

strade  di paesaggio

ROADSCAPES *and* GREEN INFRASTRUCTURES



format  edizioni

La giornata di studio su paesaggio e infrastrutture illustrata in questo libro è la prima iniziativa promossa da Format Edizioni in collaborazione con AIAPP, Associazione Italiana Architettura del Paesaggio e Urban Center Bologna, per divulgare e diffondere una maggiore sensibilità su questi temi.

Il paesaggio è un concetto molto utilizzato, un termine *cult* nella nostra società della comunicazione. Siamo consapevoli però che a quest'uso e abuso retorico non corrisponde una consuetudine altrettanto vasta nella pratica quotidiana degli interventi antropici.

Le soluzioni che trattano le nuove opere e le infrastrutture, infatti, comprendono tutti gli argomenti tecnici ed ingegneristici, ma raramente si soffermano sulle argomentazioni paesaggistiche. Ciò non è inevitabile: diversi progettisti lavorano ormai in stretta collaborazione con paesaggisti per elaborare proposte attente ai condizionamenti del luogo in cui si interviene. In questa giornata dedicata all'analisi comparata di esperienze italiane ed europee, arricchita dalla presentazione dei diversi casi di studio, ben illustrati in questo volume, si sono alternate le riflessioni e gli interventi di esperti e professionisti del settore, con l'intento comune di capire 'cosa significhi mettere in relazione paesaggio e infrastrutture'.



9 788896 156322

strade  di paesaggio

ROADSCAPES *and* GREEN INFRASTRUCTURES

CONVEGNO

Bologna, 25 Gennaio 2017

Auditorium Enzo Biagi, Sala Borsa Piazza Nettuno, 3 Bologna



urban
center
bologna



AIAPP
TRIESTE
ASSOCIAZIONE ITALIANA
PER IL PAESAGGIO

format  edizioni

CON IL PATROCINIO DI:



Comune di Bologna



Ufficio
Paesaggio
di Bologna

Volume tratto dal convegno Strade di Paesaggio
“Roadscapes and green infrastructures”
Bologna 25 gennaio 2017

© Format Edizioni Bologna
Collana “Tracce di Paesaggio”

Curatore editoriale: Beppe Feltrin

Progetto grafico, impaginazione, stampa e distribuzione:
Format.bo srl
editoria@format.bo.it
www.format.bo.it

Per ordini o informazioni:
cell. (+39) 337 338 330
sede (+39) 392 256 7493
info@format.bo.it
www.format.bo.it

Grafica e fotografie di copertina: Beppe Feltrin

ISBN: 9788896156322

Bologna, ottobre 2017

Ringraziamenti:

un ringraziamento particolare va a Valentina Orioli,
Assessore Urbanistica e Ambiente del Comune di Bologna,
per la fiducia accordata nel portare avanti questo progetto.

Ad Annachiara Vendramin,
Presidente AIAPP Triveneto Emilia-Romagna
e Giovanni Ginocchini, Direttore Urban Center Bologna.

A tutti i Relatori che hanno partecipato al Convegno e a questo libro,
fornendo i loro contributi di testo e immagini.



INDICE

- 9 INFRASTRUTTURE, URBANISTICA, PAESAGGIO
Valentina Orioli, Assessore Urbanistica e Ambiente, Comune di Bologna
- 11 INTRODUZIONE
Annachiara Vendramin, Presedente AIAPP sezione Triveneto Emila-Romagna

RELATORI

- 15 PAESAGGI TANGENZIALI
Alessandro Tugnoli, StudioT+due
- 21 PROGETTI MADRID RIO E MAASTRICHT A2
Christian Dobrick, West 8. Introduzione di Paolo Gueltrini, AIAPP
- 29 SUPERARE IL LIMITE: IL PROGETTO DEL PETUEL PARK A MONACO DI BAVIERA
Filippo Piva, Pampa Studio
- 35 IL PROGETTO DEL PASSANTE DI BOLOGNA: VERSO UN PARCO TERRITORIALE
Carlos Llop, Jornet Llop Pastor slp. Cristina Tartari, TASCA
- 43 IL PROGETTO PAESAGGISTICO DEL PASSANTE DI BOLOGNA
Andrea Balestrini, Ilaria Sangaletti. LAND

