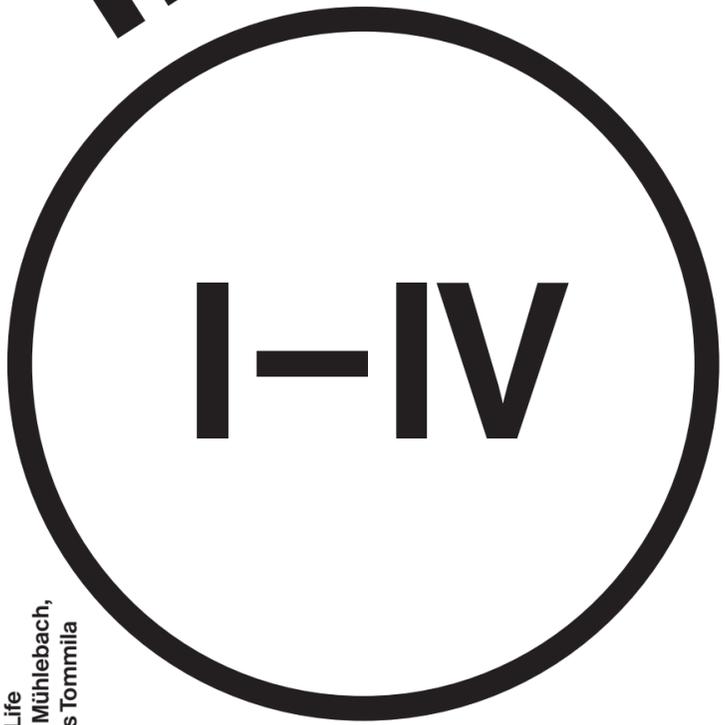


Senza militari, Aosta — turismo, dove va?

senza industria, dove va?



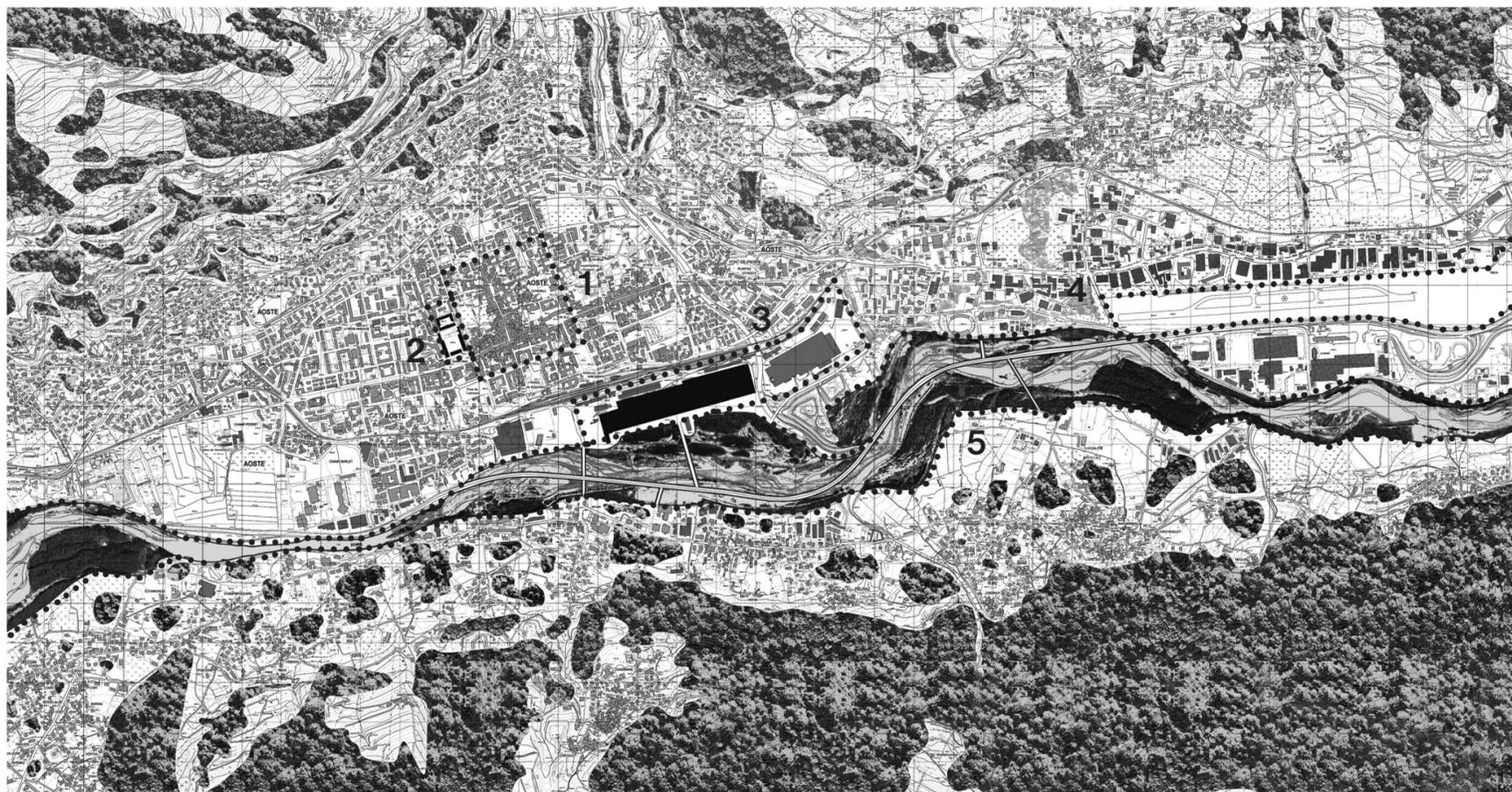
Contenuto

- 2 Posizione I – Zona intermedia
Natalie Bachmann, Cristina Bellucci,
Dimitri Kron, Manuela Ronchetti
- 4 Posizione II – Dalla linea alla rete
Ana Pereira, Chiara Pestoni,
Nicolas Schwabe, Yasmine Zemp
- 6 Aosta – dove va?
Prof. Günther Vogt, Rebecca
Bornhauser, Thomas Kissling
- 8 Posizione III – Ci si stringe
Samuel Fent, Corinne Fuchs, Shady
Huber, Marisa Imgrüt
- 10 Posizione IV – Slow Life
David Jung, Simona Mühlebach,
Tomas Polach, Tobias Tommila

