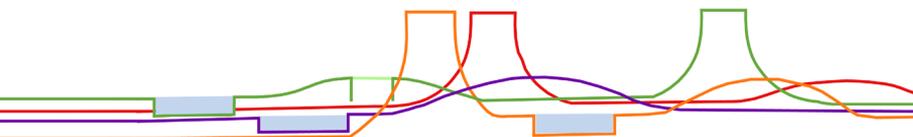


# CITTÀ E NUOVI PARCHI

il progetto di riqualificazione dell'area ex campo volo a pistoia

PIETRO GIORGIERI



# CITTÀ E NUOVI PARCHI

il progetto di riqualificazione dell'area ex campo volo a pistoia

PIETRO GIORGIERI

**progetto grafico e impaginazione:**

Antonella Fantozzi

© Copyright 2012  
by Edifir Edizioni Firenze s.r.l.  
Via Fiume, 8 ù 50123 Firenze  
Tel. 05528639 ù Fax 055289478  
www.edifir.it ù edizioni-firenze@edifir.it

Responsabile del progetto editoriale  
Simone Gismondi

Responsabile editoriale  
Silvia Frassi

Stampa  
Pacini Editore Industrie Grafiche

ISBN 978-88-7970-591-2

*Fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'Art. 68, comma 4, della legge 22 aprile 1941 n. 633 ovvero dall'Accordo stipulato tra SIAE, AIE, SNS e CNA, ConfArtigianato, CASA, CLAAI, ConfCommercio, ConfEsercenti il 18 dicembre 2000. Le riproduzioni per uso differente da quello personale sopracitato potranno avvenire solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata dagli aventi diritto/dall'Editore.*



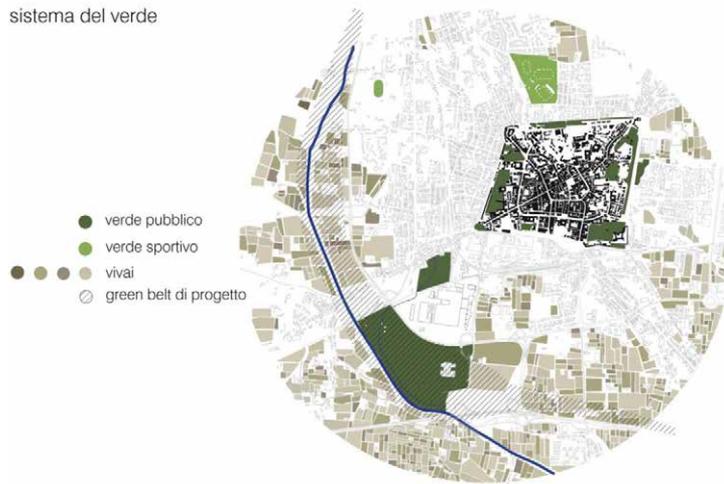


l'area dell'ex campo volo a Pistoia





sistema del verde



l'area di progetto



il nuovo ospedale



gli stabilimenti della Breda



il parco lungo l'Ombrone



i vivai



il centro sperimentale di vivaismo





soltanto due: Via Ciliegiole da nord e Via Nazario Sauro a ovest – percorso quest’ultimo assai debole e mal collegato dalla rete urbana. L’effetto barriera prodotto dalla grande viabilità è inoltre rafforzato, proprio in corrispondenza del lato interno del futuro parco – quello che in teoria meglio si sarebbe prestato a organizzarne l’interfaccia con la città – dal recinto impenetrabile dello stabilimento Breda.

## **integrazione con il contesto urbano e territoriale: temi e obiettivi**

Incrociando vincoli e opportunità, la strategia progettuale alla base della presente proposta si pone come fondamentali i seguenti due obiettivi:

risolvere l’evidente contraddizione tra il carattere chiuso dell’area e il ruolo potenziale di cerniera territoriale che, in ragione della sua collocazione ed estensione, lo stesso Regolamento urbanistico le riconosce; ciò è possibile – a nostro avviso – da un lato, imprimendo al parco una forte connotazione individuale, che lo renda riconoscibile come entità autonoma rispetto agli altri “pezzi” del mosaico territoriale (le attività specialistiche ad esso contigue, le zone agricole incluse nella cintura verde e quelle oltre l’Ombrone) e, dall’altro, lavorando sui margini per migliorarne l’accessibilità funzionale – a piedi, in bicicletta, in auto o con il mezzo pubblico – attraverso varchi più numerosi, chiari e agevoli; ricondurre la frammentazione derivante dalla compresenza e giustapposizione di diversi usi del suolo entro il perimetro dell’area di concorso (ospedale, centro ricerche, cassa di laminazione, spazi destinati alle infrastrutture, parco; nonché, anche all’interno di quest’ultimo, tenendo conto delle stesse richieste del bando: attrezzature ludico-sportive, aree ambientali, villaggi nomadi, pozzi per il rifornimento di acqua potabile) a una dialettica, squisitamente progettuale, tra unitarietà del disegno dell’insieme - che rimanda al punto precedente - e varietà delle articolazioni interne.

Da questa impostazione discende la scelta a favore di un linguaggio fortemente contemporaneo, che esprima in modo chiaro il carattere metropolitano dell’intervento e dia forma e sostanza, attraverso l’uso di materiali naturali ed elementi artificiali, all’idea chiave di un’ “arcipelago verde”, costellato di “isole” simili per morfologia, ma diverse per funzioni e dimensioni.

La fruizione del parco, cui si accede, come attraverso “canali”, dai due varchi carrabili esistenti (riconfigurati e messi fra loro in relazione da un percorso di servizio costeggiante le “isole” principali) e da cinque ingressi ciclo-pedonali, avviene dunque su un duplice livello: quello dello spazio connettivo centrale, costituito da un continuum inerbato e alberato, attraversato da sentieri in terra battuta e da un sistema di canali alimentati dal fosso Brusigliano, e quello delle singole isole, più o meno permeabili in funzione dell’uso e della loro necessità di “difendersi” dalle grandi infrastrutture al contorno.





Il layout proposto, pur privilegiando forme sinuose e organiche e una composizione “topologica”, non gerarchizzata, degli elementi progettuali, è quello di un parco “disegnato”, che anziché simulare situazioni di naturalità spontanea o magari riprodurre – nostalgicamente ma anche un po’ ipocritamente – un assetto del territorio ispirato all’agricoltura tradizionale, utilizza la vegetazione, locale e non (siamo nella patria dei vivai), sia in funzione ecologica, sia in funzione di un risultato estetico, e quindi di un significato culturale. Un atteggiamento, derivante dall’architettura dei giardini delle origini e recentemente riscoperto e reinterpretato dalle principali “scuole di paesaggio” internazionali, che nello specifico sembra anche il più adatto a promuovere e valorizzare, attraverso un allestimento scenografico e creativo dei suoi prodotti, la vocazione al vivaismo propria del territorio pistoiese. Fra l’altro, si ritiene che questo tipo di approccio sia l’unico veramente in grado di “integrare” l’area al suo contesto di riferimento, che non è certo quello della “campagna toscana” secondo l’iconografia tradizionale, bensì a tutti gli effetti – con le grandi infrastrutture, la fabbrica, l’agricoltura specializzata, le grandi attrezzature urbane – un contesto metropolitano.

Un’integrazione che viene quindi perseguita, in termini non banali:

a livello funzionale, non solo attraverso il miglioramento delle condizioni d’accessibilità, ma anche, per esempio, con la creazione di strutture e sistemazioni – centro benessere e giardini terapeutici – legate al nuovo plesso ospedaliero;

a livello economico-sociale, promuovendo l’immagine dell’industria vivaistica, grazie alla varietà degli allestimenti vegetali, comprendente anche la creazione di speciali “landmark” territoriali (le “torri verdi”);

attraverso la re-interpretazione in chiave aggiornata di elementi del paesaggio locale, come l’acqua delle gore e le essenze arboree più ricorrenti nelle fasce collinari e montane circostanti.

## **invarianti progettuali**

Entrando nel merito del progetto illustrato negli elaborati grafici, esso contempla una proposta d’assetto complessiva per l’area di concorso, cui fanno riferimento il preventivo di massima e l’articolazione in fasi descritta più avanti, più alcune “idee e suggerimenti” extra-concorso ed extra-budget, non vincolanti rispetto alle scelte espresse nella proposta di assetto, ma ed esse coerenti nella prospettiva di una strategia di riqualificazione ad ampio raggio e lunga scadenza di tutto l’ambito territoriale di riferimento.

Di seguito sono descritti gli elementi principali che compongono il disegno del parco, che in questa articolazione del progetto assumono pertanto la valenza di “invarianti”.





## **viabilità di accesso**

Il principale accesso veicolare all'area è costituito da Via Ciliegiole, ripensata nel tratto a servizio del nuovo ospedale e del Ce.Spe.Vi in forma di "strada-parco", con un'aiola centrale e, in fregio al lato orientale, un percorso pedo-ciclabile diretto al centro città, a sua volta separato dalla sede viaria da una fascia verde. Tali fasce, oltre a migliorare l'inserimento ambientale della strada, ne riducono sensibilmente l'impatto acustico sia verso l'ospedale sia verso il centro studi, grazie alla possibilità di interporre fra le due carreggiate piante e arbusti fino a 3 m di altezza. Il tratto si conclude con una rotatoria di 40 m di diametro, più contenuta quindi rispetto a quella prevista negli elaborati "ufficiali", ma del tutto sufficiente a gestire il traffico generato dalle due attrezzature e dal parco. Su questa si innesta un percorso a due corsie che conduce al parcheggio visitatori, adagiato lungo il confine meridionale del recinto ospedaliero, al cui interno è anche prevista una fermata dedicata dei mezzi pubblici, dopo quella a servizio del nosocomio, e una postazione per il bike-sharing. Il parcheggio, per complessivi 100 posti auto, è perimetrato con essenze d'alto fusto e lambito all'esterno dal percorso pedo-ciclabile sopra menzionato, che qui si dirama penetrando a ovest all'interno del parco (con tracciati utilizzabili anche per la manutenzione del verde e dei pozzi d'acqua potabile) e collegandosi a sud sia al percorso lungo l'Ombrone, sia, mediante un ponticello, alla maglia viaria dall'altra parte del fiume. Sempre dal parcheggio si dipana inoltre, con un andamento sinuoso che asseconda le geometrie del parco, un percorso carrabile soggetto al limite di 30 km/h a servizio delle principali attrezzature ludico-sportive, che con una sezione di 5 m (più 2 m di banchine inerbite) si sviluppa in variante ai tratti interni di via Ciliegiole e via Sauro, fino a al suo imbocco presso il sottopasso ferroviario. Questo costituisce il secondo accesso carrabile al parco attraverso una sorta di zona-filtro in cui si trovano, opportunamente schermati, i due distinti insediamenti per nomadi previsti dal bando, un'area di sosta per ulteriori 80 posti auto sempre attrezzata per il bike-sharing e un punto informativo ricavato nell'ex edificio FS.

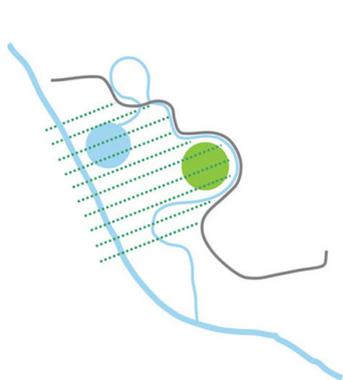
Due ulteriori accessi pedo-ciclabili sono realizzati a sud, all'altezza dell'acquedotto (mediante ponticello) e a nord lungo il fosso Brusigliano (mediante sottopassaggio stradale).

Il trattamento delle superfici destinate alla mobilità è stato studiato in modo da conciliare funzionalità e qualità paesaggistica: parcheggi in prato armato, viabilità di servizio in conglomerato bituminoso trasparente (una soluzione tecnica sempre più diffusa nei grandi parchi e nelle zone protette, che lascia in vista lo strato di ghiaia sottostante la finitura), terra battuta semplice per i sentieri solo pedonali, stabilizzata per quelli pedociclabili.

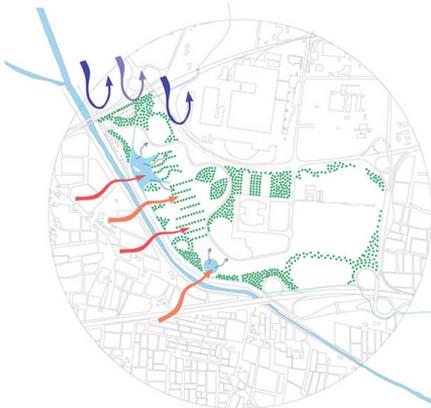




sistema del parco



sistema del microclima



-  alberi
-  venti freddi invernali
-  venti freschi estivi
-  raffreddamento dell'aria



## il mall verde e il biolago

L'area centrale del parco è occupata da un grande prato (110.000 mq), su cui si sovrappongono il pattern irregolare dei sentieri in terra battuta e dei canali e quelli, continuamente variati, delle alberature. Mentre la fruizione del mall è libera in tutte le direzioni, sedute e illuminazione pubblica si concentrano lungo i percorsi che conducono ai principali servizi per il pubblico - informazioni, ristorante, biblioteca, ludoteca, centro didattica ambientale – localizzati all'interno degli edifici pre-esistenti di cui ai sensi del bando si prevede il recupero, che saranno "carterrizzati" con griglie di profilati metallici rivestite da piante rampicanti. La continuità del prato è interrotta a ovest dalla creazione di un "biolago" alimentato dal fosso Brusigliano: un bacino di 14.000 mq che, grazie all'azione di piante acquatiche selezionate anche in funzione di un effetto paesaggistico (come ninfee, loto, canne palustri, iris acquatici, ecc.), insieme ad opportune opere immerse, è in grado di depurare le acque del fosso e quelle di scolo provenienti dalle grandi infrastrutture circostanti. Approfittando della naturale pendenza del terreno, che garantisce in partenza l'ottimale deflusso delle acque all'interno dell'area, queste vengono poi rimesse in circolo attraverso un sistema di canali e laghetti che, prima di confluire nuovamente sul Brusigliano, solcano il mall intrecciandosi al disegno dei percorsi pedo-ciclabili.





## **le isole**

Sono gli elementi destinati a connotare maggiormente l'immagine del parco e insieme un modo per risolvere in chiave paesaggistica l'esigenza di delimitare aree, recintare funzioni o segregare manufatti (è il caso dei nuovi svincoli autostradali). Le isole hanno pianta circolare – un omaggio velato alla cupola del duomo di Pistoia - denunciata in alzato da corone di alberi o da scarpate inerbite, che emergendo dal mall formano un paesaggio di collinette e di “crateri verdi” molto suggestivo. Inoltre, questi rilievi artificiali, mettendo in secondo piano i rilevati stradali e ferroviari ai margini dell'area, contribuiscono efficacemente, insieme agli schermi arborei e alle dune anti-rumore (v. più avanti) a neutralizzarne l'effetto barriera. Per tutti i movimenti di terra si prevede di utilizzare i materiali di scavo del cantiere dell'ospedale.

I diametri delle isole sono diversi e proporzionati al loro “contenuto”. La maggiore (95 m di diametro) consiste in un bosco diviso da una radura centrale in due settori, riservati al gioco e ad attività “open air” di ragazzi di diverse fasce d'età (in prospettiva, quando le piante saranno cresciute, potrebbe diventare un “adventure park”). Le altre tre isole poste lungo il confine settentrionale sono destinate allo

planimetria generale del progetto





## **le dune antirumore**

Sul lato del raccordo autostradale, un sistema di “dune” inerbite – ulteriore variazione sul tema dei crateri e delle collinette, funge da limite e da barriera acustica. Sul lato della strada, le dune presentano un andamento leggermente ondulato, per rendere più gradevole il paesaggio percepito dagli automobilisti, con brevi interruzioni in modo da consentire rapidi scorci sul parco in corrispondenza dei crateri principali. Sul lato interno, l’ondulazione più accentuata crea un gioco di superfici concave e convesse che si compenetrano visivamente con le isole, connotando plasticamente il margine del parco. Il paesaggio visuale si accompagna a un nuovo paesaggio sonoro, che utilizza i movimenti di terra e le alberature per garantire all’interno dell’area le condizioni di una zona acustica di classe 2.

## **gli insediamenti per nomadi**

I due insediamenti per nomadi già presenti nell’area sono stati riorganizzati in modo da assicurare loro la massima autonomia, sia l’uno rispetto all’altro, sia nei confronti del parco, nella zona compresa tra la ferrovia e l’Ombrone, direttamente servita da Via Sauro, dove è anche collocato il secondo parcheggio visitatori - zona che viene quindi a configurarsi come una sorta di filtro “pre-parco”, fittamente alberata. Le due aree, attrezzate in modo simile a parcheggi per camper e recintate da siepi, si caratterizzano per un disegno semplice e razionale, in cui i lotti destinati ai singoli nuclei familiari si affacciano, in un caso come nell’altro, su uno spazio centrale pavimentato - una sorta di piccola “piazza” - a disposizione della comunità.