- 49 PROGETTO R.E.T.E.: IL PAESAGGIO DEI PONTI
Giuseppe Baldi, Baldi Studio
- 57 INFRASTRUTTURE E PAESAGGIO:
UN BINOMIO VINCENTE PER LO SVILUPPO ECONOMICO
Marcella Minelli, Studio Minelli
- 63 ALTOPIANO E PASSO DI LAVAZÈ, VAL DI FIEMME (TRENTO)
INTEGRARE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ E RIGENERAZIONE AMBIENTALE
Cesare Micheletti, Loredana Ponticelli, Claudio Micheletti. A²studio
- 71 RIQUALIFICAZIONE URBANA EX SS 16 ADRIATICA NEL TRATTO INTERNO
ALL'ABITATO DI SAVIO
Aida Morelli, ARC LAB
- 77 GLI ECODOTTI NELL'INSERIMENTO PAESAGGISTICO
DELLE INFRASTRUTTURE LINEARI
Mauro Mugnai, Geodesign Associati
- 85 INTERVENTI PER INCREMENTARE L'ACCOGLIENZA TURISTICA
PARCO NATURALE REGIONALE DELLA LESSINIA
Fabio Pasqualini, Studio HLS

INFRASTRUTTURE, URBANISTICA, PAESAGGIO

Valentina Orioli, Assessore all'Urbanistica, Edilizia privata, Ambiente, Tutela e riqualificazione del centro storico del Comune di Bologna

Questo libro raccoglie i contributi che sono stati presentati nel corso del Convegno dal titolo "Strade di paesaggio. Roadscapes and green infrastructures", promosso dall'Associazione Italiana Architettura del Paesaggio con Format Edizioni, Urban Center, e con il patrocinio del Comune di Bologna. La scelta di sostenere questa iniziativa - la prima di una serie che, a cadenza annuale, proporrà temi di architettura del paesaggio -, nasce dalla considerazione della centralità del progetto di paesaggio rispetto alle trasformazioni che interessano oggi i territori e le città. La complessità dell'approccio contemporaneo alla rigenerazione della città e del territorio, infatti, da una parte implica un rinnovamento profondo degli strumenti tradizionali dell'urbanistica, e dall'altra richiede di affinare uno sguardo trasversale, aperto all'apporto di altre discipline e capace di considerare l'ambiente urbano nella sua globalità. In questa prospettiva il paesaggio può divenire «*medium* dell'urbanistica in una varietà di situazioni» (Waldheim, 2016) e il progetto urbanistico, ripensato attraverso il paesaggio, può contribuire ad una più precisa definizione delle qualità architettoniche ed ambientali dello spazio urbano.

Le opportunità offerte da questo approccio sono ben rappresentate dal tema delle infrastrutture stradali, il cui progetto è tradizionalmente appannaggio esclusivo dei tecnici della mobilità, ma le cui potenzialità rispetto alla qualificazione ecologica e paesaggistica dei territori attraversati sono ben rappresentate dai casi di studio illustrati in questo volume. Casi di studio che spaziano in una varietà di situazioni - da interventi di qualificazione paesaggistica in aree di elevato pregio naturalistico, all'inserimento paesaggistico di grandi infrastrutture territoriali, fino alla trasformazione degli spazi della mobilità interpretata come opportunità di riqualificazione urbana in senso complessivo - mostrando come il progetto di un sistema infrastrutturale più o meno esteso e complesso possa costruire parte di una rete di aree naturali e semi naturali, pianificata allo scopo di migliorare le condizioni ambientali, le caratteristiche del paesaggio e la qualità di vita dei cittadini. L'obiettivo di pensare alle infrastrutture per la viabilità in questi termini, cioè come "infrastrutture verdi", è particolarmente sfidante in tutte quelle situazioni in cui si interviene in un ambiente già costruito, che sia città consolidata o campagna intensamente antropizzata. Un confronto sensibile e approfondito con il