Introduzione

Position (Aosta) fornisce al dibattito pubblico quattro posizioni possibili per rapportarsi con la città di Aosta. Partendo dalla riduzione dell'uso della città per fini militari, industriali e turistici, nel semestre invernale del 2011 alcuni studenti di architettura della cattedra del prof. Günther Vogt (Istituto di Architettura del Paesaggio dell'ETH Zürich, Politecnico federale di Zurigo) hanno elaborato diversi scenari e strategie per il futuro di Aosta. Tale semestre di disegno e progettazione della cattedra di Vogt rientra in una serie di studi che si occupano di processi di configurazione degli spazi liberi urbani di città medio-grandi delle Alpi interne – inclusi quesiti di ordine paesaggistico, spaziale, sociale ed economico. Prendi posizione sotto www.position.la

Zona Intermedia



Studiare nel quartiere industriale? Abitare nella caserma o sotto l'autostrada? L'aeroporto come zona comune e la Dora Baltea come paesaggio fluviale? Le attuali caratteristiche di Aosta vanno mantenute e potenziate tramite interventi differenziati.

2

Posizione I

Natalie Bachmann, Cristina Bellucci,
Dimitri Kron, Manuela Ronchetti

Dopo un soggiorno di tre giorni ad Aosta, numerose interviste con i suoi abitanti, una serie di passeggiate per la città e dettagliate analisi dei dati e della cartina geografica, a conclusione della fase analitica abbiamo tracciato una nuova mappa di Aosta, identificando quattro sottospazi – ciascuno di essi con qualità e caratteristiche specifiche – nonché un vasto paesaggio intermedio. All'interno dei quattro sottospazi della città, noi proponiamo piccoli interventi sul costruito, aprendo o utilizzando in modo diverso le strutture edili già presenti. Si agirebbe su larga scala nel 'bel mezzo' del paesaggio, trasformando l'area boschiva e fluviale già sussistente in una nuova tipologia di paesaggio urbano.

Giardini pubblici nel centro storico

Il centro storico, che si estende dentro le antiche mura romane conservatesi fino ad oggi, presenta un gran numero di spazi pubblici dalle caratteristiche differenti, che tuttavia non sono né accessibili a tutti né liberamente utilizzabili. L'apertura di tali aree farebbe sì che esse divengano luoghi di scambio e svago per gli abitanti della città.

Un'università nell'area industriale

L'area industriale si compone di costruzioni su larga scala, laddove i capannoni di ferro edificati tra il 1890 e il 1950 costituiscono la caratteristica peculiare della zona. L'università progettata dal Comune di Aosta, con i suoi molteplici requisiti di spazio, tra cui l'esigenza di ampie strutture, potrebbe – anziché

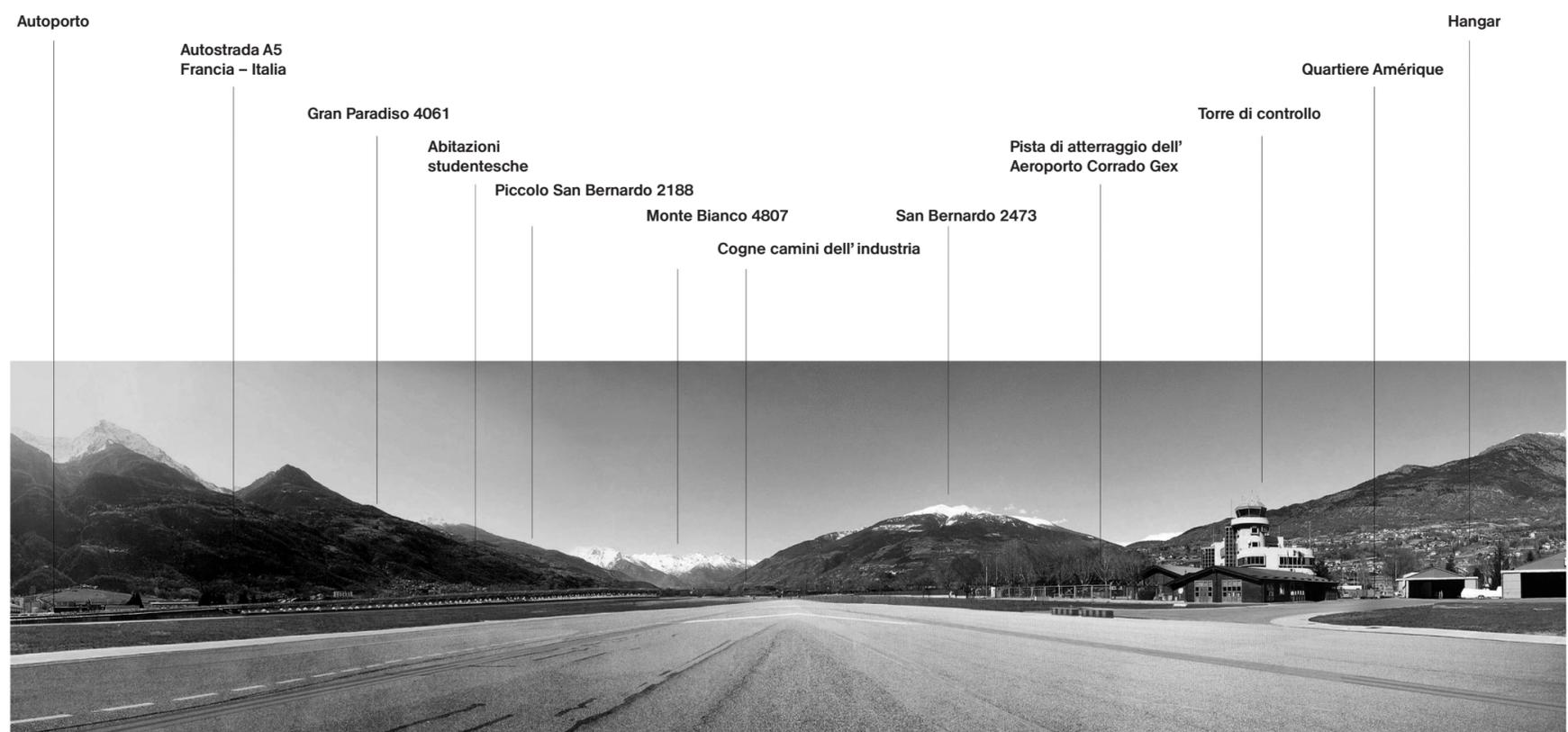


Fig. 1
 1 Centro storico
 2 Quartiere Cogne
 3 Area industriale
 4 Aeroporto
 5 Zona intermedia:
 paesaggio fluviale
 e parco cittadino

Fig. 2
 Visuale dalla pista
 aeroportuale di rullaggio
 sul circostante panorama
 urbano e montano.

