pair of artists from Communist Europe, Marina Abramović and Ulay, in which walking constituted the work itself. In *Great Wall Walk*[27] the two, lovers in real life, decided to undertake a journey along the Great Wall of China, starting from opposite ends to meet in the middle and seal the moment with their wedding. The choice of the Chinese monument was not fortuitous. Indeed, it was charged with symbolic values, especially of a political nature. On 30 March 1988, Abramovic began walking from the eastern extremity, the Dragon's Head, while Ulay began from the western end, in the Gobi Desert in the Province of Gansu, 4,000 kilometers away. After 90 taxing days, not only physically, Marina and Ulay came together at last, but the result was unexpected. The trip, which should have consolidated their union, had become an existential experience and the two artists had changed profoundly while walking. Though they were approaching each other physically, they were in reality moving further and further away, so much so that, when they came together

che avrebbe dovuto cementare la loro unione, diventa un'esperienza esistenziale e nel camminare i due artisti cambiano profondamente: pur avvicinandosi fisicamente, si allontanano sempre di più, tanto che quando si ritrovano decidono di lasciarsi con un abbraccio. La Grande Muraglia, pur non essendo stata trasformata nella sua struttura, grazie alla performance dei due ex amanti ha arricchito il proprio palinsesto millenario, stratificando così ulteriormente il proprio paesaggio.

Il dualismo tra la land art e la pratica estetica del camminare rappresenta un tema di grande interesse che continua a ispirare numerosi artisti. Tra questi c'è anche il bulgaro Christo che nel 2016 riesce finalmente a realizzare sulla sponda bresciana del lago d'Iseo *The floating piers*, un sistema di passerelle che collega le rive urbane di Sulzano prima all'isola di Monte Paolo[28] e poi a quella privata di San Paolo. Il progetto, nato nel 2014 e precisato dal punto di vista tecnico da *Arup*[29], consiste in una installazione di natura del tutto effimera che trasforma il paesaggio lacustre solo per un brevissimo periodo, compreso tra il 18 giugno e il 3 luglio del 2016. Per garantire la reversibilità del sito le passerelle galleggianti, larghe 16 metri e lunghe 4,5 chilometri, sono realizzate con blocchi di polietilene ad alta densità, alte 50 centimetri e ricoperte da un tessuto giallo di nylon che cambia colore in funzione della luce. La brillantezza e il cromatismo dei pontili solcano la superficie scura del lago, dando vita a un itinerario cangiante sospeso tra acqua e cielo in cui quasi un milione e mezzo di visitatori si sono trovati a camminare. Attraversare a piedi il lago, a sfioro dell'acqua, restituisce sensazioni tattili e visuali inedite, a partire dalla percezione stessa dei luoghi. Anche in questo caso è possibile constatare come la portata estetica dell'opera sia duplice: da una parte l'installazione si inserisce nel territorio su disegno dell'autore, ridefinendo temporaneamente il paesaggio e la percezione che se ne ha; dall'altra le passerelle consentono di vivere un'esperienza che rende il visitatore stesso, nel suo incedere in quel momento e in quel luogo, parte attiva dell'opera e della storia[30].

Nello stesso anno, mentre sul lago di Iseo viene messa in scena uno spettacolo di land art che mobilita l'attenzione planetaria, in Islanda, sul fragile sito del cratere Saxhòll, si assiste al completamento di un progetto sicuramente meno eclatante sul piano estetico, ma particolarmente significativo per l'apporto dato alla positiva evoluzione del complesso rapporto uomo-natura che passa attraverso la pratica del camminare. Si tratta del *Saxhòll Crater Walking Trail*, un percorso attrezzato, strutturato su una scala che abbraccia il vulcano, al fine di permettere al visitatore di osservare e "immergersi" nel cratere in modo non invasivo

they decided to leave each other with an embrace. Though the structure of the Great Wall was not transformed, the performance of the two ex-lovers enriched its millenary pattern, adding a further stratum to its landscape.

The dualism between land art and the aesthetic practice of walking is a theme of great interest that continues to inspire numerous artists. These include the Bulgarian artist Christo who finally succeeded, in 2016, in creating on the banks of Lake Iseo, in the Province of Brescia, *The floating piers*, a system of walkways connecting the urban banks of Sulzano, first to the Island of Monte Paolo and then to the private Island of San Paolo[28]. The project, conceived in 2014 and realized technically by *Arup*[29], consists of an entirely ephemeral installation that transformed the lake landscape for just a very brief period, from 18 June to 3 July 2016. To ensure the reversibility of the site, the floating walkways, 16 meters wide and 4.5 kilometers long, were created with high density polyethylene blocks, 50 centimeters thick and covered with a yellow nylon fabric that changed color according to the light. The brilliance and color range of the pontoons cut across the dark surface of the lake, giving birth to a changing itinerary, suspended between sky and water, along which almost a million and a half visitors walked. Crossing the foot of the lake, almost touching the water, provided unprecedented tactile and visual sensations, starting from the perception of the place. In this case, too, we may note that the work had a double aesthetic scope. On the one hand, the installation was introduced into the territory according to the author's design, temporarily redefining the landscape and our perceptions of it. On the other hand, the pontoons enabled the visitor to participate in an experience that made him, as he walked in that place and in that moment, an active part of the work and its history[30].

In the same year that a land art show on Lake Iseo was drawing worldwide attention, in Iceland, on the fragile site of the Saxhòll crater, a project was being completed that, while certainly less striking aesthetically, was of notable significance for its contribution to the positive evolution of the man-nature relationship through walking. This was the *Saxhòll Crater Walking Trail*, an assisted trail structured on a scale that embraces the volcano, enabling the visitor to observe and "immerse" in the crater in a non-invasive way, respectful of the vulnerability of the site. The project has no particular artistic claims, but is notable for the commitment

Robert Smithson, S*piral Jetty*, 1970 – Great Salt Lake (Utah), US

In alto e in basso
Christo, 'The floating piers'
2016, Lago d'Iseo, IT

Top and bottom
Christo, 'The floating piers'
2016, Lake Iseo, IT

e rispettoso della vulnerabilità del sito. L'intervento, privo di particolari velleità sul piano artistico, si contraddistingue infatti per l'impegno dimostrato dai suoi autori, architetti e planners di *Landslag*[31], nel ridefinire quel modo di camminare, tipico delle esplorazioni e del turismo di massa, che lascia un'impronta eccessivamente pesante sul paesaggio.

Il cratere Saxhòll si presenta come un cono di lava vulcanica di 45 metri collocato nel parco nazionale di Snæfellsnes, in una porzione di territorio famosa per l'eccezionalità dei suoi paesaggi naturali, tanto da essere considerata meta irrinunciabile per chi decide di visitare l'isola. Nell'ultimo decennio, a fronte del sempre crescente interesse nei confronti del turismo naturalistico, questo sito è stato la destinazione di migliaia di visitatori che ne hanno solcato la superficie, col serio rischio di comprometterne la struttura. Per questo motivo la direzione del Ministero dell'Ambiente nel 2014 ha incaricato *Landslag* di un progetto di sviluppo turistico che garantisse più appropriate e rispettose accessibilità e percorribilità del sito. In questa cornice prende vita la Saxhòll Crater Walking Trail, una promenade che percorre i fianchi del cratere per concludersi sulla sua cima, da cui si può godere di una veduta suggestiva del ghiacciaio di Snæfellsjökull. L'opera si propone come un segno leggero dal punto di vista materico ma perentorio nel tracciare un nuovo limite tra l'attività antropica del visitatore e la fragilità del sito, imponendo così un approccio più rispettoso del cratere. Una morbida rampa larga 1,5 metri e composta da gradoni metallici si inserisce in maniera discreta e leggera per 160 metri lungo le sue pareti. La scelta di ricorrere all'acciaio corten è dettata da una parte dalla volontà di mimetizzare l'opera con i tipici colori della pietra lavica su cui si inserisce, dall'altra dalla rimovibilità che il tipo di struttura consente.

La passeggiata permette oggi a chi la intraprende di vivere una nuova esperienza emotiva fondata sull'atto del camminare e sulle regole mutevoli del pittoresco. In questo caso quindi l'architettura si pone doppiamente a servizio del paesaggio: come elemento artistico volto alla sua valorizzazione estetica e come strumento di sensibilizzazione e protezione delle sue componenti più fragili.

of its creators, the *Landslag*[31] studio, towards a redefinition of the manner of walking, typical of explorations and mass tourism, that leaves an excessive mark on the landscape.

The Saxhòll is a 45 meter cone of volcanic lava located in the Snæfellsnes National Park, an area celebrated for its exceptional natural landscapes and considered unmissable for visitors to the island. In the last decade, given the steadily increasing interest in nature tourism, this site has been attended by thousands of visitors who have marked its surface, seriously compromising the structure. The Environment Agency of Iceland therefore appointed the *Landslag* studio, in 2014, to design a tourism development project that would ensure more respectful access and traversal of the site. Thus was born the *Saxhòll Crater Walking Trail*, a walkway that moves along the sides of the crater and ends up the summit, from which an entrancing view can be enjoyed of the Snæfellsjökull glacier. From a material point of view, its gesture is lightweight, but it offers a vital new demarcation between visitors' anthropomorphic activities and the fragility of the site, thereby imposing a more respectful approach to the crater. A gentle staircase, 1.5 meters wide and consisting of metallic steps, is discreetly positioned along the crater walls for a distance of 160 meters. The choice of weathering steel was dictated in part by a wish to camouflage the work with the typical colors of the surrounding lava stone, and in part by the reversibility this type of structure would allow.

Those following the new walkway today can enjoy a new emotive experience founded on the act of walking and on the changing rules of the picturesque. In this case, therefore, architecture is doubly at the service of the landscape, acting both as an artistic element for its aesthetic enhancement, and as a tool for increased awareness and protection of its more fragile components.

A sinistra e a destra
Saxhòll Crater Walking
Trail, Snæfellsnes National
Park, IS

On the left and on the
right – Saxhòll Crater
Walking Trail, Snæfellsnes
National Park, IS

ATTRAVERSO IL PAESAGGIO. ITINERARI E PROGETTI IDENTITARI TRA MEMORIA E SPETTACOLARIZZAZIONE

"– Scaliamola –. Il Teschio l'ha indicata. – Scaliamo quella montagna. Ho detto: – Chissà cosa ci sarà lassù. Doveva essere un posto incredibile, magari ci viveva qualche animale strano. Così in alto nessuno di noi era mai salito. Salvatore si è riparato gli occhi con la mano e ha scrutato la cima. – Ci scommetto che da là sopra si vede il mare. Sì, la dobbiamo scalare. Siamo rimasti a guardarla in silenzio. Quella era un'avventura, altro che i maiali di Melichetti." (N. Ammaniti, *Io non ho paura*).[32]

Maturata faticosamente la consapevolezza che nel paesaggio, ambiente naturale e opera dell'uomo sono due entità inscindibili, dipendenti l'uno dall'altra, è interessante osservare come, se da una parte l'uomo nel corso della sua intera esistenza ha cercato di manipolarlo, adattandone le caratteristiche ai propri bisogni, dall'altra sia sempre rimasto attratto dalle sue qualità estetiche. Diviso tra la sete di dominio e la devota contemplazione, il suo modo di approcciarsi al territorio ha assunto connotati plurali. Escluse quelle forme di appropriazione finalizzate all'insediamento di attività funzionali, si vuole provare ad indagare quelle esperienze in cui l'uomo si è avvicinato all'ambiente naturale con intenzioni più virtuose, in una logica di pacifica convivenza e di valorizzazione.

Un primo approfondimento è rivolto agli interventi di carattere monumentale in cui l'oggetto è inserito all'interno di una cornice precisa al fine di fonderlo in un nuovo paesaggio. Si tratta di manufatti dalle dimensioni variabili eretti come testimonianza di un avvenimento, o come tributo a persone che si sono distinte per il proprio valore, o per il servizio prestato a difesa della patria o della comunità. A questa prima categoria risalgono tutte quelle opere realizzate in Italia sotto la dominazione fascista per omaggiare i caduti della Prima Guerra Mondiale. Il memoriale, da semplice architettura che arricchisce il paesaggio con il valore del ricordo, in alcune esperienze è concepito come paesaggio della memoria.

Un caso eccezionale è quello che si erge sulle rive del lago di Como. L'opera, ultimata nel 1933, è a cura dell'architetto razionalista Giuseppe Terragni, che parte da un disegno di Antonio Sant'Elia, architetto futurista comasco che ha perso la vita nel conflitto. Una vicenda molto particolare e ricca di vicissitudini[33], il cui risultato è degno di nota: una scultura monolitica in pietra di Aurisina e Repen dal sapore futurista e dalle linee pulite che si staglia per

THROUGH THE LANDSCAPE. ITINERARIES AND IDENTITY-MAKING PROJECTS, FROM MEMORY TO SPECTACLE

'Let's climb it.' Skull pointed at it. 'Let's climb that mountain.' I said: 'I wonder what's up on top.' It must be an incredible place, maybe some strange animal lived there. None of us had ever been up so high. Salvatore screened his eyes with his hand and scanned the top. 'I bet you can see the sea from up there. Yes, we must climb it.' We gazed at it in silence. Now that was an adventure, damn Melichetti's pigs.' (N. Ammaniti, *I'm not scared*).[32]

Our awareness that the natural environment and the works of man are two indivisible entities in the landscape has been acquired only with long effort. It is interesting, therefore, to observe how man has, on the one hand, attempted throughout his existence to manipulate it, adapting its features to his own needs, while remaining attracted, on the other hand, to its aesthetic qualities. Torn between thirst for dominion and devout contemplation, his approach to the territory has assumed plural connotations. Leaving aside those forms of appropriation in which man aims at establishing his functional activities, we are attempting here to examine the cases in which man has approached the territory with more virtuous intentions, in a logic of pacific coexistence and appreciation.

We will begin by examining interventions of a monumental nature where the object is inserted in a precise frame in order to blend it into a new landscape. These are artefacts of variable dimensions erected as testimonies to an event, as tributes to a person distinguished for personal worth or for services to the country or community. To this first category belong all works created in Italy under Fascist domination to commemorate those fallen in the First World War. *The memorial is conceived, in some cases, not merely as an adornment to the landscape, but as a landscape of the memory.*

An exceptional case is that which rises on the banks of Lake Como. This work, completed in 1933, was conceived by the rationalist architect Giuseppe Terragni, starting from a design by Antonio Sant'Elia, the futurist architect from Como who lost his life during the conflict. The story of this work is unusual and rich in vicissitudes[33], but the result is noteworthy – a monolithic sculpture

30 metri, riflettendosi sull'acqua del lago. Alla sua base una scalinata conduce al sacrario alla cui sommità si legge «Con le pietre del Carso la città esalta la gloria dei suoi figli», mentre sul fronte lago è scolpita la frase scritta dallo stesso Sant'Elia il 10 ottobre 1916 «Stanotte si dorme a Trieste o in paradiso con gli eroi».

Il monumento a Sant'Elia è però solo una delle opere che si possono ammirare, a pochi metri l'una dall'altra, lungo il waterfront lombardo del lago. Nei vicini giardini del Tempio Voltiano, oltre al Tempio in stile neoromanico[34] è collocato il Monumento alla Resistenza Europea, realizzato nel 1983 dallo scultore Gianni Colombo contro i regimi nazi-fascisti che hanno portato allo sterminio di milioni di persone durante la Seconda Guerra Mondiale. Il monumento, in cui sono raccolte pietre provenienti dai campi di sterminio nazisti e dalla città di Hiroshima, è formato da tre scale in pietra orientate verso tre grandi lastre inclinate in corten su cui sono incise frasi pronunciate da vittime dei regimi stessi.

Sul medesimo asse, a conclusione del pontile della diga foranea, si può invece osservare *Life Electric*, installazione del 2015 disegnata da Daniel Libeskind in onore dello scienziato Volta. Due sinusoidi cangianti alte circa 14 metri emulano la tensione elettrica di due poli di una batteria, fisicamente rappresentati dal Tempio di Volta e dal Faro voltiano (a Brunate)[35]. Collocata su una fontana, l'opera è leggera e permeabile e le sue linee sono state studiate per incorniciare il paesaggio naturale circostante senza occluderne mai la vista. Per amplificare la carica emozionale sono stati pensati giochi di luce, attraverso l'inserimento di led a variazione biodinamica, enfatizzati da un impianto di nebulizzazione che vuole rendere ancora più eterea l'intera scenografia[36].

Il sacrario militare costituisce forse la forma più solenne per onorare il ricordo dei soldati caduti sul campo e si trasforma in paesaggio della memoria negli anni Trenta e Quaranta, quando si decide a livello nazionale di garantire degna sepoltura a coloro che avevano sacrificato la propria vita nella Grande Guerra[37].

Sono veramente numerose nell'Italia nord-orientale le architetture destinate ad ospitare le spoglie degli eroi nazionali e la loro costruzione vuole celebrare i luoghi più significativi del conflitto. Due progetti commissionati all'architetto Giovanni Greppi e allo scultore Giannino Castiglioni, rispettivamente sulla sommità del Monte Grappa e a Fogliano Redipuglia, costituiscono un'interessante interpretazione di questo tipo di monumento. Per dimensione, complessità e capacità di integrazione possono infatti considerarsi delle vere e proprie architetture scolpite nel paesaggio.

Il primo, realizzato tra il 1932 e il 1935, ospita 12.615 salme dell'Armata del Grappa (IV) e si configura come un grande sistema terrazzato con cinque gironi circolari e concentrici alti 4 metri e larghi 10, che digradano lungo il costone del monte, ridisegnandone

in Aurisina and Repen marble with a Futurist flavor and clean lines that stand out for 30 meters, reflecting in the water of the lake. At its base a flight of steps leads to the shrine, at the summit of which we read "The city exalts the glory of its sons in Karst rocks", while, sculpted on the lake front are the words of Sant'Elia himself on 10 October 1916: "Tonight we'll sleep in Trieste or in heaven with the heroes".

The monument to Sant'Elia is nevertheless just one of the works to be admired, a few meters distant from one other, along the Lombard waterfront of the lake. In the nearby gardens of the Volta Museum (Tempio Voltiano) is located, as well as the neo-Romanic Temple[34], the Monument to European Resistance against the Nazi-Fascist regimes that exterminated millions of people during the Second World War. This, created in 1983 by the sculptor Gianni Colombo, includes stones from Nazi concentration camps and the city of Hiroshima and consists of three flights of stone steps leading to three great sheets in weathering steel on which are engraved phrases pronounced by victims of the regimes in question.

Aligned with this, at the end of the jetty of the harbor wall, is Life Electric, an installation of 2015 designed by Daniel Libeskind in honor of the scientist Volta. Two changing sinusoids, 14 meters high, emulate the electrical voltage of two terminals of a battery, represented by the Volta Museum and the Volta Lighthouse (at Brunate)[35]. Placed on a fountain, the work is light and permeable and its lines have been studied to frame the surrounding natural landscape without ever obscuring the view. The emotional charge has been increased with plays of light, through the insertion of LED bulbs with biodynamic variations, emphasized by a nebulization plant that aims to make the entire scene still more ethereal[36].

The military shrine is perhaps the most solemn manner of honoring the memory of soldiers who died on the field and it became a landscape of the memory in the 1930s and 1940s when it was decided, at national level, to ensure worthy burial to those who had sacrificed their lives in the Great War[37].

Architectural constructions intended to hold the remains of national heroes, as well as to celebrate the most significant sites of the conflict, are extremely numerous in northeast Italy. Two projects commissioned from the architect Giovanni Greppi and the sculptor Giannino Castiglioni, respectively on the summit of *Monte Grappa* and at *Fogliano Redipuglia*, constitute an interesting interpretation of this type of monument. For their dimensions, complexity and capacity to integrate, they are to be considered genuine architectures sculpted in the landscape.

The former, created in 1932-1935, is host to 12,615 bodies from the Armata del Grappa (IV). It is laid out in five circular, concentric circuits, four meters high and 10 meters wide, sloping

p. 38 – Sacrario Terragni, Lago di Como, IT

In alto – Monumento alla Resistenza Europea, Lago di Como, IT

In basso – Life Electric, Lago di Como, IT

p. 38 – Terragni Shrine, Lake Como, IT

Top – Monument to European Resistance, Lake Como, IT

Bottom – Life Electric, Lake Como, IT

In alto – Sacrario Militare del Monte Grappa (Treviso), IT

In basso – Sacrario Militare di Redipuglia (Gorizia), IT

Top – Military Shrine of Monte Grappa (Treviso), IT

Bottom – Military Shrine of Redipuglia (Gorizia), IT

il profilo. L'ascesa lungo la scalinata che porta a Cima Grappa, costellata da una serie di lastre di bronzo incastonate nelle pietre del Grappa e intitolate ai caduti identificati, sembra omaggiare l'ascesa al cielo degli eroi. Alla fine della salita, dopo aver aggirato il monumento intitolato al maresciallo Giardino, si giunge alla Cima Grappa (1776 metri), sul piazzale in cui si trova il sacello della Madonnina. Da qui ha inizio la via Eroica – un tappeto bianco marmoreo scandito da 14 cippi rappresentanti i monti delle più importanti battaglie – che si conclude in Portale Roma, il punto di demarcazione tra il versante italiano e quello austroungarico. Sulla sommità del tempio è collocato un osservatorio che permette di dominare tutto l'altopiano, e da dove, grazie a una planimetria bronzea, è possibile identificare e contemplare quei luoghi che portano ancora i segni delle più importanti battaglie del Grappa.

Nel Sacrario di Redipuglia (1935-1938), noto anche come "Sacrario dei centomila"[38], gli stessi autori del Monte Grappa organizzano i tipici elementi del Sacrario – la via Eroica, il piazzale e il sito delle inumazioni dei noti e non. Come nel caso del Monte Grappa, il Sacrario si articola su un sistema di 22 gradoni terrazzati alti 250 centimetri che comincia dalla via Eroica, dove 38 lapidi in bronzo riportano i nomi delle località dei combattimenti del Carso. Tutto l'impianto è rigorosamente simmetrico e costruito su un asse focale prospettico che culmina nelle tre grandi croci bronzee poste alla sommità del monte. Sotto di esse riposano i caduti ignoti[39], divisi in due grandi tombe comuni, vicino alla cappella votiva. Alla base della composizione sono posti i monoliti che identificano le tombe del Duca d'Aosta e dei Generali, mentre la grande scalinata custodisce, in ordine alfabetico, le salme dei caduti noti. Questa gradonata, percorribile solo da due rampe laterali, rappresenta l'anima del sacrario e la scritta in rilievo su ogni alzata «PRESENTE», ripetuta volutamente in forma ossessiva per tutta la lunghezza del gradone, amplifica il martirio di coloro che hanno risposto coraggiosamente alla chiamata della Patria, suscitando nell'osservatore una forte emozione.

Il Sacrario di Redipuglia è forse il monumento più conosciuto del Carso, ma negli ultimi anni grazie al masterplan *Carso 2014+* promosso dalla Provincia di Gorizia e firmato da Andreas Kipar, tutto il territorio è oggetto di un ambizioso progetto di valorizzazione culturale, paesaggistica e storica finalizzato a innescare nuove forme di sviluppo, anche economico, all'insegna della memoria e delle identità locali ma anche dell'ambiente naturale[40]. I diversi luoghi che sono stati scenario della Grande Guerra vengono finalmente pensati in maniera organica e strategica per dare vita a un unico paesaggio della memoria – un museo a cielo aperto in cui fare esperienza attiva dei siti storici, restituendo loro attenzione, anche attraverso il ricorso ai nuovi strumenti della realtà virtuale. Il masterplan

towards the ridge of the mountain and reshaping its profile. The long flight of steps leading to Cima Grappa is distinguished by a series of bronze plates, set within the stones of the Grappa and dedicated to the identified fallen soldiers, an evident homage to the heroes' ascent to heaven. At the end of the climb, the visitor, after walking round the monument to Marshall Giardino, reaches the great square of Cima Grappa (1,776 meters), site of the shrine to the Madonnina. Beginning here is the Via Eroica (Heroes' Pathway), a white carpet in marble along which 14 stone pillars represent the mountains of the most important battles. It concludes in Portale Roma, marking the boundary between the Italian and the Austro-Hungarian slopes. At the top of the temple is an observatory offering a view of the entire plateau. With the help of a map engraved in bronze, the visitor can identify and contemplate the sites that still bear the scars of the principal battles of the Grappa.

In the *Shrine of Redipuglia* (1935-1938), also known as the "Shrine of the Hundred Thousand"[38], the same designers as those responsible for Monte Grappa have organized the characteristic elements of the Shrine – the Via Eroica, the large square and the burial site for identified and unidentified soldiers. As with Monte Grappa, the Shrine has a pattern of 22 large terraced steps, 250 centimeters high, starting from Via Eroica, where 38 bronze plaques bear the names of the battlefields of the Carso. The entire layout is rigorously symmetrical and is constructed according to a focal perspective axis that culminates in three great bronze crosses placed at the summit of the mountain. Beneath these rest the unknown soldiers[39], divided between two great common tombs, close to the votive chapel. At the base of the composition are placed the monoliths identifying the tombs of the Duke of Aosta and of the Generals, while the great flight of steps holds, in alphabetical order, the bodies of the identified soldiers. These steps, accessible only by two lateral ramps, are the heart of the Shrine and the word "PRESENT", appearing in relief on each rise and repeated obsessively throughout the entire length of the stairway, extols the martyrdom of those who responded courageously to the call of their country, arousing strong emotion in all those who witness the scene.

The Shrine of Redipuglia is perhaps the best-known monument in the Karst Plateau. In recent years, moreover, the masterplan *Carso 2014+*, promoted by the Province of Gorizia and signed by Andreas Kipar, has involved the entire territory in an ambitious project of cultural, landscape and historical reappraisal aimed at triggering new forms of development, including economic development, under the banner of memory and local identities as well as the natural environment[40]. The various places that were scenes of the Great War have at last been considered organically and strategically to create a single landscape of the memory, an open air museum in

prende forma grazie a un concorso del 2010 che vede vincitore il gruppo capeggiato da Paolo Bürgi[41]. Nello specifico la proposta si concentra sulla sistematizzazione di tre ambiti, attraverso la riscoperta e la valorizzazione di una serie di percorsi: l'area del Sacrario, il lago di Doberdò a Castellazzo e la "zona Sacra" del Monte San Michele. Si tratta di piccole azioni volte a promuovere l'identità dei luoghi, senza comprometterne la natura o alterare i siti originari. In un paesaggio così stratificato dai segni e dai cimeli che la guerra ha depositato sulla roccia, gli itinerari sono ridisegnati attraverso sottili lastre di calcestruzzo e spogliati degli aspetti superflui per far emergere i segni della storia e le caratteristiche naturali della regione. I percorsi si muovono attraverso la grigia roccia carsica del monte San Michele e si concludono con due terrazzi aggettanti che traguardano il fiume Isonzo a nord, e il mare a sud-est.

La Seconda Guerra Mondiale costituisce l'altro grande appuntamento carico di dolore che ha afflitto l'intero pianeta, accanendosi soprattutto, attraverso le discriminazioni razziali, su alcuni individui.

Un caso particolarmente interessante per la sua articolazione nel paesaggio si trova in Croazia, a Jasenovac, dove prima sorgeva, sulle rive del fiume Sava, un campo di concentramento e sterminio in cui sono state uccise e bruciate migliaia di persone. Cancellate tutte le tracce del campo, si decide a distanza di anni di costruire sul suo sito un monumento commemorativo, noto nella lingua locale come Spomenik[42]. L'incarico per la realizzazione è assegnato da Tito in persona all'architetto serbo Bogdan Bogdanović che, rinunciando programmaticamente a rievocare le brutalità avvenute o le sofferenze, disegna un grande fiore in cemento a sei petali che inneggia all'idea di riconciliazione[43]. La scultura, inaugurata nel 1966, è alta 24 metri e presenta alla sua base una cripta, punto di arrivo di un percorso pedonale in traversine di legno che recupera l'antico tracciato dei binari ferroviari che conducevano i deportati al campo. Tutto il paesaggio del memoriale, in cui oggi è anche presente un museo sul genocidio, è progettato con due grandi specchi d'acqua e una serie di tumuli di terra di forma circolare che dovrebbe ricostruire la collocazione degli edifici scomparsi del campo. Tutto è immerso in una atmosfera di grande silenzio e pathos in cui l'autore vuole spingere il visitatore a meditare sulle atrocità commesse.

Un interessante tributo alla resistenza italiana è invece realizzato ad Ancona, all'interno della cornice del parco del Pincio. Si tratta di un vero e proprio progetto di paesaggio inserito sul colle San Lorenzo, che domina la città, a cui contribuiscono da una parte gli scultori Pericle Fazzini e Giovanna Fiorenzi, autori rispettivamente

which to experience the historical sites actively, using new tools of virtual reality as an aid to their proper appreciation. The masterplan was the result of a competition held in 2010 and won by the group headed by Paolo Bürgi[41]. More specifically, the proposal concentrated on the reorganization of three areas, through the rediscovery and enhancement of a series of itineraries: the area of the Shrine, the Lake of Doberdò at Castellazzo and the "sacred zone" of Monte San Michele. These were small interventions aimed at promoting the identity of the places without compromising their nature or altering the original sites. In a landscape stratified by signs and relics deposited on the rocks by the war, the itineraries have been redesigned with thin sheets of cement, while superfluous elements have been removed to give pride of place to the marks of history and the natural features of the region. The routes move towards the gray karst rock of Monte San Michele and conclude with two jutting terraces looking onto the River Isonzo to the north and the sea to the southeast.

The Second World War was the other grievous event afflicting the entire planet. In particular, it affected specific groups of individuals through racial discrimination.

A particularly interesting case of landscape setting is to be found in Croatia, at Jasenovac, once the site, on the banks of the River Sava, of a concentration and extermination camp in which thousands of people were killed and burnt. All traces of the camp were erased, and many years later it was decided to build a commemorative monument on the site, known in the local language as Spomenik[42]. Tito personally assigned the task of creating it to the Serbian architect Bogdan Bogdanović who, rather than re-evoke programmatically the brutalities and the suffering endured there, designed a great six-petal flower in cement extoling the idea of reconciliation[43]. The sculpture, inaugurated in 1966, is 24 meters high and has at its base a crypt, reached by a pedestrian walkway in wooden sleepers recalling the former rail tracks that carried the deported people to the camp. The entire landscape of the memorial, which includes today a Museum of Genocide Victims, is designed with two great lakes and a series of circular earth mounds retracing the location of the buildings – now disappeared – of the camp. Everything is immersed in an atmosphere of great silence and pathos in which Bogdanović invites the visitor to meditate on the atrocities committed.

An interesting tribute to the Italian Resistance was created at Ancona, within the framework of the Parco del Pincio. This is a genuine landscape project set in the area of the hill of San Lorenzo, which dominates the city. Contributing to it were the sculptors Pericle Fazzini and Giovanna Fiorenzi, respectively responsible for

B. Bogdanović, Cvjetni Spomenik, Jasenovac 1966, HR

In alto e in basso
Percorso e belvedere sul Monte S. Michele, progetto dell'architetto Paolo Bürgi, Masterplan 'Carso 2014+' elaborato da LAND

Top and bottom
Pathway and belvedere on Monte S. Michele, project by architect Paolo Bürgi, Masterplan 'Carso 2014+' elaborated by LAND

In alto – Parco del Pincio, Ancona, IT

In basso – Monumento alla Resistenza, Parco del Pincio, Ancona, IT

Top – Parco del Pincio, Ancona, IT

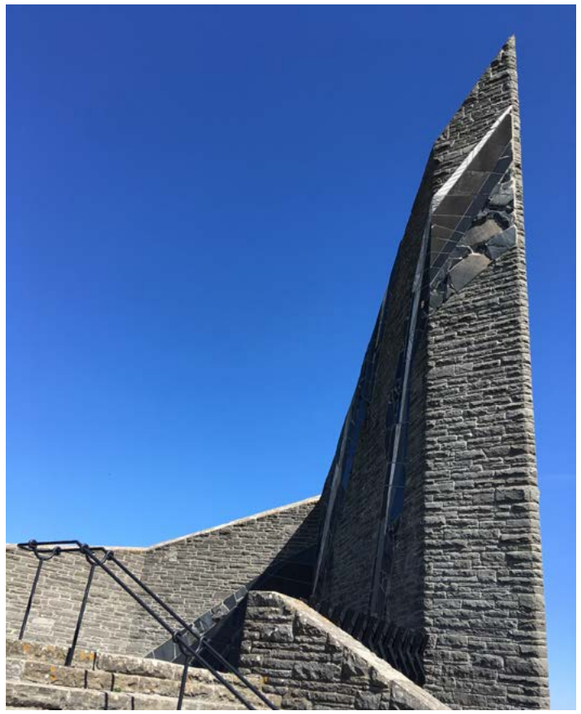
Bottom – Monument to the Resistance, Parco del Pincio, Ancona, IT

A sinistra e a destra
Il Cimitero Militare Germanico della Futa, Firenze, IT

On the left and on the right – German Military Cemetery of La Futa, Florence, IT

della scultura in bronzo a monte e del cancello di ingresso a valle del parco, e dall'altra gli architetti Gilberto Orioli e Paola Salmoni chiamati ad ambientare le opere nel giardino. Tra il 1964 e il 1965 il parco, sviluppato su un declivio particolarmente franoso, viene completamente ridisegnato da un sistema di rampe e muri di contenimento che accompagnano la salita verso la scultura in una successione di stanze terrazzate da cui è possibile ammirare in posizione privilegiata il mare e la città sottostante.

Lo stesso approccio di riscrittura paesaggistica è ammirabile nel cimitero militare germanico realizzato tra il 1961 e il 1967 sull'Appennino tosco-romagnolo, nelle vicinanze del passo della Futa[44]. La linea gotica diventa lo scenario in cui l'architetto Dieter Oesterlen disegna, con i paesaggisti Walter Rossow ed Ernst Kramer, il Cimitero dei Vinti. Le sepolture sono ordinate su terrazzamenti che seguono una spirale di pietra serena che avvolge la montagna, assecondandone l'orografia; il percorso si conclude con una grande scheggia di 12 metri, in corrispondenza del piazzale della cripta. Il paesaggio si presenta austero e silenzioso, e la risalita si configura come un momento di pace che invita a riflettere sulle ricadute delle atrocità belliche. Dopo tanti episodi di consacrazione degli eroi, al passo della Futa anche gli sconfitti, condannati severamente dalla storia, diventano protagonisti di un nuovo messaggio di pace fruibile, tra gli altri, da tutti gli escursionisti che ne solcano il territorio.



the bronze statues at the higher end of the park and the entrance gates at the lower end, and the architects Gilberto Orioli and Paola Salmoni, who were appointed to set out the works in the garden. During 1964 and 1965 the park, which developed over a slope particularly prone to landslips, was completely redesigned with a system of ramps and containing walls accompanying the climb towards the statue with a series of terraced stations from which fine views can be enjoyed of the sea and the city below.

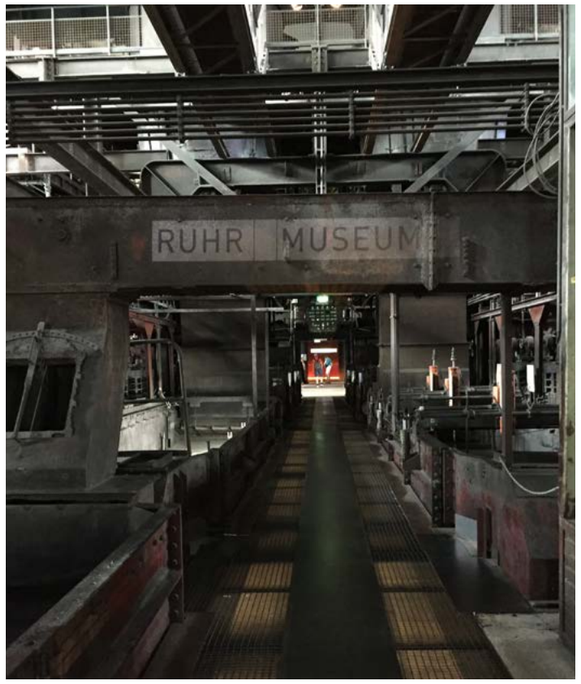
The same approach to a rewriting of the landscape can be admired in the German military cemetery created between 1961 and 1967 on the Apennines of Tuscany-Romagna, near the Futa Pass[44]. The Gothic Line became the scenario in which the architect Dieter Oesterlen, with the landscape designers Walter Rossow and Ernst Kramer, created the *Cemetery of the Defeated*. The burials were set out on terraces that mark out a gentle stone spiral encircling the mountain, following the orography, concluding with a great slab 12 meters high, overlooking the square of the crypt. In all these projects, the landscape is austere and silent, and the upward climb comes as a moment of peace, inviting the visitor to reflect on the implications of the wartime atrocities. After so many episodes consecrating the heroes, in the Futa Pass the defeated, severely condemned by history, become protagonists of a new message of peace visible to, among others, all hikers crossing the territory.

A sinistra e a destra
Iltinerari di Archeologia
Industriale nel bacino
della Ruhr, DE.
https://www.route-
industriekultur.ruhr/?L=750

On the left and on the
right – Itineraries of
industrial archeology
in the Ruhr basin, DE.
https://www.route-
industriekultur.ruhr/?L=750

Nelle opere descritte la memoria è stata evocata e celebrata nelle sue forme più emozionanti, in relazione a momenti straordinari che hanno segnato in maniera indelebile e trasversale la storia dell'intera umanità. La memoria però assume più spesso la valenza della semplice testimonianza, traducendosi in un sistema di oggetti e tracce che permettono di conservare e restituire le identità dei territori, attraverso il racconto dei loro palinsesti. In questa prospettiva un caso particolarmente rilevante è quello delle *Route der Industriekultur* tedesca[45], un progetto di riscoperta e valorizzazione territoriale che prende forma nella regione della Ruhr, conosciuta a livello internazionale per le sue risorse minerarie e le sue industrie siderurgiche. Quello della Ruhr, fiume che ne bagna il territorio, si contraddistingue come episodio virtuoso di riscatto di una regione la cui immagine è stata per decenni offuscata dal fumo delle sue industrie. Con la dismissione di molte di queste realtà, alla fine degli anni Ottanta, il territorio ha avviato, con la realizzazione del parco regionale dell'Emscher, un percorso di rigenerazione all'insegna di natura, storia e arte che si corona nel 2010 con l'assegnazione a Essen del titolo di Capitale della Cultura Europea.

A vent'anni dal suo concepimento, la Route attraversa un territorio bonificato e rinaturalizzato, carico di attrazioni orientate all'ecologia e alla memoria. Al suo interno sono identificati numerosi punti di interesse, organizzati in base alle loro offerte:



In the works described, memory has been evoked and celebrated in its most involving form, in relation to exceptional artefacts that have indelibly and transversally marked the history of all humanity. Memory, however, more often assumes the value of simple testimony, translating itself into a system of objects and traces that, by relating the patterns of the territories, enable the conservation and restitution of their identity. In this perspective, a particularly relevant case is the Route der Industriekultur in the Ruhr Valley[45], a project for territorial rediscovery and enhancement that has taken shape in the region of the Ruhr, known internationally for its mineral resources and its iron and steel industries. The revaluation of the Ruhr, the river that washes the territory, is notable as a virtuous episode in a region whose image had for decades been darkened by the fumes of its industries. With the dismantling of many of these realities and the creation of the Emscher Regional Park, the territory began, at the beginning of the 1980s, a regenerative path founded on nature, history and art that was to be crowned, in 2010, with the nomination of Essen as a Capital of European Culture.

Twenty years after its conception, the route crosses territory that has been reclaimed and restored to nature, full of attractions oriented towards ecology and memories. Numerous points of interest are identified within it, organized according to what they offer: principal nodes of particular significance and interest

In alto e in basso Landschaftspark a Duisburg, DE

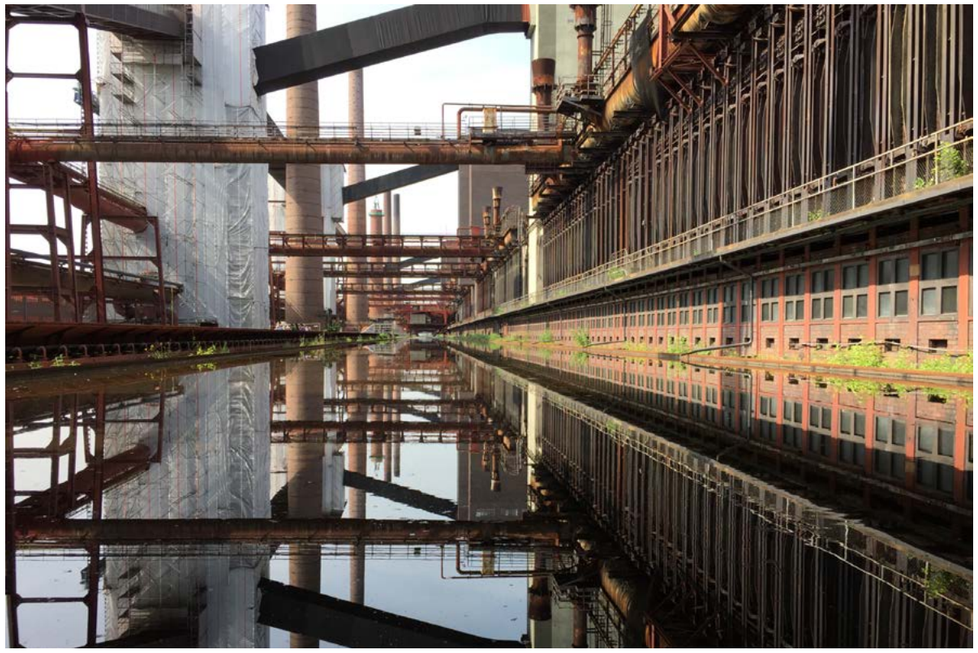
Top and bottom Landschaftspark (Landscape Park) in Duisburg, DE

In alto – Zeche Zollverein Public Park (Essen), DE

In basso – La piscina ricavata in un container dell'ex cokeria, Zeche Zollverein Public Park (Essen), DE

Top – Zeche Zollverein Public Park (Essen), DE

Bottom – Swimming pool created in a container of the ex-coking plant, Zeche Zollverein Public Park (Essen), DE



i nodi principali, cioè i luoghi particolarmente significativi e di grande interesse (ankerpunkte); i punti panoramici da cui è possibile ammirare il patrimonio industriale; (panoramen der industrielandschraft); gli insediamenti storici (bedeutende siedlungen).

Alla prima categoria appartengono per esempio quei parchi realizzati su siti minerari o siderurgici dismessi. Una volta bonificate, queste grandi aree sono state reinserite nelle dinamiche territoriali attraverso progetti integrati capaci di fornire servizi, anche di carattere ecosistemico. Due eccellenze di fama internazionale sono il Landschaftspark di Duisburg[46] – dove l'archeologia industriale rinasce in un parco multifunzionale dall'alta naturalità e dai percorsi suggestivi che si snodano tra le antiche strutture siderurgiche – e Zollverein[47] nei dintorni di Essen, grande centro culturale ricco di eventi ed esperienze inconsuete, come il bagno estivo nella piscina ricavata in un container o il pattinaggio su ghiaccio invernale nella vasca dell'impianto di cottura della ex cokeria.

Di differente concezione sono invece i progetti paesaggistici finalizzati a realizzare punti panoramici su siti artificiali destinati precedentemente a mere discariche minerarie. A quelli di origine storica, come la torre del Kaiser Wilhelm Denkmal a Hohensyburg[48], vengono affiancati nel tempo nuovi landmark che forniscono eccezionali esperienze, estetiche e ricreative, nel paesaggio bonificato della regione. I numerosi depositi di materie prime che, con la loro altezza, punteggiano il territorio della piana tedesca, diventano supporto per scenografie particolarmente pittoresche in cui l'opera, posta alla sommità delle alture, è sempre raggiungibile attraverso promenade o scale che offrono scorci mutevoli sul paesaggio. Un caso particolarmente significativo a cavallo tra parco e landmark è il Landschaftspark Hoheward, precedentemente noto come Emscherbruch Landscape Park, realizzato sul più grande cumulo minerario della Ruhr, un altopiano artificiale di oltre 200 ettari che supera i 150 metri di altezza. Composto dai cumuli inverditi di Hoheward e Hoppenbruch, questo parco presenta un andamento molto irregolare che si insinua nell'urbanizzazione di pianura, garantendo molti punti di risalita e percorsi dal diverso grado di pendenza o artificialità su cui si distribuiscono alcuni balconi da cui ammirare il paesaggio. Uno dei più interessanti è collocato nel parco distrettuale Hochlarmark in cui il Ponte dei Draghi, una passerella pedonale in acciaio che assume a tutti gli effetti le sembianze di un grande drago rosso, permette di traguardare la sommità della parte di Hoheward dedicata principalmente alla scienza astronomica. Qui si collocano l'Horizontobservatorium (2008), due archi in acciaio con un diametro di circa 90 metri sotto i quali è descritto uno spazio circolare da cui osservare alcuni effetti astronomici e geografici, illustrati in pannelli esplicativi, che ricordano quelli dell'antica Stonehenge[49], e, a poche centinaia di metri, il Sonnehur,

(ankerpunkt mit besukerzentrum e ankerpunkte, panoramic points from which the industrial heritage can be admired (panoramen der industrielandschraft); and historical settlements (bedeutende siedlungen).

In the first category, for example, are parks created on disused mineral or iron and steel sites. Once reclaimed, these large areas have been reinstated in the territorial context with integrated projects able to provide services or contribute to the ecosystem. Two fine examples, internationally celebrated, are the Landschaftspark of Duisburg[46], where the industrial archeology is reborn in a highly natural multifunction park whose entrancing itineraries wend among the old iron and steel structures, and Zollverein[47], near Essen, a great cultural center rich in events and unusual experiences, such as summer bathing in a swimming-pool obtained from a container, or winter ice-skating in the oven of the former coking plant.

A different sort of conception are the landscape projects aimed at creating panoramic viewpoints on artificial sites previously intended as mere tips for mineral waste. Those of historical origin, such as Kaiser Wilhelm Denkmal's tower at Hohensyburg[48], are flanked over time by new landmarks providing exceptional aesthetic and recreational experiences in the region's reclaimed landscape. The numerous deposits of raw materials whose heights dot the territory of the German plain, become supports for notable picturesque scenery where the work, placed at the summit of the highlands, is always accessible via walks or steps that offer changing views of the landscape. A particularly significant case, partly park, partly landmark, is the Landschaftspark Hoheward, previously known as Emscherbruch Landscape Park, created from the largest mineral tip in the Ruhr, an artificial plateau of more than 200 hectares and over 150 meters high. Forged from the grass-covered tips of Hoheward and Hoppenbruch, this park has an extremely irregular pattern that winds around the urban development of the plain. There are many paths to the top, with routes of varying gradients and difficulty, along which are placed several balconies from which to admire the landscape. One of the most interesting is located in the district park of Hochlarmark where the Dragons' Bridge, a pedestrian walkway in steel that has all the appearance of a great red dragon, allows the summit to be reached at Hoheward, which is dedicated principally to astronomy. Here is situated the Horizontobservatorium (2008), two arches in steel with a diameter of about 90 meters, beneath which is set out a circular space from which certain astronomical and geographical effects can be observed, illustrated with explanatory panels

Passerella pedonale in acciaio a forma di drago, Landschaftspark Hoheward, DE

Dragon-shaped pedestrian walkway in steel, Landschaftspark Hoheward, DE

A sinistra in alto
Horizontobservatorium,
Landschaftspark
Hoheward, DE

A sinistra in basso
Horizontobservatorium
e obelisco che funge
da meridiana

A destra in alto e in
basso – Piattaforma di
osservazione e scala che
si sale per raggiungerla,
Landschaftspark
Hoheward, DE

On the left, top
Horizontobservatorium,
Landschaftspark
Hoheward, DE

On the left, bottom
Horizontobservatorium and
obelisk acting as sundial

On the right, top and
bottom – Observation
platform and access
steps, Landschaftspark
Hoheward, DE

un obelisco che funge da meridiana, proiettando la propria ombra su una piattaforma lapidea. Più lontano, e a una quota inferiore, si trova invece l'Ewald Empore, un'architettura cubica in metallo da risalire come una torre di osservazione.

Il fenomeno della Ruhr ha sollevato molto interesse e anche artisti quali Richard Serra hanno deciso di contribuire alla rigenerazione del paesaggio con una installazione realizzata nel 1998. La sua opera si configura come una lastra in acciaio corten eretta al centro della sommità della Schurenbachhalde (Essen). Raggiunta la cima della discarica la scultura appare lontana, una linea che solca la superficie piatta di un paesaggio arso, dal sapore metafisico. Solo avvicinandosi l'uomo si misura con l'imponenza della scultura – alta 15 metri e larga 4,5 – provando una crescente sensazione di finitezza e inferiorità cosmica.

Se la scultura di Serra nasce per essere osservata, in altre opere il visitatore è invitato a interagire, potendo percorrere la struttura in un'esperienza dalle forti emozioni. Nel Tetraedro che sormonta la discarica di Beckstraße a Bottrop[50], guadagnata la sommità dell'altopiano della ex miniera di Proper dopo una camminata immersa nel verde, si è catturati dalla contrapposizione tra il leggerissimo e fluttuante telaio in acciaio alto 60 metri e la superficie piatta di roccia che si estende ai suoi piedi.

Se dall'altura è già possibile godere di una vista suggestiva, questa diventa spettacolare nella salita al tetraedro, pensato come una contemporanea torre piramidale di osservazione da risalire grazie a 387 gradini in lamiera forata che connettono tre terrazze dalla pavimentazione grigliata e dall'inclinazione variabile, pensate per trasmettere un senso di vertigine e grande instabilità.

A Duisburg, nelle Magic Mountain Tiger and Turtle (2011) l'esperienza diventa il principio che guida gli artisti Heike Mutter e Ulrich Genth. Sul Heinrich-Hildebrand-Höhe, in un'area già vocata al divertimento, la scultura diventa un vero e proprio intrattenimento pedestre per coloro che decidono di salirne le scale. L'opera, infatti, è un omaggio alle montagne russe. A differenza di quelle tradizionali, però, le sinuose linee che disegnano il telaio zincato danno vita a un emozionante circuito da percorrere a piedi che consegna al visitatore una percezione dinamica e sempre mutevole del paesaggio.
Le vibrazioni della struttura, che tocca i 13 metri di altezza, e la trasparenza delle superfici aggiungono alla componente estetica anche una carica emozionale, per un'esperienza complessiva veramente stimolante in cui il visitatore diventa parte attiva dell'opera. Entrambe le architetture sono pensate anche come delle poetiche lanterne che, con le loro geometrie di luce colorata, contribuiscono, insieme agli altri landmark luminosi, a disegnare le notti della Ruhr.

suggestive of ancient Stonehenge[49]. A few meters away is the Sonnehur, an obelisk that acts as a sundial, projecting its shadow onto a stony platform. Further away, and lower down, is Ewald Empore, a cubic construction in metal that can be ascended as an observation tower.

The phenomenon of the Ruhr has aroused much interest and artists wishing to contribute to the regeneration of the landscape have included Richard Serra, who provided an installation in 1998. His work consists of a sheet of weathering steel at the center of the summit of Schurenbachhalde (Essen). As the visitor reaches the peak of the tip, the sculpture seems far away, a metaphysically-flavored groove across the flat surface of the scorched landscape. Only as the sculpture comes closer does the observer fully realize its imposing scale, 15 meters high and 4.5 wide, experiencing a sensation of finiteness and cosmic inferiority.

Serra's sculpture was created to be observed. Other works invite the visitor to interact, to witness the thrill of moving around the structure. One case is the Tetraeder, located at the top of the Beckstraße tip at Bottrop[50]. The visitor, on reaching the summit of the plateau of the former mine of Proper after a walk immersed in green nature, is captivated by the juxtaposition between the light, fluctuating, 60-meter-high steel frame and the flat rock surface extending beneath his feet. The view from the heights is entrancing in itself, but it becomes spectacular as the visitor climbs to the Tetraeder, conceived as a contemporary observation pyramidal tower. It is reached via 387 steps in perforated metal, connecting three terraces with variably slanted grilled flooring, creating a sense of giddiness and great instability.

At Duisburg, in the Magic Mountain Tiger and Turtle (2011), experience is the guiding principle for the artists Heike Mutter and Ulrich Genth. On the Heinrich-Hildebrand-Höhe, in an area already dedicated to recreation, the sculpture becomes a genuine pedestrian entertainment for those who decide to climb the stairs. The work, in fact, is a homage to the roller coaster. Unlike the traditional examples, however, the sinuous lines delineating the galvanized frame create an exciting circuit for walkers, who are awarded a dynamic, constantly changing perception of the landscape. The vibrations of the structure, 13 meters at its highest point, and the transparency of the surfaces, add an emotional charge to the aesthetic component. It is a truly stimulating experience in which the visitor becomes an active part of the work. Both these architectures have also been conceived as poetic lanterns which, with their geometries of colored lights, and together with other illuminated landmarks, help to design the Ruhr nights.

in alto e in basso
Richard Serra, Scultura, Schurenbachhalde
Ruhr Region, Münster District, DE

Top and bottom
Sculpture by Richard Serra, Schurenbachhalde
Ruhr Region, Münster District, DE

A sinistra in alto e in basso – Torre piramidale di osservazione da risalire, Bottrop, Distretto di Münster, DE

A destra in alto e in basso – Magic Mountain Tiger and Turtle, Duisburg, DE

On the left, top and bottom – A walkable steel structure in the form of a Tetrahedron, Bottrop, Münster District, DE

On the right, top and bottom – Magic Mountain Tiger and Turtle, Duisburg, DE

In alto – Le doppie passerelle dell'AlpspiX, Garmisch Partenkirchen, DE

In basso – Top Tyrol, piattaforma panoramica sul ghiacciaio Stubaier, AT

Top – The double walkways of the AlpspiX at Garmisch Partenkirchen, DE

Bottom – The panoramic platform of the Top Tyrol on the Stubaier Glacier (Austria)

Come nel caso della cultura industriale, l'itinerario paesaggistico costituisce oggi la strategia territoriale più efficace per tessere e raccontare i territori contemporanei in una logica di riscoperta delle peculiarità e delle identità dei luoghi. Questa forma di attraversamento, orientata verso la lentezza e l'ecologia, ha cominciato a diffondersi in tutti i tipi di paesaggio, con una rinnovata attenzione per quelli della tradizione agricola[51]. In questa offerta, sempre più plurale, i contesti dalle elevate qualità ambientali rappresentano il supporto preferenziale per progetti di valorizzazione e promozione territoriale. Progetto e architettura diventano strumenti volti alla costruzione di scenografie paesaggistiche dalla percezione amplificata.

Sotto questo profilo, le Alpi offrono numerosi spunti per opere di spettacolarizzazione: varie attrazioni a prova di vertigine distribuite puntualmente – e di cui due esempi sono le doppie passerelle dell'AlpspiX progettate dai Wallmann architekten a Garmisch Partenkirchen (Germania) e la piattaforma panoramica del Top Tyrol disegnata dai LAAC Architekten sul ghiacciaio Stubaier (Austria).

Un caso in cui le opere si susseguono, identificando un vero itinerario, è quello del Passo Rombo/Timmelsjoch, che parte da Moso in Val Passiria (Alto Adige) per concludersi a Hochgurgl (Tirolo).

Mentre la strada del versante austriaco risale agli anni Cinquanta, quella italiana è di un decennio successivo e si realizza sul tracciato di una vecchia mulattiera costruita negli anni Trenta per fini militari. Il progetto di valorizzazione risale a metà degli anni Duemila ed è curato dall'architetto Werner Tscholl[52] che lo organizza in una serie di stazioni caratterizzate da un'architettura perfettamente inserita nel linguaggio alpino, in cui appositi padiglioni forniscono informazioni sulla regione e piccole esperienze sensoriali. L'itinerario, interdetto al traffico pesante, è un percorso poetico che unisce due paesi un tempo rivali e ora ricongiunti, la cui storia è sussurrata nel silenzio della montagna da quelle che Marco Mulazzani definisce «piccole architetture "parlanti"[53].

A partire dal versante italiano si incontrano: *Granati*, che prende il nome dalle conformazioni cristalline tipiche della Val Passiria, è composto da due oggetti scultorei di cui uno cavo cristallino che funge da belvedere e uno pieno cementizio che descrive il sistema; *Telescopio*, due cornici ortogonali tra loro, rivolte verso il Monte Principe e il Monte dei Granati; *Museo del Passo*, in cui la storia del passo è raccontata in un "masso" sfaccettato che, ancorato al suolo austriaco, si protende a sbalzo per 16 metri su quello italiano; *Contrabbandiere* è un padiglione sulla storia dei traffici del passo accessibile da una sagoma umana scavata nel volume; *Ponticello* è un'architettura articolata che racconta la storia degli insediamenti umani nella regione e da cui ci si può affacciare sulla natura sottostante (è collocata in prossimità del Top Mountain Motocycle

As in the case of industrial culture, the landscape itinerary is today the most effective territorial strategy with which to compose and relate contemporary spaces in a way that will rediscover their particular nature and identity. This form of traversal, oriented towards slowness and ecology, is becoming widespread in all types of landscape, with renewed attention towards those with agricultural traditions[51]. In in this increasingly multiform supply, contexts with high quality environmental features represent the preferential support for projects aimed at territorial appreciation and promotion. Planning and architecture become tools for the construction of landscape scenery in which the observer's perceptions are amplified.

From this point of view, the Alps provide numerous opportunities for transformation into spectacle. Apart from the various vertigo-provoking attractions found here, there and everywhere, two examples of which are the double walkways of the AlpspiX designed by Wallmann Architekten at Garmisch Partenkirchen (Germany) and the panoramic platform of the Top Tyrol designed by LAAC Architekten on the Stubaier Glacier (Austria), a case where a string of works mark out a real itinerary is that of the Passo Rombo/Timmelsjoch, which starts from the Moso in Val Passiria (Alto Adige) and finishes at Hochgurgl (Tyrol).

While the road on the Austrian side goes back to the 1950s, that on the Italian slope was created a decade later, following the path of an old mule track built in the 1930s for military purposes. The enhancement project dates from the mid-2000s and was curated by the architect Werner Tscholl[52], who organized it as a series of stations characterized by buildings perfectly integrated into the Alpine language, where dedicated pavilions provide information on the region and small sensory experiences. The itinerary, prohibited to heavy traffic, is a poetic traversal that unites two countries – once rivals, now reunited – whose histories are whispered in the silence of the mountain by what Marco Mulazzani defines as "tiny 'speaking' architectures"[53].

Starting from the Italian side, the observer finds: *Granati*, which takes its name from the crystalline conformations typical of the Val Passiria and consists of two sculptural objects including a crystal quarry serving as a belvedere and a solid cement structure describing the system; *Telescopio*, two orthogonal cornices looking respectively towards Monte Principe and Monte dei Granati; *Museo del Passo*, in which the history of the pass is related in a multi-faceted mass that, anchored in Austrian soil, overhangs Italian territory by 16 meters; *Contrabbandiere* is a structure dedicated to the history of smuggling in the pass, the entrance is marked by

A sinistra in alto e
a destra – Telescopio,
Strada alpina del Passo
Rombo, Alto Adige, IT

A sinistra in basso
Granati, Strada alpina
del Passo Rombo,
Alto Adige, IT

On the left, top and on
the right – Telescope,
Alpine road of Passo
Rombo, Alto Adige, IT

On the left, bottom
Granati, Alpine road
of Passo Rombo, Alto
Adige, IT

Contrabbandiere, dettaglio della sagoma umana che funge da ingresso, Strada alpina del Passo Rombo, Alto Adige, IT

Contrabbandiere, detail of human silhouette acting as entrance, Alpine road of Passo Rombo, Alto Adige, IT

In alto – Museo del Passo, Strada alpina del Passo Rombo, Alto Adige, IT

In basso *Contrabbandiere*, Strada alpina del Passo Rombo, Alto Adige, IT

Top – Pass Museum, Alpine road of Passo Rombo, Alto Adige, IT

Bottom *Contrabbandiere*, Alpine road of Passo Rombo, Alto Adige, IT

lin alto e in basso
Ponticello, Strada alpina del Passo Rombo, Alto Adige, IT

Top and bottom
Ponticello, Alpine road of Passo Rombo, Alto Adige, IT

in alto e in basso – Timmel Transit Museum, Passo Rombo, Alto Adige, IT

Top and bottom – Timmel Transit Museum, Passo Rombo, Alto Adige, IT

Museum progettato da Michael Brötz). Nel 2018, in occasione del cinquantenario della realizzazione del versante italiano e del centenario della fine della Grande Guerra, è realizzato, a partire da una caserma militare poco distante dal Museo del Passo, il *Timmel Transit Museum*.

Tutte queste esperienze possono apparire limitate se paragonate all'articolato sistema delle *Nasjonale turistveger* norvegese (Norwegian scenic routes)[54]. Si tratta di un corposo programma di infrastrutturazione, valorizzazione e promozione turistica fondato sull'incontro di natura, architettura e arte. In un territorio in cui la bellezza dei paesaggi naturali costituisce la principale risorsa culturale, con i fiordi e le foreste a rappresentarne gli elementi identitari, lo Stato ha attivato un piano di infrastrutture in grado di fornire servizi necessari alla sussistenza del territorio e dei suoi abitanti, allo stesso tempo enfatizzandone le qualità e l'immagine a vantaggio del turismo. Dal 2002, tutti gli interventi di natura ingegneristica sono perciò trasformati in occasioni per sperimentare approcci creativi attraverso concorsi che premiano le migliori architetture e installazioni artistiche. Sul territorio nazionale sono state identificate diciotto strade panoramiche[55] in continua evoluzione, dove oltre all'esperienza dell'attraversamento di luoghi esteticamente emozionanti, viene offerta ai visitatori l'opportunità di conoscerne la storia e di intrattenersi piacevolmente. In ogni strada sono segnalati punti di interesse in cui è possibile ottenere informazioni, servizi, o semplicemente vivere un'esperienza estetica che, grazie alle installazioni realizzate, acquista intensità. Dal sito ufficiale è possibile inoltre consultare ogni itinerario, scaricarne la mappa o la brochure illustrativa e condividere esperienze.

Geiranger-Trollstigen fornisce una sintesi esemplare di tutto quello che questo grande progetto corale può offrire. Gli autori delle varie opere presenti, anche se sempre citati, passano in secondo piano per lasciare spazio alla forza del paesaggio che hanno contribuito ad arricchire. Trollstigen si distingue per i siti attraversati, alcuni dei quali patrimonio Unesco, e il numero di attrezzature in cui è possibile fermarsi, sostare e perfino dormire. Linge ferjekai è un piccolo terminal del traghetto attrezzato con una sala di attesa vetrata affacciata sul fiordo e servizi igienici inseriti in un'architettura dal linguaggio contemporaneo disegnato dallo studio di Knut Hjeltnes. Il Juvet Landscape Hotel progettato dallo studio Jensen & Skodvin è una piccola struttura di sole nove alloggi indipendenti che si adattano per forma e materiale al paesaggio della foresta di betulle in cui sono immersi.

I belvedere rappresentano però le aree di maggiore interesse, in cui i visitatori possono osservare il paesaggio dei fiordi, scolpendo nella loro memoria immagini uniche: Ørnesvingen è un punto panoramico che si apre sul fiordo di Geiranger lungo i tornanti che

a human silhoutte carved in the stone; *Ponticello*, a well-structured building, close to the Top Mountain Motorcycle Museum designed by Michael Brötz, where the history of the human settlements in the region is related and from which the natural scenery below can be enjoyed. In 2018, on the occasion of the 50th anniversary of the creation of the Italian road and the centenary of the end of the First World War, the *Timmel Transit Museum* was created, starting from a military barracks close to the *Museo del Passo*.

These experiences might seem limited if compared with the strongly-defined system of the *Nasjonale turistveger* (Norwegian scenic routes)[54]. This is an extensive program of infrastructuring, enhancement and tourist promotion based on a meeting between nature, architecture and art. In a territory where the beauty of the natural landscapes, with fjords and forests the principal identity-making elements, constitutes the main cultural resource, the state has activated an infrastructure plan able to provide the services necessary for the subsistence of the territory and its inhabitants, while at the same time emphasizing their qualities, relaunching their image and implementing tourism. Since 2002, all engineering-type interventions have been transformed into opportunities to experiment creative approaches through competitions rewarding the best architectural projects and artistic installations. Eighteen panoramic roads have been identified on the national territory[55]. These are in continual evolution. In addition to the experience of passing through aesthetically involving areas, visitors can learn the history of these places and spend time there comfortably. Along each road, points of interest are signposted where travelers can obtain information, services or simply enjoy an aesthetic experience that gains intensity from the installations placed there. Each itinerary can be consulted on the official site, downloading the map or the illustrative brochure and sharing experiences.

