



Premio Innovazione e Qualità Urbana
Quarta Edizione

SEZIONE – NUOVI UTILIZZI E PROGETTAZIONI

NORME PER LA PRESENTAZIONE DEL PROGETTO	
BREVE CURRICULUM (max 1500 caratteri spazi esclusi) con foto del candidato o del gruppo	
<i>Descrizione</i>	<p>Giuseppe Fallacara (Bitonto, Bari, 1973) laurea in Architettura nel 2000 presso il Politecnico di Bari. Nel 2004 consegue il titolo di Dottore di Ricerca. Nel 2005 è Ricercatore Universitario presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Bari. Svolge le attività di didattica e di ricerca nel Lab. 1° di Progettazione Architettonica, di Teoria dell'architettura 1 e ai Lab. di Laurea.</p> <p>Espone nel 2005 il progetto di "Casa canonica e aula liturgica S. Egidio Abate, Bitonto" presso la Fondazione La Triennale di Milano.</p> <p>E' progettista e membro della sezione Architetture stereotomiche nell'ambito della sezione "Città di Pietra" della Biennale di Venezia (2006).</p> <p>E' invitato a progettare un porzione di "Vema", nel Padiglione Italia della Biennale di Venezia (2006) diretta dal Prof. F. Purini.</p> <p>Tra le principali pubblicazioni, L'Arte della Stereotomia., Librairie du Compagnonage, Parigi, 2005. Digital stereotomy and topological transformations: reasoning about shape building. In Second International Congress on Construction History, Cambridge, 29-02 Avril 2006.</p> <p>Nicola Parisi (Bitonto, Bari, 1977) laurea in Architettura nel 2002 presso il Politecnico di Bari.</p> <p>Nel 2006 si addottora in Progettazione Architettonica per i Paesi del Mediterraneo.</p> <p>E' ricercatore a contratto presso l' Icar del Politecnico di Bari; è membro della sezione Architetture stereotomiche nell'ambito della sezione Città di Pietra della Biennale di Venezia 2006 e co-progettista nel gruppo diretto da G. Fallacara di "Vema", nel Padiglione Italia della stessa Biennale, diretta dal Prof. F. Purini.</p> <p>Tra le pubblicazioni: "Geometric-formal model and technic-structural model in domed ottoman space: the architecture of Mimar Sinan" in Proceedings of 2° International Conference, Mediterranean Architecture, Cairo, 15-18 february 2004.</p>
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF) della foto allegata</i>	Ritratti.jpg
SCHEDA IDENTIFICATIVA	
<i>Titolo del progetto</i>	Riqualificazione di piazza A. Moro e parcheggio multipiano interrato
<i>Area Tematica: Tecnologie, Mobilità, Città e Architettura</i>	Città e Architettura
<i>Ente proponente</i>	DEC S.p.A. – BARI e la BARI PARK S.r.(Project financing??)
<i>Settore/Ufficio proponente</i>	A.T.I.
<i>Indirizzo (Via, Cap, Città, Provincia)</i>	Via G. Devitofrancesco n. 31/c, 70124, Bari
REFERENTE DI PROGETTO	
<i>Nome e cognome</i>	ATI parcheggio
<i>Funzione</i>	Gruppo esecutivo
<i>Ente</i>	Associazione temporanea di impresa
<i>Telefono</i>	
<i>Fax</i>	
<i>e.mail</i>	

<i>Indirizzo Via, Cap, Città, Provincia</i>	Via G. Devitofrancesco n. 31/c, 70124, Bari
PROGETTISTI / AUTORI (se non fossero sufficienti i tre campi si possono aggiungere)	
<i>1) Nome e cognome</i>	Prof. Arch. Giuseppe FALLACARA
<i>Funzione</i>	Progettista della piazza
<i>Ente, Collaboratore esterno</i>	Studio FALLACARA-PARISI architetti
<i>e.mail</i>	gfallacara@hotmail.com
<i>2) Nome e cognome</i>	Dott. Arch. Nicola PARISI
<i>Funzione</i>	Progettista della piazza
<i>Ente, Collaboratore esterno</i>	Studio FALLACARA-PARISI architetti
<i>e.mail</i>	n.parisi@poliba.it
COLLABORATORI (se non fossero sufficienti i tre campi si possono aggiungere)	
<i>1) Nome e cognome</i>	Vincenzo MINENNA
<i>Funzione, Qualifica</i>	Collaboratore
<i>Ente, Collaboratore esterno</i>	Studio FALLACARA-PARISI architetti
CRONOLOGIA (se non fossero sufficienti i campi per la completa descrizione delle fasi cronologiche si possono aggiungere)	
<i>Anno/Periodo di Progettazione</i>	Aprile 2003
<i>Anno di Adozione/Approvazione</i>	Gennaio 2004
<i>Periodo di Realizzazione</i>	Da realizzarsi
SITO INTERNET	
RELAZIONE DI PROGETTO (max 6000 caratteri spazi esclusi) con il seguente schema (obbligatori i paragrafi indicati). Attenzione: si ricorda che per ciascuna delle n. 5 tavole/immagini da allegare viene richiesta una breve descrizione/didascalia (di max 800 caratteri spazi esclusi per ogni tavola/immagine), che deve servire per puntualizzare gli aspetti specifici del progetto (vedi la parte finale della scheda).	
TITOLO	Interpretare/progettare le aree sinaptiche della città tra nucleo antico e espansione moderna: la nuova piazza Aldo Moro a Bitonto
INTRODUZIONE	
<i>Contesto di intervento</i>	<p>Per poter cogliere a fondo il senso dell'intervento in piazza Aldo Moro, risulta necessario confrontarsi con la forma della città a scala urbana così come viene a definirsi storicamente nel XIX secolo.</p> <p>Lo sviluppo urbano della città di Bitonto nell'Ottocento rappresenta un ottimo esempio di integrazione tra città e paesaggio rurale, ove la prima ricalca le emergenze extra-moenia per dirigere gli "assi" della propria crescita.</p> <p>L'espansione ottocentesca, prevalentemente a nord, si struttura sul sistema viario preesistente che si diparte radialmente dall'antica Porta Baresana (e dal Maschio Angioino) sino a collegare le emergenze monumentali che tendono i "fili" della raggiera: Obelisco Carolino, Campo di San Leone, Chiesa del Crocifisso, Convento dei Cappuccini.</p> <p>I tradizionali rapporti con un territorio da secoli colonizzato sono preservati da una cultura figurativa ancora organicamente strutturata a scala urbana.</p> <p>Per Bitonto si può parlare di un'aderenza ad un pensiero colto, teso ad una calibrata e consapevole ricerca di abbellimento urbano; così la forma urbis è organizzata sapientemente facendo ricorso ad allineamenti prospettici per mezzo del disegno di lunghi assi, incroci e convergenze in punti emblematici.</p> <p>L'elegante modello di questa provincia del Regno di Napoli non assume quasi mai i caratteri e le dimensioni degli esempi francesi da cui implicitamente deriva. Si tratta di più o meno brevi canali prospettici longitudinali (lunghezza massima inferiore al chilometro), misurati visivamente da elementi pivot sapientemente organizzati che abitano gli osservatori a guardare più lontano e collegare punti distanti della città e del territorio: questi elementi ben si legano alla minuziosa "neoclassica" ricerca di qualità architettonica e di decoro borghese.</p>
<i>Destinatari</i>	L'intervento è destinato all'intera cittadinanza soprattutto alla luce della continua crescita di posti auto nel centro cittadino e alla necessaria riqualificazione urbanistica e architettonica della piazza.
<i>Motivazioni del progetto</i>	L'intervento è colto quindi come un importante momento di riflessione progettuale teso a legare e ri-ammagliare, la particolare soluzione formale di piazza Aldo Moro al più ampio assetto morfologico della città di Bitonto. Nella fattispecie, riaffermando la convergenza assiale verso il Maschio Angioino di via Repubblica, piazza Aldo Moro assumerà una forma triangolare con due lati

	<p>definiti da via Repubblica e corso Vittorio Emanuele ed il terzo dalla chiesa di S. Francesco da Paola e dal convento dei Padri Paolotti. La nuova piazza, quindi non presenta soluzioni di continuità pedonale sia con il sagrato della chiesa che con gli spazi adiacenti al convento.</p> <p>La particolare condizione urbana al contorno della piazza consente la definizione di una "seconda piazza", attestata sul fianco porticato del Palazzo Pannone-Luise e separata dalla prima da via Repubblica.</p> <p>Il progetto prevede una sostanziale pedonalizzazione di tutta l'area interessata dall'intervento. L'intento è quello di creare un'unica grande piazza, nell'invaso urbano del contorno degli edifici ottocenteschi, tagliata in diagonale da un tratto di via Repubblica interessato da un transito carrabile rallentato e controllato che sarà, invece, vietato durante quei periodi in cui l'intera area sarà resa pedonale.</p>
<i>Obiettivi di massima</i>	<p>Ristrutturazione della piazza Moro in rapporto agli elementi formativi del sistema morfologico ed organizzativo della città di Bitonto;</p> <p>Inquadramento del progetto ambientale e dell'arredo urbano della piazza con riferimento al sistema urbano di piazza Moro, di piazza Marconi e degli assi viari Corso Vittorio Emanuele, via Repubblica, via Matteotti come area strategica e cerniera fra il centro storico e l'espansione ottocentesca.</p> <p>Ridefinizione delle componenti di arredo urbano in relazione al ruolo altamente rappresentativo e sociale che lo spazio pubblico riveste all'interno dell'intero sistema delle zone centrali della città;</p> <p>Eliminazione o attenuazione delle interferenze fra i servizi necessari alla funzionalità del parcheggio e l'ambiente urbano;</p> <p>Ottimizzazione delle modalità di funzionamento e di gestione del parcheggio interrato.</p>
METODOLOGIA DI COSTRUZIONE DEL PROGETTO	
<i>Fasi di progettazione</i>	Progetto preliminare, definitivo e esecutivo già definiti.
<i>Soggetti coinvolti</i>	I soggetti coinvolti sono l'amministrazione cittadina, il gruppo dei progettisti e l'impresa costruttrice
<i>Materiali, Strumenti, Tecnologie</i>	<p>Il progetto del parcheggio da realizzarsi in Piazza Aldo Moro e Marconi, prevede la costruzione di QUATTRO livelli interrati, che consentono la totale compartimentata di 8.635 mq. (2.145, 1°livello - 2.150 mq., disposizione di 406 posti macchina, di cui 12 per disabili, su una superficie 2° livello - 2.140 mq., 3° livello - 2.200 mq., 4° livello)</p> <p>L'intervento prevede l'uso delle più moderne tecnologie costruttive, per il parcheggio interrato si opterà per una struttura in cemento armato</p> <p>-La soluzione introdotta nell'approfondimento progettuale prevede l'ubicazione delle griglie di ventilazione lungo il perimetro del parcheggio, all'interno dell'intercapedine, non emergenti rispetto alla quota di marciapiede e realizzate in armonia con il disegno delle pavimentazioni e delle componenti dell'arredo urbano.</p> <p>-Con questa soluzione sono state eliminate le interferenze volumetriche dei camini di ventilazione sulla piazza, in armonia con le particolari caratteristiche ambientali degli spazi pedonali, conseguendo nello stesso tempo un notevole vantaggio funzionale all'interno del parcheggio con il recupero dei posti auto che in precedenza si perdevano perché impegnati dai camini di ventilazione, nel progetto aggiornato le griglie di ventilazione sono state ubicate all'interno dell'intercapedine perimetrale consentendo l'utilizzo pieno ed ottimale della superficie complessiva dell'area per posti auto.</p> <p>-Inoltre, la soluzione prevista nel progetto originario del primo piano interrato con una superficie di ingombro ridotta, per realizzare la messa di mora di alberi di alto fusto lungo il bordo della piazza, consentiva l'ubicazione di soli 30 posti auto, e quindi la necessità di prevedere altri quattro piani interrati per conseguire il numero complessivo di 406 posti auto.</p> <p>-L'adeguamento progettuale prevede l'eliminazione di un piano interrato del parcheggio che, anziché di 5 piani entroterra viene contenuto in 4 piani entroterra, mantenendo sostanzialmente inalterato il numero complessivo dei posti auto.</p> <p>L'aver contenuto lo scavo a soli 4 piani entroterra migliora l'impatto ambientale in fase di cantiere, riduce i tempi di costruzione e di realizzazione e comporta inoltre degli evidenti vantaggi per gli utilizzatori del parcheggio sia sotto l'aspetto funzionale sia di vivibilità della struttura.</p> <p>Tale evidente miglioramento è stato reso possibile come già detto dal recupero dei posti che in precedenza erano impegnati dai camini di ventilazione.</p> <p>Inoltre, sempre al fine di ottimizzare la qualità degli spazi in superficie e ridurre al massimo le interferenze con le strutture di servizio del parcheggio, è stata spostata la rampa circolare di collegamento dei piani interrati, la cui superficie di ventilazione veniva a trovarsi davanti il sagrato della chiesa S. Caterina, così come la rampa rettilinea di uscita ed il gruppo scale ed</p>

ascensore. L'insieme di questi interventi veniva a penalizzare la fruizione pedonale della piazza e della chiesa creando una sovrapposizione di traffico veicolare e pedonale nonché alterava la percezione visiva di una delle più importanti quinte architettoniche della zona centrale di Bitonto.

Al fine di garantire una continuità pedonale fra la piazza Aldo Moro e salvaguardare e valorizzare il fronte urbano di grosso pregio ambientale ed architettonico costituito dalla chiesa di S. Caterina e dal monastero, la ubicazione della rampa circolare di collegamento dei piani interrati è stata trasferita sul lato ovest del parcheggio in adiacenza alla rampa rettilinea di entrata ed uscita ubicate lungo la viabilità contermina a piazza Marconi.

La soluzione introdotta consente l'accorpamento delle rampe rettilinee di ingresso e di uscita con una riduzione di impatto in superficie e la ubicazione delle stesse all'interno della svincolo carrabile fra piazza Marconi e piazza Moro con la possibilità di un diretto collegamento con i flussi di traffico esistenti e senza interferenza con le aree pedonali della zona.

Inoltre la superficie di ventilazione dello spazio a cielo libero della rampa circolare, protetta a filo marciapiede da griglia metallica, viene ad ubicarsi in un'area esterna al nuovo assetto della piazza Moro delineato a forma triangolare dagli assi di corso Vittorio Emanuele e di via Repubblica. Tale posizione risulta più compatibile con la nuova organizzazione formale e funzionale degli spazi sovrastanti il parcheggio, ed inoltre, il segno circolare della griglia a pavimento potrà costituire l'area di riferimento e la base di sostegno per la statua del Traetta che verrebbe in tal modo ad essere leggermente spostata dalla attuale posizione per trovarsi in asse con la viabilità di piazza Marconi. Il progetto prevede una sostanziale pedonalizzazione di tutta l'area interessata dall'intervento. L'intento è quello di creare un'unica grande piazza, nell'invaso urbano del contorno degli edifici ottocenteschi, tagliata in diagonale da un tratto di via Repubblica interessato da un transito carrabile rallentato e controllato che sarà, invece, vietato durante quei periodi in cui l'intera area sarà resa pedonale.

Il progetto prevede che l'intera area sia pavimentata con un basolato in pietra di Trani (spessore di 6-8 cm) ordito perpendicolarmente a Via Repubblica intervallato con fasce di pavimentazione in pietra livida in corrispondenza delle steli commemorative previste. L'inquadramento generale illustra l'intenzione di estendere la pavimentazione anche sull'intero tratto di Via Repubblica compresa la sede stradale. La prima piazza risultante, quella triangolare, è caratterizzata dall'impianto di quattro grandi pini (*pinus pinea*) sul lato di Corso Vittorio Emanuele rispetto alla quale sono state individuati i sistemi di risalita del parcheggio interrato il cui impatto visivo è stato ridotto attraverso l'uso di parapetti in acciaio e cristallo completamente trasparenti come le stesse cabine di risalita degli ascensori. Il lato invece allineato con Via Repubblica ospita il sagrato della chiesa di San Francesco lateralmente segnato dall'impianto di tre tigli (*tilia*) in linea con quattro steli commemorative dedicate ai quattro architetti artefici dell'impianto radiale ottocentesco della città. Il vertice del triangolo ospita il rialloggiamento di una grande basola scolpita raffigurante lo stemma di Bitonto mentre la base del triangolo coincide con la facciata della chiesa e del convento di San Francesco ove sul sagrato, parallelamente alle alberature, viene posizionato un grande sistema lineare di fontane ed illuminazioni con sedute annesse. La seconda piazza di fronte Palazzo Pannone ospita il foro di aerazione della rampa circolare aperta sul quale viene opportunamente sistemata la statua di Tommaso Traetta attraverso la costruzione di un apposito piedistallo. L'intera area viene alberata attraverso un sistema di ulivi secolari allineati con il portico di Palazzo Pannone. Le sedute (opportunamente previste ma non progettate nel presente esecutivo) sono posizionate in corrispondenza di tutte le zone alberate. Inoltre il rondò che circonda la griglia di copertura della rampa circolare aperta del parcheggio costituisce una seduta continua per una lunghezza totale di 74 m. Il sistema di illuminazione pubblica è composto di più parti: 1 - un impianto di illuminazione a pavimento dedicato alla illuminazione delle facciate degli edifici più rappresentativi (Palazzo Pannone-Luise, la chiesa di San Francesco e il convento dei padri Parlotti) e delle alberature più monumentali (i pini sul Corso Vittorio Emanuele); 2 - un impianto di illuminazione su pali nell'area della piazza degli ulivi, lungo Via Repubblica e in corrispondenza della fascia attrezzata con panche su Corso Vittorio Emanuele; 3 - un impianto di illuminazione costituito dalle steli commemorative che incorporeranno apparecchi illuminanti; 4 - un impianto di illuminazione specifica del sistema di fontane; 5 - un impianto di illuminazione della statua di Tommaso Traetta predisposto sul rondò della rampa circolare; 6 - un impianto di illuminazione diffusa del parapetto di protezione della rampa lineare di accesso ed uscita dall'autoparcheggio.

<i>Programma delle fasi di realizzazione</i>	In fase di programmazione
<i>Aspetti innovativi da segnalare</i>	<p>L'impatto ambientale temporaneo concentrato su alcuni aspetti specifici: emissione di rumore e di polveri, oltre che interruzione parziale della viabilità interessata dallo scavo. Nel rispetto del quadro normativo vigente costituito dalla legge 447 del 26/10/95, dal D.P.C.M. del 1/03/1991, dal D.P.C.M. 14/1/97, e per ultimo dalla legge Regionale n: 3 del 12/2/2002, che ha definito i limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno, prodotto da attività fisse e temporanee, stabilendo ben sei classi di destinazione d'uso del territorio, l'esecuzione dei lavori avverrà utilizzando gli accorgimenti organizzativi e tecnici, da adottare durante le lavorazioni per la realizzazione del parcheggio interrato, al fine di ridurre i rumori e le polveri provocati dalle diverse attività cantieristiche. L'area interessata appartiene, secondo la zonizzazione acustica del territorio comunale stabilita dalla legge regionale n. 3 del 12/02/2002, alla classe IV, classificata come area urbana interessata da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con la presenza di attività artigianali. Le emissioni sonore, in termini di livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato (A) (leq (A)) misurato in facciata dell'edificio più esposto, non possono inoltre superare i 70 dB (A) negli intervalli onorari. Il Comune, secondo la Legge Regionale del febbraio 2002, può concedere deroghe su richiesta scritta e motivata, prescrivendo comunque che siano adottate tutte le misure necessarie a ridurre il disturbo sentita la AUSL competente. Le misure necessarie per ridurre il disturbo saranno di carattere organizzativo e tecnico. Le misure di carattere organizzativo comportano la programmazione delle lavorazioni più rumorose in fasce di orario adeguate comprese naturalmente in quelle stabilite dalla normativa. Le misure di carattere tecnico agiscono sulla conformità dei macchinari, sull'adozione di dispositivi tecnologicamente avanzati atti a ridurre ulteriormente le emissioni sonore, e sulla predisposizione di barriere fonoassorbenti sistemate sui perimetri delle aree interessate dai lavori. Per le polveri, sempre rispettando la normativa sulla tutela ambientale e più precisamente il DPR n.203/88, saranno utilizzati per l'abbattimento sistemi di inaffiamento distributivi a largo raggio, oltre alla sistemazione di schermi antipolvere situati lungo le recinzioni delle aree di cantiere. Durante la fase di esecuzione saranno comunque poste in opera recinzioni e barriere acustiche perimetrali per contenere al massimo i livelli sonori. Saranno inoltre montati tabelloni che illustreranno alla cittadinanza le finalità e gli aspetti positivi che una tale realizzazione comporterà ai residenti ed utenti della zona per attutirne gli eventuale disagi. Tutta l'area di cantiere sarà delimitata da elementi di recinzione di altezza 2,00 mt che, oltre alla funzione di recinzione e protezione, potranno altresì mitigare l'impatto acustico e la dispersione di polveri nelle aree immediatamente adiacenti. Trattandosi di un cantiere all'interno di un'area urbana ad alta densità di popolazione, intenso traffico veicolare ed elevata presenza di attività commerciali e uffici, si presentano, in termini di sicurezza, una serie di problematiche che è necessario affrontare sin dalle prime fasi di progettazione ed organizzazione dell'opera. In particolare per quanto riguarda il rumore, premesso che i macchinari utilizzati saranno conformi alle Normative Europee e che si adotteranno tutte le misure necessarie a ridurre il disturbo, da un punto di vista organizzativo si programmeranno le lavorazioni più rumorose in fasce di orario adeguate comprese naturalmente in quelle stabilite dalla normativa per le emissioni sonore da cantieri (ore 7.00-12.00 a.m.- ore 15.00-19.00 p.m), garantendo comunque che il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato misurato sulla facciata dell'edificio più esposto sia minore di 65 dB(A). Per l'abbattimento delle polveri si utilizzeranno sistemi di inaffiamento distribuiti a largo raggio. Al fine di ridurre l'impatto sul traffico veicolare, conseguente alla movimentazione dei materiali in uscita dal cantiere (materiali di risulta) ed in entrata per le varie forniture, si imporrà l'attività di cantiere in modo da limitare il transito dei mezzi alle ore pomeridiane. I collegamenti con le strade esistenti, al fine di scongiurare rischi di incidenti, saranno realizzati in condizioni di ottima visibilità e saranno dotati di dispositivi atti a segnalare l'uscita dei mezzi pesanti, oppure, in alternativa, impiegando del personale a terra che segnali agli autoveicoli ordinari il passaggio sulla strada dei mezzi di lavoro.</p>
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE ED EVENTUALI FASI ULTERIORI	
<i>Commenti e riflessioni</i>	L'opera di riqualificazione della piazza si rende necessaria al fine di rendere questo spazio nuovamente fruibile.
<i>Fasi ulteriori di sviluppo del progetto</i>	
<i>Criteri di valutazione e/o monitoraggio dei risultati attesi</i>	Gli interventi previsti hanno la particolarità di inserirsi in un contesto ricco di stratificazioni ma senza intaccare la loro identità.

COSTO e RISORSE	
<i>Costo complessivo del progetto</i>	7.000.000.00 €
<i>Fonti di finanziamento</i>	privati
<i>Risorse umane e strumentali impegnate per il progetto:</i>	Amministrazione comunale, Imprese private, gruppo di professionisti.
<i>Eventuali risorse tecnologiche:</i>	Lavorazioni degli elementi lapidei con macchine C.N.C
SEZIONI SPECIALI (opzionale) Può essere segnalata, con una breve descrizione (max 1000 caratteri spazi esclusi, per ogni sezione), la caratteristica innovativa che si correla ad ogni tematica.	
A - PROGETTAZIONE PARTECIPATA	
<i>Descrizione</i>	(didascalia di max 1000 caratteri, spazi esclusi)
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF)</i>	(riferimenti ad immagini specifiche allegate)
B - PROGETTAZIONE PER TUTTI	
<i>Descrizione</i>	(didascalia di max 1000 caratteri, spazi esclusi)
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF)</i>	(riferimenti ad immagini specifiche allegate)
C - SOSTENIBILITA' AMBIENTALE, SOLUZIONI BIOECOLOGICHE E BIOEDILIZI	
<i>Descrizione</i>	(didascalia di max 1000 caratteri, spazi esclusi)
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF)</i>	(riferimenti ad immagini specifiche allegate)
MATERIALI ALLEGATI Piante, sezioni, prospetti e schizzi di progetto, eventuali immagini fotografiche di plastici, immagini fotorealistiche, ecc. in formato digitale JPG o TIF (di elevata qualità). Si deve utilizzare il testo da allegare in didascalia per ogni immagine per puntualizzare gli aspetti innovativi del progetto. Complessivamente sono a disposizione max 4000 caratteri spazi esclusi.	
TAVOLA o IMMAGINE n. 1	
<i>Titolo della tavola/immagine</i>	Sviluppo storico della città di Bitonto
<i>Descrizione</i>	Per poter cogliere a fondo il senso dell'intervento in piazza Aldo Moro, risulta necessario confrontarsi con la forma della città a scala urbana così come viene a definirsi storicamente nel XIX secolo. Lo sviluppo urbano della città di Bitonto nell'Ottocento rappresenta un ottimo esempio di integrazione tra città e paesaggio rurale, ove la prima ricalca le emergenze extra-moenia per dirigere gli "assi" della propria crescita.
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF)</i>	1parcheggioR.jpg
TAVOLA o IMMAGINE n. 2	
<i>Titolo della tavola/immagine</i>	Planimetrie e prospetti
<i>Descrizione</i>	L'elegante modello di questa provincia del Regno di Napoli non assume quasi mai i caratteri e le dimensioni degli esempi francesi da cui implicitamente deriva. Si tratta di più o meno brevi canali prospettici longitudinali (lunghezza massima inferiore al chilometro), misurati visivamente da elementi pivot sapientemente organizzati che abitano gli osservatori a guardare più lontano e collegare punti distanti della città e del territorio: questi elementi ben si legano alla minuziosa "neoclassica" ricerca di qualità architettonica e di decoro borghese.
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF)</i>	2parcheggioR.jpg
TAVOLA o IMMAGINE n. 3	
<i>Titolo della tavola/immagine</i>	Pianta, prospetti e sezivi
<i>Descrizione</i>	L'intervento, di cui all'oggetto, è colto quindi come un importante momento di riflessione progettuale teso a legare e ri-ammagliare, la particolare soluzione formale di piazza Aldo Moro al più ampio assetto morfologico della città di Bitonto. Nella fattispecie, riaffermando la convergenza assiale verso il Maschio Angioino di via Repubblica, piazza Aldo Moro assumerà una forma triangolare con due lati definiti da via Repubblica e corso Vittorio Emanuele ed il terzo dalla chiesa di S. Francesco da Paola e dal convento dei Padri Paolotti. La nuova piazza, quindi non presenta soluzioni di continuità pedonale sia con il sagrato della chiesa che con gli spazi adiacenti al convento.

	La particolare condizione urbana al contorno della piazza consente la definizione di una "seconda piazza", attestata sul fianco porticato del Palazzo Pannone-Luise e separata dalla prima da via Repubblica.
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF)</i>	3parcheggioR.jpg
TAVOLA o IMMAGINE n. 4	
<i>Titolo della tavola/immagine</i>	Ricostruzioni virtuali
<i>Descrizione</i>	Il progetto prevede una sostanziale pedonalizzazione di tutta l'area interessata dall'intervento. L'intento è quello di creare un'unica grande piazza, nell'invaso urbano del contorno degli edifici ottocenteschi, tagliata in diagonale da un tratto di via Repubblica interessato da un transito carrabile rallentato e controllato che sarà, invece, vietato durante quei periodi in cui l'intera area sarà resa pedonale
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF)</i>	4parcheggioR.jpg
TAVOLA o IMMAGINE n. 5	
<i>Titolo della tavola/immagine</i>	Viste modello
<i>Descrizione</i>	Vista del modello
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF)</i>	5parcheggioR.jpg
DIRITTO DI ESPOSIZIONE E PUBBLICAZIONE	
La partecipazione al Premio Innovazione e Qualità Urbana determina l'accettazione (da parte dei partecipanti e dei vincitori) a consentire alla Maggioli S.p.A. il diritto di esporre, pubblicare in tutto o in parte gli elaborati e le documentazioni descrittive presentate al Premio che, a proprio insindacabile giudizio, ritiene interessanti, senza nulla dovere ai partecipanti, fermo restando l'obbligo di citare titolo e autori concorrenti.	
NON RESTITUZIONE DEGLI ELABORATI	
La documentazione digitale inviata per consentire la valutazione del nuovo progetto e delle opere realizzate rimarrà alla Maggioli S.p.A. e non verrà restituita.	
<i>Firma per accettazione del referente del progetto</i>	
LIBERATORIA ALL'USO DEI DATI PERSONALI INSERITI	
Informativa ex art. 13 D.Lgs 196/2003 Maggioli Spa, titolare del trattamento, raccoglie presso di sé e tratta, con modalità anche automatizzate, i dati personali il cui conferimento è facoltativo ma indispensabile per fornirle il servizio richiesto e, se ha espresso la relativa opzione, per aggiornarla su iniziative e offerte della nostra azienda. I soggetti che verranno a conoscenza di tali dati personali saranno gli incaricati addetti ai seguenti settori aziendali: c.e.d., servizi internet, editoria elettronica, mailing, marketing, fiere e congressi, formazione, teleselling, ufficio ordini, ufficio clienti, settore amministrativo. Lei potrà esercitare i diritti di cui all'art. 7 del D.Lgs 196/03, (aggiornamento, rettificazione, integrazione, cancellazione, trasformazione in forma anonima o blocco dei dati trattati in violazione di legge, opposizione, richiesta delle informazioni di cui al 1° capoverso e di cui alle lettere a), b), c), d), e) del 2° capoverso), rivolgendosi a Maggioli Spa, Via Del Carpino 8, 47822 Santarcangelo di Rom. – Servizio Clienti, oppure contattando il numero verde 800 – 846061. <u>Consenso</u> . Attraverso il conferimento dei suoi dati, del suo indirizzo e-mail e/o di telefono e/o di fax Lei esprime il suo specifico consenso all'utilizzo di detti strumenti per informazioni commerciali. Se non desidera ricevere altre offerte di iniziative e prodotti della nostra società, barri la casella qui a fianco <input type="checkbox"/>	