Fig. 3
 Collage sulle abitazioni
 studentesche sotto il
 viadotto autostradale

generare un nuovo grande volume edilizio nella città – essere integrata nei sussistenti capannoni industriali, consentendo così di preservare l'identità del quartiere e, al contempo, rivitalizzare quest'ultimo. Il capannone più grande sarebbe impiegato come spazio pubblico, fungendo così da elemento di raccordo tra l'università e la vita cittadina. Sarebbe così possibile ospitare, all'interno di tali spazi enormi, concerti, manifestazioni teatrali, feste o congressi.

Abitare nel Quartiere Cogne

Le mura circoscrivono il Quartiere Cogne, sede di molte vecchie caserme, separandolo dalla zona circostante. Il ritiro dell'esercito da Aosta è già in atto e proseguirà anche in futuro. È dunque necessario riflettere su come sfruttare in seguito tale area. Gli edifici storici li presenti, la cui struttura seriale rappresenta una caratteristica degna di essere mantenuta, si prestano per essere trasformati in edifici abitabili, i quali potrebbero ospitare ad esempio gli impiegati dell'Università.

Un terreno comune presso l'aeroporto

L'aeroporto è composto da alcuni edifici di media grandezza, utilizzati per fini amministrativi, e da parecchi hangar, sebbene l'utilizzo per il servizio aereo sia alquanto marginale. L'enorme pista per il decollo e l'atterraggio, con la sua ampia area vuota in primo piano, ha in sé il potenziale per far spiccare in tutta la loro grandiosità le pendici dei monti che la incorniciano. Se si presuppone una totale cessazione dell'uso aeroportuale, la nostra proposta è quella di mettere a disposizione l'infrastruttura già sussistente della pista di atterraggio cittadina quale vasto terreno comune da utilizzare nei modi più disparati. Ai margini di questa nuova proprietà

comune, al di sotto del viadotto autostradale, sorgono alcune case studentesche. Chi le abita potrebbe godere di una visuale incredibile, da una parte, su quella che era la pista di rullaggio e, dall'altra, sul paesaggio fluviale in via di sviluppo. Grazie ad un ponte ciclopedonale posizionato al di sotto dell'autostrada, si sarebbe inoltre ben collegati con le diverse zone di Aosta e con la nuova Università.

Zona intermedia

Essendo canalizzata nell'area urbana, l'attuale area fluviale viene degradata a puro elemento infrastrutturale. Affinché essa possa divenire, invece, una caratteristica di Aosta visibile e sfruttabile, proponiamo uno sviluppo graduale del paesaggio: nel corso di qualche decennio, dovrebbe essere restituito al fiume il proprio spazio naturale corrispondente alla topografia locale, facendo nascere un paesaggio fluviale atto a divenire parco cittadino di Aosta. L'ampliamento del fiume dovrebbe essere attuato in tutta la Valle d'Aosta, nei punti ove ciò sia fattibile, come d'altronde già realizzato per altri fiumi montani italiani al fine di neutralizzare il rischio di inondazioni.

Poiché le aree inutilizzate all'interno della città sono state lasciate a se stesse anziché organizzate con criterio, si è venuto a creare in corrispondenza di esse un bosco rado e luminoso, che non soltanto riesce ad avvicinare sensibilmente tra loro monti e città ma è anche sfruttabile per le più diverse attività di tempo libero.

La combinazione tra paesaggio fluviale e parco cittadino può dar vita a una nuova tipologia di paesaggio urbano, che conferisca a quest'indefinita zona intermedia un proprio carattere specifico e, agendo da forza identificatrice, leghi con modalità nuove la frammentata Aosta.

Dalla linea alla rete

Dal punto di vista topografico Aosta presenta un orientamento fortemente lineare. Grandi opere infrastrutturali (autostrada, fiume, strade extraurbane e tracciati ferroviari) tagliano la città in direzione longitudinale frammentando le singole frazioni. Con nuovi collegamenti trasversali all'interno del territorio cittadino e con il trasferimento delle utenze sparse lungo le infrastrutture longitudinali su aree inutilizzate in prossimità del centro storico potrebbe nascere un nuovo centro urbano per Aosta.

4

Posizione II

Ana Pereira, Chiara Pestoni,
Nicolas Schwabe, Yasmine Zemp

Aosta – lineare ...

Un'analisi approfondita ha evidenziato che la città presenta una struttura puntiforme dalla sua fondazione, avvenuta ad opera dei Romani nel 25 a.C, per quasi 2000 anni. In seguito all'avvento dell'industrializzazione, nel 1886, venne costruita la linea ferroviaria attraverso la valle e l'industria siderurgica si impiantò ad Aosta affermandosi come il principale datore di lavoro. Nel 1946 iniziò la costruzione della strada statale, nel 1962 venne realizzato il traforo del massiccio del Monte Bianco e tre anni più tardi entrò in servizio l'autostrada che collega Italia e Francia. La massiccia costruzione di infrastrutture che ha interessato il XIX e il XX secolo ha modellato la città in senso longitudinale, lungo il fondovalle. Aosta funziona oggi come una città lineare, fortemente orientata al traffico su strada. Così accade ad esempio che il centro commerciale del quartiere Amérique sia staccato dal resto della città e raggiungibile soltanto con l'auto. I percorsi pedonali esistono praticamente solo nel centro storico. La zona industriale viene definita dagli abitanti di Aosta come "l'altro lato", ovvero il lato dietro la linea ferroviaria.

Si può quindi dire che le infrastrutture di trasporto dividano la valle in direzione longitudinale, pregiudicando fortemente gli spostamenti in senso trasversale. Nel corso del XX secolo sono inoltre nati svariati centri lungo gli assi di traffico longitudinali, raggiungibili solo in auto.

Aosta – collegata!

Il nuovo collegamento delle diverse aree della città da noi proposto mira a riavvicinare le utenze sparse lungo le infrastrutture e a creare un nuovo centro urbano collegato al centro storico della città. Questo nuovo centro urbano offrirà la possibilità di praticare molteplici attività e soprattutto sarà collegato in maniera migliore per i pedoni. La concentrazione in un unico punto delle utenze ora distribuite in diversi luoghi libererebbe le aree in cui sorgevano le precedenti sedi, che verrebbero restituite al paesaggio.