Una delle piazze caratterizzata dalla panca ondulata



Particolare di un'area giochi



Il grande prato che evoca l'andamento della strada sottostante

IL PROGETTO DEL PASSANTE DI BOLOGNA: VERSO UN PARCO TERRITORIALE

Carlos Llop, JORNET LLOP PASTOR slp. Cristina Tartari, TASCA



La tangenziale (Bologna)

L'area di Bologna rappresenta la cerniera del sistema dei trasporti nazionali per i collegamenti nord-sud, sia per quanto riguarda la rete ferroviaria che quella autostradale.

Il semianello tangenziale-autostradale di Bologna, costruito tra gli anni '60 e '80, interconnette infatti le principali direttrici di traffico nazionale e regionale ed ha la funzione di raccogliere e smistare i flussi provenienti dall'asse centrale del Paese (attraverso le autostrade A1 e A13), dal confine con l'Austria (attraverso l'autostrada A22 del Brennero) e dalla costa adriatica (mediante l'autostrada A14), nonché di servire il traffico locale proveniente dalle zone limitrofe all'area metropolitana bolognese.

Il progetto del Passante di Mezzo, sulla base dell'accordo siglato nell'aprile del 2016 dal Ministero per le Infrastrutture, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana e Comune di Bologna e dal concessionario Autostrade per l'Italia S.p.a. per un arco di 13 km, consiste nel portare a 3 corsie più emergenza il tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a 4 corsie più emergenza il tratto più congestionato che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8, nonché nel potenziare le rampe degli svincoli della complanare che mostrano problematiche trasportistiche.

Oltre a ciò, il progetto prevede la realizzazione di interventi di ambientamento urbanistico e di mitiga-

zione ambientale volti a garantire la sostenibilità complessiva delle opere all'interno di un contesto urbano consolidato che da sempre soffre della 'cesura' infrastrutturale. Sono inoltre previste opere stradali sulla viabilità urbana di interesse metropolitano e regionale necessarie per potere garantire la realizzazione di un progetto viabilistico integrato e soddisfacente i bisogni di mobilità del territorio, anche a scala cittadina.

Anche per questo il Passante rappresenta un'oppor-



Porta Massarenti (fonte: JLP-TASCA)

tunità a scala territoriale per qualificare la città e per i quartieri che attorno ad essa gravitano. A partire da questo dato e da una lettura delle situazioni specifica, il Concept di inquadramento territoriale sviluppato nel giugno 2016, ha riletto l'ambito del Passante quale chiave di riqualificazione urbana delle aree che lo lambiscono e comprende, oltre al potenziamento, un "paniere" articolato e integrato di interventi:

- sulla rete urbana di mobilità, per migliorare l'accessibilità e l'adduzione al sistema tangenziale;
- sul sistema di intermodalità tra tangenziale e rete urbana dei trasporti;
- di riqualificazione dello spazio pubblico attorno all'infrastruttura;
- sul sistema di mitigazione ambientale attraverso spazi verdi diversamente declinati;
- sulla rete di mobilità dolce (percorsenze ciclabili) connettendo parti di città oggi disgiunte;
- di mitigazione acustica e ambientale (barriere e gallerie);
- di qualificazione delle opere d'arte stradali attraverso un progetto integrato e identitario del sistema tangenziale Bologna.