## **l'assetto vegetazionale**

La costruzione del verde prevede dunque la realizzazione di più categorie vegetazionali, di cui alcune a carattere esclusivamente arboreo, altre a prevalenza erbacea ed arbustiva ed altre miste, soprattutto nella realizzazione delle dune antirumore. In generale la scelta delle specie e varietà ripercorre i temi vegetazionali dell'area pedecollinare e montana del comprensorio pistoiese, alla ricerca di una continuità estetica e cromatica con l'area circostante.

Nelle aree interconnesse tra le isole, sui bordi delle stesse isole e lungo la viabilità, si distinguono le seguenti tipologie forestali.

*Viali alberati monotematici:* lungo i percorsi principali e nella creazione di coni visivi delimitati, si utilizzano alberi di prima grandezza in filari monospecifici dal portamento definito come pioppi cipressini, aceri montani o tigli (evitando conifere che potrebbero incupire la fruibilità dei viali, soprattutto in periodo invernale). Filari intercalari nelle zone a prato utilizzeranno invece piante di seconda grandezza e diversa colorazione, come cercis, magnolia, rhus sp., in modo da contrastare tematicamente con i viali principali.

*Macchie monospecifiche:* si tratta di boschetti, posti in zone definite del progetto (come per esempio sulle pareti dei "crateri verdi" o nel rivestimento delle aree di rispetto dei pozzi), con sestri d'impianto regolari e geometrici ed essenze che si distinguono nelle varie stagioni dell'anno per colorazione, ma meno per la forma (acero, betulla, ontano bianco, liquidambar, quercia rossa, orneiiello, roverella).

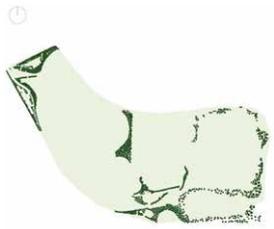
*Boschi misti di alto fusto:* la realizzazione di questi popolamenti prevede un sesto d'impianto irregolare in cui le piante siano collocate all'interno di ogni maglia della griglia base in maniera "randomizzata": in questo, oltre a conferire al bosco un'immagine di maggiore naturalità, si potranno anche inserire alcuni arbusti minori all'interno dei piccoli chiari che inevitabilmente si andranno a creare. Le specie saranno miste e di prima grandezza (querce, frassini, lecci, pini, cedri, abeti rossi, carpini, ciliegi, meli selvatici).

*Dune antirumore:* si realizzano con piante di varia natura con capacità di filtro: a seconda della profondità disponibile per ogni tratto di barriera si prevede un impianto arboreo centrale con pioppo cipressino, leccio, tuia, cipresso, misti tra loro ed intervallati in modo che la foglia resistente si intervalli alla caducifoglia. Per l'innalzamento del rumore si premetteranno gruppi arbustivi di varia grandezza cromaticamente compatibili (per esempio olivastri, crategus, pittospori, forsitie, ecc.).

*Prati e superfici inerbite:* i prati saranno tutti di tipo naturale, senza particolari predisposizioni di sottofondi: si realizzeranno lavorazioni e false semine per ridurre le infestanti e si semineranno essenze pratensi miste, calpestabili e fugali. Particolare riguardo alla sistemazione del terreno verrà data alla fascia di un metro che affiancherà ogni percorso al fine di evitare cordolature pericolose per i ciclisti o nette separazioni con le zone a verde.







alberi ad alto fusto



dune verdi

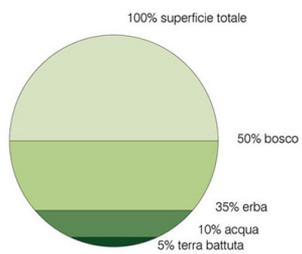


macchia monospecifica a bosco misto



prati

sistema del verde di progetto



-  bosco
-  verde esistente
-  torre
-  barriera
-  prato
-  duna





## **le torri verdi**

Il carattere “topologico” della città contemporanea ha riportato d’attualità un tema proprio dell’architettura del paesaggio, quello dei “landmark” territoriali: elementi visibili a distanza con funzione segnaletica e orientativa. Nel progetto se ne propone un prototipo per l’area interessata, sotto forma di “torri verdi”, di altezza massima pari a 24 m e base – ancora una volta – circolare, che “intercettano” la tendenza sempre più diffusa a realizzare “muri” verdi e “giardini verticali”, di cui l’esempio più noto è il Museo delle Arti prime di Parigi di Jean Nouvel e Patrick Blanc.