Per realizzare questo progetto proponiamo tre interventi:

1

Le infrastrutture longitudinali vengono integrate nel corpo della città.

L'esempio che calza maggiormente è sicuramente quello del fiume, che attualmente è difficilmente accessibile. Tuttavia, l'area in prossimità del fiume potrebbe potenzialmente diventare un'area relax al centro della città. Desideriamo renderlo accessibile, e quindi fruibile, sia dal punto di vista fisico che visivo.



Fig. 1-2
Il nuovo collegamento trasversale: la funivia, che collega Pila alla città e ora anche al versante settentrionale immediatamente di fronte.

Fig. 3
1 rete di sentieri escursionistici esistente
2 nuova funivia
3 funivia esistente
4 skilift presenti a Pila
5 aree che si libereranno occupate

2
Nuovi collegamenti trasversali superano le strade, la ferrovia e il fiume collegando le singole parti della città.

Il nuovo collegamento trasversale più evidente è sicuramente la funivia, che collega Pila alla città e ora anche al versante settentrionale immediatamente di fronte. Lo sfruttamento turistico del versante meridionale come comprensorio sciistico invernale viene in tal modo integrato in estate dal collegamento della città con la rete di sentieri escursionistici del versante settentrionale.

3
Le utenze sparse lungo le infrastrutture vengono trasferite in aree inutilizzate o edifici vuoti in prossimità del centro storico e concentrate qui in un nuovo centro urbano.

Le utenze del “centro commerciale” e del parco lungo la riva meridionale del fiume di fronte all’ aeroporto vengono spostate nella zona industriale di Cogne, nei capannoni in massima parte vuoti e nelle aree inutilizzate circostanti. Il collegamento diretto con il centro storico, la stazione e la stazione della funivia da vita a un nuovo centro urbano.

Con il prolungamento della funivia, che collega i versanti opposti al centro della città, posto nel mezzo, e con la concentrazione delle utenze, l’orientamento della città viene ruotato di novanta gradi. L’ambiente circostante viene percepito diversamente e la città offre una vasta scelta di attività, accessibili e fruibili da tutti: relax nel parco, cultura, mercati, sport, aree residenziali e tante altre utenze – Aosta è collegata!

Aosta

Potenziare, collegare, sostituire o integrare le strutture esistenti

Tale domanda si pone dinanzi a noi contestualmente alla riduzione dell'uso di Aosta per fini militari e industriali che si va delineando, come pure a un turismo in fase di stagnazione. Se si considera Aosta una risorsa non soltanto fondamentale per la città in sé ma anche rilevante per l'intera vallata e la regione tutta – in particolare per le grandi città circostanti – la domanda “Aosta – dove va?” non si riferisce a un procedere soggettivo e lunatico ma si pone come vera e propria domanda esistenziale sulla sopravvivenza di tale risorsa – una risorsa che interessa tutta la comunità di utenti. Il quesito di cui sopra racchiude, a nostro avviso, anche un'esortazione a far qualcosa. Presupposto per un agire comune, inteso come avanzamento e progresso, è innanzitutto un generale accordo su quali siano le direzioni possibili. Affinché tale accordo comune possa essere messo in atto, ciascun cittadino è sollecitato a prendere posizione!

Riferito ad Aosta, il termine ‘risorsa’ implica il paesaggio alpino, gli edifici nonché le strutture sociali. Le costruzioni già esistenti adibite ad usi militari e industriali potrebbero essere utilizzate in modo nuovo, il che potrebbe dischiudere – sullo sfondo dell'attuale discussione circa l'insediamento ad Aosta di una nuova università – una strategia a lungo termine. Infrastrutture già esistenti come la funivia potrebbero essere ampliate sul versante settentrionale e, allacciandosi all'attuale rete di sentieri escursionistici, andare a costituire un'integrazione stagionale del turismo invernale. L'agricoltura, che ad Aosta è concentrata su piccole zone ed è quindi estremamente localizzata, potrebbe essere associata in modo ancora più intenso a finalità turistiche – come è già il caso degli agriturismi – e venir dunque ulteriormente potenziata. Forme di organizzazione sociale come i consorzi, già presenti in ambito strettamente cittadino (cfr. i giardini consortili), avrebbero in sé il potenziale per essere adoperate su più ampia scala. Rispettando la storia e le tradizioni della città, si costruisce sul costruito, ma quest'ultimo viene pensato e adeguato a un contesto nuovo o di ordine superiore.