Geiranger-Trollstigen is an exemplary synthesis of everything this great all-round scheme can offer. The authors of the various projects are always cited, but they take a back seat, giving precedence to the majesty of the landscapes they have helped to enrich. Trollstigen is distinguished for the sites traversed, some of which are UNESCO World Heritage Sites, and the number of equipped spaces where visitors can stop, rest and even sleep. Linge ferjekai is a small ferry terminal with a glazed waiting room overlooking the fjord and rest room services inserted in a contemporary-style building designed by the Knut Hjeltnes studio. The Juvet Landscape Hotel, designed by the Jensen & Skodvin studio, is a small structure with only nine independent lodgings adapted in their form and material to

In alto – Juvet Landskapshotell, Alstad, Valldal, NO

In basso – Linge ferjekai terminal traghetto (Norddal), NO

Top – Juvet Landscape Hotel, Alstad, Valldal, NO

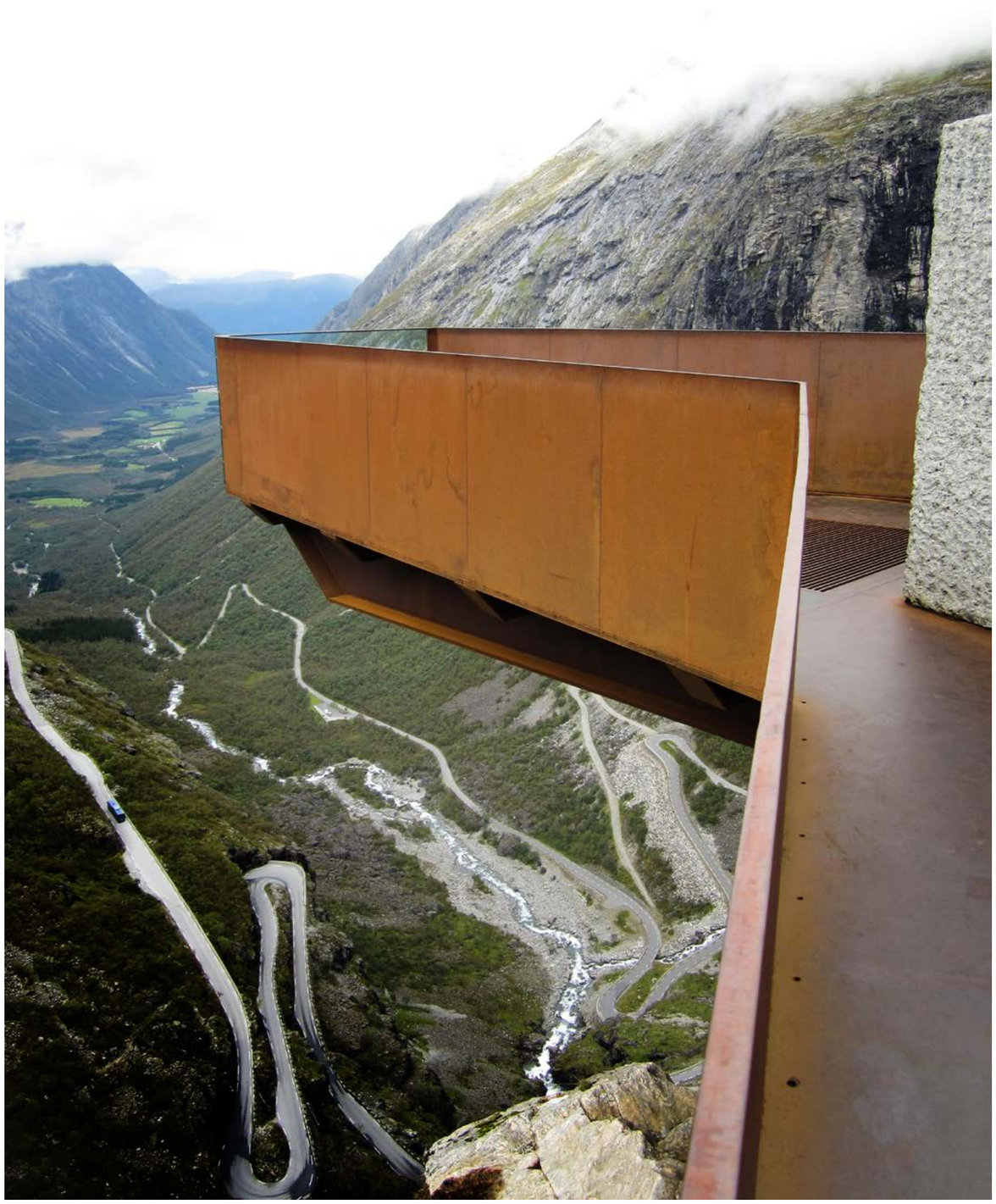
Bottom – Linge ferjekai ferry terminal (Norddal), NO

A sinistra in alto e a destra
Terrazza panoramica,
Trollstigen, NO

A sinistra in basso
Terrazza panoramica,
Ørnesvingen, NO

On the left, top and on
the right – Panoramic
terrace, Trollstigen, NO

On the left, bottom
Panoramic terrace,
Ørnesvingen, NO



In alto e in basso
Ciclopedonale "Van Gogh path", Nuenen, NL

Top and bottom
Cycle and pedestrian track, 'Van Gogh path', Nuenen, NL

portano da Geiranger a Eidsdal. Progettato da un gruppo composto da architetti e un artista[56] il belvedere si struttura come una terrazza con sedute che si affiancano a una piccola cascata. Il massimo lirismo si raggiunge però a Trollstigen dove lo studio Reiulf Ramstad Arkitekter ridisegna discretamente il paesaggio selvatico attraverso architetture mimetiche e percorsi in cemento che si dirigono verso una serie di terrazze panoramiche in corten che si affacciano su uno sbalzo di circa 200 metri, lasciano il visitatore senza fiato.

La Norvegia costituisce uno dei casi più interessanti in cui le diverse scene capaci di emozionare un visitatore diventano oggetto di estrema enfatizzazione attraverso un progetto di sistematizzazione in cui un ruolo chiave è attribuito all'architettura, che si mette a loro servizio per restituirne una percezione amplificata.

Oggi che le questioni ambientali e climatiche sono diventati temi ineludibili per le agende urbane e nazionali, anche la pianificazione territoriale e infrastrutturale sembra concentrarsi sempre di più sulla mobilità dolce, cercando di integrare e sistematizzare le reti leggere esistenti, accogliendo così le istanze dello *slow living* e dell'ecoturismo. Le ciclovie, che in alcuni paesi come la Danimarca o l'Olanda hanno già guadagnato un ruolo privilegiato nelle dinamiche di attraversamento, assumono un ruolo chiave nell'intelaiatura territoriale, permettendo di restituire nuove esperienze di percezione ed esplorazione del territorio e valorizzando le emergenze toccate e le tipicità dei diversi contesti.

Se progetti territoriali come quello della ciclovia del Sole e VENTO assumono una dimensione culturale con l'ambizione di rigenerare territori fragili attraverso un altro modo di fare turismo lento, esistono però tanti altri progetti più circostanziati che si contraddistinguono per l'attenzione al disegno della pista stessa che diventa quindi uno strumento che conferisce forza alla narrazione.

L'artista e designer Daan Roosegaarde propone, attraverso le sue opere e installazioni, un nuovo approccio ecologico al paesaggio, e alle sue forme di attraversamento. Nella pista ciclabile Van Gogh-Roosegaarde[57], divenuta famosa come Van Gogh path, insegna come una progettazione innovativa della *linea* possa diventare strumento stesso di narrazione. Sviluppandosi per 1 chilometro a Nuenen, nei luoghi in cui Van Gogh è vissuto tra il 1883 e il 1885,la superficie della pista di notte si illumina, disegnandosi con geometrie ispirate alla *Notte stellata* dipinta dal pittore olandese nel 1889. Abbandonata la tradizionale illuminazione laterale, il percorso stesso diventa un corpo luminoso grazie a 50 mila pietre scintillanti dotate di tecnologia glow-in-the-dark e luci a LED ad energia solare che assorbono energia luminosa dalle radiazioni solari e la rilasciano al calar del sole. In questo caso la pista diventa un dispositivo capace di evocare le atmosfere del pittore, permettendo a chi la percorre di sentirsi parte dell'opera.

the birch forest landscape in which they are immersed.

The belvederes, however, are the areas of principal interest. Here visitors can observe the fjord landscape, sculpting unique images in their memories. Ørnesvingen is a panoramic viewpoint opening onto the Geiranger fjord along the hairpin bends leading from Geiranger to Eidsdal. Designed by a composite group of architects and an artist[56], the belvedere is structured as a terrace with seats flanked by a small waterfall. Maximum lyricism is achieved, however, at Trollstigen where the Reiulf Ramstad Arkitekter studio has discreetly redesigned the wild landscape with mimetic architectures and cement paths leading to a series of panoramic viewpoints which, overlooking a drop of 200 meters, take the visitor's breath away.

Norway is one of the most interesting cases in which the various scenes capable of enthralling the visitor have been given extreme emphasis through an organizational project where the principal role is played by architecture, which puts itself at their service to provide amplified perceptions of them.

Environmental and climatic questions have today become ineludible themes for urban and national agendas. Even territorial and infrastructure planning seems increasingly concentrated on soft mobility, seeking to integrate and reorganize existing light networks, in response to the demands of slow living and ecotourism. Cycle tracks have gained a privileged status in the movement systems of countries such as Denmark and the Netherlands, assuming a key role in the territorial structure, enabling new perceptual experiences of territorial exploration, enhancing new discoveries and typical values of the local contexts.

Territorial projects such as the Ciclovia del Sole (Sun Route) and VENTO assume a cultural dimension with their ambition to regenerate fragile territories through another means of slow tourism. Other more circumstantial projects are distinguished by their attention to the design of the track itself, which becomes a tool to reinforce the narration.

The artist and designer Daan Roosegaarde proposed, in his works and installations, a new ecological approach to the landscape and the means of travelling through it. In the Van Gogh-Roosegaarde cycle track[57], better known as the Van Gogh Path, he demonstrates how innovative design of the line can become a tool in the narration. The track extends for a kilometer at Nuenen, in the places where Van Gogh lived from 1883 to 1885. The surface is illuminated by night, tracing geometric shapes inspired by the Dutch artist's 1889 painting, "Starry Night". Abandoning traditional lateral illumination, the itinerary becomes a lighting fixture with 50 thousand glittering stones provided with glow-in-the-dark technology and

Lo stesso modo di illuminare il percorso, dando vita a percorsi particolarmente suggestivi, anche se meno poetici, è utilizzato anche in altri contesti. In Italia, nella località di Chiavica[58], un tratto di ciclabile di 5 chilometri che corre lungo le sponde del Ticino, in un'area sottoposta a vincolo ambientale, è realizzata con una particolare resina[59] in grado di assorbire la luce solare, rilasciandola di notte. L'opera, voluta fortemente dalla popolazione, permette una nuova esperienza visiva nel paesaggio fluviale ma rispettosa delle sue componenti ambientali. Anche sul lago di Garda è stata da poco completata una pista a impatto zero, già soprannominata "ciclovia dei sogni" per la bellezza del territorio che attraversa e per l'esperienza panoramica che il manufatto permette di vivere. Opera ingegneristica realizzata in acciaio e legno, la pista presenta tratti in cui corre a sbalzo sull'acqua, ancorata alle pareti rocciose della SS45 bis Gardesana Occidentale, e altri in cui si addentra in vecchie gallerie dismesse. Inserita nel più vasto progetto di *Garda By Bike*[60], la ciclabile parte da Capo Reamol, a Limone sul Garda (BS), e si estende per pochi chilometri fino al confine con il Trentino Alto Adige.

Altrettanto affascinanti sono il territorio e l'esperienza al limite che si possono vivere nel "Muro di Sormano", una breve ma durissima salita che da Ponte del Corno (CO) si snoda per circa 2 km e quattro tornanti, per raggiungere la cima posta a 1124 metri. Rinomato per essere uno dei percorsi ciclistici più difficili, tanto da essere escluso per decenni dal Giro di Lombardia, presenta un dislivello di 300 metri con una pendenza media del 12% e punte del 25%. Dopo anni di crescente degrado, che ne aveva impedito la percorribilità ciclistica, nel 2006 l'amministrazione decide di riqualificarne il sedime. È grazie a questa occasione che lo studio Ifdesign realizza un'interessante opera di architettura del paesaggio. Il progetto prevede di conferire una nuova immagine al suo percorso attraverso il disegno della sua superficie. Sulla stretta lingua di asfalto sono disegnati inserti info-grafici, appositamente pensati, che vogliono raccontare le caratteristiche del percorso, del territorio che lo circonda e della sua storia, o suggerire scorci panoramici. Realizzato con scarse economie, il progetto trasforma quella che un tempo era una semplice lingua di asfalto in un itinerario narrativo. Percorrendolo, è possibile non solo desumere informazioni sulla struttura fisica del territorio e sulle sue emergenze paesaggistiche, ma anche rivivere le gesta di quei campioni del passato che ne hanno costruito la storia.

solar powered LED lights that absorb light energy from the solar radiations and release it as the sun goes down. The track thus becomes a device capable of evoking the painter's atmospheres, enabling those following it to feel themselves part of the work.

The same means of illuminating the route, creating itineraries of great fascination, if less poetry, is used in other contexts. In Italy, in the zone of Chiavica[58], a five-kilometer cycle track along the banks of the Ticino, in an area subject to environmental protection, has been created with a special resin[59] able to absorb solar energy, releasing it at night. This work, made in response to strong popular demand, allows a visual experience of the river landscape, but one that is respectful of its environmental components. Alongside Lake Garda, too, a zero-impact cycle track has recently been completed, and has already been nicknamed "the cycle track of dreams" for the beauty of the territory it crosses and the panoramic experience the artefact offers to visitors. The engineering work is realized in steel and wood. In certain sections, the track overhangs the water, anchored to the rocky walls of the SS45 bis Gardesana Occidentale main road, while at other times it enters old disused tunnels. Part of the larger Garda By Bike project[60], the cycle track begins from Capo Reamol, at Limone sul Garda (BS), and extends for several kilometers to the boundary with Trentino Alto Adige.

Equally remarkable is the territorial and the perceptual experience offered by the "Muro di Sormano", a brief but tough climb from Ponte del Corno (CO) that wends for two kilometers with four hairpin bends to reach the summit at a height of 1124 meters. Notoriously one of the toughest cycle tracks, to the extent that it was excluded from the Giro di Lombardia for decades, it rises 300 meters with an average gradient of 12%, at times reaching 25%. After years of increasing deterioration, rendering it impracticable for cycling, the administration decided in 2006 to renew the bed of the track. This provided the occasion for Ifdesign studio to create an interesting work of landscape architecture. The project aimed to confer a new image on the itinerary through the surface layout. Designed on the narrow tongue of asphalt are dedicated info-graphic inserts relating the features of the route, the surrounding territory and its history, or offering hints on panoramic views. Created with no expense spared, the project transforms what was once a simple ribbon of asphalt into a narrative itinerary. Those following it not only obtain information on the physical structure of the territory and its landscape features, but also relive the deeds of past champions who built its history.

In alto – Ciclovia del Garda, Limone sul Garda, IT

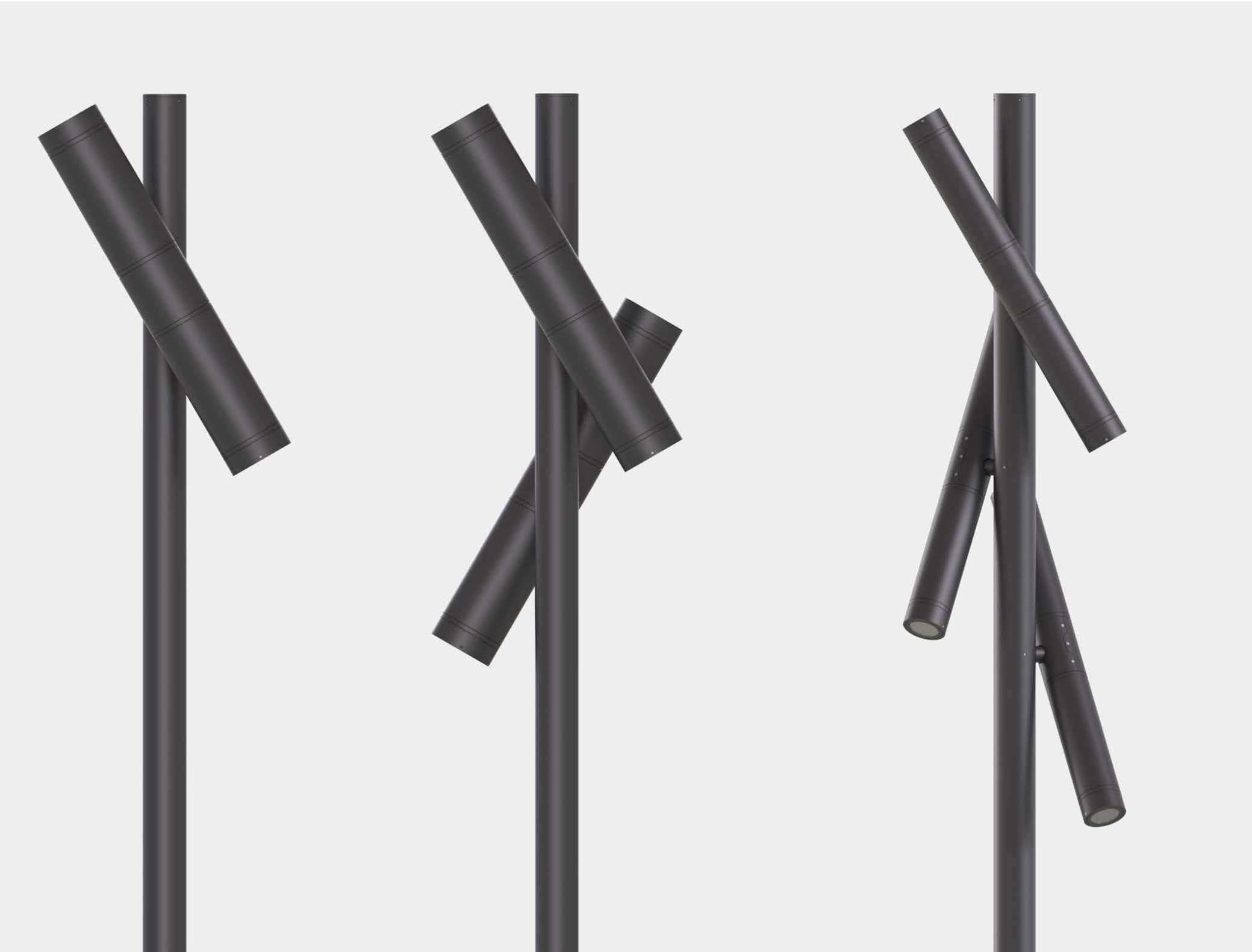
In basso – Salita del 'Muro di Sormano', Ponte del Corno (Como), IT

Top – Garda cycle track, Limone sul Garda, IT

Bottom – 'Muro di Sormano' climb, Ponte del Corno (Como), IT

NERI

Nebula Collection



Nebula lighting system provides powerful flexibility for achieving ambitious and efficient lighting plans.

L’estrema flessibilità del sistema di illuminazione Nebula è un potente strumento per la redazione di progetti illuminotecnici ambiziosi ed efficienti.

www.neri.biz

ACCIUGHE, BELLEZZA E VENTO

ANCHOVIES, BEAUTY AND VENTO

Paolo Pileri

Rigenerare territori con lo scatto turistico di una linea leggera, ciclabile e molto lunga

Regenerating territories with the tourism springboard of a line that is light, cyclist-friendly and very long

VENTO è il progetto di una ciclabile turistica di 700 km, tra VENezia e TOrino ideato nel 2010 dal Politecnico di Milano. Se lo guardi da vicino potrebbe sembrarti il progetto di una ciclabile semplicemente molto più lunga di quelle che siamo abituati a vedere, ma che alla fine dei conti rimane una strada, fatta di sottofondi, asfalti, parapetti, ponti, passerelle, cordoli, segnaletica, rotonde e scartoffie. Ma se lo guardi da lontano, VENTO è invece un ambizioso progetto di territorio con una convinta idea di sviluppo alternativo, sostenibile e possibile, fatta di:

a) rigenerazione urbana e territoriale per le aree fragili del Paese,
b) superamento dei confini comunali troppo stretti per un turismo itinerante,
c) ambizione culturale per rinsaldare i legami deboli tra cittadini, e paesaggi molecolari usualmente saltati dalle velocità alte,
d) un filo leggero e continuo per ricucire quelle tracce di bellezza che sono rimaste alla deriva,
e) occupazione green duratura e distribuita su territori vasti,
f) voglia di raccontare con la pazienza della lentezza quel che resta nei territori,
g) ostinata presa di distanza dall'usura del turismo commerciale,
h) imperativo di aprirsi a tutti perché chi cammina meno bene e chi pedala usando le mani deve poter essere incluso in un progetto come questo.

Infrastruttura e territorio è il binomio che fin dall'inizio ha reso VENTO un progetto diverso sul tavolo delle decisioni strategiche.

VENTO is a 700 km tourist cycle track project between VENice and Turin (TOrino), conceived in 2010 by the Milan Polytechnic*. At a close look, it may seem the plan for a cycle track longer than any other, but in the end still a road with beds, asphalt, parapets, bridges, flyovers, curbs, signs, roundabouts and paraphernalia. Looked at from farther back, VENTO is an ambitious territorial project with a convinced vision of alternative, sustainable and feasible development. This derives from:

a) urban and territorial regeneration for fragile areas of the country,
b) sidelining of municipal boundaries too narrow for itinerant tourism,
c) the cultural ambition to reweld the weakened links between citizens and molecular landscapes usually passed over at high speed,
d) a light and ongoing thread with which to sew together again those traces of beauty that had been left to their own devices,
e) lasting and properly distributed green occupation of vast territories,
f) a desire to relate with duly slow patience what remains of the territories,
g) a firm rejection of the wear and tear of commercial tourism,
h) the need to open to everyone because those who walk less well or pedal with their hands must be included in a project like this.

Infrastructure and territory is the pairing that made VENTO from the beginning a project different from any other on the table of strategic decisions.

(*) In Italian, VENTO also means "wind". The double meaning is intentional – translator.

IL CONCETTO DI DORSALE CICLOTURISTICA: LUNGA, CONTINUA, PAVIMENTATA, SICURA E BELLA

Con i suoi 700 km, VENTO è quella che abbiamo definito una lunga dorsale cicloturistica. Sarà pavimentata con un manto tendenzialmente in asfalto, continua, riservata solo a pedoni e biciclette (tranne in pochi casi dove è impossibile separarsi dal pur basso traffico veicolare), con incroci stradali disegnati per essere sicuri e una larghezza della sezione ciclabile di 2,5 metri o più (dove possibile) per permettere il passaggio agevole nei due sensi di marcia ed evitare congestione e promiscuità garantendo miglior sicurezza e miglior comfort di marcia.

Pensare e progettare una ciclovia per uso turistico è molto diverso che pensarla per uso urbano. In città ci si sposta di fretta da un punto all'altro e si ha poco interesse ad osservare quel che c'è tra partenza e arrivo. In vacanza non si va di fretta e spesso si pedala in compagnia. Si è più propensi a curiosare in quel che abbiamo intorno o vediamo all'orizzonte. Due modi molto diversi di muoversi che richiamano due modi altrettanto diversi di disegnare, dimensionare e attrezzare una ciclabile. E poi la bicicletta del cicloturista ha l'ingombro laterale delle borse che il ciclista urbano non ha. Molti, viaggiando con bambini e carrellini, preferiscono

THE CONCEPT OF THE CYCLE TOURISM BACKBONE: LONG, CONTINUOUS, PAVED, SAFE AND BEAUTIFUL

With its 700 km, VENTO is what we have defined as a long cycle tourism backbone. It will be paved with a prevalently asphalt surface which will be continuous, reserved for pedestrians and bicycles (except for a few cases where it cannot be separated from the low level of vehicle traffic), with crossroads designed for safety and a width of 2.5 or more (when possible) to allow easy passage in both directions, avoiding congestion and overcrowding and ensuring maximum safety and comfort for travelers.

Conceiving and designing a cycle track for tourist use is very different from conceiving one for urban use. In the city, people move quickly from one point to another and are not very interested in observing what there is between the beginning and end of their journey. On holiday, people are not in a hurry and often go cycling in company. They are more inclined to take an interest in what is around them or on the horizon. Two different ways of moving that call for two equally different ways of designing, shaping and equipping a cycle track. The cycle tourist's bicycle, moreover, has the lateral encumbrance of the traveler's bags which the city

Tanti patrimoni dispersi e invisibili giacciono, dimenticati eppur bellissimi, nei piccoli comuni lungo il Po. Con la realizzazione di un filo conduttore, com'è e sarà VENTO, potranno essere visti, apprezzati e capiti. Insieme alla linea di VENTO diventeranno alfabeto di una nuova narrazione territoriale superando le fragilità della frammentazione. www.progetto.vento.polimi.it/

Many dispersed or invisible patrimonies lie, forgotten yet extremely beautiful, in the small municipalities along the Po. With the creation of a connecting thread – such as VENTO is and will be – visitors will have the opportunity to see, appreciate and understand them. Together with the VENTO track, they will provide the alphabet for a new territorial narration that will overcome the fragilities caused by fragmentation. www.progetto.vento.polimi.it/

In alto e in basso – Il lungo serpentone di partecipanti alla sesta edizione di VENTObiciTour 2018, mentre attraversano le risaie della pianura vercellese. VENTObiciTour è un evento organizzato da Politecnico di Milano per far conoscere al territorio il valore dei progetti di infrastrutturazione cicloturistica. www.ventobicitour.it

fondi stradali non sdrucciolevoli e meno insidiosi e lenti (altrimenti la vacanza finisce prima). Pedalano per godersi il panorama e allora una pavimentazione liscia è quel che serve, altrimenti si passa il tempo con gli occhi incollati a terra davanti alla bici per schivare le buche. Per pianificare e progettare ciclabili turistiche servono altri approcci. Non basta congiungere i monconi di ciclabili urbane esistenti per fare una ciclovia turistica, né mutuare i criteri tecnici di quelle urbane tal quali. Né far finta che quelli che chiamiamo itinerari ciclabili siano una buona soluzione per la sicurezza dei turisti: non lo sono affatto perché le auto rimangono a minacciare i turisti. Il cicloturista europeo è abituato a lunghe ciclovie riservate. Solo in Germania la rete delle lunghe ciclabili misura 45.000 km di cui oltre l'85% è solo ciclopedonale: le auto non sono ammesse. Qui il cicloturismo genera 175 milioni di giornate di vacanza in bici all'anno, con un indotto annuo di 9 miliardi e un numero di occupati dieci volte superiore a quello dell'Italia.

C'è da aspettarsi una relazione tra successo di pubblico e sicurezza dell'infrastruttura? Credo che questa sia una delle chiavi per avere un turismo lento ma numeroso, in grado di innescare economie durature per i territori.

Top and bottom – The long trail of participants in the sixth edition of VENTObiciTour 2018, while crossing the rice fields of the Vercelli plain. VENTObiciTour is an event organized by the Milan Polytechnic aimed at increasing territorial awareness of the value of the cycle tourism infrastructures. www.ventobicitour.it

cyclist does not have. Many carry children and trolleys and prefer non-slippery surfaces, less treacherous and slow (otherwise the holiday finishes too soon). They pedal to enjoy the view, so they need a smooth paving, one that does not require them to spend their time avoiding holes with their eyes glued to the ground ahead. Other approaches are needed to plan and project tourist cycle tracks. Linking scraps of existing urban cycle tracks is not enough to make a tourist cycle track, nor can the technical criteria of urban tracks be taken over as they are. Nor can we pretend that what we call cycle routes are a good solution for safe tourism. They are not so at all, because cars remain as a threat to tourists. The European cycle tourist is used to finding long dedicated cycle tracks. In Germany alone, the long cycle track network measures 45,000 km, of which more than 85% is reserved for cyclists and pedestrians – cars are not admitted. Cycle tourism generates 175 million cycling vacation days per year in Germany, with an annual spin-off of 9 billion and a number of employees ten times that of Italy.

Can we expect a relationship between public success and infrastructure safety? I believe this is one of the keys to slow but numerous tourism, able to trigger lasting economic advantages for the territories.

UN FILO RIGENERATIVO CHE RICUCE LA BELLEZZA CON LA FORZA E L'ASTUZIA DELLE ACCIUGHE

Sulla carta VENTO è un lungo filo adagiato sulle sommità degli argini maestri del grande fiume Po. Da lassù si possono garantire ampie viste sui paesaggi attorno e sentirsi per un attimo protagonisti della scena. L'idea del filo è strategica per il cicloturismo rigenerativo che proponiamo. Innanzitutto il filo serve per cucire inseguendo una visione che nel caso di VENTO ha aiutato a tenere assieme in un unico abbraccio quel che sta tra Venezia e Torino.

"Ricuciamo la bellezza" è il sottotitolo potente che ci siamo dati per ricordarci di un impegno che va ben oltre il pedalare: riunificare e svelare i frammenti di bellezza di cui la pianura del Po è cosparsa, ma che il tempo e gli sguardi per competenze amministrative hanno separato rendendoli stranieri l'un l'altro. Se progettata per ricucire e svelare, una ciclovia può essere il filo d'Arianna lungo il quale le storie e la storia dei luoghi si racconta e smette di essere indifferente al passante. La lentezza aiuta perché consente letture inedite che non fai a 130 km/h. Ma tutto ciò non accade per caso: occorre un progetto che lo voglia, lo incoraggi e curi i linguaggi. Non può essere la segnaletica anaffettiva del codice della strada ad occuparsene. Né la classica bacheca.

A REGENERATIVE THREAD THAT RESEWS BEAUTY WITH THE STRENGTH AND CUNNING OF THE ANCHOVY

Laid across the VENTO map is a long thread following the highest points of the banks of the great River Po. From here, broad vistas can be seen of the surrounding landscapes and travelers can feel themselves part of the scene. The idea of the thread is strategic for the regenerative cycle tourism we are proposing. It serves, firstly, as a binder for a vision that, in the case of VENTO, has helped to bring together in a single embrace everything between Venice and Turin.

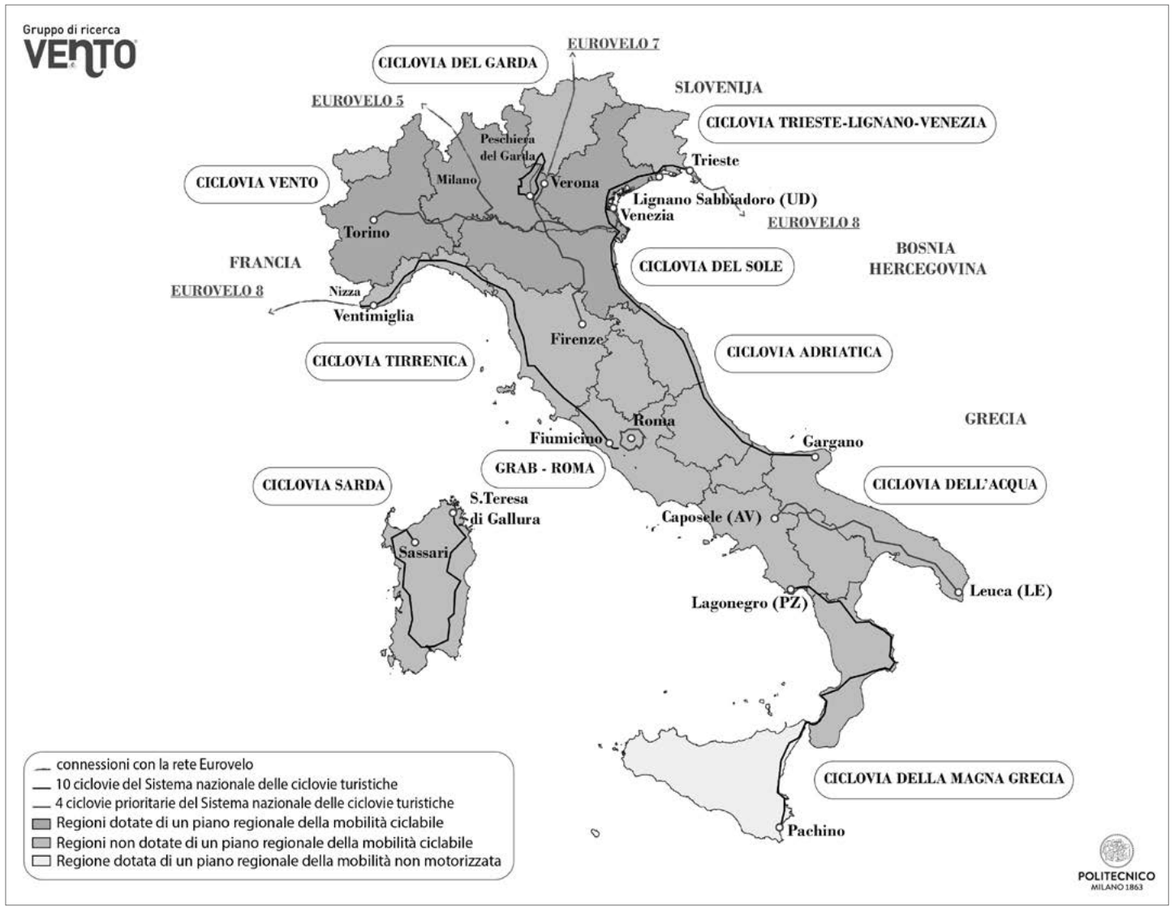
"Let's resew beauty" is the powerful subtitle we have given ourselves as a reminder of a commitment goes far beyond just pedaling. Our wish is to reunite and reveal the fragments of beauty scattered around the Po plain, but which time and administrative boundaries have separated, making them strangers to one another. A cycle track, if designed to resew and to reveal, can be the Ariadne's thread along which histories and local stories are related and can cease to be indifferent to passers-by. Slowness helps because it allows unprecedented interpretations that cannot be done at 130 kilometers per hour. But all this does not come about by chance. A project is needed that desires it, encourages it and curates its languages. The affectively neutral signposting of the highway code cannot do the job. Nor can the classic notice board.

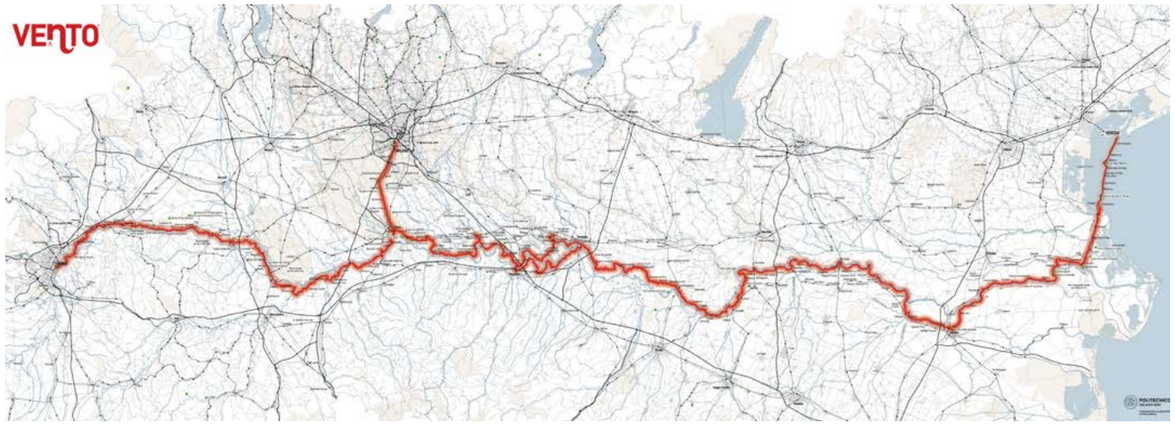
In alto – Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche finanziato attraverso le Leggi di Stabilità 2018 e 2019. Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo hanno dato vita al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche composto da 10 itinerari prioritari, uno dei quali è VENTO. Per lo sviluppo del sistema il Governo ha stanziato rispettivamente 91 milioni di euro nel 2016 e ulteriori 238 milioni di euro nel 2017, da impiegare nell'orizzonte temporale 2016-2024. Fonte: immagine rielaborata da Pileri P., (2018), "Le ciclovie turistiche in Italia", in Beria P. (a cura di), *Atlante dei trasporti italiani*, Milano, Touring club editore.

In basso – Il tracciato della dorsale cicloturistica VENTO è lungo 700 km e corre per scelta prevalentemente sulle sommità arginali. Proposto inizialmente dal Politecnico di Milano, è stato leggermente modificato attraverso un intenso lavoro di partecipazione locale.

Top – The National System of Tourist Cycle Tracks financed with the Budget Laws of 2018 and 2019. The Ministry of Infrastructures and Transport and the Ministry of Cultural Assets and Activities have created the National System of Tourist Cycle Tracks, consisting of 10 priority itineraries, one of which is VENTO. The Government allocated 91 million euro in 2016 and a further 238 million in 2017, for use in 2016-2024. Source: image re-elaborated by Pileri P. (2018), "Le ciclovie turistiche in Italia" [Cycle Tracks in Italy], in Beria P. (edited by), *Atlante dei trasporti italiani [Atlas of Italian Transport]*, Milan, Touring Club editore.

Bottom – The VENTO cycle tourism route is 700 km long and for the most part follows by choice the higher river embankments. Initially proposed by the Milan Polytechnic, it has been slightly modified after intense local consultations





Può venirci invece in soccorso l'arte, la fantasia, il design. La pavimentazione ciclabile, le pareti cieche di edifici, un silos agricolo in lontananza sono possibili pagine bianche su cui scrivere o disegnare qualcosa che ci annuncia la bellezza di quei luoghi. Il progetto dell'infrastruttura deve imparare a raccontare e non solo a fare da pavimento per migliaia di passi e pedalate. Filo e racconti sono anche un esercizio di sconfinamento che ha messo i comuni nella posizione di rivedersi in un 'dove' più ampio del loro perimetro amministrativo. Chi è nell'intorno di VENTO non è più solo, ma è parte di un tutto più grande. L'autopromozione di sé non regge nel paradigma del turismo itinerante. Serve invece che a Guastalla si impari a raccontare non solo di sé stessi, ma di Ferrara e a Pavia di Casale Monferrato e a Valenza di Chioggia perché il nuovo orizzonte in cui identificarsi, senza paura di perdere identità, è quella linea sconfinata di perle che, assieme, diventano collana. VENTO è la proposta di un progetto di territorio che segue la potenza generatrice della linea che fa da dorsale a una nuova geografia dove i piccoli comuni giocano una medesima partita e si difendono dall'indifferenza con l'intelligenza cooperativa dell'acciuga che si salva nuotando assieme alle altre acciughe.

Art, fantasy and design, on the other hand, can come to the rescue. The paving of the cycle track, the bare walls of buildings or an agricultural silo in the distance are potential blank pages on which to write or design something that proclaims the beauty of these places. The infrastructure project has to learn to narrate and not merely act as paving for thousands of pedestrians and cyclists. The thread and the stories are also an exercise in boundary crossing that has enabled Municipalities to look anew at themselves in a wider context than their administrative perimeters. Those included in VENTO are no longer alone, but are part of a larger whole. Self-promotion does not stand up to the demands of itinerant tourism. What is needed is that at Guastalla people learn to speak, not only about themselves, but of Ferrara, that in Pavia they learn to speak about Casale Monferrato and that in Valenza they learn to speak about Chioggia. Because the new horizon with which they have to identify, without fear of losing their own identity, is that boundless line of pearls that, taken together, becomes a necklace. VENTO is a proposal for a territorial project that pursues the generating potential of the line that forms a backbone to a new geography, where the small Municipalities play the same role and defend themselves from indifference with the same cooperative intelligence as that by which the anchovy saves itself by swimming together with other anchovies.

LAVORI IN CORSO

Il 'fuori scala' di VENTO è stato uno 'stress test' per noi proponenti perché quella visione dilatata non era codificata da alcuno strumento pianificatorio e programmatorio in Italia.

Nel 2010 l'agenda nazionale non aveva spazio per un'idea di ciclabilità lunga 700 km. L'orizzonte di riferimento poteva essere al più quello delle regioni, dai confini impermeabili, come lasciava intendere la legge 557/1999. In quel modello, VENTO non sarebbe mai nato e l'idea di turismo sarebbe rimasta ristretta all'escursione locale. La nostra idea si rifaceva invece alle sperimentazioni dei paesi del centro/nord Europa. In Germania una ciclabile non è turistica se non è almeno di 100-150 km senza interruzioni e/o non passa in due regioni, ovvero se non si dorme fuori almeno una notte in un posto che si raggiunge in bici. Un criterio che ha permesso ai tedeschi di disegnare e realizzare una rete ciclopedonale riservata di ben 45.000 km, produttrice di economie locali per le aree più fragili e ben connessa alle reti ferroviaria e di navigazione. In Italia l'idea di un piano nazionale della mobilità ciclistica si è formata solo nel 2018 (L. 2/18). VENTO ha stimolato l'idea delle dorsali assieme all'urgenza di spostare l'asse dell'attenzione dai comuni allo Stato così da lavorare a grandi visioni e non a "circuitini" di scarso interesse e generativi di nulla. Serve progettare e spendere meglio in un orizzonte cooperativo per noi inedito ma necessario, fatto di ciclovie uniformi per geometrie e soluzioni, di eliminazione delle discontinuità che uccidono la ciclabilità, soprattutto quella turistica.

Le sette edizioni di *VENTObiciTour* – i viaggi in bici organizzati da noi ideatori del progetto – sono servite proprio per spiegare, di piazza in piazza, di sindaco in sindaco, a cittadini, imprese, commercianti, associazioni che il cicloturismo aveva bisogno di nuovi orizzonti, di più visione e molte più risorse per le realizzazioni se si voleva che queste fossero generative di occupazione, cultura, inclusione sociale, economia. Da quel 2013 del primo tour sono accadute tante cose: tanti sindaci e tanti comuni hanno iniziato a crederci e a sostenere l'idea assieme a cittadini e associazioni. Poi alcuni ministeri (dai Beni Culturali a Infrastrutture e Ambiente), poi regioni, istituzioni e le agenzie fluviali, fino a quando, nel 2016, è nato il Sistema Nazionale della Ciclabilità Turistica, un programma di infrastrutturazione di cui VENTO ha fatto parte assieme ad altre tre proposte (oggi divenute 11). Così, nel 2017 lo studio di fattibilità del Politecnico di Milano è divenuto il materiale di base per avviare un tavolo tecnico tra le quattro regioni del Po e lo stesso Politecnico, per coinvolgere e ascoltare i territori, per lanciare un bando di progettazione (novembre 2017, 1,8 milioni di euro)

WORK IN PROGRESS

The "outsize dimensions" of VENTO was a "stress test" for its proponents since such an extended vision was not codified by any planning or programming tool in Italy.

In 2010, the national agenda had no space for the idea of a 700 kilometer cycle track. The horizon of reference could be, at the most, that of the Regions, with their unbreakable boundaries, as implicit in Law 557/1999. According to that model, VENTO would never have been born and the idea of tourism would have been restricted to local excursions. Our idea, on the other hand, took its example from the experiments of Central and Northern Europe. In Germany, a cycle track is not touristic if it is not at least 100-150 kilometers long and/or if it does not pass through at least two Regions, or if visitors do not sleep away from home for at least a night in a place reachable by bicycle. A criterion that has enabled the Germans to plan and implement a dedicated cyclist-pedestrian network of no less than 45,000 kilometers, contributing to the local economies of the more fragile areas and well linked to the railway and shipping routes. In Italy, the idea for a national cyclist mobility plan came about only in 2018 (Law 2/18). VENTO has stimulated the idea of backbones together with the urgent need to shift the axis of attention from the Municipalities to the State, so as to work with great visions and not "small circuits" of little interest and generating nothing. It has been an opportunity to plan and spend better in a cooperative horizon unprecedented for us but necessary, consisting of cycle tracks that are uniform in shapes and solutions, eliminating the discontinuous elements that are unfriendly to the cyclist, especially to tourist cyclists.

The seven editions of *VENTObiciTour*, bicycle trips organized by the creators of the project, enabled us to explain from piazza to piazza, Mayor to Mayor, to citizens, enterprises, traders and associations, that cycle tourism needed new horizons, more vision and more resources if we wished it to generate employment, culture, social inclusion and economic development. Many things have happened since the first tour in 2013. Many Mayors and several Ministers have begun to believe in the idea and support it together with citizens and associations. They were followed by several Ministries (from that for Cultural Assets to those for Infrastructures and the Environment), Regions, institutions and river agencies. Finally, in 2016, came the National Plan for Cycle-friendly Tourism, an infrastructuring program in which VENTO was joined by three other (now eleven) proposals. Thus, in 2017, the Milan Polytechnic's feasibility study became the base material for

e accompagnare i progettisti nel loro incarico. In Italia VENTO è stato il primo progetto di fattibilità tecnico-economica a bando unico, condiviso da quattro regioni, oltre a essere il bando di progettazione ciclabile con il più alto importo di tutti i tempi.
Il bando unico ha garantito meglio la visione d'insieme, ha sgravato i comuni dal peso di infiniti bandi di gara che avrebbero spezzettato il processo ingolfandolo in burocrazie infinite, ha contenuto i costi e velocizzato i tempi, ha affrontato i nodi progettuali per famiglie omologhe suggerendo soluzioni replicabili. Tra progettazione e realizzazione VENTO costerà 160 milioni di euro, circa 230.000 euro al km, una spesa allineata ai costi standard di queste infrastrutture. Un costo pari a 5-6 km di autostrada. Tra 2019 e 2020 si prevede l'avvio della progettazione definitiva-esecutiva e la realizzazione di quattro lotti per circa 12 milioni di euro.
Buon VENTO a tutti.

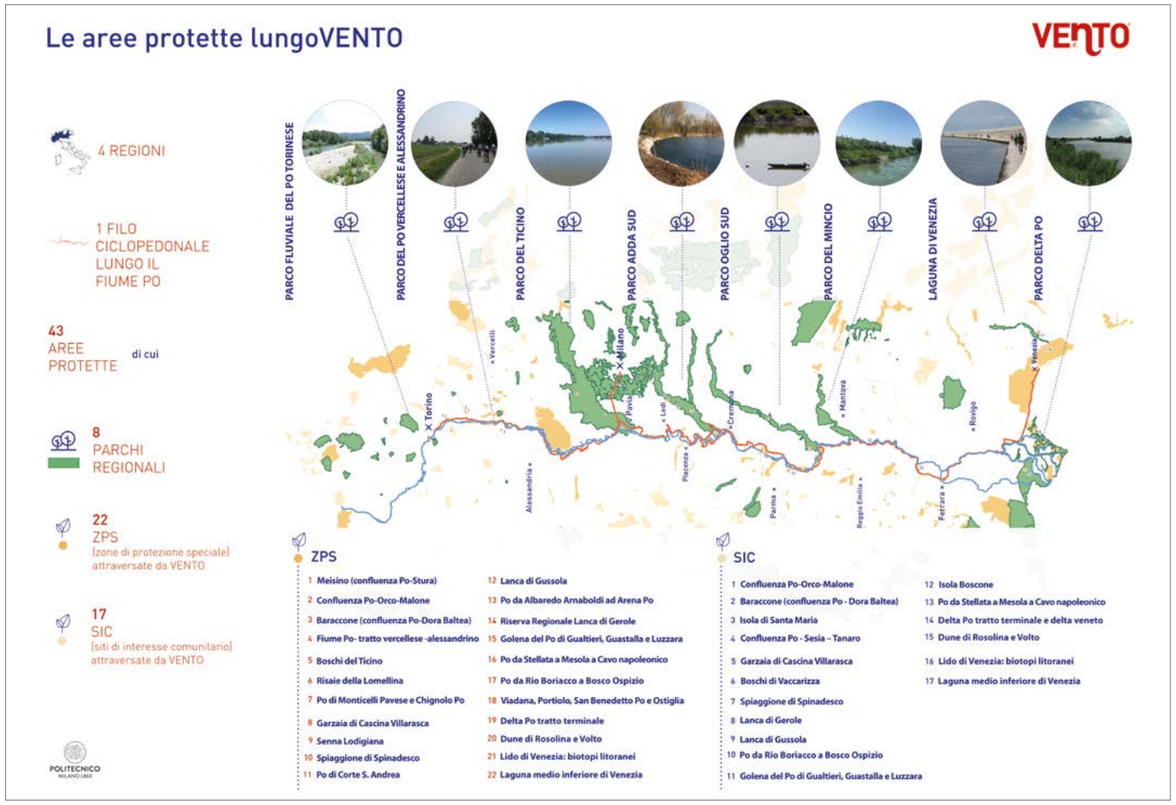
a technical meeting between the four Po Regions and the Polytechnic itself, intended to involve and listen to the territories, to launch a call for planning bids (November 2017, 1.8 million euro) and to be at the planner's sides in their assignment. VENTO was the first project in Italy of technical-economic feasibility with a single tender, shared between four regions. It was also the cycle track project tender for the highest value ever. The single tender was better able to ensure a coherent vision. It also relieved the Municipalities of the weight of an infinite number of tenders, which would have splintered the process into innumerable bureaucratic procedures, reducing costs and times. Lastly, it dealt with the various aspects of the project in homogenous families, suggesting repeatable solutions. Planning and implementation of VENTO will cost 160 million euro, around 230,000 euro per kilometer, a cost in line with the norm for such infrastructures. A cost equal to five or six kilometers of highway. The definitive-executive plan and the implementation of four lots, for a total of around 12 million euro, is expected to begin in 2019-2020. Happy VENTO folks!

In alto – Il filo di VENTO congiungerà tra loro oltre 40 aree protette che al momento sono isolate l'una dalle altre. In questo modo si potrà innescare una mobilità lenta e turistica a favore di parchi e aree naturali che diverranno un sistema concreto e praticabile.

In basso – Paesaggio e ciclisti

Top – VENTO is a thread that will link together more than 40 protected zones that are currently isolated from one another. In this way it can set in motion a slow touristic mobility which, favoring parks and natural areas, will become a concrete, practicable system.

Bottom – Landscape and cyclists

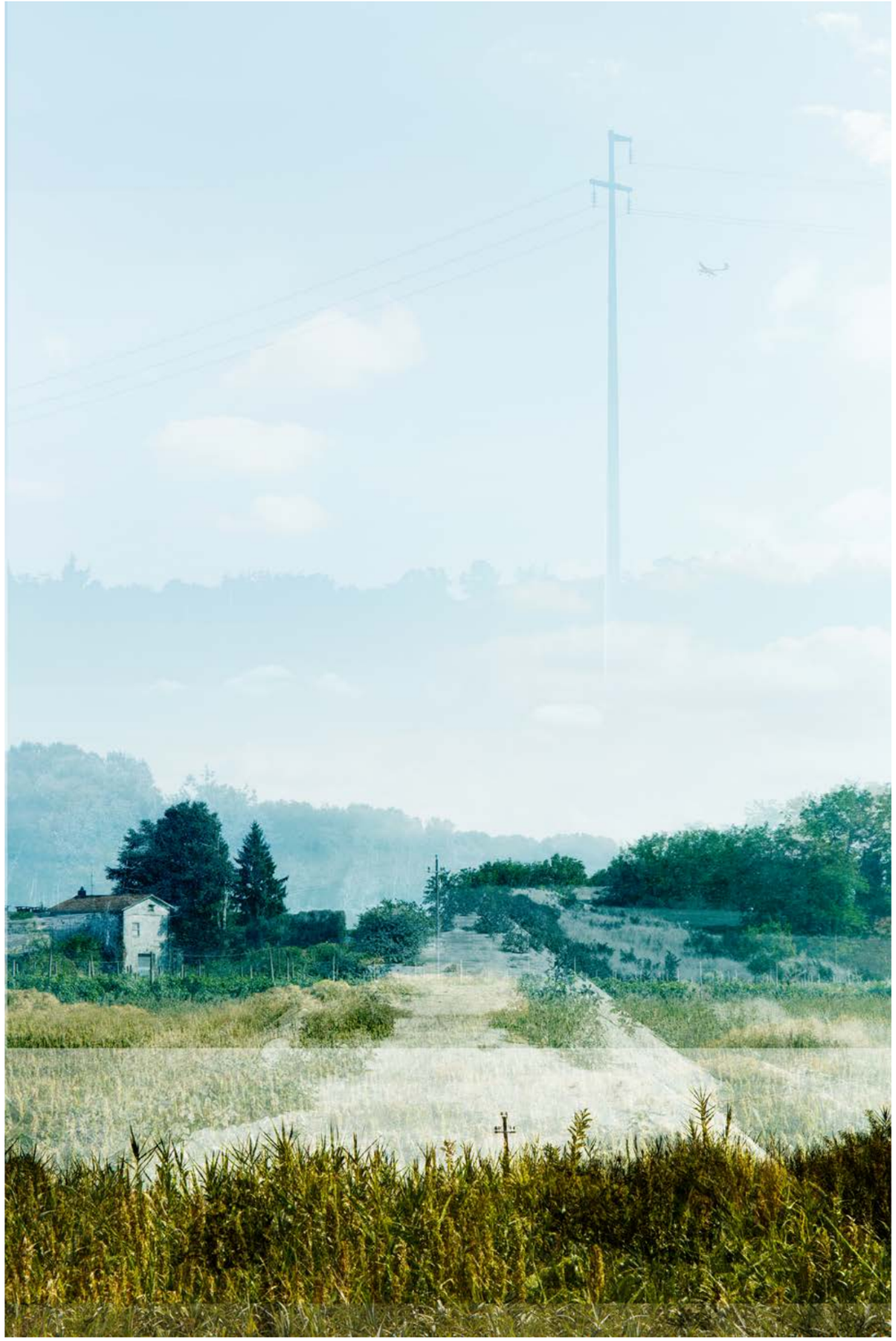


PAESAGGI SINTETICI ATTRAVERSO I TERRITORI DELLA VAL MONTONE
SYNTHETIC LANDSCAPES THROUGH THE TERRITORIES OF VAL MONTONE

NICOLÒ MALTONI

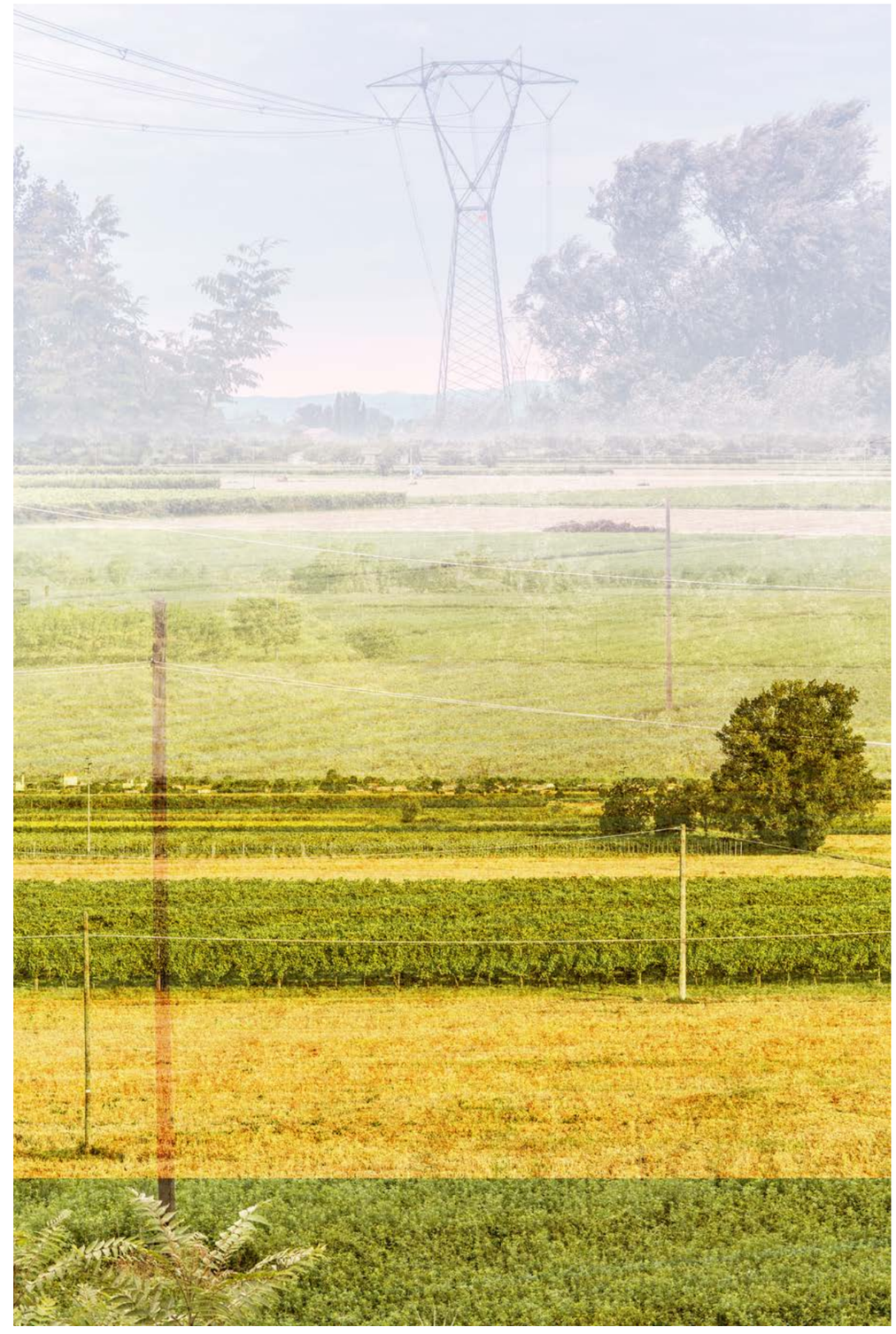
Guardo la mia ombra allungarsi sui campi ingialliti dal frumento maturo, il sole alle spalle, la terra dura e arida sotto le scarpe. Non c'è un filo di vento. Sull'orizzonte svettano maestosi alberi di ferro, i tralicci dell'alta tensione, coi loro fili che corrono qua e là ritagliando porzioni mute di cielo. Insieme, le colline alle spalle e le torri della Darsena davanti, sbiadiscono nella foschia di un tramonto estivo.

I watch my shadow lengthen in the yellow fields of ripened corn. The sun is on my back, the earth is hard and arid beneath my feet. There is not a breath of wind. Rising against the horizon are majestic iron trees, the electric pylons, with their cables running hither and thither to cut mute sections of sky. The hills behind and the towers of the docks ahead are fading together in the haze of a summer sunset.



La campagna che mi circonda è punteggiata di casolari sparsi che affiancano alle rimesse degli attrezzi agricoli tutta una serie di oggetti contraddittori: un caravan abbandonato, una piscina di plastica, una stalla, una vasca da bagno e delle taniche per raccogliere l'acqua piovana, un memoriale, la bandiera dell'Italia, una motocicletta, un lampione… Torno a guardare la mia ombra allungarsi su questo paesaggio; le gambe stirate come trampoli, mi ricordano che camminare é un esercizio di equilibrio.

The countryside around me is dotted with scattered farmhouses and tool sheds flanked by a series of odds and ends – an abandoned caravan, a plastic swimming pool, stables, a bath tub, rainwater tanks, a memorial, an Italian flag, a motorbike, a lamppost… I watch once more my shadow lengthening across this landscape. My legs, stretched like stilts, remind me that walking is a balancing exercise.



Mi trovo sull'argine del fiume Montone, lungo un percorso che collega le colline forlivesi con il mare Adriatico. Non è certo il modo più veloce per arrivare al litorale, dalla città sono cinquanta chilometri; a piedi, seguendo le anse di questo lento, lentissimo fiume, ci vuole un'intera giornata.

Il motivo per cui ho deciso di intraprendere questa lunga marcia è la possibilità di abbracciare, nell'arco di una passeggiata, la vastità del territorio e vederne i cambiamenti. Per chilometri e chilometri ho camminato lungo i bordi del fiume e visto lentamente la periferia trasformarsi in campagna e poi la campagna farsi nuovamente città in un divenire continuo. Ho attraversato ogni genere di strada: statali, provinciali, autostrade, sono sceso sotto ai cavalcavia e sopra i canali.

Un paesaggio è indubbiamente una stratificazione di segni e più scendiamo nel dettaglio, più questa stratificazione sembra incommensurabile. "La superficie delle cose è inesauribile", diceva Calvino[1], eppure questa infinita moltitudine si sostanzia ogni volta in un'immagine, un'immagine sintetica, un paesaggio; un insieme di caratteristiche, peculiarità, segni, tracce, memorie, che rendono unico e riconoscibile un territorio, un punto di vista.

Un paesaggio tuttavia non è mai univoco né immutabile, varia continuamente, e non solo a causa delle trasformazioni dell'uomo o della natura, esso è suscettibile anche dei mutamenti del nostro modo di vedere, dello sguardo che rivolgiamo ad esso. La stessa valle del Montone non risulterebbe uguale a due persone che la percorressero a piedi, l'una, e in macchina l'altra; e in ogni caso, se anche condividessero il medesimo percorso, ne serberebbero impressioni diverse, tale è la portata immaginifica. Certo esistono elementi ricorrenti e riconoscibili

I am standing on the banks of the River Montone, along a route linking the hills of Forlì with the Adriatic Sea. It is certainly not the quickest way to reach the coast, from the city it is fifty kilometers. On foot, following the twists of the slow, slow river, it takes a whole day.

I decided to take this long walk because it allowed me to embrace, in a single trip, the vastness of the territory and to witness its changes. I have walked for kilometers and kilometers along the sides of the river and seen the city outskirts gradually transform into countryside. And then I saw the countryside become city once more in a perpetual rhythm. I have crossed roads of every kind – state roads, provincial roads, highways. I have passed beneath flyovers and above canals.

A landscape is without doubt a stratification of signs and the more we go into detail, the more this stratification seems immeasurable. "The surface of things is inexhaustible", wrote Calvino[1], yet this infinite multitude substantiates every time into an image, a synthetic image, a landscape. A combination of features, peculiarities, signs, traces, memories, that make a territory unique and recognizable, a viewpoint.

A landscape is nevertheless never univocal or immutable, it changes continually, and not only for the transformations of man and nature. It is susceptible, too, to our changing ways of seeing it, to the way we look at it. This very Montone Valley will not seem the same to two people passing through it, one on foot, the other by car. Indeed, even if they shared the same route, they would form different impressions of it, such is the range of our imagination. Certainly, there are recurrent and recognizable elements and it is their recurrence that allows us

ed è proprio sulla loro ricorrenza che è possibile definire un'idea comune di paesaggio. Ma c'è qualcosa in più, un valore personale e intrinseco, un riverbero tra l'ambiente e la propria interiorità, qualcosa di unico ed intimo. Ognuno di noi porta dentro di sé innumerevoli paesaggi interiori, paesaggi emotivi delicati, fragili come una goccia di rugiada mattutina. Anche di questi contributi si nutre e si alimenta il paesaggio.

Raccontare un territorio, raccontare un paesaggio non é un compito facile; alla letteratura manca la suggestione e la sintesi dell'immagine mentre alla fotografia mancano l'intreccio e la profondità del raccontare. Paesaggi sintetici sovrappone questi due piani, l'immagine e la sua proiezione nell'immaginazione, la descrizione e la figurazione, la forma e la sua deformazione.

Paul Ricoeur, nel breve saggio "Architettura come narrazione", interseca la dimensione temporale del racconto con la spazialità della costruzione architettonica arrivando a dimostrarne la reciproca inversione: la dimensione spaziale insita nel racconto e la temporalità propria del progetto di architettura. In entrambi i casi la memoria gioca un ruolo fondamentale: così come il racconto è una forma di materializzazione, di spaziamento, della propria identità ("noi ci identifichiamo, nel senso che ci facciamo riconoscere per chi siamo o crediamo di essere, raccontando storie di vita"[2]), allo stesso tempo l'atto del costruire nasce soprattutto per celebrare un ricordo, un episodio ("l'uomo ha costruito perché ha abitato"[3]).

È quindi nella memoria del percorso che nasce il paesaggio, e se nel paesaggio si depositano i segni, le tracce, gli oggetti, nella memoria si susseguono e stratificano le impressioni, visive ed emotive che vengono via via mischiate, frammentate, spezzate, ricomposte, dimenticate, confuse, deformate in un processo che dalla pluralità procede verso l'unità. La sintesi, come immagine univoca generata da questo processo di "digestione", è l'alba del concetto. E come la nostra memoria deforma, così le fotografie accumulate percorrendo la Val Montone sono state plasmate, tagliate, stratificate, mischiate e sovrapposte in un processo continuo fino ad ottenere delle immagini sintetiche, nella loro duplice accezione di compendio e artificio, capaci di suggerire quel processo mentale che è la base della formazione del paesaggio.

Come ho già detto, ciascuno di noi porta al proprio interno innumerevoli paesaggi interiori, io ho cercato di mostrarvi i miei.

Fonti/Riferimenti:
(1) Italo Calvino, *Palomar*, Arnoldo Mondadori editore, Milano, 1994, p.51
(2) Paul Ricoeur, *Architettura come narrazione*, contenuto in A.A.V.V. Estetica e Architettura, a cura di Ettore Rocca, Il Mulino, Bologna, 2008, p.238.
(3) Paul Ricoeur, op. cit., p.239

to define a common idea of landscape. But there is something more, a personal, intrinsic value, a reverberation between the surroundings and our inner selves, something unique and intimate. Each one of us carries within ourselves innumerable inner landscapes, delicate, emotive landscapes, as fragile as a drop of morning dew. On these contributions, too, the landscape is nourished and fed.

Relating a territory, relating a landscape, is not an easy task. Literature lacks the immediacy and the synthesis of the image, while photography lacks the storyline and depth of a narration. Synthetic landscapes juxtapose these two levels: the image and its projection in the imagination, description and figuration, form and its deformation. Paul Ricoeur, in his brief essay Architettura come narrazione, intersects the temporal dimension of the narrative with the spatiality of the architectural construction, demonstrating the reciprocal inversion – the spatial dimension intrinsic to the narration and the temporal nature of the architectural plan. In both cases, memory plays a fundamental role. Narration is a form of materialization, of spacing, of our identities – "we identify ourselves, in the sense that we let ourselves be recognized for what we are or believe we are, by narrating our life-stories"[2]. Yet in just the same way, the act of building arises above all to celebrate a memory, an episode – "man has built because he has lived"[3].

The landscape is therefore born in the memory of the itinerary. And if signs, traces and objects are deposited in the landscape, visual and emotive impressions succeed each other and are stratified in the memory, only to be little by little mixed, fragmented, broken up, recomposed, forgotten, confused and deformed in a process that proceeds from plurality to unity. The synthesis, as a univocal image generated by this "digestive" process, is the dawn of the concept. And, just as our memory deforms, so have the photographs accumulated along the Val Montone route been molded, cut, stratified, mixed and superimposed in an ongoing process until synthetic images are reached, able to suggest, in their double role of compendium and artifice, that mental process that is at the base of the formation of the landscape.

As I have said, each one of us carries innumerable inner landscapes within ourselves. I have attempted to show you mine.

Sources/References:
(1) Italo Calvino, *Palomar*, Arnoldo Mondadori editore, Milano, 1994, p.51
(2) Paul Ricoeur, *Architettura come narrazione* [Architecture as Narration], included in Various Authors: Estetica e Architettura [Aesthetics and Architecture], edited by Ettore Rocca, Il Mulino, Bologna, 2008, p.238.
(3) Paul Ricoeur, op. cit., p.239

NOTE
NOTES

1 – J. W. Goethe, *Viaggio in Italia*, Rizzoli, Milano 1991.

2 – Cfr. M. Vitta, *Il paesaggio. Una storia tra natura e architettura*, Einaudi, Milano 2005, pp.205-6.

3 – R. Assunto, *Il paesaggio e l'estetica*, Giannini, Napoli 1973, vol. 1, p. 5.

4 – L. Gambi, *Paesaggio*, in "Istituto della Enciclopedia Italiana", *Enciclopedia Italiana di scienze*, *lettere ed arti*, Roma 2000, Tomo II, pp. 395-96

5 – A. Corboz, *Il territorio come palinsesto*, in "Casabella", n. 516, settembre 1985, pp. 22-27 – p. 24.

6 – IUAV - Archivio Progetti, Fondo Edoardo Gellner, Album PRC Cortina N 169; PRC 130,132; 1952-55; Vol. I, Relazione illustrativa dello stato di fatto.

7 – Ibid.

8 – La "Commissione d'Indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio", nota come Commissione "Franceschini" dal suo Presidente Francesco Franceschini, viene istituita dalla legge 26 aprile 1964, n. 310 "Costituzione di una Commissione d'indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico archeologico, artistico e del paesaggio", promulgata per volontà del Ministro della Pubblica Istruzione.

9 – *Per la sicurezza dei beni culturali in Italia. Atti e Documenti della Commissione d'indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico archeologico*, *artistico e del paesaggio*, Colombo, Roma, 1967, p.14.

10 – Cfr. http://www.convenzioneeuropeapaesaggio.beniculturali.it/

11 – Convenzione europea del paesaggio, Firenze, 20 ottobre 2000, art. 1.

12 – P. Cognetti, *Senza mai arrivare in cima. Viaggio in Himalaya*, Einaudi, Torino 2018, pp.93-94.

13 – G. Astengo, M. Bianco, *Agricoltura e urbanistica. Analisi e rappresentazione della situazione agricola dal punto di vista urbanistico*, Andrea Viglongo e C. Editori, Torino 1946.

14 – S. Settis, *Paesaggio Costituzione Cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Einaudi, Torino 2010, p.3.

15 – Cfr. A. Bonomi, A. Abruzzese (a cura di), *La città infinita*, Bruno Mondadori, Milano 2004.

16 – G. Clement, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2005.

17 – Cfr. K. Lynch, D. Appleyard, J. R. Myer, *The view from the road*, The MIT Press, Cambridge 1964, e Aa.Vv., *Paesaggio e struttura urbana. Aspetti della realtà urbana bolognese*, Renana Assicurazioni, Bologna 1970.

18 – S. J. Wagstaff Jr, *Talking with Tony Smith*, in "Artforum", dicembre 1966. Nell'intervista Tony Smith descrive l'esperienza on the road condotta con alcuni studenti della Cooper Union su un'autostrada in costruzione nella periferia di New York come una vera e propria rivelazione circa il valore che in campo artistico ha l'esperienza realmente vissuta.

19 – Cfr. F. Carreri, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino 2006.

20 – F. Carreri, *cit*., p. 38.

21 – Cfr. R. Etlin, *Le Corbusier, Choisy, and French Ellenism: The search for a new Architecture*, in "The Art Bulletin", vol. LXIX, n.2, giugno 1987, pp. 264-278.

22 – Proprio a partire dalle teorie sull'acropoli ateniese avrà origine la teoria della *promenade architecturale*, applicata alle sue architetture attraverso il dispositivo della rampa. Cfr. Le Corbusier, *Verso una Architettura*, Longanesi, Milano 1973.

23 – Pseudonimo di Ivan Vladimirovitch Chtcheglov.

24 – Cfr. Guy Debord, *Guide psychogéographique de Paris*, 1957 e Guy Debord, *The naked city*, 1957.

25 – R. Solnit, *Storia del camminare*, Bruno Mondadori, Milano 2000, p. 311.

26 – I territori oggetto delle campagne esplorative di Smithson non sono quelli incontaminati, ma quelli contaminati e trasfigurati dall'uomo, come le periferie suburbane. Cfr. R. Smithson, *The monument of Passaic*, in "Artforum", December 1967, pp. 52-57.

27 – La vicenda, seguita a livello mondiale, è stata documentata dalla BBC nel film del 2010 *The Great Wall: Lovers at the Brink*, in cui i due artisti intervengono in prima persona.

28 – L'idea di un itinerario effimero sull'acqua accompagna Christo e la moglie, Jeanne-Claude Denat de Guillebon, per tutta la loro attività ma arriverà a prendere corpo solo nell'esperienza italiana. La prima ipotesi, *2000 metres Wrapped, Inflated Pier*, risale al

1 – J. W. Goethe, *Travels in Italy*, tr. Morrison. Bohn, London, 1849.

2 – Cfr. M. Vitta, *Il paesaggio. Una storia tra natura e architettura*, Einaudi, Milano 2005, pp.205-6.

3 – R. Assunto, *Il paesaggio e l'estetica*, Giannini, Naples 1973, vol. 1, p. 5.

4 – L. Gambi, *Paesaggio*, in "Istituto della Enciclopedia Italiana", *Enciclopedia Italiana di scienze, lettere ed arti*, Rome 2000, Tomo II, pp. 395-96

5 – A. Corboz, *Il territorio come palinsesto*, in "Casabella", n. 516, September 1985, pp. 22-27 – p. 24.

6 – IUAV - Archivio Progetti, Fondo Edoardo Gellner, Album PRC Cortina N 169; PRC 130,132; 1952-55; Vol. I, Relazione illustrativa dello stato di fatto [Report on the current state].

7 – Ibid.

8 –"Investigative Commission for the safeguarding and appreciation of the historical, archeological and artistic patrimony and of the landscape". Known as the "Franceschini" Commission, after its President Francesco Franceschini, it was instituted by law no. 310 of 26 April 1964, "Constitution of an investigative Commission for the safeguarding and appreciation of the historical, archeological and artistic patrimony and of the landscape", promulgated by the Ministry of Public Instruction.

9 – *Per la sicurezza dei beni culturali in Italia. Atti e Documenti della Commissione d'indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico archeologico*, *artistico e del paesaggio*, [For the safety of cultural assets in Italy. Acts and Documents of the investigative Commission for the safeguarding and appreciation of the historical, archeological and artistic patrimony and of the landscape], Colombo, Roma, 1967, p.14.

10 – Cfr. http://www.convenzioneeuropeapaesaggio.beniculturali.it/

11 – The European Landscape Convention, Florence, 20 October 2000, art. 1.

12 – P. Cognetti, *Senza mai arrivare in cima. Viaggio in Himalaya*, [*Without Ever Reaching the Top. A Journey in the Himalayas*] Einaudi, Torino 2018, pp.93-94.

13 – G. Astengo, M. Bianco, *Agricoltura e urbanistica. Analisi e rappresentazione della situazione agricola dal punto di vista urbanistico*, Andrea Viglongo e C. Editori, Turin 1946.

14 – S. Settis, *Paesaggio Costituzione Cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Einaudi, Turin 2010, p.3.

15 – Cfr. A. Bonomi, A. Abruzzese (a cura di), *La città infinita*, Bruno Mondadori, Milan 2004.

16 – G. Clement, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2005.

17 – Cfr. K. Lynch, D. Appleyard, J. R. Myer, *The view from the road*, The MIT Press, Cambridge 1964, e Aa.Vv., *Paesaggio e struttura urbana. Aspetti della realtà urbana bolognese*, Renana Assicurazioni, Bologna 1970.

18 – S. J. Wagstaff Jr, *Talking with Tony Smith*, in "Artforum", Dec. 1966. In the interview, Tony Smith describes the experience on the road carried out with some students of the Cooper Union on a highway under construction on the outskirts of New York as an authentic revelation of the value in the artistic field of real life experience.

19 – Cfr. F. Carreri, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Turin 2006.

20 – F. Carreri, *op. cit*., p. 38.

21 – Cfr. R. Etlin, *Le Corbusier, Choisy, and French Ellenism: The search for a new Architecture*, in "The Art Bulletin", vol. LXIX, n.2, June 1987, pp. 264-278.

22 – The theory of the promenade architecturale, applied to Le Corbusier's architecture through the device of the ramp, arose from these theories of the Athens Acropolis. Cf. Le Corbusier, *Verso una Architettura*, Longanesi, Milan 1973.

23 – The pseudonym of Ivan Vladimirovitch Chtcheglov.

24 – Cfr. Guy Debord, *Guide psychogéographique de Paris*, 1957 e Guy Debord, *The naked city*, 1957.

25 – R. Solnit, *Wanderlust: A History of Walking*, Viking, New York, 2000.

26 – The territories which are the object of Smithson's exploratory campaign are not the uncontaminated ones, but those contaminated and transfigured by man, such as suburban outskirts. Cf. R. Smithson, *The monument of Passaic*, in "Artforum", December 1967, pp. 52-57.

27 – This event, followed worldwide, has been documented by the BBC in the 2010 film *The Great Wall: Lovers at the Brink*, in which the two artists intervened personally.

28 – The idea of an ephemeral walk on the water had accompanied

NOTE
NOTES

1969, quando immaginano un pontile di 2 chilometri sul delta del Río de la Plata a Buenos Aires, mentre la seconda, *The Daiba Project,* è del 1996 e prevede un sistema di pontili galleggianti tra l'Odaiba Park e due isole artificiali della baia di Tokyo.

29 – https://www.arup.com/

30 – Sull'opera e le vicende ad essa connesse è stato girato da Andrey Paounov il film documentario *Walking on water*.

31 – https://www.landslag.is/

32 – N. Ammaniti, *Io non ho paura*, Mondadori, Milano 2005, pp.16-17.

33 – Cfr. A. Saggio, *Giuseppe Terragni. Vita e Opere*, Laterza, Roma-Bari 1995.

34 – Opera dell'architetto Federico Frigerio, è stato inaugurato nel 1928. Adibito a museo, al suo interno sono raccolti cimeli voltiani.

35 – Di pianta ottagonale, è stato costruito anch'esso in onore di Alessandro Volta nel 1927 su progetto dell'ingegnere Gabriele Giussani.

36 – Cfr. http://www.lifeelectric.it/

37 – Si decide in questi anni di trasferire le spoglie contenute nei numerosi cimiteri di guerra sparsi sul territorio in sacrari dove potessero riposare tutte insieme.

38 – Nel Sacrario sono custodite le salme di 100.187 soldati italiani e dei 15.000 austroungarici che hanno perso la vita in queste zone nella IGM.

39 – Sono 39.857 i soldati riconosciuti, mentre le restanti salme non sono state identificate. Al centro del primo gradone si trova il loculo, contrassegnato da una croce, dell'unica donna sepolta nel sacrario, la crocerossina volontaria Maria Kaiser Parodi.

40 – Obiettivo del progetto di valorizzazione e promozione territoriale è sistematizzare i principali luoghi del Carso: la città di Gorizia e l'itinerario del Monte Calvario; il Museo all'aperto del Monte San Michele e San Martino del Carso; il Museo all'aperto della Dolina del XV Bersaglieri; il Parco della Pace del Monte Sabotino; il Parco Tematico della Grande Guerra di Monfalcone; il Percorso Storico del Brestovec.

41 – Studio Bürgi, capogruppo; Glass Architettura Urbanistica; Thetis spa; Laut Engineering srl; arch. Stefano Alonzi.

42 – Spomenik: sono monumenti voluti da Josip Tito tra gli anni '60 e '70 per commemorare le vittime della II GM.

43 – Cfr. Il database nazionale digitale https://www.spomenikdatabase.org/jasenovec

44 – È il più grande cimitero germanico su suolo italiano realizzato dopo l'accordo approvato con la legge 80 del 12 agosto 1957 per garantire decorosa sepoltura ai soldati tedeschi. Su una superficie di 12 ettari sono ospitate 30.683 salme, provenienti da 2.069 comuni italiani.

45 – *La Route der Industriekultur* è un circuito regionale tedesco inserito nella *European Route of Industrial Heritage*, progetto finanziato dalla Unione Europea tra il 2003 e il 2008 (programma di supporto INTERREG III B – Europa nordoccidentale) che ha interessato tutto il continente. Cfr. https://www.erih.net/
Il sito specifico della Route: https://www.ruhr-tourismus.de/

46 – Parco progettato tra il 1990 e il 2002 a Duisburg da Latz+Partner, Latz-Riehl, G. Lipkowsky.

47 – Progetto del 2001 a cura degli architetti Rem Koolhaas (OMA) e Heinrich Böll. Nel 2006 viene aggiunto l'edificio delle Zollverein School of Design progettato dallo studio SANAA.

48 – Torre edificata sul Syberg tra il 1893 e il 1902 in stile neogotico in memoria dell'imperatore Guglielmo I su progetto di Hubert Stier con sculture di Adolf von Donndorf. Nel 1935 il monumento viene ricostruito su progetto dello scultore Frederick Bagdons secondo l'architettura nazionalsocialista.

49 – La struttura presenta delle crepe che oggi ne impediscono la fruizione originaria, pertanto risulta transennata e osservabile solo perimetralmente.

50 – Il tetraedro è progettato dall'architetto Wolfgang Christ e completato nel 1995. Di notte la parte sommitale si illumina secondo l'installazione dell'artista Jürgen LIT Fischer.

51 – Gli itinerari enogastronomici, tradotti non solo nelle tipiche strade dei vini e dei sapori che toccano le principali eccellenze dei territori, non son gli unici casi di penetrazione della campagna. Nuovi itinerari interessano infatti i parchi agricoli periurbani, attraversando le campagne urbane, figure territoriali sempre più diffuse con l'urbanizzazione estensiva del territorio. Cfr. P. Donadieu, *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli, Roma 2016 o M. Mininni, *Approssimazioni alla città. Urbano*, rurale, ecologia, Donzelli, Roma 2013.

Christo and his wife Jeanne-Claude Denat de Guillebon throughout their careers, but it was implemented only with the Italian experience. The first hypothesis, *2000 meters Wrapped, Inflated Pier*, dates from 1969, when they imagined a 2-kilometer pontoon on the Río de la Plata delta at Buenos Aires, while the second, *The Daiba Project*, of 1996, envisaged a system of floating pontoons between Odaiba Park and two artificial islands in the Bay of Tokyo.

29 – https://www.arup.com/

30 – A documentary film of the work and its surrounding events, *Walking on water*, was made by Andrey Paounov.

31 – https://www.landslag.is/

32 – N. Ammaniti, *Io non ho paura*, Mondadori, Milano 2005, pp.16-17. English translation by Jonathan Hunt, *I'm not scared*, Canongate, London 2003

33 – Cfr. A. Saggio, *Giuseppe Terragni. Vita e Opere*, Laterza, Roma-Bari 1995.

34 – The work of the architect Federico Frigerio, this was inaugurated in 1928. It is open as a museum and contains mementos of Volta.

35 – Octagonal in shape, this too was built in honor of Alessandro Volta in 1927 to a project by the civil engineer Gabriele Giussani.

36 – Cfr. http://www.lifeelectric.it/

37 – It was decided in these years to transfer the remains contained in the numerous war cemeteries scattered around the territory to shrines where they could all rest together.

38 – The Shrine holds the bodies of 100,187 Italian and 15,000 Austro-Hungarian soldiers who lost their lives in this zone during the First World War.

39 – 39,857 soldiers have been identified, the others remain unknown. At the center of the first step is the burial niche, marked by a cross, of the only woman buried in the Shrine, the Red Cross volunteer Maria Kaiser Parodi.

40 – The aim of the project for territorial enhancement and promotion was to reorganize the principal areas of the Karst Plateau: the city of Gorizia and the Monte Calvario itinerary, the open-air Museum of Monte San Michele and San Martino del Carso, the open-air Museum della Dolina del XV Bersaglieri, the Parco della Pace del Monte Sabotino, the Great War Theme Park of Monfalcone and the Historical Itinerary of the Brestovec.

41 – Studio Bürgi, group leader; Glass Architettura Urbanistica; Thetis spa; Laut Engineering srl; arch. Stefano Alonzi.

42 – Spomenik: these are monuments ordered by Josip Tito in the 1960s and 1970s to commemorate the victims of the Second World War.

43 – Cf. national digital database https://www.spomenikdatabase.org/jasenovec

44 – This is the largest German cemetery on Italian soil. It was created following the agreement approved by law 80 of 12 August 1957 to ensure decorous burial for the German soldiers. 30,683 bodies, from 2,069 Italian municipalities, rest in an area of 12 hectares.

45 – *The Route der Industriekultur* is a German regional circuit included in the *European Route of Industrial Heritage*, a project financed by the European Union between 2003 and 2008 (support program: INTERREG III B – North-West Europe) and involving the entire continent. Cf. https://www.erih.net/
https://www.ruhr-tourismus.de/

46 – A park designed between 1990 and 2002 at Duisburg by Latz+Partner, Latz-Riehl, G. Lipkowsky.

47 – Projected in 2001 by the architects Rem Koolhaas (OMA) and Heinrich Böll. The Zollverein School of Design building, designed by the SANAA studio, was added in 2006.

48 – A tower built on the Syberg between 1893 and 1902 in neo-Gothic style in memory of Emperor Wilhelm I to a design by Hubert Stier with sculptures by Adolf von Donndorf. In 1935, the monument was rebuilt to a design by the sculptor Frederick Bagdons, in line with Nazi-Socialist architecture.

49 – The structure has developed cracks which prevent it from being used today as originally intended. It is therefore fenced off and can be observed only from the perimeter.

50 – The Tetraeder was designed by the architect Wolfgang Christ and completed in 1995. By night, the upper part is illuminated according to the installation by the artist Jürgen LIT Fischer.

51 – Wine and gastronomy trails, the typical wine-and-flavors roads passing through the principal highlights of the territories, are not the only cases of penetration of the countryside. New itineraries, in fact, involve peri-urban agricultural parks. These territorial figures, crossing through the urban countryside, are becoming increasingly

NOTE
NOTES

52 – Il progetto è del 2007-2008, con Andreas Sagmeister Siegfried Pohl (studio fattibilità) e la realizzazione del 2009-2011.

53 – M. Mulazzani, Werner Tscholl. *Architetture Topografiche*, in "Firenze Architettura", n. 2, 2016, pp. 58-69.

54 – Responsabile di questo sistema è l'Amministrazione Norwegian Public Roads Administration (NPRA) che ha sede a Lillehammer https://www.nasjonaleturistveger.no/en/routes

55 – Le tratte sono Varanger, Senja, Andøya, Lofoten, Helgelandskysten, AtaInterhavsvegen, Geiranger-Trollstigen, Gamle Strynefjellsvegen, Rondane, Sognefjellet, Valdresflye, Gaularfjellet, Aurlandsfjellet, Hardanger, Hardangervidda, Ryfylke, Jæren.

56 – Architetti: 3RW – Sixten Rahlff. Architetti del paesaggio: Smedsvig Landskapsarkitekter AS. Artista: May Elin EikaasBjerk.

57 – Il progetto del 2015 fa parte delle Smart Highway con cui lo studio Roosegaarde, insieme alla società Heijmans, cerca di sperimentare nuove tecnologie eco-friendly per realizzare strade intelligenti utilizzando luce, energia e informazioni che interagiscono con la situazione del traffico.

58 – La località è parte del Comune di Travacò Siccomario (PV).

59 – Inventori di questo asfalto "autoilluminante" sono gli esperti del TPA Sp. z o.o., l'Istituto Tecnologie del Futuro di Pruszkow (Polonia).

60 – GARDA BY BIKE è un itinerario ciclabile di 190 km nel periplo del Lago di Garda, collocato in una posizione strategica, crocevia tra i due percorsi Eurovelo EV7 "Itinerario dell'Europa Centrale" ed Eurovelo EV8 "Itinerario Mediterraneo", e quindi direttamente connesso alla rete ciclabile europea.

common with the urbanization of the territory. Cf. P. Donadieu, *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli, Rome 2016. or M. Mininni, *Approssimazioni alla città. Urbano*, rurale, ecologia, Donzelli, Rome 2013.

52 – The project by Andreas Sagmeister and Siegfried Pohl (feasibility study) dates from 2007-2008 and was realized in 2009-2011.

53 – M. Mulazzani, Werner Tscholl. *Architetture Topografiche*, in "Firenze Architettura", no. 2, 2016, pp. 58-69.

54 – This system is managed by the Norwegian Public Roads Administration (NPRA), with head offices at Lillehammer. https://www.nasjonaleturistveger.no/en/routes2

55 – The sections are Varanger, Senja, Andøya, Lofoten, Helgelandskysten, AtaInterhavsvegen, Geiranger-Trollstigen, Gamle Strynefjellsvegen, Rondane, Sognefjellet, Valdresflye, Gaularfjellet, Aurlandsfjellet, Hardanger, Hardangervidda, Ryfylke and Jæren.

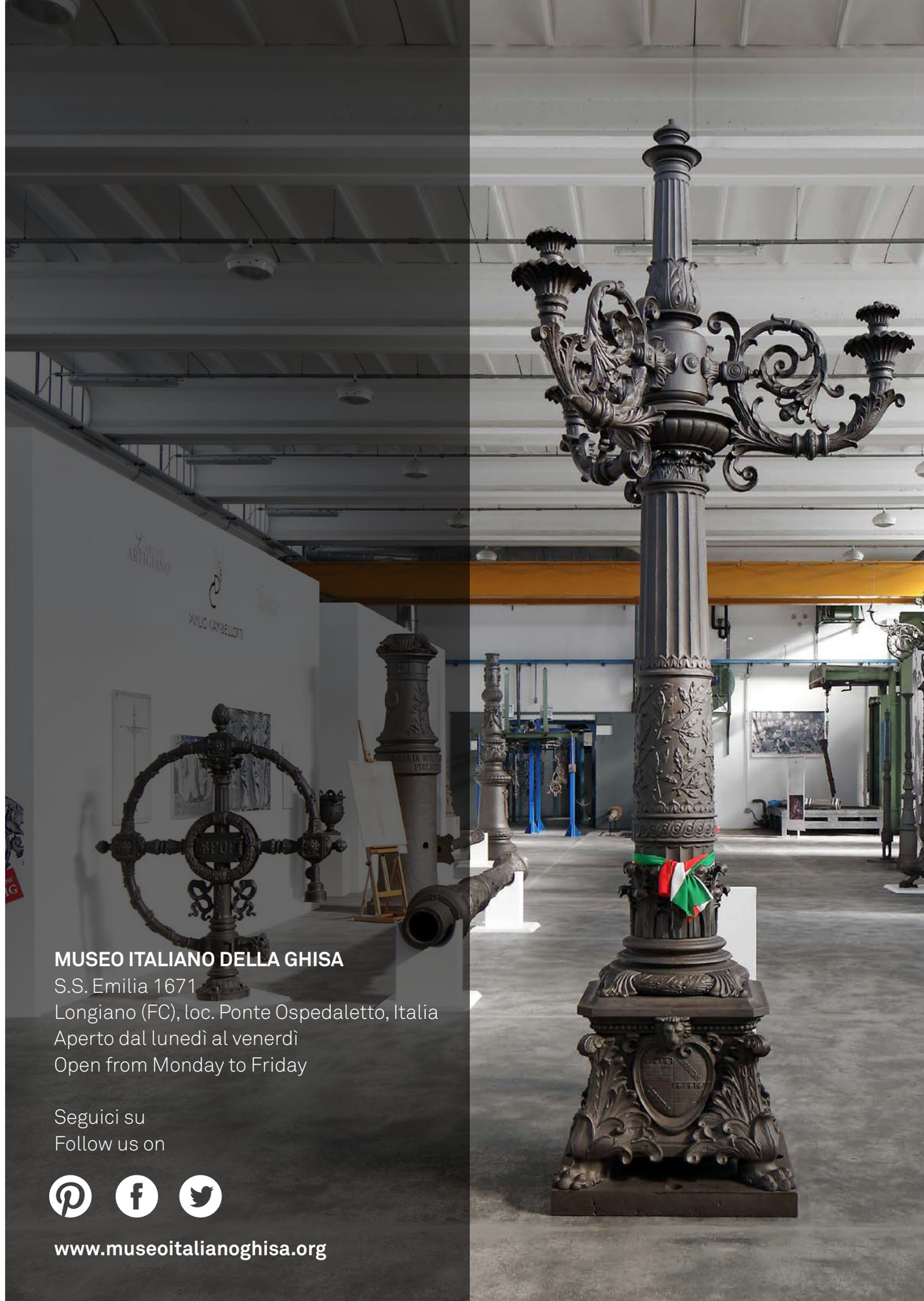
56 – Architects: 3RW – Sixten Rahlff. Landscapes architects: Smedsvig Landskapsarkitekter AS. Artist: May Elin EikaasBjerk.

57 – The 2015 project is part of the Smart Highway plan with which the Roosegaarde studio, together with the Heijmans company, experimented new eco-friendly technologies to create intelligent roads using light, energy and information to interact with the traffic situation.

58 – The zone is part of the Municipality of Travacò Siccomario (PV).

59 – The inventors of this "self-illuminating" asphalt were experts of the TPA Sp. z o.o., the Institute of Future Technologies of Pruszkow (Polonia).

60 – GARDA BY BIKE is a 190-kilometer cycle track encircling Lake Garda. Its strategic position, at the crossroads between the two routes Eurovelo EV7 "Central European Route" and Eurovelo EV8 "Mediterranean Route", connects it directly with the European cycle track network.



MUSEO ITALIANO DELLA GHISA
S.S. Emilia 1671
Longiano (FC), loc. Ponte Ospedaletto, Italia
Aperto dal lunedì al venerdì
Open from Monday to Friday

Seguici su
Follow us on

www.museoitalianoghisa.org

CREDITI
CREDITS

- copertina e p. 10
  ©Landslag / Þráinn Hauksson
- p. 13
  ©Daniele Pugliesi, luglio 2017
- p. 14
  ©Emanuele Dari, agosto 2010
- p. 17
  ©merc67
- p. 18
  eusebius@commons, ottobre 2010
- p. 20 (alto e basso)
  ©Nicolò Maltoni, aprile 2018
- p. 22 (alto e basso)
  ©Nicolò Maltoni, settembre 2016
- p. 23 (alto)
  ©orinoco-art
- p. 25
  ©Nicolò Maltoni, aprile 2017
- p. 26 (in alto)
  ©Aleksandr Zykov, giugno 2010
- p. 29 (in basso)
  ©Gerardus, maggio 2008
- p. 30
  ©Paulo Marcelo Martins, gennaio 2016
- p. 33
  ©Retis, giugno 2015
- p. 34 (in alto)
  ©Lars Nilse, luglio 2016
- p. 34 (in basso)
  ©Christoph Nagel, giugno 2016
- pp. 36 (in alto e in basso), 37 (in basso)
  ©Landslag / Þráinn Hauksson
- p. 37 (in alto)
  ©Landslang / Lukas Latsch
- p. 38, 41 (in alto)
  ©Enrico Brighi, agosto 2019
- p. 41 (in basso)
  ©Maurizio Moro, maggio 2018
- p. 42 (in alto)
  ©Enrico Brighi, giugno 2013
- p. 42 (in basso)
  ©Roberto Ferrari, marzo 2015
- p. 45
  ©Enrico Brighi, agosto 2014
- p. 46 (in alto e in basso)
  ©Mina Fiore per LAND
- p. 47 (in alto)
  ©Emanuele Dari, aprile2016
- p. 47 (in basso)
  ©Beta16, novembre 2015
- p. 48, 49
  ©Enrico Brighi, settembre 2019
- pp. 50, 51, 55, 56
  ©Emanuele Dari, agosto 2017
- pp. 52, 53
  ©Enrico Brighi, agosto 2017
- p. 57 (in alto)
  ©Frank Vincentz, Commons, giugno 2010
- p. 57 (in basso)
  ©Enrico Brighi, agosto 2017
- p. 59, 60, 61
  ©Emanuele Dari, agosto 2017
- p. 62 (in alto)
  ©Pixelteufel, settembre 2011
- p. 62 (in basso)
  LAAC, www.laac.eu
- p. 64, 65
  ©Emanuele Dari, agosto 2017
- p. 66, 67, 68
  ©Enrico Brighi, agosto 2017
- p. 69
  photocredit: schlossmarketing.at
- p. 71 (in alto)
  ©Greener Scotland, ottobre 2010
- p. 71 (in basso)
  ©Enrico Brighi, agosto 2011
- p. 72, 73
  ©Emanuele Dari, agosto 2011
- p. 74 (alto e basso)
  ©Daan Roosegaarde (http.//www.studioroosegaarde.net)
- p. 77 (in alto)
  ©glashaut
- p. 77 (in basso)
  Courtesy ifdesign (http://www.ifdesign.it/muro-di-sormano.html)
- p. 84 (in alto)
  ©N. Lupone
- p. 84 (in basso)
  ©A. Giacomel

- cover and p. 10
  ©Landslag / Þráinn Hauksson
- p. 13
  ©Daniele Pugliesi, luglio 2017
- p. 14
  ©Emanuele Dari, August 2010
- p. 17
  ©merc67
- p. 18
  eusebius@commons, October 2010
- p. 20 (top and bottom)
  ©Nicolò Maltoni, April 2018
- p. 22 (top and bottom)
  ©Nicolò Maltoni, September 2016
- p. 23 (top)
  ©orinoco-art
- p. 25
  ©Nicolò Maltoni, April 2017
- p. 26 (top)
  ©Aleksandr Zykov, June 2010
- p. 29 (bottom)
  ©Gerardus, May 2008
- p. 30
  ©Paulo Marcelo Martins, January 2016
- p. 33
  ©Retis, June 2015
- p. 34 (top)
  ©Lars Nilse, July 2016
- p. 34 (bottom)
  ©Christoph Nagel, June 2016
- pp. 36 (top and bottom), 37 (bottom)
  ©Landslag / Þráinn Hauksson
- p. 37 (top)
  ©Landslang / Lukas Latsch
- p. 38, 41 (top)
  ©Enrico Brighi, August 2019
- p. 41 (bottom)
  ©Maurizio Moro, May 2018
- p. 42 (top)
  ©Enrico Brighi, June 2013
- p. 42 (bottom)
  ©Roberto Ferrari, March 2015
- p. 45
  ©Enrico Brighi, August 2014
- p. 46 (top and bottom)
  ©Mina Fiore per LAND
- p. 47 (top)
  ©Emanuele Dari, April 2016
- p. 47 (bottom)
  ©Beta16, November 2015
- p. 48, 49
  ©Enrico Brighi, September 2019
- pp. 50, 51, 55, 56
  ©Emanuele Dari, August 2017
- pp. 52, 53
  ©Enrico Brighi, August 2017
- p. 57 (top)
  ©Frank Vincentz, Commons, June 2010
- p. 57 (bottom)
  ©Enrico Brighi, August 2017
- p. 59, 60, 61
  ©Emanuele Dari, August 2017
- p. 62 (top)
  ©Pixelteufel, September 2011
- p. 62 (bottom)
  LAAC, www.laac.eu
- p. 64, 65
  ©Emanuele Dari, August 2017
- p. 66, 67, 68
  ©Enrico Brighi, August 2017
- p. 69
  photocredit: schlossmarketing.at
- p. 71 (top)
  ©Greener Scotland, October 2010
- p. 71 (bottom)
  ©Enrico Brighi, August 2011
- p. 72, 73
  ©Emanuele Dari, August 2011
- p. 74 (top and bottom)
  ©Daan Roosegaarde (http.//www.studioroosegaarde.net)
- p. 77 (top)
  ©glashaut
- p. 77 (bottom)
  Courtesy ifdesign (http://www.ifdesign.it/muro-di-sormano.html)
- p. 84 (top)
  ©N. Lupone
- p. 84 (bottom)
  ©A. Giacomel

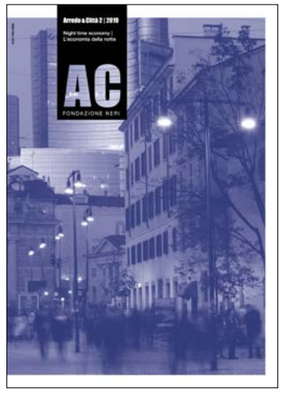
ARREDO&CITTÀ LEGGI TUTTI I NUMERI ONLINE

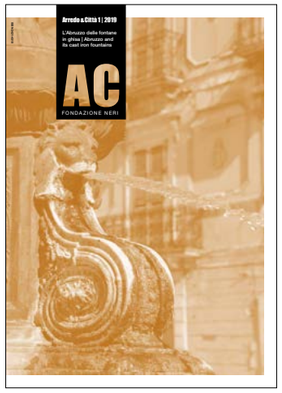
ARREDO&CITTÀ BROWSE ALL ISSUES ONLINE

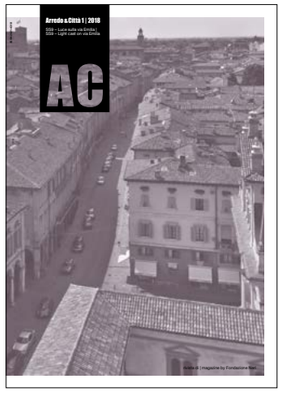
Ricevi le ultime notizie
da A&C e Fondazione Neri
Iscriviti alla newsletter

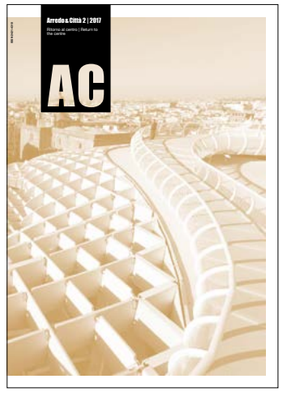
Get the latest news from
A&C and Neri Foundation
Subscribe to the newsletter

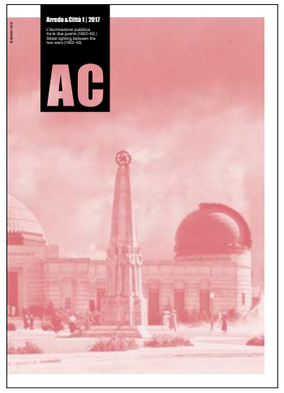
www.arredoecitta.it

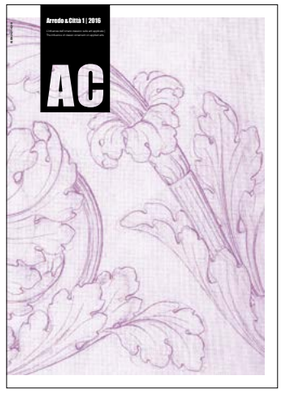


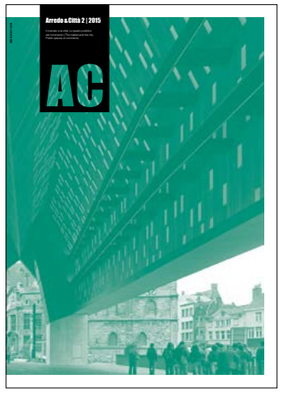


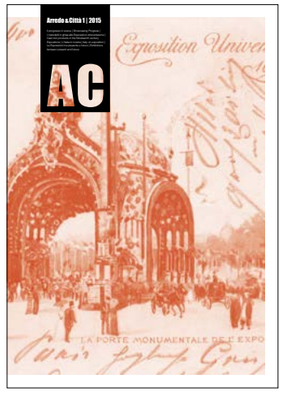


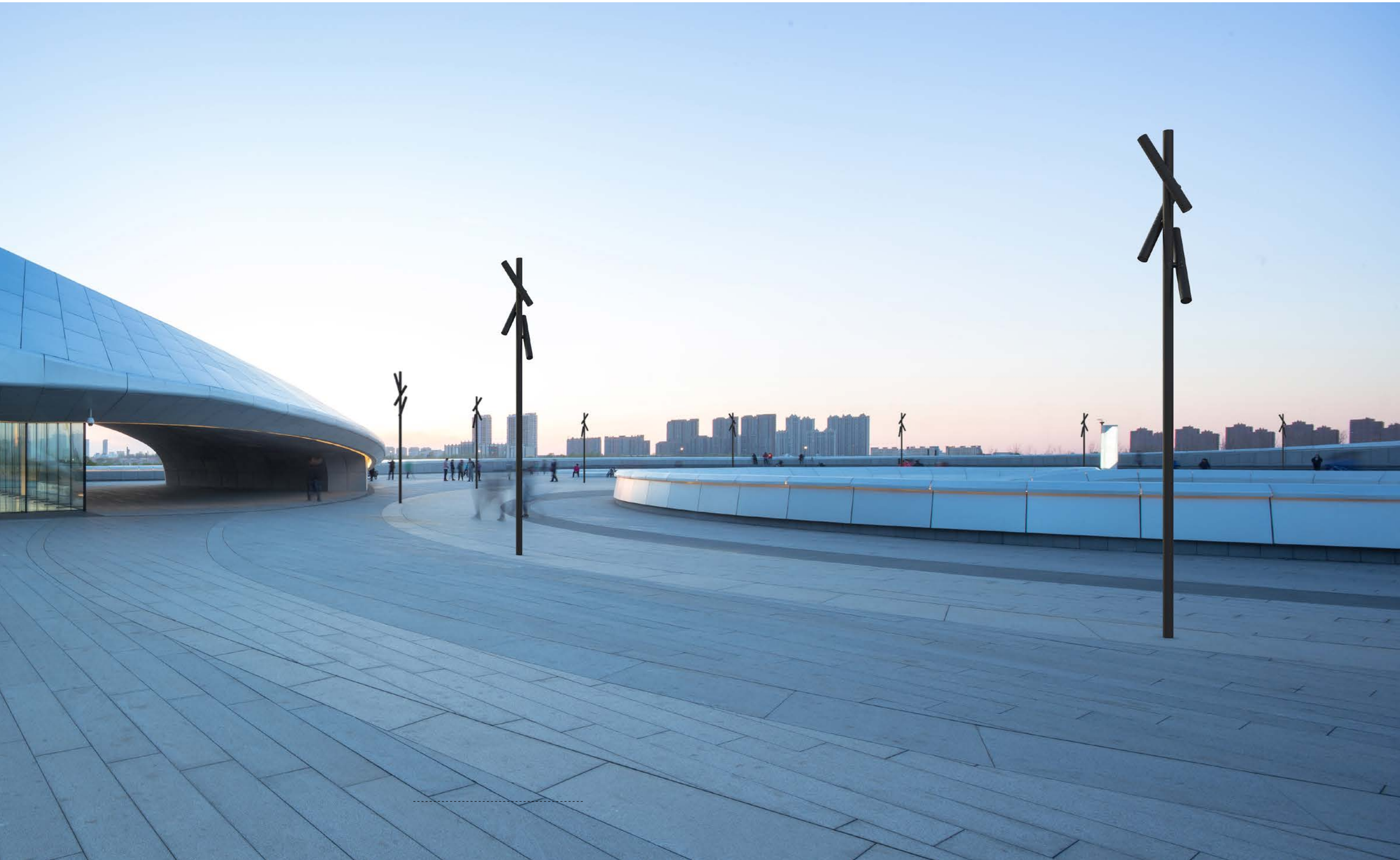






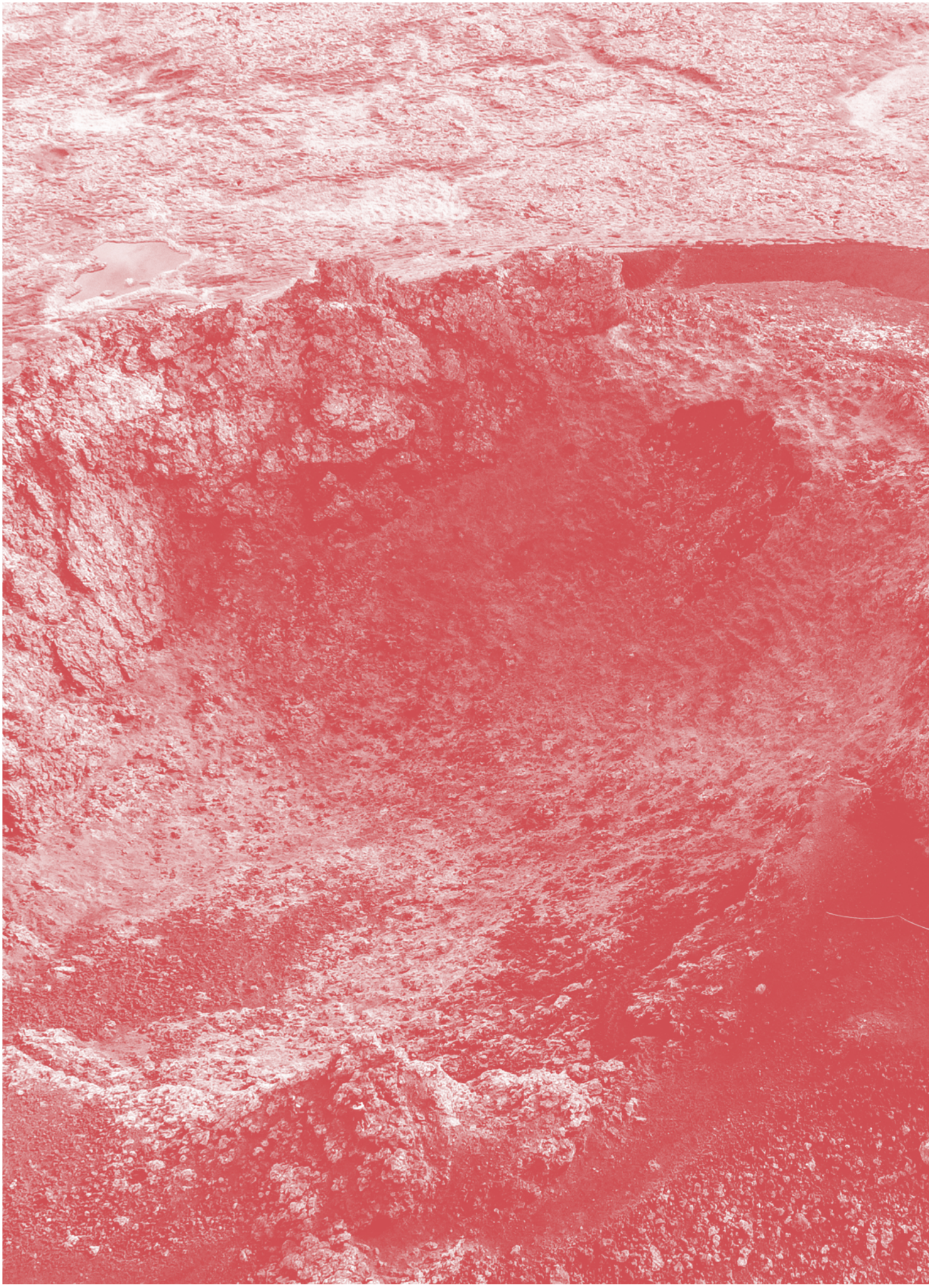






Lang

Lang is the new post top luminaire designed by Light Bureau part of Afry. Conceived to be a powerful tool for lighting professionals, it is equipped with two light sources and separate drivers to allow total freedom in terms of optics and flux, minimising at the same time the shadow generated by the two arms. Between the two sources sits what the designers called 'the blade', a customisable accessory able to change the appearance of the luminaire and tell stories through light and shadows.

Lang è il nuovo corpo illuminante a testa palo progettato dallo studio danese Light Bureau part of Afry. Pensato per essere un potente strumento di progettazione in mano ai professionisti della luce è dotato di due sorgenti luminose e driver separati per garantire assoluta libertà in termini di ottiche e flusso, minimizzando al tempo stesso le possibili ombre generate dalle staffe. Tra le due ottiche si trova quella che è stata definita dai designer stessi come una lama (*the blade*), un accessorio personalizzabile in grado di cambiare l'aspetto dell'apparecchio e raccontare storie attraverso luci ed ombre.

GERMAN DESIGN AWARD WINNER 2019