L'insieme di questi interventi con-

tribuirà, in un orizzonte medio-lungo che potrà andare oltre gli interventi di potenziamento dell'infrastruttura, a costruire il Parco Territoriale della Tangenziale di Bologna, quale rinnovata figura di riferimento. L'infrastruttura è stata dunque immaginata come:

- un eco-sistema continuo, longitudinale all'infrastruttura (continuità ambientali, di flussi e di risorse), pur dovendo nel caso specifico fare i conti in alcuni tratti con una discontinuità forzata;
- un mosaico formato da progetti diversi (Porte, Passaggi, Percorsi, Parchi, Opere d'Arte) tutti inseriti nella cornice di un Parco Territoriale;
- un'opportunità per riconfigurare nuove geografie e connessioni tra territori fisicamente contigui ma causa cesure strutturali tra loro sempre distanti.

I Criteri progettuali adottati per l'inserimento urbanistico degli interventi perseguono l'obiettivo di costruire attorno ai 13 km di sviluppo una vera e propria Cerniera Ambientale e Urbana, fatta di connessioni urbane ed ecologiche, di involucri e protezioni rispetto al contesto esistente, di nuove dotazioni architettoniche che superino l'immagine dell'infrastruttura viabilistica: un filo continuo, come nell'immagine di un Tombolo attorno al quale riannodare connessioni.

I principali criteri metodologici che hanno guidato lo sviluppo del progetto unitario sono:

- 1) considerare l'infrastruttura nel suo insieme, come un unicum di paesaggio da qualificare in occasione del suo potenziamento trasportistico, un vero e proprio

Parco Territoriale che a partire dal suo asse centrale, imposti una visione/progetto delle aree disponibili secondo gradienti che vanno dall'urbano al naturale;

- 2) progettare con almeno 2 scale differenti: quella del progetto urbano di città (scala 1/2000 – 1/500) che implementi forme di adesione dell'infrastruttura alla città e quella del progetto dei luoghi (scala 1/100 – 1/20) che studi per la città di Bologna elementi specifici e innovativi di qualificazione dell'infrastruttura;
- 3) rileggere gli svincoli quali vere e proprie Porte di ingresso alla città metropolitana di Bologna;
- 4) attivare ove possibile la fascia della tangenziale, considerata sino ad oggi cesura, 'riempiendola' con usi e servizi funzionali anche alle esigenze della comunità locale (quartieri);
- 5) lavorare sui temi della mobilità integrata e dell'intermodalità, che a partire dagli svincoli dalla tangenziale, ragioni sulle possibili connessioni con la rete di mobilità urbana tramite l'ampliamento degli interventi già previsti sulla viabilità locale di ricezione, la rete di mobilità sostenibile (percorsi ciclabili), le connessioni con la rete del ferro (verifica delle stazioni SFM vicine alla tangenziale e possibili nodi di intermodalità).
- 6) sviluppare il progetto in un processo di feedback proattivo e interattivo a valle dell'ascolto avvenuto nella fase di confronto.
- 7) approfondire i gradi di sostenibilità e innovatività dell'infrastruttura considerando tutte le componenti ambientali (aria, rumore, acqua, energia, suolo e sot-

tosuolo).

Il Passante è considerato come un elemento unitario nel contesto urbano (è il vallo di un castello o la collina che da sud abbraccia a nord la città) che può migliorare la qualità del territorio, è visto “da dentro verso fuori” intendendo l’infrastruttura come una piattaforma da cui emerge il territorio e “da fuori verso dentro” intendendo l’infrastruttura come elemento integrato al contesto urbano/rurale.

Il Concept prende avvio da una lettura del territorio associata all’arco tangenziale che a partire da ovest

percorre tutto l’ambito nord della città sino ad est.

I due capisaldi territoriali che delimitano l’arco sono il fiume Reno a ovest e il canale di Savena ad est. Nello svolgimento dell’arco si incontrano poi altri fattori ambientali di rilievo, tra questi i brani di parco campagna a sud e nord, i brani di fascia boscata, il parco territoriale del lungo Navile, e la ‘collina artificiale’ a sud in adiacenza al canale di Savena.