**Consolidamento in luogo
di crescita o riduzione**

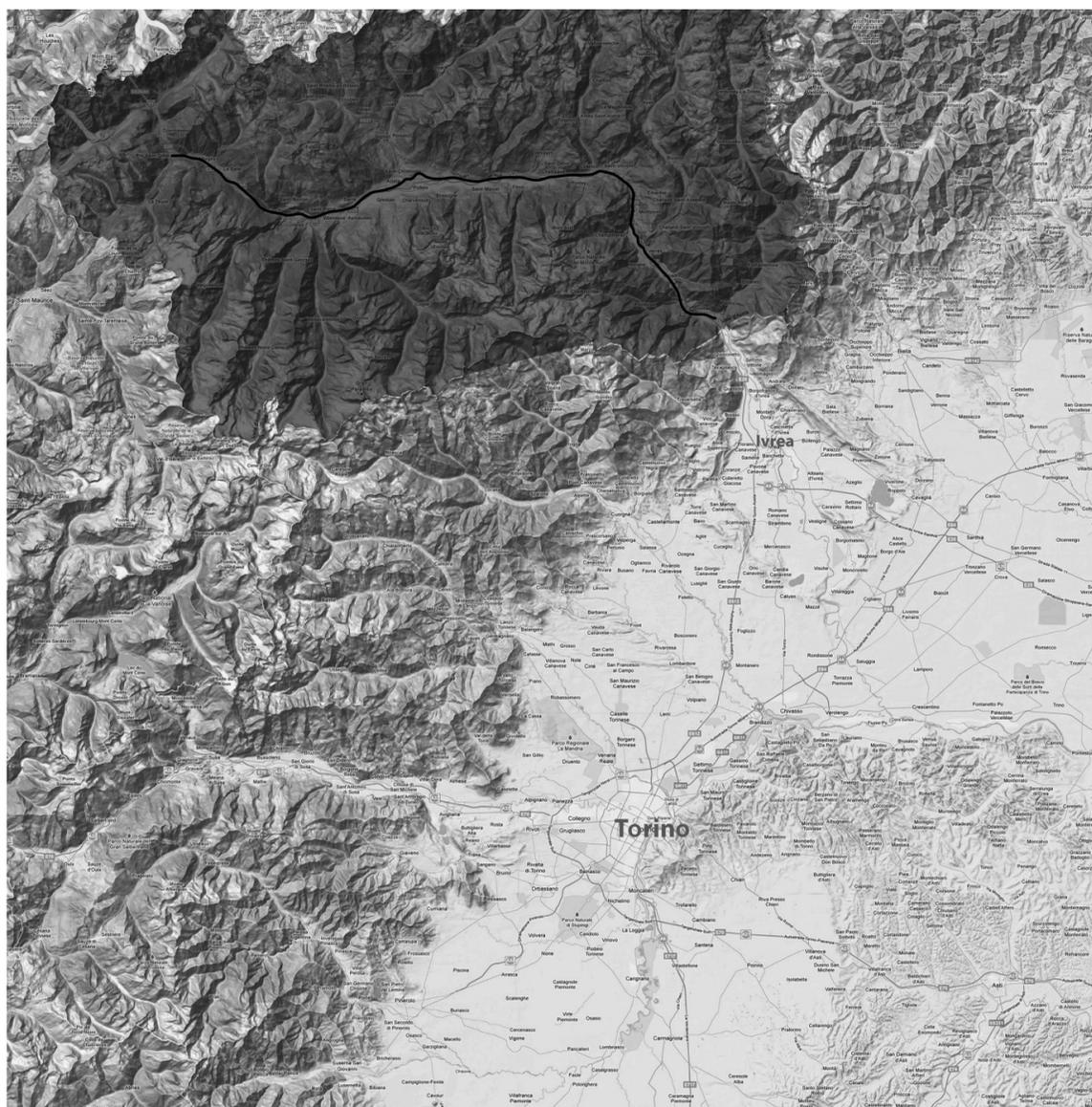
Una delle direzioni possibili potrebbe essere il consolidamento di Aosta, laddove il termine 'consolidamento' non significa un mantenimento dello status quo, bensì la necessità di movimento e sviluppo – e quest'ultimo è inteso non in senso quantitativo ma qualitativo. Non si tratta difatti di conservare strutture già esistenti ma di svilupparle ulteriormente – nel senso di mantenere una condizione di vita ben funzionante.

dove

**Concepire la città nel contesto
della valle e della regione**

Se si considera Aosta una risorsa posta su differenti scale di grandezza – la città, la vallata, la regione – essa è subordinata a reti d'ordine superiore e necessita pertanto anche di interventi su larga scala. Oltre a integrarsi in tale quadro di riferimento regionale, occorre tuttavia rafforzare anche la propria posizione, preservando i propri valori specifici: occorre, in sintesi, la consapevolezza della dipendenza e la responsabilità dell'autonomia. Un esempio di ciò potrebbe essere rappresentato da un nuovo collegamento infrastrutturale con una linea ferroviaria ampliata in Val d'Aosta, che rafforzi la valle come unità e con essa la regione, ma che a livello locale offra anche potenziale di sviluppo per le singole città grazie all'inserimento di nuove stazioni.

Ci si stringe



La Valle d'Aosta si stringe – non in senso geografico, bensì infrastrutturale e fenomenologico. Grazie all'introduzione di una linea lenta regionale con nuove stazioni ferroviarie, tutta la Valle d'Aosta diventa città.

8

Posizione III

Samuel Fent, Corinne Fuchs,
Shady Huber, Marisa Imgrüt

Per contrastare l'appropriazione della Val d'Aosta ad opera delle circostanti regioni metropolitane o il degradamento della stessa a mero asse di transito, si tenta di rafforzare la Val d'Aosta quale unità autonoma tramite un intervento su larga scala, ovvero l'introduzione di una linea ferroviaria interna regionale con nuove stazioni. Sul fronte locale queste possono divenire, a loro volta, centri di mobilitazione per le singole cittadine.

Parallelamente, sulla linea ferroviaria già sussistente i treni transiteranno a intervalli regolari e più brevi. Rimarranno, inoltre, soltanto quattro località (Pré-Saint-Didier, Aosta, Châtillon-Saint-Vincent, Pont-Saint-Martin) ad esser collegate direttamente con il traffico a lungo percorso del Nord Italia, la qual cosa permetterà di abbreviare i tempi di viaggio attraverso la Valle. I viaggiatori potranno così percepire ancor di più come caratteristica peculiare le testimonianze delle diverse epoche storiche ancora presenti in Val d'Aosta: lungo il percorso attraverso la valle si allineano, infatti, come una catena di perle gli edifici storici di epoca romana, medioevale e industriale, integrandosi vicendevolmente in una sorta di panorama storico della Val d'Aosta.