Opportunamente dimensionati e collocati, sia all’interno del parco, sia – potenzialmente – nelle sue immediate vicinanze, tali elementi possono svolgere diverse funzioni, in aggiunta a quella di segnalare la presenza del nuovo caposaldo metropolitano a chi viene dalla città, così come a chi viaggia sull’autostrada o sulla tangenziale.

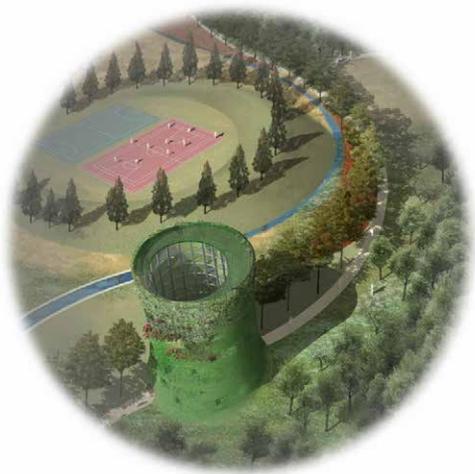
Le opzioni principali sono due e presentano risvolti economici fra loro molto diversi.

Torri-traliccio, con strutture leggere in tubi Innocenti, legno ecc., rivestite esternamente con strati vegetali di vario tipo: piante rampicanti su rete, erbacee su pareti di materiale pressato con irrigazione interna, “muri vegetali” formati da biostuoie preseminate con miscugli di piante esotiche, differenziati per ottenere effetti scenici particolari. Possono essere utilizzati come punti belvedere, silos per la raccolta dell’acqua piovana e/o supporti per impianti fotovoltaici, oltre che come oggetti dimostrativi della produzione vivaistica locale (per cui si immagina che la loro realizzazione e manutenzione sia presa in carico da raggruppamenti di operatori del settore, ovvero coinvolgere soggetti come la Camera di commercio, il Centro Sperimentale di Vivaismo, la Scuola di paesaggio, ecc., o sponsor esterni comunque legati al territorio, come l’Ansaldo-Breda ).

Torri abitate a diversa destinazione (residenziale, direzionale, ricettiva, social housing). In questo caso la loro costruzione – sempre all’interno di involucri vegetali – assume un significato diverso, diventando il volano economico di tutta l’operazione di recupero territoriale. Calcolando una Sul di circa 1000 mq a torre, è infatti ipotizzabile, nell’ambito di un intervento di project financig, abbinare l’edificazione di ciascuna alla realizzazione di opere pubbliche per un ammontare di ca. 1.300.000 di euro. In pratica, con 7 torri sarebbe possibile coprire interamente il costo del parco.







le torri verdi: immagine del progetto,  
 abaco con le essenze previste per il  
 rivestimento vegetale e ideogrammi  
 funzionali



vitis vinifera clematis jasmium hedera cobaea mistera forbunda loncera caprifolium passiflora rosa rampicante aristochia felce





sovradimensionato con una rotonda a raso di adeguato diametro, dotata di sottopasso ciclopedonale. Si creerebbe così una continuità di percorsi urbani fra il centro storico, l'area ex Breda recuperata, l'area della stazione ferroviaria (con il previsto "raddoppio" a sud del fascio dei binari), il plesso ospedaliero e, attraverso il parco, la cintura verde individuata nel Regolamento urbanistico. Il declassamento di questo tratto – che non comporta riduzione di sezione stradale, ma solo di velocità di percorrenza a 50 km/h – consentirebbe fra l'altro di inserire, nella fascia compresa tra il ciglio stradale e la recinzione dello stabilimento Breda, una schermatura arborea con essenze d'alto fusto. Tale intervento è del tutto coerente sia con la scelta di spostare il casello autostradale, sia con la nuova viabilità di penetrazione diretta alla stazione.





# fattibilità della proposta

## fasi di attuazione

Sono individuati quattro ambiti funzionalmente autonomi del parco, che possono essere implementati in fasi successive. Gli ambiti comprendono:

- 1) la sistemazione di Via Ciliegiole, il percorso di servizio principale, i parcheggi visitatori, la zona-filtro allo sbocco di Via N. Sauro, le due aree per i villaggi nomadi, l'“isola” contenente il campo di calcio, le dune antirumore sul lato nord;
- 2) l'area a ridosso dell'ospedale, con le isole dedicate al centro curativo di benessere e riabilitazione e al giardino terapeutico;
- 3) l'area centrale del parco, con il biolago e i suoi canali principali, le isole per il tennis, il basket, il calcetto, quella per skate board, il bosco circolare, il recupero dei fabbricati esistenti per servizi;
- 4) la sistemazione della fascia meridionale (zona pozzi, isola-anfiteatro, laghetti, collinetta-bar, ponticello sull'Ombrone).

Per la realizzazione dei quattro ambiti si individuano tre scenari alternativi:

- a) tutti gli interventi sono a carico dell'operatore pubblico e realizzati per fasi nell'ordine sopra descritto; attraverso procedure perequative inserite nel Regolamento urbanistico è comunque possibile convogliare sui vari ambiti i benefit pubblici derivanti da interventi privati in altre aree di trasformazione all'interno del Comune;

fotoinserimento del progetto



le 4 fasi del progetto





**elaborati grafici di concorso**



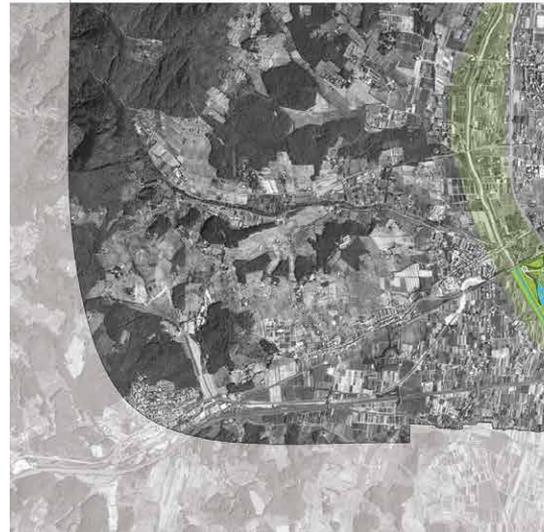




sistema del verde



sistema dei collegamenti



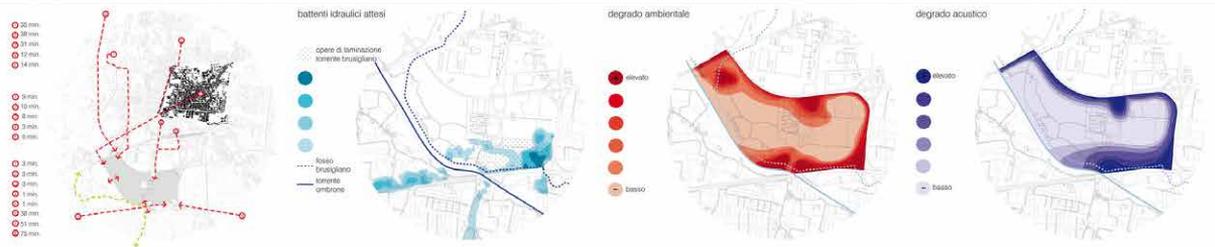


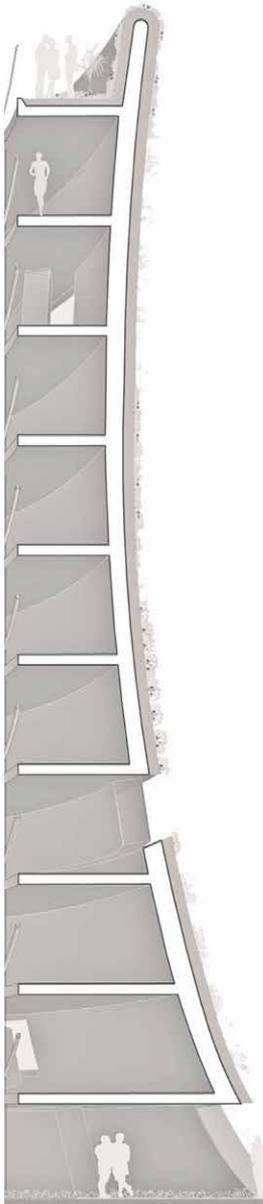


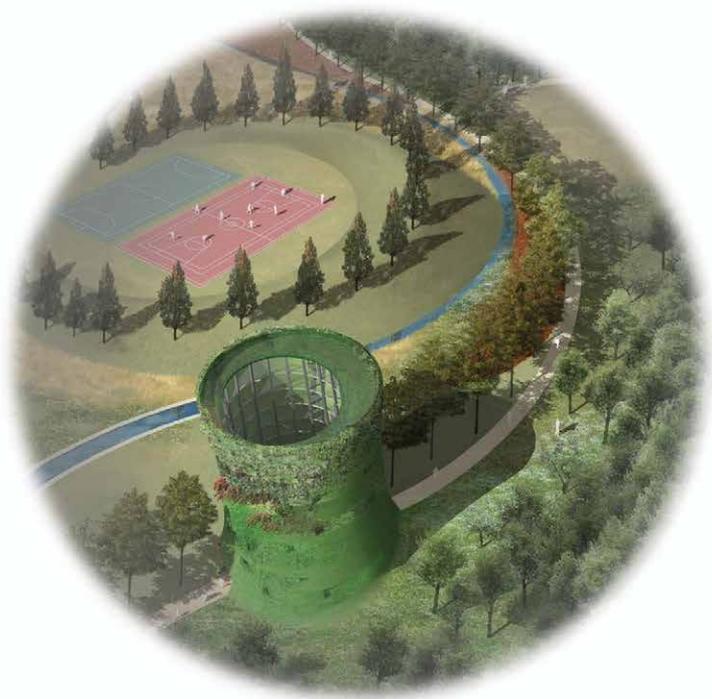
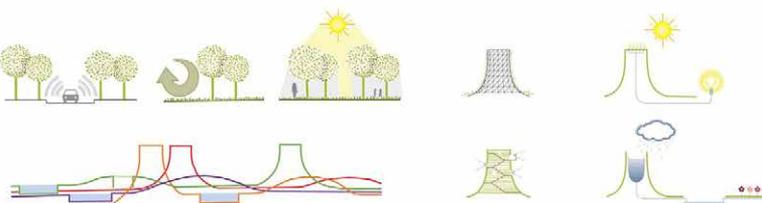




tavola di concorso 03/04







SEZIONIO 02



●●●● 5 ●●●● P5A1R1K0



vista del lago dalla passerella occupazionale



sezione gg

vista del parco verso le colline del montalbano



sezione ff

vista di insieme notturna





8/20/09 P11







vista prospettiva di insieme

Finito di stampare in Italia nel mese di settembre 2012  
da Pacini Editore Industrie Grafiche - Ospedaletto (Pisa)  
per conto di Edifir-Edizioni Firenze

Il volume affronta il tema della riqualificazione di una vasta area in disuso - l'ex campo volo a Pistoia- e ha come filo conduttore l'elaborazione di un progetto di un parco urbano inteso come un luogo aperto caratterizzato da un forte sistema di relazioni con l'ambiente circostante e in particolare con la città esistente, intesa sia come civitas , strutturata in piazze, attrezzature pubbliche e luoghi di relazione, che come civis, caratterizzata da una tradizione produttiva importante come il vivaismo. Attraverso l'illustrazione di un progetto specifico sono evidenziati criteri e metodi per la lettura e la progettazione della spazio aperto, inteso come la materia principale per la costruzione delle relazioni necessarie alla riqualificazione della città contemporanea.

**Pietro Giorgieri**, architetto, è professore associato di urbanistica alla Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze.

Svolge attività di ricerca e studio sui temi della progettazione della città e del disegno urbano. Attualmente, fra i vari progetti di ricerca in cui è impegnato, sta curando in qualità di responsabile scientifico gli studi *Disegnare la città eco-sostenibile*, cofinanziato dalla Regione Toscana e dall'Università di Firenze. È attivo anche nel campo del progetto urbano e architettonico. Partecipa a numerosi convegni e concorsi di progettazione. Recentemente è risultato vincitore del concorso internazionale per la progettazione del nuovo parco urbano di Pistoia. I suoi lavori, sia di progettazione che di riflessione teorica, sono stati pubblicati da diverse case editrici e riviste italiane.

**Euro 8,00**

ISBN 978-88-7970-591-2



9 788879 705912