Oltre agli elementi ambientali, si riscontrano in prossimità dell’arco tangenziale servizi collettivi di rilievo cittadino, in particolare servizi sportivi, centri commerciali, snodi urbani di viabilità pubblica e privata. E infine, i poli di rilievo metropolitano come aeroporto, fiera, centro agroalimentare e FICO, che se guardati nella loro unitarietà costellano e stabiliscono relazioni con il sistema Tangenziale.

Questa lettura in senso longitudinale ha condotto il progetto verso il superamento della cesura, in prima istanza operata dalla Tangenziale ma reiterata dalla più antica e rinnovata fascia dell’Alta Velocità ferroviaria. Emerge dunque chiaro il tema del Parco Territoriale della Tangenziale, quale elemento di congiunzione non solo trasversale ma anche tra geografie che



Passaggio Due Madonne (fonte: JLP-TASCA)

percorrono longitudinalmente l’arco dell’infrastruttura. È sulla base della Carta Guida del Concept, intesa come supporto alla lettura e interpretazione del territorio e dei Quartieri che ha preso avvio lo studio di inserimento urbanistico dell’infrastruttura considerando e sviluppando 6 figure spaziali che includono:

1 – Ambiti funzionali, volti a definire le 9 ‘territorialità’ attraversate dall’infrastruttura, 2 – Porte, 3 – Parchi, 4 – Percorsi, 5 – Passaggi (sottopassaggi e cavalcavia), 6 – Elementi e Opere d’arte (barriere, gallerie foniche). I 12 svincoli sono dunque rilette in chiave di Porte della città, assumendo un valore identitario e fornendo occasioni per sviluppare progetti legati all’intermodalità, allo scambio gomma-ferro, gomma-trasporto pubblico, all’implementazione della rete di mobilità dei percorsi ciclabili, ai servizi al cittadino, oltre che di riqualificazione degli spazi pubblici attorno agli svincoli (nuova illuminazione, segnaletica fissa e digitale, pavimentazioni, fermate trasporto pubblico, elementi di arredo urbano, parcheggi bici/byke sharing, ecc).

Tra gli interventi più significativi si segnalano: Porta Massarenti con la rimodulazione della rotonda esistente a favore della creazione di una vera e propria piazza pubblica coperta, in prossimità di un nodo di scambio metropolitano e Porta Navile caratterizzata dalla ciclabile che corre lungo tutto il nuovo cavalcavia di via Colombo e dal sistema di connessioni con l’esistente parco lungo Navile. Sono previsti interventi di riqualificazione di parchi esistenti, delle aree inter-

cluse negli svincoli, di realizzazione di nuovi filari e nuove fasce boscate quali elementi per implementare la continuità ‘verde’ del Passante: tra gli interventi più significativi in termini di impatto urbano la riqualificazione del Parco Nord, il completamento del Parco San Donnino a sud della tangenziale, l’implementazione del sistema di fascia boscata a protezione dell’ambito urbano, già previsto nel PRG del 1989.

Sono inoltre previsti 36 interventi di implementazione della rete di mobilità lenta dei Percorsi ciclabili, in un’ottica di ciclabilità diffusa attorno al Passante e 14 interventi di riqualificazione dei Passaggi esistenti sottostanti la tangenziale. Anche in questo caso le opere riguardano l’intero sistema di attraversamento dell’infrastruttura concentrandosi sulla qualità del rinnovato spazio pubblico e sull’implementazione del suo grado di accessibilità e fruibilità, dotato di nuovi elementi di arredo urbano.

Infine dal punto di vista delle opere d’arte, sono previste nuove barriere foniche con un sistema di rivestimento che caratterizzerà il “paesaggio infrastrutturale”, le nuove gallerie foniche di San Donnino e di Croce del Bianco, la prima connotata come una vera e propria piazza fruibile di congiunzione tra 2 parti di quartiere, e 3 nuovi cavalcavia, connotati della stessa immagine urbana che il Passante nel suo complesso restituirà.