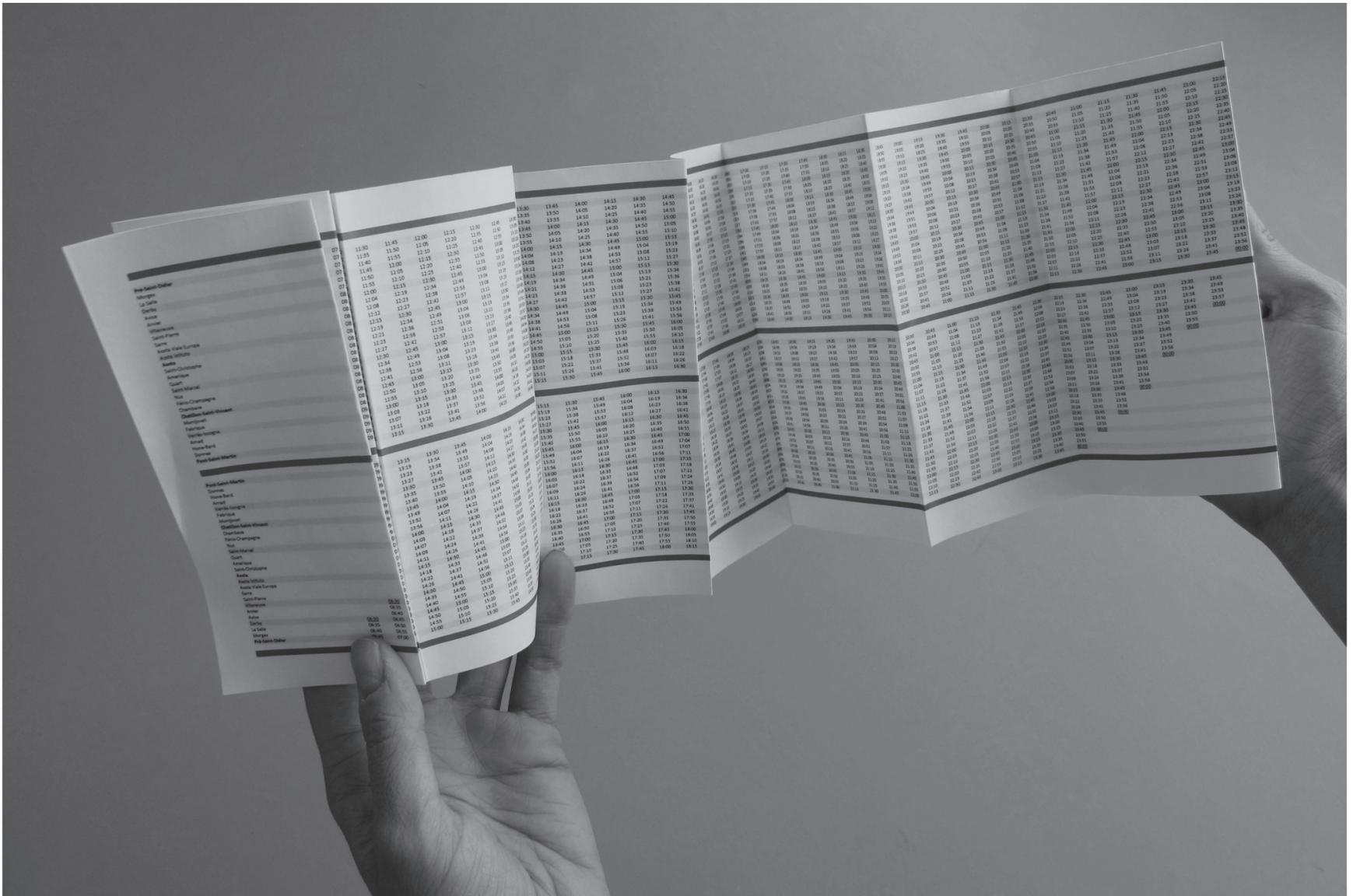


Fig. 1
Una nuova linea regionale attraverso la Valle d'Aosta fa della regione una città.

Fig. 2-4
Esempi di testimonianze dell'epoca romana, medioevale e industriale visti dal treno.

Fig. 5
Il nuovo orario per la Valle d'Aosta!

Le possibili strategie a livello locale saranno illustrate sulla scorta dei due esempi seguenti.

La Stazione Aosta – un nuovo punto di snodo urbano

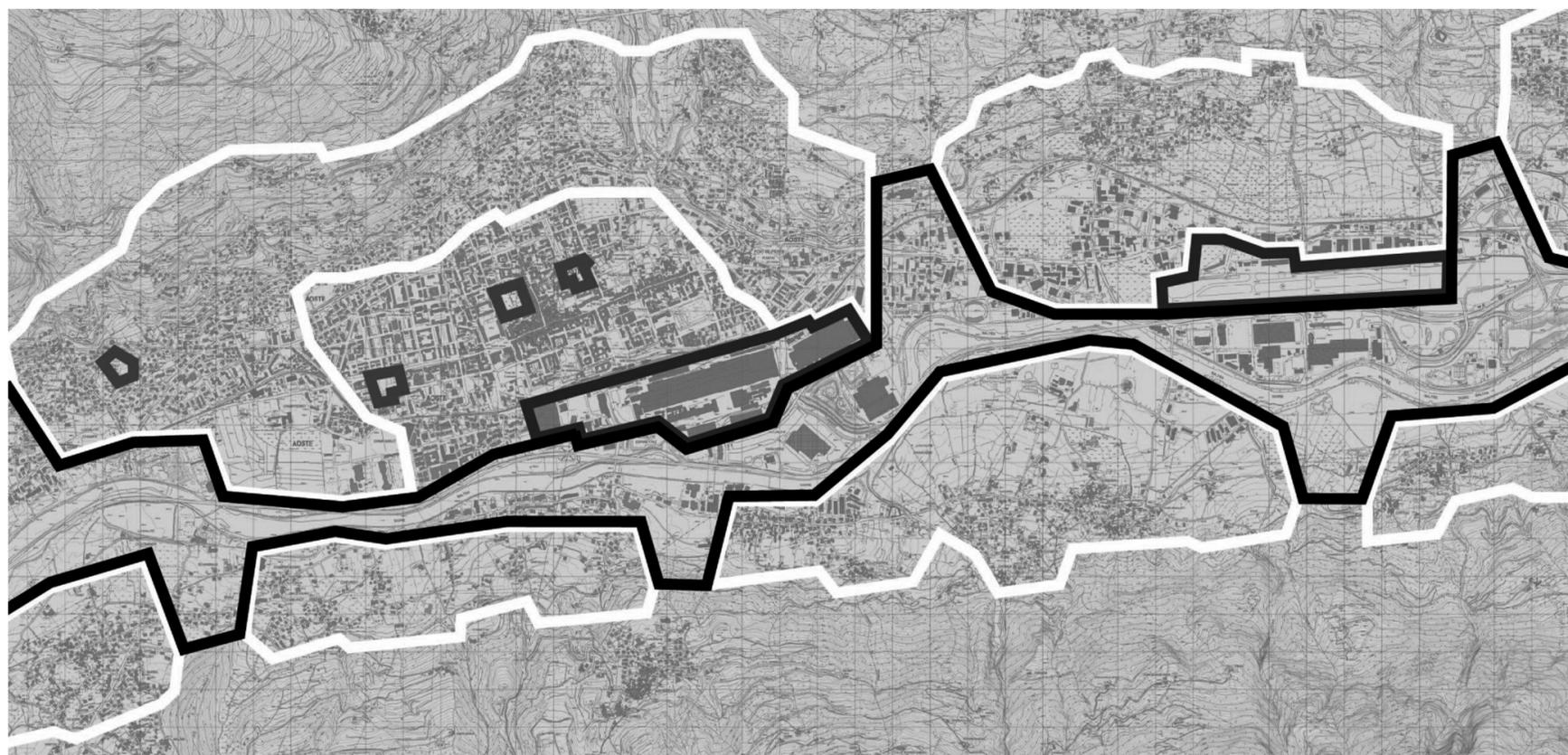
Grazie ad un nuovo ponte ferroviario, potrà essere realizzato un collegamento tra il centro storico e la zona industriale. Il tetto del ponte sarà allungato fino al capannone industriale, consentendo così un corridoio protetto che conduce dalla stazione degli autobus ai binari, fino ad arrivare alla zona industriale.

Minimi interventi di restauro consentiranno di preservare i capannoni industriali quale elemento storico di spicco – dischiudendoli al contempo a possibili usi futuri. Nell'area sud della zona industriale che si estende fino al fiume s'intende creare un parco – demolendo tutti gli edifici lì presenti e piantando al loro posto alberi e arbusti. Tali luoghi costituiranno il punto di partenza per una progressiva copertura vegetativa di quell'area. In definitiva, si riprenderà in tutto il parco quanto già esiste, per trasformarlo e rendere accessibili al pubblico tutte le zone che in passato erano chiuse.

La stazione Amérique – un quartiere urbano ad alta densità

Con l'allacciamento alla nuova linea regionale, la zona Amérique si aprirà al traffico non motorizzato. La zona monofunzionale lungo la SS26 sarà integrata con aziende di servizi, attività commerciali e case, le quali andranno a inserirsi nella struttura già esistente del Factory Outlet sotto forma di edifici ponte. Tale nuova struttura rappresenta la spina dorsale di un complesso globale sempre più fitto. Poiché quest'ultimo si troverà a stretto contatto con la nuova stazione Amérique mediante un crocevia sulla SS26, la zona commerciale sarà collegata più strettamente alla città e i negozi del centro commerciale diventeranno facilmente raggiungibili da tutta la valle, anche senza bisogno di automobile. La struttura aeroportuale, ormai chiusa, sarà mantenuta e messa a disposizione per molteplici attività di tempo libero come pure per temporanei usi pubblici.

Slow Life



Posizione IV

David Jung, Simona Mühlebach,
Tomas Polach, Tobias Tommila

Aosta è autosufficiente, la pratica dell'agricoltura viene tramandata di generazione in generazione in cooperative agricole, la vendita dei prodotti negli ex capannoni industriali funge da polo di attrazione per i turisti: la città di Aosta vive all'insegna della slow life!

Mentre la contrazione del settore militare, dell'industria e del turismo rappresenta una minaccia per le attuali condizioni di vita della popolazione locale, l'agricoltura abbinata all'agriturismo continua ad assumere un ruolo di sempre maggiore rilievo. La nostra proposta accoglie questa tendenza alla slow life, di grande interesse sotto l'aspetto dell'agricoltura, e la trasforma in una visione dell'intera città.

Con i nuovi concetti residenziali e occupazionali si vuole creare l'opportunità per una nuova base di sostentamento. I prodotti agricoli coltivati possono essere sufficienti per coprire internamente gran parte del fabbisogno di Aosta. Se da un lato i cittadini possono riunirsi in comunità cooperative agricole, creando con l'aiuto degli specialisti prodotti di alta qualità per il consumo proprio, possono altresì acquistare da aziende specializzate i prodotti che non vengono ricavati al proprio interno. Grazie alla vicinanza alla 'natura' e ai prodotti si dovrà creare una nuova qualità per i residenti e per la città di Aosta, che farà conoscere questo luogo oltre i confini regionali.

100&1 – Cooperative

La costituzione di cooperative di produzione agricola è patrocinata dal comune. Lo scopo di queste cooperative è quello di fornire a ogni membro prodotti agricoli regionali freschi, accorciando il percorso della filiera. Gli specialisti coordinano la gestione di una cooperativa e lavorano a tempo pieno. Altri abitanti possono entrare a far parte dei "100" membri che lavorano parttime e intervengono in qualità di investitori. Una cooperativa gestisce coltivazioni agri-

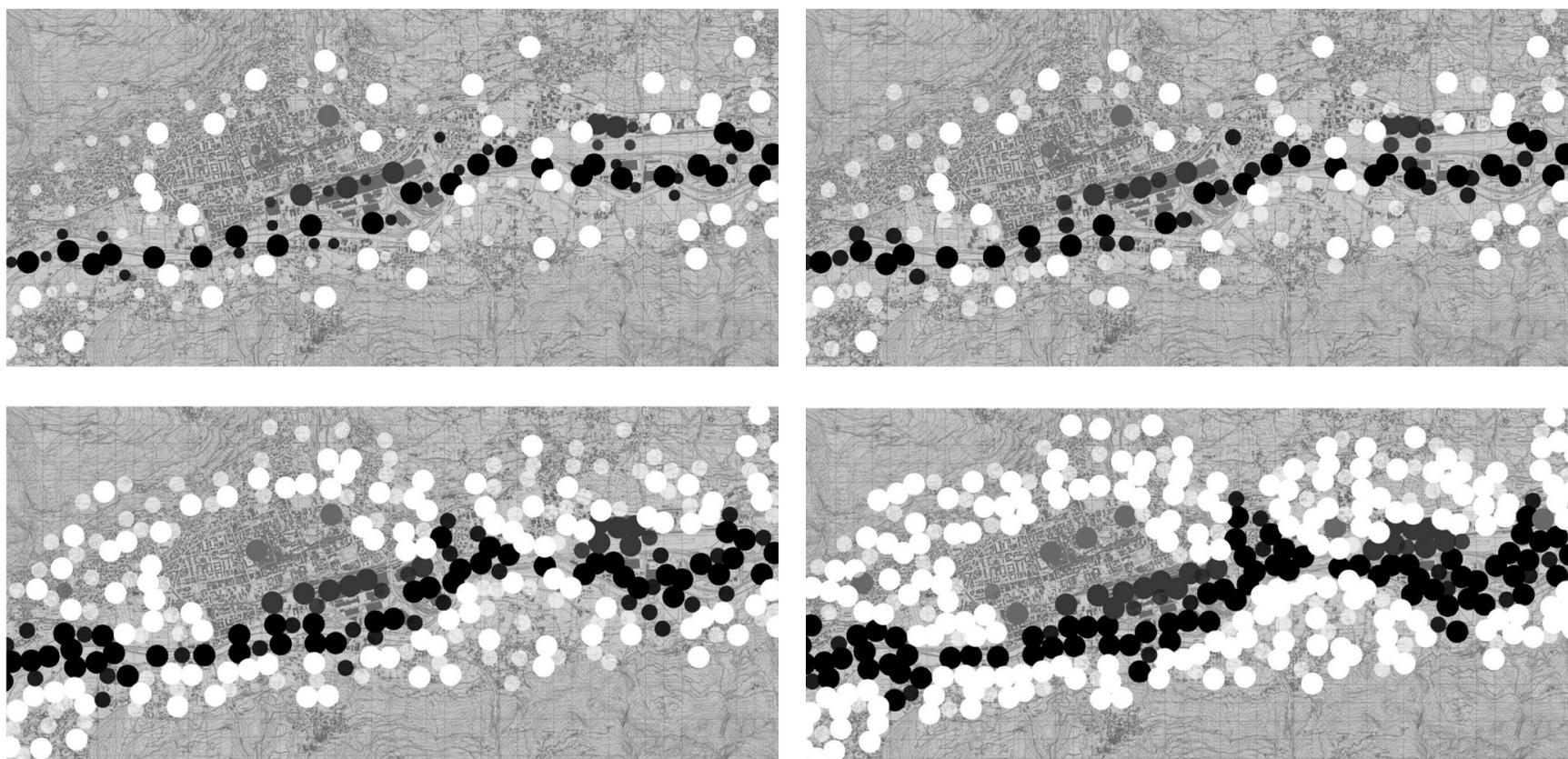


Fig.1
100&1 – Cooperative



Genossenschaftsprinzip: "Anbauschlacht"
principio delle cooperative

■ Cantina Sociale



storiche cantine naturali per la conservazione di frutta e verdura

■ Les halles



lavorazione e vendita nel mercato coperto

■ Infrastruttura verde



vegetazione selvaggia nelle aree intermedie non strutturate

Fig. 2-5
processo di sviluppo
slow life:
dopo 10 anni, 20 anni,
30 anni e 40 anni.

cole di piccole dimensioni, allevamenti di animali da cortile in città e coltiva campi in montagna, assicurando così una coltivazione sostenibile.

Cantina Sociale

Con la sua funzione di luogo deputato allo stoccaggio, alla lavorazione e alla conservazione la "cantina sociale" funge da polo centrale per tutte le cooperative agricole. I luoghi in cui sono insediate le cantine cooperative svolgono anche altre funzioni, per esempio vi è un giardino di erbe aromatiche utilizzate direttamente per la conservazione. Questi giardini, che sono fruibili anche come spazi ricreativi della città, sono utilizzati e gestiti in comune dalle cooperative. Le conoscenze sulla coltivazione e la trasformazione dei prodotti accumulate nel corso di diverse generazioni vengono messe a frutto nel lavoro comune e vengono quindi conservate.

Les halles

L'ex impianto siderurgico di Cogne viene gradualmente trasformato in capannoni organizzati a livello cooperativo, utilizzati per il mercato e la lavorazione dei prodotti regionali. Qui viene lavorata e venduta quella parte eccedente di cereali e ortaggi prodotta nei campi delle cooperative agricole, che non viene utilizzata per il consumo interno, e dei prodotti provenienti dai villaggi delle montagne circostanti. Il collegamento diretto tra gli edifici e l'autostrada accresce l'interesse di una rete potenzialmente grande di clienti.

La gamma è composta principalmente da prodotti regionali ed è pertanto di carattere stagionale. Invece di un'offerta globale unificata di frutta e verdura fuori stagione la gamma di prodotti è caratterizzata da alimenti trasformati con creatività e pietanze provenienti da agricoltura biologica. Essendo questi

capannoni organizzati come luogo per la vendita e la lavorazione, i visitatori mentre sono impegnati nell'acquisto hanno la possibilità di seguire alcune fasi del processo di lavorazione e di prendere contatti con i produttori.

Infrastruttura verde

Aosta è attraversata da un'autostrada, da diverse strade principali e dal trasporto ferroviario interregionale. A causa di questa eccessiva infrastrutturazione la città ha subito uno sviluppo geografico frammentato. Le singole isole mono-funzionali sono tenute ancora insieme solo da diverse arterie stradali.

Tra queste isole si crea una speciale tipologia di aree intermedie, che sono aperte a molteplici usi e attività spontanee. In queste aree intermedie non strutturate c'è una gran varietà di luoghi da esplorare, che vengono regolarmente frequentati e utilizzati da proprietari di cani, pescatori e amanti del jogging. Per lo più sono aree ricoperte da vegetazione selvaggia e impianti abbandonati a seguito della contrazione dell'industria oppure aree verdi incolte. Questa "infrastruttura verde" è considerata una qualità e come tale deve essere preservata. Inoltre ha anche le potenzialità per contrastare il calo o la crescita imprevista della popolazione nella regione, svolgendo una funzione di cuscinetto e riducendosi o allargandosi in misura inversamente proporzionale. Il progetto propone quindi diverse strategie, le quali tenendo conto delle questioni economiche, sociali e ambientali non cercano di affrontare i problemi esistenti con specifiche soluzioni architettoniche ma delineano un processo 'slow' e sostenibile.

Impressum

Herausgeber
Professur Günther Vogt
ILA Institut für Landschafts-
architektur, ETH Zürich,
www.vogt.arch.ethz.ch

Redaktion
Rebecca Bornhauser,
Thomas Kissling

Gestaltung
Samuel Bänziger,
Bänziger Hug

Übersetzung De – It
Wulf Übersetzungen

Vertrieb
Professur Günther Vogt,
ILA Institut für Landschafts-
architektur, ETH Zürich

Dank
Departement Architektur der
ETH Zürich, Prof. Günther
Vogt, Sebastiano Brandolini,
Prof. Giotto A. Camilada,
Prof. Dr. Christian Schmid,
Corrado Bini, Nicola Ertler,
Sonja Burger, alle Stufen-
rende des Herbstsemesters
2011 der Professur Vogt

Alle Rechte vorbehalten.
Kein Teil dieser Zeitung darf
in irgendeiner Form (Druck
Fotokopie oder einem an-
deren Verfahren) ohne
schriftliche Genehmigung
des Herausgebers reprodu-
ziert oder unter Verwendung
elektronischer Systeme
verarbeitet werden.



ILA