Un percorso di confronto pubblico, svoltosi tra il luglio e il novembre 2016, ha connotato il processo di



Il paesaggio della tangenziale (ph. G. Simoni)

sviluppo progettuale con il duplice obiettivo di presentare il progetto con un linguaggio chiaro anche ai non addetti ai lavori e di ascoltare i cittadini per raccogliere proposte su come migliorare gli interventi di inserimento ambientale e paesaggistico e quelli di protezione acustica.

Attualmente, è in corso la Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente e in sviluppo il progetto esecutivo. La conclusione degli interventi è prevista entro il 2021.

CREDITI:

Committente: Autostrade per l'Italia S.p.a.

Progettisti:

Proposta generale e coordinamento gruppo di lavoro
Prof. Dr. Arch. Carles Llop – JORNET LLOP PASTOR slp (Barcellona)

TASCA studio architetti associati (Bologna)

Paesaggio e Parchi

Prof. Arch. Andreas Kipar - LAND (Milano)

Elementi e Opere d'arte maggiori

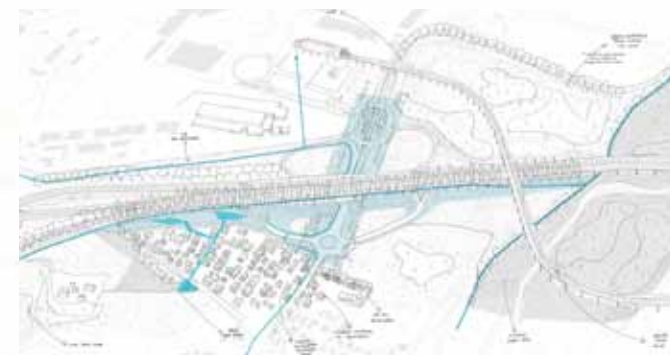
Prof. Arch. Paolo Desideri - ABDR (Roma)

Con la collaborazione di:

Antonio Ravalli, Architetti (Ferrara)

Dr. Xavier Mayor (Barcellona)

Ing. Antoni Brey (Barcellona)



Schema potenziamento infrastrutturale (fonte: Autostrade per l'Italia spa)



Vista da nord del sistema di sottovia riqualificati a Croce Coperta (Arcoveggio, Fascia Boscata, Sostegno) (fonte: JLP-TASCA)



Masterplan del Parco Territoriale (fonte: JLP-TASCA)

strade  di paesaggio

CONVEGNO: **ROADSCAPES** *and* **GREEN INFRASTRUCTURES**

Bologna, 25 Gennaio 2017

Auditorium Enzo Biagi, Sala Borsa Piazza Nettuno, 3 - Bologna

La giornata di studio **ROADSCAPES and GREEN INFRASTRUCTURES** è la prima iniziativa promossa da **AIAPP** – Associazione Italiana Architettura del Paesaggio – in collaborazione con **Urban Center Bologna** e **Format Edizioni Bologna**, per divulgare e diffondere una maggiore sensibilità e conoscenza sui temi del paesaggio.

Questa edizione propone un argomento di grande attualità per la città metropolitana di Bologna: il rapporto tra paesaggio ed infrastrutture stradali.

PROGRAMMA:

- ore 9,30** REGISTRAZIONE DEI PARTECIPANTI PER OTTENIMENTO CREDITI FORMATIVI
- " 10,00** APERTURA DEL CONVEGNO **DOTT.SSA ANNACHIARA VENDRAMIN**
AGRONOMA PAESAGGISTA (PRESIDENTE AIAPP SEZIONE TER) MODERATRICE
- " 10,10** SALUTI DELL'ASSESSORE ALL'URBANISTICA DEL COMUNE DI BOLOGNA
ARCH. VALENTINA ORIOLI
- " 10,20** RELAZIONE INTRODUTTIVA "PAESAGGI TANGENZIALI: IERI, OGGI,
DOMANI" **ARCH. ALESSANDRO TUGNOLI** (AIAPP)
- " 10,50** "PROGETTI MADRID RIO E MAASTRICHT A2" PAESAGGISTA **CHRISTIAN DOBRICK**, (WEST 8)
- " 11,50** "SULLA STRADA. IL CONTRIBUTO DELLA RIVISTA ARCHITETTURA DEL
PAESAGGIO ALLA CULTURA DEL PROGETTO DELLE INFRASTRUTTURE PER LA
MOBILITÀ". **ARCH. ANNA LAMBERTINI** AIAPP - DIRETTORE DELLA RIVISTA -
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE
- " 12,10** "SUPERARE IL LIMITE: IL PROGETTO PETUEL A MONACO DI BAVIERA"
PAESAGGISTA **DOTT. FILIPPO PIVA** (STUDIO PAMPA)
- PAUSA PRANZO**
- " 14,30** "IL PROGETTO DEL PASSANTE DI BOLOGNA: VERSO UN PARCO
TERRITORIALE" **DOTT. ARCH. CARLOS LLOP** - **ARCH. CRISTINA TARTARI**
- " 15,00** "IL PROGETTO PAESAGGISTICO DEL PASSANTE DI BOLOGNA"
PAESAGGISTA **DOTT. ANDREAS KIPAR** (LAND)
- " 15,30** PRESENTAZIONE DELLA COLLANA "TRACCE DI PAESAGGIO"
DOTT.SSA SIMONETTA SIMONI - FORMAT EDIZIONI BOLOGNA
- " 15,45** PRESENTAZIONE AZIENDE DEDICATE AL TEMA DELLE INFRASTRUTTURE
- " 16,00** **ALCUNI ESEMPI DI INTERVENTI PAESAGGISTICI SU INFRASTRUTTURE VIARIE ITALIANE:**
"INFRASTRUTTURE E PAESAGGIO, UN BINOMIO VINCENTE PER LO SVILUPPO
ECONOMICO" **DOTT. GIUSEPPE BALDI**, AGRONOMO PAESAGGISTA -
DOTT.SSA MARCELLA MINELLI, AGRONOMA PAESAGGISTA
"TANGENZIALE E PAESAGGIO AGRICOLO PERIURBANO" **ARCH. PAOLA
CAVALLINI** - **ARCH. STEFANO DELLA SANTA** (ARCHITETTURA E CITTÀ STUDIO
ASSOCIATO ARCHITETTURA E PAESAGGIO)
"INTEGRARE INFRASTRUTTURE E RIGENERAZIONE AMBIENTALE" **ARCH.
CESARE MICHELETTI** - **ARCH. LOREDANA PONTICELLI** - **ARCH. CLAUDIO
MICHELETTI** (A²STUDIO)
"RIQUALIFICAZIONE URBANA EX SS 16 ADRIATICA NEL TRATTO INTERNO
ALL'ABITATO DI SAVIO" **ARCH. AIDA MORELLI** (ARC LAB STUDIO ASSOCIATO
DI ARCHITETTURA)
"LAVORI DI COSTRUZIONE DELLA VARIANTE ALLA S.R. 69" **DOTT. MAURO
MUGNAI**, AGRONOMO PAESAGGISTA
"INTERVENTI PER INCREMENTARE L'ACCOGLIENZA TURISTICA, PARCO
NATURALE REGIONALE DELLA LESSINIA" **ARCH. FABIO PASQUALINI**,
PAESAGGISTA (STUDIO HSL)
- " 17,00** REGISTRAZIONE USCITA PER CREDITI FORMATIVI

CONVEGNO PROMOSSO DA:



ASSOCIAZIONE ITALIANA
ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO

IN COLLABORAZIONE CON:



format edizioni



CON IL PATROCINIO DI:



COMUNE DI BOLOGNA



Paesaggio
è Bologna

SPONSOR:

