

Art. 3

Nuclei ed aree delle fasce omogenee indicate per le Marche. I nuclei sono le partizioni delle fasce omogenee ed hanno una larghezza che va da 10 a 20 Km.

Ogni nucleo è diviso in aree generalmente quadrate di dimensione dai 2 ai 5 Kilometri di larghezza e due o più sono comprese in ciascun settore di decentramento provinciale.

Art. 4

Uffici tutela dell'ambiente comprensoriali di coordinamento, provinciali e regionali.

Se vi sono più aree in ciascun settore di decentramento provinciale, vi sarà in esso un ufficio tutela dell'ambiente di coordinamento comprensoriale e comunque un ufficio provinciale sarà presente in ogni territorio provinciale nel centro urbano capoluogo.

L'ufficio di coordinamento regionale di Ancona, avrà il compito di coordinare gli interventi di tutela degli uffici provinciali.

Art. 5

Sottosezioni degli uffici tutela dell'ambiente naturale ed urbano. Gli uffici tutela dell'ambiente dei 3 livelli hanno al loro interno delle sottosezioni: a) sottosezione territorio agricolo; b) una corsi d'acqua; c) una territorio costiero pianeggiante e collinare; d) una territorio interno centrale montuoso e collinare; e) una sottosezione inquinamento artigianale e industriale; f) una sottosezione depuratori; g) una territorio urbano dei capoluoghi e dei minori centri provinciali; h) una territorio marittimo esterno al mare territoriale.

ORDINAMENTO OPERATIVO

Art. 6

Ordinamento operativo. L'ordinamento operativo è costituito dalle attività artistiche dirette a raggiungere gli obiettivi indicati realizzate nell'ambito dei tre settori in cui sono divise le sottosezioni indicate di suddivisione degli uffici di tutela dell'ambiente: 1) – settore inquinamento; 2) settore calamità naturali e 3) settore equilibrio naturale.

Art. 7

Settore inquinamento. Nel caso del primo settore inquinamento si pianificherà l'installazione e il funzionamento sul territorio degli apparati tecnici per il rilevamento dell'inquinamento dell'aria, delle acque e del terreno, nonché le varie azioni dirette a ridurre tale inquinamento fino ad eliminarlo. Ciò verrà pianificato in

tutte le tre fasce territoriali omogenee del progetto tutela dell'ambiente naturale ed urbano delle Marche.

Art. 8

Settore calamità naturali. Per il secondo settore si pianificheranno tutte le attività dirette a limitare i danni derivanti dalle calamità naturali, quali inondazioni, frane, smottamenti, incendi, allagamenti, terremoti. Nei piani regolatori verranno indicate allora tutte tali attività che prevengono e rimediano i danni causati da tali calamità naturali, con un continuo controllo del territorio e attività concrete di difesa, che possono giungere a prevedere la costruzione di edifici antisismici, di bacini di contenimento, percorsi alternativi dei fiumi, terrapieni di contenimento, dei terreni franosi e comunque instabili.

Tutto questo verrà completato con la costruzione sul territorio di capisaldi, di casolari tecnici, sparsi su tutto il territorio naturale ed urbano, da cui deriverà un continuo monitoraggio del territorio che permetterà di prevedere concretamente le azioni di tutela dell'ambiente sia del settore inquinamento che di quello calamità naturali.

Una calamità che non è naturale ma dovuta all'azione dell'uomo è quella diretta al disboscamento della foreste o degli incendi, che va bloccata con ogni mezzo per impedire che la funzione di area verde venga menomata dall'azione dell'uomo, diretta a distruggere vaste aree boschive per interessi economici individuali che danneggiano quelli collettivi.

Per questo è stato allegato al presente progetto quello sulla sicurezza di riorganizzazione delle forze di Polizia, studiato per la realtà italiana che si adatta tuttavia molto bene ad ogni ordinamento sovrano proprio per la sua universalità.

E il piano turistico indicato in precedenza è proprio lo strumento economico che eliminando le fasce di disoccupazione dell'Abruzzo, viene ad eliminare il vivaio del crimine che alimenta queste attività delittuose.

Questo aiuta lo strumento del progetto sicurezza ad eliminare progressivamente il crimine e quindi il grave male del disboscamento e delle azioni che danneggiano l'ambiente.

Art. 9

Capisaldi di tutela dell'ambiente del settore inquinamento e calamità naturali anche generate dall'uomo. Vanno previsti quindi dei capisaldi a tutela dell'ambiente naturale ed urbano dall'inquinamento e dalle calamità naturali. Si possono installare 50 capisaldi per un ogni 150 Km. divisi in due fasce o in 5 fasce di larghezza pari a 20 o 60 Km.

Art. 10

Terzo Settore equilibrio naturale. Per il terzo settore si pianificherà l'utilizzo del territorio naturale ed urbano per attività di svago e di tempo libero usufruibili da tutti i cittadini e residenti. Verrà prevista a questo proposito la costruzione di parchi naturali oltre a quelli esistenti se ritenuto necessario, di vie verdi attrezzate lungo i fiumi e nelle città e la costruzione con elementi naturali di casolari dove sarà possibile il soggiorno per brevi o medi periodi a contatto con la natura e con le bellezze naturali, storiche ed archeologiche delle Marche.

Tutta l'attività di organizzazione delle attività concrete di tutela dell'ambiente saranno effettuate dal settore pianificazione di ciascuna sottosezione, che trasmetterà il relativo piano regolatore al nucleo per il piano di tutela dell'ambiente comunale di coordinamento, il quale ne farà un documento unitario, da inviare all'ufficio per la tutela dell'ambiente regionale, al fine del coordinamento regionale.

I parchi naturali e i percorsi naturalistici

Art. 11

I percorsi naturalistici lungo i fiumi e in aree paesaggistiche e di collegamento dei parchi naturali delle Marche. I percorsi naturalistici proprio per potenziare l'offerta del bene turistico è utile che colleghino i vari parchi regionali, nazionali e le aree marine protette che si trovano sul territorio della regione Marche.

Tale collegamento sarà intervallato dalla realizzazione di villaggi turistici realizzati con elementi naturali in modo da non deturpare l'ambiente e gli ecosistemi. Questo sarà compiuto dall'ufficio urbanistica e dal relativo piano urbanistico. Sia per i percorsi naturalistici che per i villaggi turistici vengono allegate le tavole planivolumetriche di progetto, che sono analoghe a quelle realizzate per il progetto "I 5 libri della tutela dell'ambiente" redatto per le altre regioni italiane.

Per far godere nel modo più elevato il contatto con la natura, dovranno essere costruiti nei parchi naturali di cui al sottonotato elenco, dei casolari di soggiorno, immersi nel verde dei parchi e costruiti anch'essi con elementi naturali in modo da non danneggiare l'ambiente.

Per tutti questi complessi abitativi dove si potranno fruire brevi o medi periodi di soggiorno, dovrà essere garantita la sicurezza dei residenti, da attacchi del crimine comune ed organizzato. Ciò sarà assicurato dalle forze di Polizia organizzate secondo un livello superiore di sicurezza previsto dal progetto sicurezza del gruppo “Atlante 2000”. Esso lo si propone alle Marche proprio per assicurare una concreta sicurezza di circolazione, che è il presupposto necessario per l’attuazione di questo piano turistico che si propone.

Ma la sicurezza riguarderà anche la salute dell’uomo che può essere danneggiata da elementi che derivano dal clima, quindi, insetti o animali che possono attaccare l’uomo. Per cui sul territorio in prossimità di tali villaggi o casolari isolati, come dovrà essere continua la vigilanza delle forze di Polizia, così dovrà essere sempre presente in modo capillare, l’assistenza medica utile in tutti quei casi in cui la natura può creare infezioni o malattie derivanti dagli agenti naturali della fauna, della flora o degli insetti presenti nel territorio.

Art. 12

Parchi delle Marche e loro ubicazione. Una prima indicazione dell’ubicazione dei parchi delle Marche è utile a far vedere come viene previsto il collegamento degli stessi, da operare con percorsi naturalistici, che non deturpino l’ambiente, essendo percorsi a piedi, ma anche su veicoli elettrici che non inquinano l’ambiente, in modo da permettere la visita alle aree naturali da parte del turista. Tale collegamento è indicato nella tavola planimetrica che si allega con le altre relative ai 5 libri della tutela dell’ambiente, uniti al sesto sul piano turistico.

Alcuni Parchi delle Marche sono:

Parco Nazionale **dei** Monti Sibillini. ...

Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti **della** Laga. ...

Parco Naturale Regionale del Conero. ...

Parco Naturale Regionale del Monte San Bartolo. ...

Parco Naturale Interregionale del Sasso Simone e Simoncello. ...

Parco Naturale Regionale **della** Gola **della** Rossa e di Frasassi.

Art. 18

I casolari di soggiorno nei parchi. I casolari di soggiorno saranno ubicati nelle tre fasce indicate delle Marche in modo da costituire una rete di casolari, che avrà una disposizione non schematica come i casolari tecnici, ma variabile in funzione della loro ubicazione nelle aree più ospitali e amene dei parchi dal punto di vista paesaggistico. Ciò in modo da agevolare il turista nell’ammirare i paesaggi e di godere il piacere di stare a contatto con la natura.

Progetto pianificazione urbanistica (PPU) per la regione Marche

SINTESI DEL PPU PER LE MARCHE

Premessa sulla sua utilità a fini turistici

Come per il progetto tutela dell'ambiente naturale ed urbano, anche il terzo libro progetto pianificazione urbanistica per le Marche, persegue la finalità di costituire la premessa normativa per l'offerta del bene turistico ad un livello più elevato qualitativamente e quantitativamente di quello attuale.

Ciò permette di incrementare con le sue modalità normative, le presenze turistiche nazionali e straniere.

Infatti il decentramento dell'urbano, gli edifici guida, i parchi, le vie giardino dei capoluoghi che sono previste dal PPU, comportano un accrescimento della bellezza e funzionalità dei capoluoghi della Regione Marche e quindi una più elevata attrazione turistica.

Per cui possiamo dire che la valorizzazione dell'urbanistica con elementi funzionali, naturali e architettonici di pregio nonchè paesaggistici, comporta l'aumento delle presenze turistiche nelle Marche.

ORDINAMENTO ORGANIZZATIVO ED OPERATIVO

Il progetto Pianificazione urbanistica una delle 5 componenti del progetto "I 5 libri della Tutela dell'ambiente" con le relative prescrizioni normative, vuole realizzare una nuova organizzazione scientifica della sistematica urbanistica della Toscana a livello regionale, provinciale e comunale. Si rivolge quindi a tutti gli uffici urbanistica che esisteranno nei vari settori di decentramento provinciale ed altre unità amministrative della regione Marche, che vengono organizzati secondo una nuova scientifica articolazione normativa. Essa prevede attività di pianificazione con il coordinamento comprensoriale, provinciale e regionale, proprio al fine di ottenere una attività urbanistica che risponda ai criteri di decentramento dell'urbano in modo ordinato sul territorio, in maniera cioè da prevedere il decentramento dei vari capoluoghi nel territorio in maniera ordinata e regolata secondo precisi principi dell'urbanistica del terzo millennio, escludendo quindi pianificazioni che siano fatte a caso senza regole di ubicazione dei nuovi quartieri urbani, in base a obiettivi di tutela dell'ambiente, di velocizzazione delle reti di comunicazione e di decentramento delle attività produttive.

Tale nuovo ordine sarà diretto a prevedere ad esempio non più costruzioni isolate, ma solo grandi, medi e piccoli quartieri di decentramento secondo piani urbanistici, che li muniscano di tutti i servizi e quindi sono anche una garanzia per la tutela dell'ambiente, in quanto vanno pianificati nella loro costruzione e nei possibili danni all'ambiente, che così vengono previsti ed evitati.

Questa diversa struttura funzionale urbanistica e territoriale sarà in grado di dare notevole sviluppo economico alla regione Marche.

Ordinamento organizzativo

Si prevede primariamente che il territorio delle Marche venga suddiviso in 3 fasce urbanistiche turistiche: a) la fascia urbanistica turistica costiera balneare, b) la fascia urbanistica turistica centrale dei centri urbani e c) la fascia turistica urbanistica dei parchi.

Tale suddivisione è determinata dal fatto che con il presente progetto pianificazione urbanistica, si tende a realizzare quella nuova strategia dell'urbano che rende il territorio sempre più valorizzato e quindi apprezzato per chi domanda il bene turistico, per cui l'organizzazione urbanistica, delle libertà urbane, deve essere impostata tenendo conto dell'offerta del bene turistico, che potrà vedere un aumento della domanda per effetto della migliore organizzazione territoriale dell'urbano, che si traduce in amenità dello stesso e in funzionalità dei servizi relativi, che aumentano le libertà urbane che interessano direttamente il turista che visita la Toscana, che può così decidere di destinare periodi di vacanza in questa regione, resa ancora più bella con l'organizzazione urbanistica che qui viene prevista con questo progetto pianificazione urbanistica (PPU).

L'ufficio pianificazione urbanistica comprensoriale, provinciale e regionale, assume un sistema di pianificazione della progettazione che tiene conto dell'organizzazione del piano turistico per l'area dell'Abruzzo. Questa organizzazione parte dalle fasce turistiche indicate, prosegue con i nuclei di ripartizione della fasce e con le aree di suddivisione dei nuclei.

Per l'Urbanistica le fasce urbanistiche turistiche indicate vengono a prevedere al loro interno le suddivisioni del territorio che hanno dentro i centri urbani principali della regione. Tali suddivisioni sono i nuclei di ampiezza da 10 a 20 chilometri, e questi in aree che sono comprese in ciascun nucleo. Queste sono contenute nel numero di due o più in ciascun settore di decentramento provinciale.

Le attività urbanistiche di ciascun settore di decentramento che comprende più comuni, in ciascuna provincia, saranno organizzate previste e coordinate dall'ufficio urbanistica superiore, che potrà essere quello regionale (UPUR) e quindi quello interregionale del centro di settore di decentramento nazionale di Roma in questo caso, quando verrà estesa questa organizzazione territoriale urbanistica all'intero Stato italiano.

Ogni ufficio urbanistico gestirà le attività urbanistiche del proprio settore territoriale e sarà diviso in tre sezioni relative alle principali attività urbanistiche riferite ai centri urbani e alle attività di costruzione edilizia: 1) sezione centri urbani capoluogo e minori provinciali; 2) sezione villaggi turistici; e 3) sezione casolari in parchi giardino e varie aree paesaggistiche.

La prima sezione verrà divisa in sottosezioni secondo le varie attività urbanistiche da realizzare nei territori:

- sottosezione decentramento dell'urbano nel territorio di settore di decentramento provinciale, secondo il modello della città orizzontale o del reticolato romano;
- sottosezione parchi dei territori provinciali prossimi ove possibile ad edifici storici esistenti;
- sottosezione parchi attorno ai capoluoghi e ai centri di settore di decentramento provinciale;
- sottosezione vie verdi, vie giardino lungo i fiumi, vie giardino cioè arricchite con architetture da giardino;
- sottosezioni vie verdi cittadine che collegano i parchi che contornano i capoluoghi di settore di decentramento;
- Sottosezioni stazioni di collegamento
- Sottosezione circolazione urbana e extraurbana;
- Sottosezione decentramento delle attività produttive;
- Sottosezione piano complessivo delle sottosezioni.

Ordinamento operativo

Questo corrisponde alle “Attività artistiche” ideate dai dirigenti architetti degli uffici urbanistica dei comparti delle sottosezioni indicate secondo gli obiettivi e la maglia di uniformità dell'organo coordinatore, secondo cioè il disegno di coordinamento delle attività urbanistiche degli enti minori coordinati.

Vi sarà allora a) – un comparto obiettivi urbanistici corrispondenti allo sviluppo di attività urbane sempre più adeguate alle esigenze dei residenti e all'aumento del numero e della qualità delle libertà urbane, nell'ambito del necessario coordinamento degli uffici maggiori quali gli uffici urbanistica comprensoriali, provinciali e regionali, che utilizzeranno la maglia di uniformità, gli schemi progettuali atti ad ottenere una uniformità di elementi urbanistici in ogni realtà territoriale.

b) – Vi sarà poi un comparto decentramento dell'urbano in modo ordinato nella provincia in modo da avere grandi, medi e piccoli quartieri di decentramento, muniti di tutti i servizi prossimi possibilmente agli edifici storici sparsi sul territorio e ai grandi parchi giardino sparsi sul territorio provinciale, esistenti e che vengono creati dagli uffici urbanistica e costituiscono il terzo comparto. Questo progetterà anche le vie verdi lungo i fiumi e quelle cittadine, nonché i grandi parchi giardino dei capoluoghi e sparsi nel proprio territorio.

c) – In quarto luogo si deve prevedere per ciascuna delle sottosezioni il comparto viabilità diretta a velocizzare la stessa rete e a renderla sempre più fruibile e vicina alle residenze, anche con quella relativa alle vie aeree di cui al relativo progetto.

d) – infine vi sarà il comparto decentramento delle aree produttive in modo da prevedere aree specializzate lontano dai centri urbani capoluogo e dei centri minori.

Vi sarà poi un coordinamento di settore di decentramento provinciale, provinciale e regionale, curato dal primo comparto con la maglia di uniformità per arrivare ad un'offerta del bene urbanistico nella qualità e nella quantità uniforme su tutto il territorio di settore di decentramento provinciale, provinciale e regionale, secondo la specificità di ciascuna area geografica dal punto di vista storico, architettonico, artistico e paesaggistico.

Il Ministero dell'Urbanistica quando verrà istituito opererà la sintesi nazionale e la promozione dell'arricchimento urbanistico finalizzato all'offerta più elevata del bene turistico, secondo le specificità di ciascun settore di decentramento nazionale seguendo e programmando nel tempo l'evoluzione dell'offerta del bene urbanistico in modo uniforme per ciascun settore di decentramento nazionale.

TESTO IN ARTICOLI DEL PROGETTO **PIANIFICAZIONE URBANISTICA RELATIVO** **ALL'ORDINAMENTO ORGANIZZATIVO ED** **OPERATIVO PER LA REGIONE MARCHE**

La regione Marche

Art.20

Obiettivi. Gli obiettivi del progetto pianificazione urbanistica, per le Marche come per ogni regione italiana, è quello di predisporre delle attività urbanistiche sempre più adeguate alle esigenze dei cittadini della regione lucana.

Si tratta cioè di aumentare le libertà urbane che consentono di rendere più piacevole la residenza nei vari centri urbani, dal punto di vista del soddisfacimento delle esigenze ricreative, sportive e di svago di vario genere.

Art. 21

Fasce urbanistiche turistiche. Vengono istituite le seguenti fasce urbanistiche turistiche omogenee per le Marche:

- 1) – Fascia urbanistica Costiera pianeggiante e collinosa, con profondità 40 Km.
- 2) – Fascia urbanistica centrale collinosa.
- 3) – Fascia urbanistica dei parchi.

Art. 22

Nuclei delle fasce urbanistiche turistiche . Ogni fascia urbanistica turistica viene divisa in nuclei variabili da un minimo di 5 ad un massimo di 20 Kilometri di larghezza e profondità pari a 40 Km.

Art. 23

Aree delle fasce turistiche urbanistiche. Ogni nucleo della suddivisione delle fasce urbanistiche turistiche viene diviso in aree. Una o più di queste aree quadrate di diametro dai 2 ai 5 chilometri viene compresa in ciascun settore di decentramento provinciale.

Art. 24

Uffici urbanistica dei settori di decentramento provinciali, delle province e della regione Marche. In ciascun settore di decentramento provinciale, funziona un ufficio urbanistica che viene coordinato da quello provinciale che comprende più settori di decentramento.

Questi sono coordinati nelle stesse attività di piano dagli uffici urbanistica provinciali dei capoluoghi di provincia e questi a loro volta sono coordinati dall'ufficio urbanistica regionale sito nel capoluogo di regione.

Art. 25

Sezioni degli uffici urbanistica. Gli uffici urbanistica dei 3 livelli hanno al loro interno 3 sezioni: 1) sezione centri urbani; 2) sezione villaggi turistici; 3) sezione casolari nei parchi urbanistici e naturali.

Art. 26

Sottosezioni delle sezioni degli uffici urbanistica. Al loro interno la sezione prima degli uffici urbanistica di cui all'articolo precedente ha delle sottosezioni denominate: 1) – sottosezione decentramento dell'urbano nel territorio secondo il modello della città orizzontale e del reticolato romano, con gli adattamenti alla morfologia del territorio;

2) – sottosezione parchi dei territori provinciali prossimi ove possibile a zone storiche o archeologiche;

3) – sottosezione edifici del terziario, ubicazione;

4) – sottosezione parchi attorno ai capoluoghi dei settori di decentramento e provinciali;

5) – sottosezione vie verdi lungo i fiumi, vie giardino arricchite con architetture da giardino;

6) – sottosezione vie verdi cittadine che collegano i parchi che contornano i capoluoghi;

7) – sottosezioni stazioni di collegamento;

8) – sottosezione circolazione urbana e extraurbana;

9) – sottosezione decentramento delle attività produttive;

10) – sottosezione piano complessivo delle sottosezioni.

Art. 27

Sottosezione villaggi turistici. In prossimità dei parchi nazionali esistenti e di quelli che verranno edificati in futuro, possono essere progettati dagli uffici urbanistica, dei

villaggi turistici, utilizzati dal turismo paesaggistico delle aree naturali pianeggianti, collinose e fluviali.

Art. 28

Sottosezione casolari. Oltre ai casolari progettati dagli uffici tutela dell'ambiente naturale, gli stessi possono essere progettati dagli uffici urbanistica nei parchi giardino che contornano i centri abitati capoluoghi di settore di decentramento provinciale, di provincia e di regione. Ciò al fine di incentivare il turismo prossimo alle grandi aree verdi dei parchi nazionali e di tutta l'area veneta. Si tratta dei casolari che non si trovano in zone naturalistiche aperte, ma nell'area dei parchi che contornano i capoluoghi.

ORDINAMENTO OPERATIVO DEL PROGETTO PIANIFICAZIONE URBANISTICA DELLE MARCHE

Art. 29

Comparti delle sottosezioni degli uffici urbanistica. I comparti di ogni sottosezione di ciascun ufficio urbanistica, che attuano l'ordinamento operativo, le "attività artistiche" che fanno raggiungere l'obiettivo di una offerta del bene urbanistico sempre più elevata, sono dati da:

- a) – comparto obiettivi urbanistici
- b) – comparto decentramento dell'urbano per le Marche (vedere tavole)
- C) – comparto aree verdi;
- c) – comparto viabilità
- d) – comparto decentramento delle aree produttive in modo da prevedere aree specializzate lontano dai centri urbani capoluogo e dei centri minori.
- e) – comparto pubblicità della nuova dimensione urbana nei sue maggiori libertà urbane.

Vi sarà poi un coordinamento di settore di decentramento regionale che coordina le province della regione, curato dal primo comparto, con la maglia di uniformità per arrivare ad una realizzazione del bene urbanistico nella qualità e nella quantità uniforme su tutto il territorio di settore di decentramento provinciale, della provincia e dell'intera regione, secondo la specificità di ciascuna area geografica dal punto di vista storico, architettonico, artistico e paesaggistico.

Art. 30

Comparto a) obiettivi urbanistici. Come detto il comparto di cui all'oggetto si riferirà allo sviluppo di attività urbane sempre più adeguate alle esigenze dei residenti e all'aumento del numero e della qualità delle libertà urbane nell'ambito del necessario coordinamento degli uffici maggiori quali gli uffici urbanistica comprensoriali, provinciali e regionale, che utilizzeranno la maglia di uniformità, gli schemi progettuali atti ad ottenere una uniformità di elementi urbanistici in ogni realtà territoriale.

Art. 31

Comparto b) decentramento dell'urbano. Questo si occupa di programmare il decentramento dell'urbano in maniera ordinata nel settore di decentramento provinciale del centro urbano, in modo da avere grandi, medi e piccoli quartieri di decentramento muniti di tutti i servizi, prossimi possibilmente ai grandi parchi giardino distribuiti sul territorio. Questo comparto progetta le vie verdi lungo i fiumi e quelle cittadine nonché il collegamento dei grandi parchi sparsi nei vari territori della Basilicata in collegamento con gli uffici tutela dell'ambiente naturale ed urbano.

Ordinamento operativo: le attività progettuali di creazione della nuova maglia urbanistica

Esempi per la regione Marche

Art. 32

Il decentramento dell'urbano e le vie verdi cittadine. Si possono ipotizzare esempi di decentramento dell'urbano con quartieri di decentramento e parchi annessi per ogni provincia delle Marche come si evince dalle tavole planimetriche allegate. E si può ipotizzare una realizzazione di parchi per la città di Ancona come per ogni altro capoluogo della regione Marche.

Come è stato previsto per le altre regioni italiane, si può pianificare il decentramento dell'urbano nelle periferie esterne per nuclei ordinati dell'urbano, disposti nelle periferie dei capoluoghi, che siano prossime ai parchi già esistenti o a quelli che si creeranno in futuro.

Tali nuclei urbani che vengono indicati nelle tavole planivolumetriche allegate al presente progetto, devono essere provvisti di tutti i servizi e agevolmente raggiungibili dalla città capoluogo con ogni mezzo di comunicazione.

Il decentramento dell'urbano non deve avvenire come accade spesso, disordinatamente e casualmente, ma con una articolazione di piano che generi maggior funzionalità ed efficienza della componente residenziale.

Per questo vanno elevate ed aumentate le libertà urbane con ogni strumento urbanistico.

Tali città verranno attraversate in croce o con altra forma geometrica da vie verdi, che sono vie giardino arricchite con architetture da giardino lungo il loro percorso, che abbelliscono il tessuto urbano e lo rendono più piacevole nel suo utilizzo da parte del cittadino e del visitatore.

Queste vie verdi attraversando la città collegano i parchi giardino che contornano ogni capoluogo per nuclei e abbelliscono il tessuto dell'urbano che sarà molto utile per fini turistici, per cui il turista non si recherà nelle Marche solo per vedere le bellezze naturalistiche delle coste e del mare e le sue realtà storiche, ma

anche per vedere le città riordinate urbanisticamente, che esistono nelle tre fasce in cui abbiamo suddiviso urbanisticamente le Marche.

Anche i nuclei decentrati nel territorio provinciale delle città indicate, saranno ubicati in prossimità di parchi creati dall'ufficio urbanistica, se non vi sono in prossimità le realtà verdi preesistenti.

Art. 33

Quartieri di decentramento. Tipologia. Va detto subito che principio della nuova urbanistica proposto per le Marche, è quello della costruzione solo di grandi, medi e piccoli quartieri di decentramento dell'urbano. Non più edificazione di singoli edifici ma solo quartieri autosufficienti e muniti di tutti i servizi.

Ciò costituirà una garanzia e una tutela dell'ambiente, in quanto la loro progettazione sarà effettuata in funzione dell'impatto ambientale e della tutela della natura circostante da azioni di dissesto che si possono verificare con l'edificazione incontrollata di strutture edilizie.

Per l'Italia sono stati ipotizzati 4 tipi di quartieri di decentramento: a) – quello rettangolare da 10.000 abitanti o quadrato da 5.000 abitanti, analogo a quello che viene illustrato nelle allegate tavole planivolumetriche. b) – quello a ferro di cavallo con ampi centri di raccolta e piazze come il precedente c) – quello circolare per 4.000 abitanti D) quello a losanga per 600 abitanti, utile per le zone collinose e quindi adattabile ad ogni morfologia del terreno.

Per le città delle Marche indicate, al fine di avere l'indicazione della nuova sistemazione urbanistica cittadina, si allegano la tavole planivolumetriche, progettate per la Toscana, per l'Umbria e le Marche e in particolare per Firenze, Perugia e Ancona; per le quali si allegano gli esempi di cui al progetto i 5 libri per le varie regioni italiane.

COMPARTO AREE VERDI

Art. 41

Comparto c) Aree verdi gestite dall'ufficio urbanistica. Esempi di Aree verdi per il centro urbano di Ancona. Questo comparto dell'ufficio urbanistica dell'ordinamento operativo del progetto pianificazione urbanistica, è quello che progetta le aree verdi dei centri urbani. Qui viene presa ad esempio la città di Firenze.

La città di Ancona come evidenziato nelle tavole planivolumetriche di progetto che sono allegate a questo progetto in articoli, sarà contornata da parchi giardino, divisi in settori secondo le varie dimensioni urbane.

Quindi potranno essere 3 settori che la contornano e che costituiscono lo spazio verde attrezzato utilizzabile dai cittadini di Ancona e residenti, per le loro attività di tempo libero.

Queste aree parco saranno raggiungibili dal centro cittadino attraverso le vie verdi indicate che attraversano la città in croce o con altra forma geometrica. La via verde cittadina trova cioè il suo esito finale nel più ampio spazio verde del parco. La via verde pertanto conduce il visitatore e termina il suo percorso nell'area parco, ove

essa continua nei vari vialetti e percorsi posti all'interno del parco, fino a toccare i bordi esterni dove troverà la continuazione nei percorsi naturalistici e artistici che conducono ai vari parchi delle Marche e alle aree archeologiche della regione. Per ogni città delle Marche, il percorso artistico continuazione del parco cittadino potrà condurre ai parchi vicino alle città.

I parchi sono caratterizzati dalla presenza di edifici polifunzionali utili per le varie attività di svago e di casolari ubicati nelle aree naturalistiche del parco, ove si possono passare periodi di vacanza di fine settimana o brevi che interrompono le varie attività lavorative. Questo esempio per Ancona può essere esteso a ogni altro capoluogo e centro urbano minore e quindi anche per quelli delle Marche.

COMPARTO VIABILITA'

Art. 44

Attività progettuali del c) comparto viabilità degli uffici urbanistica delle province delle Marche delle tre fasce urbanistiche omogenee territoriali. Questo comparto è diretto ad ideare e progettare la velocizzazione della rete urbana ed extraurbana, la circolazione su strade ed autostradale e a renderla sempre più fruibile e vicina alle residenze anche con lo sviluppo della nuova circolazione data dalle vie aeree e sotterranee ad alta velocità a levitazione magnetica, che possono iniziare il loro percorso dai grandi, medi e piccoli quartieri di decentramento che vengono a decentrare l'urbano nelle varie periferie provinciali.

Tali vie aeree o sotterranee sono le vie di circolazione del futuro e correranno sopra o sotto le autostrade, le superstrade e le strade ferrate ad altissima velocità, con veicoli aerei agganciati a nastri trasportatori o su letti magnetici, che viaggiano a tali velocità molto elevate (600 – 800 Km/h), avendo la conduzione completamente automatizzata con il computer di bordo. Questo programma il viaggio dall'inizio alla fine, prevedendo soste, sorpassi, velocità di crociera e quindi in questo modo si verranno a eliminare gli incidenti stradali. Il guidatore non sarà impegnato nella guida ma potrà di tanto in tanto controllare gli strumenti di bordo che dovranno funzionare anche senza l'intervento del guidatore.

Questo progetto è stato ideato dall'Architetto Bellu Daniele e si può interconnettere con quello elaborato dall'architetto Mimmo Procopio che prevede una circolazione di veicoli ad altissima velocità che corrono nel sottosuolo ad una profondità di 100 – 200 metri.

Per cui si può prevedere una circolazione sopraelevata posta sopra le strade ferrate e le autostrade ad una altezza di 12 - 14 metri per le zone pianeggianti ed una in galleria per le zone collinari. Le stesse vie aree divengono vie in galleria per le aree collinari e pianeggianti, che si trovano numerose anche in Abruzzo. Per cui il progetto delle vie di comunicazione con treni a levitazione magnetica, può essere utilizzato in tutti gli ambiti pianeggianti, montuosi e collinari.

Art. 46

c) Comparto viabilità. Stazioni di collegamento. Proprio per velocizzare le comunicazioni, soprattutto in prossimità delle connessioni tra rete stradale, autostradale e marittima risulta utile la costruzione di stazioni di collegamento, che sono i luoghi in cui si percorrono i collegamenti tra le varie arterie di circolazione senza interruzione della corsa dei vari veicoli. In modo cioè da poter indirizzarsi verso la via terrestre, stradale, autostradale, ferroviaria e marittima, senza interruzione; cosicché si possa arrivare al luogo prescelto con maggiore celerità.

Il veicolo che entra nella stazione di collegamento non viene mai interrotto nella sua corsa e sceglie la destinazione di arrivo senza dover attendere soste o fermate causate dall'intensità del traffico. Ciò perché tali stazioni sono state studiate proprio perché la destinazione sia raggiunta con sempre maggiore celerità e senza interruzione della corsa.

Fa parte della viabilità quella marittima che nel caso delle Marche ha una notevole valenza turistica con riferimento a tre grandi porti turistici e commerciali progettati dal Dott. Arch. Bellu Daniele, in località Ancona, Conero e Civitanova Marche, naturalmente fuori dalle aree marine protette.

PORTO TURISTICO E COMMERCIALE DI ANCONA

OGGETTO: Progetto del porto turistico e commerciale di Ancona di coordinamento dei 7 (sette) grandi porti turistici delle regioni rivierasche italiane che si affacciano sul Mare Adriatico. Piano turistico di sviluppo economico dell'Italia e del Centro - Sud in particolare.

Il progetto del vasto **Porto commerciale e turistico di Ancona** progettato dal Dott. Arch. Bellu Daniele presidente del gruppo "Atlante 2000", è un'opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo economico dell'Italia e del Centro - Sud in particolare, in quanto contribuisce a creare la struttura di impresa diffusa nel centro - sud del Paese **con l'altro progetto cardine**, dato dal piano turistico di sviluppo economico dell'Italia.

La strategia citata è di carattere turistico; in quanto questo porto assume la funzione di coordinamento dei sei grandi porti turistici dell'Adriatico e dei 23 complessivamente in Italia assieme all'altro polo di

coordinamento dato dal porto di Policoro – Rocca Imperiale (MT – CS), che il professionista citato ha progettato per i luoghi marittimi più belli d'Italia. Si tratta cioè di coordinare il flusso turistico di persone che giungono in Italia via mare, con le grandi navi da crociera che trasportano 3 – 4.000 passeggeri e più e lunghe 3 – 400 metri, con i grandi panfili, con i grandi motoscafi e velieri e con le varie imbarcazioni da diporto di minori dimensioni.

Il vasto porto marittimo turistico e commerciale di Ancona avrà banchine per accogliere contemporaneamente 50 grandi navi da crociera che trasportano i citati passeggeri, avrà punti nave per l'attracco contemporaneo di 50 grandi panfili da 100 metri e più di lunghezza, di grandi velieri e grandi imbarcazioni di vario genere.

Vi saranno poi i punti barca per imbarcazioni di minori dimensioni nella parte bassa quadrata del porto di Ancona.

Sono stati previsti infatti 15.000 punti barca posti sulle lunghe banchine di attracco.

I porti già progettati con progetti preliminari sono come detto 23. Essi potranno accogliere contemporaneamente 50 navi grandi da crociera nei rispettivi punti nave di attracco che potranno essere anche quelli ove vi sono gli attracchi per le grandi navi mamma porta container: ma vi potranno attraccare numerosi, grandi panfili, grandi velieri e grandi motoscafi; oltre poi a numerose imbarcazioni da diporto, per il fatto che sono stati previsti 15.000 punti barca qui nel porto di Ancona e dai 2000 ai 7000 punti barca per i vari porti turistici di varie dimensioni che sono state ipotizzate e posizionati nelle località più amene del Paese Italia.

Lo scopo è quello di far visitare ai milioni di turisti che arriveranno via mare non solo le grandi città storiche, ma anche i più piccoli centri urbani, che sono sparsi su tutto il territorio delle varie regioni italiane.

Si citano come esempio le località caratteristiche e di particolare bellezza ed attrazione turistica delle Marche, date dal Urbino, Gradara, Pesaro e le altre numerose che vi sono in questa regione.

Questi con l'arrivo di milioni di turisti, potranno essere oggetto di un flusso notevole continuo di turisti tutto l'anno.

Ciò perché il coordinamento turistico dei porti turistici citati si riferirà non solo al periodo estivo ma anche a quello che riguarda tutti i mesi dell'anno. Per cui le visite vi potranno essere in misura minore anche nei periodi autunnali, primaverili ma anche invernali.

Per cui il coordinamento dei porti turistici dle Mare Adriatico del porto di Ancona sarà quello diretto a programmare il flusso turistico durante tutto l'anno, con varie modalità e incentivi e soprattutto garantendo il trasporto nei luoghi ameni dei piccoli centri citati.

E' evidente che sarà necessaria la pubblicità di questo turismo storico, archeologico, architettonico e paesaggistico, che sarà compiuto dai vari porti turistici grandi che vengono qui sotto indicati, ma sarà coordinato dalla sede centrale turistica marittima di Ancona e di Policoro, che sono i due porti del coordinamento del turismo via mare.

Tale pubblicità sarà fatta subito con la diffusione in tutto il mondo istantaneamente grazie alla celerità delle comunicazioni attuali, dei pacchetti turistici già elaborati; che indicano le varie modalità di usufruizione del bene turistico, che potranno essere quella balneare, storica, archeologica, architettonica, paesaggistica o mista.

Tali pacchetti turistici fanno riferimento principalmente alla mappatura archeologica già realizzata, a quella architettonica già predisposta da architetti del gruppo "Atlante 2000" e a quella paesaggistica dei numerosissimi luoghi di pregio presenti nel Bel Paese Italia.

Si indicano qui i 23 grandi porti turistici progettati per le varie regioni rivierasche italiane:

- 1) – Porto turistico marittimo di coordinamento di Policoro – Rocca Imperiale (MT - CS)
- 2) - Porto turistico marittimo di coordinamento di Ancona
- 3) . Porto turistico marittimo di Acitrezza (CT)
- 4) – Porto turistico di Carini (PA)
- 5) – Il porto turistico marittimo di Santa Giusta (OR)
- 6) – Il Porto turistico marittimo di Cagliari
- 7) – Porto turistico marittimo di Maratea (PZ)
- 8) – Il porto turistico marittimo di Paestum (SA)
- 9) – Il porto turistico marittimo del Circeo (LT)
- 10) – Porto turistico marittimo di Gaeta (LT)
- 11) – Il porto turistico di Populonia (GR)
- 12) – Il porto turistico marittimo di San Rossore (PI)
- 13) – Il porto turistico marittimo della località 5 Terre (SP)
- 14) – IL porto turistico marittimo di Portofino (GE)
- 15) – Il porto turistico di Varazze (SV)
- 16) – Il porto turistico marittimo di Santo Stefano (IM)
- 17) – Il porto turistico marittimo di Vieste (FG)
- 18) – Il porto turistico marittimo di Giulianova (PS)
- 19) – Il porto turistico marittimo di
Civitanova Marche (MC)
- 20) – Il porto turistico di Numana - Conero (AN)
- 21) – Il porto turistico marittimo di Cavallino (VE)

- 22) – Il porto turistico marittimo di Duino (TS)
- 23) – Il porto turistico marittimo di Muggia (TS)

Da calcoli fatti i gli arrivi turistici via mare di italiani o stranieri, sono circa 100 milioni l'anno, che si vanno ad aggiungere ai 100 milioni che già giungono in Italia nel momento attuale. Ma tale numero si ha con una organizzazione turistica lasciata agli individualismi, non utilizzando la rete turistica nazionale regionale e provinciale, secondo la mappatura citata sopra. Tale rete non esiste attualmente ed invece l'ha redatta il gruppo "Atlante 2000" con il piano turistico citato.

Questi 100 milioni di arrivi non hanno bisogno di strutture di alloggio, perché lo hanno tutti a bordo delle varie imbarcazioni.

Tale numero è solo il preludio degli arrivi che si potranno avere con la realizzazione del piano turistico di terra, che abbisogna di una legge nazionale di approvazione e di trasformazioni urbanistiche del restauro e architettoniche, molto complesse e previste nel citato progetto "I 5 libri della tutela dell'ambiente" e nel piano turistico in articoli redatti dall'Architetto Bellu Daniele.

Per cui si può prevedere con il funzionamento a pieno regime del piano turistico nazionale, un flusso di altri 200 milioni di arrivi turistici in Italia.

Questo flusso è previsto tenendo presente che gli arrivi di turisti possono essere ipotizzati per tutti i 12 mesi all'anno: nei mesi estivi vi sarà un turismo prevalentemente balneare, paesaggistico e culturale, nei mesi invernali, autunnali e primaverili vi sarà prevalentemente quello culturale e culinario.

I tempi di costruzione di questi 23 grandi porti turistici, se le regioni delibereranno subito la loro costruzione, saranno di circa tre anni e quindi le relative attività turistiche si potranno attivare per quella data.

Ma avendo già redatto subito i prototipi dei pacchetti turistici potendo avere a disposizione le mappature citate, subito si può organizzare da parte delle varie regioni sede dei porti sopra indicati, il turismo di vario genere citato, utilizzando i pacchetti turistici indicati, che come detto possono esser diffusi istantaneamente in tutto il mondo, grazie alla celerità delle comunicazioni attuali.

Come si evince dal piano finanziario il costo del porto di Policoro con annesso interporto turistico con zona fiere, è di circa 1 miliardo di euro; mentre quello degli altri 22 porti ammonta a circa 3 miliardi di euro, prevedendo dei costi di 100 milioni per i porti turistici minori e 200 per quelli maggiori, come risulta dai rispettivi piani finanziari (business plan).

Il gruppo “Atlante 2000” può mettere a disposizione la propria organizzazione, per fornire anche gli strumenti finanziari necessari per la costruzione di questi grandi porti, avendo già individuato i fondi di finanziamento che fornirebbero subito i capitali necessari.

Ciò perché il capitale investito nelle attività turistiche del Paese Italia, trova subito la sua remunerazione, in quanto l'Italia come noto, ha più di 50 siti considerati patrimonio dell'Umanità dall'Unesco, più di qualsiasi altro Paese del nostro Pianeta.

Questo grande porto turistico di Ancona con gli altri 22 indicati, farebbe divenire il Paese Italia il polo mondiale del turismo più di quanto non lo sia adesso.

E lo farebbe divenire centro economico dell'Europa, se verrà utilizzato in futuro anche per gli scambi commerciali, proprio per la sua naturale posizione geografica **al centro delle vie di traffico**, che dall'Oriente e medio oriente si dirigono verso l'Europa. E' cioè il polo terminale della Via della Seta marittima, che come duemila anni fa congiunge l'oriente a Roma allora capitale dell'impero romano.

Ciò perché è predisposto per l'attracco di grandi navi da trasporto da 400.000 tonnellate, nonché per navi da trasporto merci da 200.000 tonnellate.

Come è stato menzionato in diversi convegni la premessa normativa di tale sviluppo economico è data **dal progetto “I 5 libri della tutela dell’ambiente”** redatto dallo stesso Dott.Arch. Bellu Daniele, che il professionista sta diffondendo presso gli ordini degli architetti delle principali province italiane. Esso infatti valorizzando i beni ambientali, storici, artistici ed architettonici del nostro Paese, potenzia l'offerta del bene turistico nella qualità e quantità.

Va anche detto che mentre il porto di Ancona di coordinamento dei porti turistici citati per la parte turistica è di competenza regionale, il progetto menzionato “I 5 libri della tutela dell’ambiente” e il piano turistico come legge quadro nazionali, sono di competenza nazionale.

Per cui contemporaneamente a questi progetti va approvato dal Parlamento l'altro progetto di riforma strutturale dato dal progetto sicurezza di riorganizzazione delle forze di Polizia italiane. Ciò perché non si può **prevedere uno sviluppo economico elevato per** le regioni del Centro - Sud Italia, se non si giunge ad una completa eliminazione delle attività delittuose, che per il Sud comportano l'estinzione del vivaio del crimine che alimenta continuamente la commissione di fatti illeciti.

Inoltre i notevoli capitali che verranno investiti potranno essere oggetto di varie attività, delittuose, se non si avrà uno strumento di sicurezza efficiente; come quello che viene previsto con il progetto sicurezza di riorganizzazione delle forze di polizia citato.

Il porto di Ancona con quello di Policoro quindi sono opere infrastrutturali strategiche per il Paese Italia, per lo sviluppo turistico e con il suo futuro utilizzo per gli scambi commerciali, lo farebbe ritornare ad essere il centro economico dell'Europa.

Il porto turistico e commerciale di Ancona come quello di Policoro sono porti molto ampi, **tre volte più grande di quello di Amburgo, Rotterdam** e Anversa nel nord Europa, che sono gli attuali porti di concentramento delle merci provenienti via mare dall'Oriente e medio Oriente.

In futuro con le funzioni commerciali citate, essi verrebbero ad abbassare il baricentro dello scambio merci via mare dal nord Europa al Sud del Mediterraneo, riportandolo alla sua posizione naturale.

Infatti come noto il canale di Suez è stato raddoppiato e raddoppierà progressivamente il flusso merci dall'oriente via mare, che rappresenta il 70 per cento del totale delle derrate prodotte e scambiate. Per cui per gli armatori è molto più conveniente fermarsi a Policoro davanti a Suez in Basilicata e ad Ancona, perché risparmiano **otto giorni di navigazione** per raggiungere i porti del Nord Europa, il cui Mare del Nord è spesso ghiacciato nei mesi invernali. Quindi sono molto interessati a realizzare in futuro questi porti commerciali nel Centro - Sud Italia, che contribuirebbero a dare **sviluppo economico notevole al Centro - Sud del Paese** e quindi a tutta Italia, se unito al citato maggior progetto piano turistico di terra per lo sviluppo economico dell'Italia e del Centro - Sud in particolare.

Ciò accadrà per la prevista notevole **attività urbanistica, edilizia**, del restauro ed architettonica di pregio, di cui al progetto "I 5 libri della tutela dell'ambiente", anche da calamità naturali.

Consideriamo il fatto che i porti di Ancona e di Policoro progettati dal citato architetto e di **cui viene qui fornito uno schizzo**, sono stati ideati tenendo presente l'antico porto romano ottagonale di Traiano vicino Ostia, che poteva accogliere allora circa 300 navi.

Il porto di Ancona come quello di Policoro è un porto ottagonale contornato da un rettangolo di 10 X 10 Kilometri di lato, che nella parte alta esterna ha un prolungamento di 7 chilometri con due ali che possono ospitare contemporaneamente 50 grandi navi mamma da 400.000

tonnellate. Esso nella sua completa conformazione potrà accogliere contemporaneamente circa **15.300 navi** tra grandi da crociera, medie e piccole da diporto. Delle 15.300 navi, 15.000 sono da diporto da 10 e 20 metri e 300 da crociera ivi compresi i grandi panfili e velieri e da trasporto da 250.000 tonnellate.

Il porto di Ancona è un grande porto turistico e in futuro potrà divenire come detto un grande porto commerciale. Infatti di queste 300 navi oltre le 15.000, si può ipotizzare che in futuro **50 siano grandi** e vengono dette “mamma” per una lunghezza ciascuna di circa **400 metri**; esse attraccano su un numero 48 banchine di 20 metri circa di larghezza e 500 metri di lunghezza che si innestano sulle ali antistanti il porto di struttura quadrata che contiene l’ottagono citato. Esse trasportano grandi container, anche 20.000 TEU per un tonnellaggio di circa 400.000 tonnellate di portata lorda. Vi saranno poi altre 200 navi da 250.000 tonnellate che trasportano merci.

Queste navi di carattere commerciale porta container in futuro proverranno da tutti i continenti, ma in particolare dalla Cina e dal Medio oriente, con un flusso che tenderà ad aumentare visto il raddoppio del canale di Suez. Per cui il porto di Policoro - Rocca Imperiale distribuirà le merci che vengono dall’Oriente a tutti gli Stati del Mediterraneo. Mentre il porto di Ancona le distribuirà con l’intermodalità ai porti del mare Adriatico nord Italia, dell’Jugoslavia e quindi degli Stati dell’Est Europa compresa la Russia.

In questi container sono contenute le merci che vanno quindi distribuite ai vari Paesi che si affacciano sul mediterraneo e quindi a quelli dell’Europa meridionale ed orientale. Ciò avverrà con più piccole navi che trasporteranno le merci giunte a questo grande porti di Ancona e di Policoro – Rocca Imperiale, che si possono considerare i nuovi poli di concentramento delle merci dell’Europa che provengono via mare dall’Oriente, venendo ad abbassare tale polo di concentramento dal nord Europa al Sud del nostro continente.

Sarà questo porto l'inizio dell'intermodalità, in quanto le merci verranno trasbordate su più piccole navi che si dirigeranno verso tutti i porti italiani del Tirreno e dell'Adriatico e di altri Paesi del nostro continente, che costituiscono i poli terminali delle autostrade del mare che percorrono questi mari.

Qui in questi porti terminali, verranno imbarcate le derrate su mezzi di trasporto su ruota, su rotaia e con il mezzo aereo, che risalgono la penisola o i vari Stati che si affacciano sul Mediterraneo.

Ma come detto il porto marittimo di Ancona è anche il polo di coordinamento del turismo via mare, in quanto sono previsti 50 attracchi per grandi navi da crociera, che trasportano 4.000 e più passeggeri. Sarà il polo cioè che pianifica il turismo che proviene dal mare con le grandi navi da crociera e da diporto, in quanto coordinerà tale attività e la pianificherà nel tempo, interessando 7 grandi porti turistici progettati dall'architetto Bellu Daniele per le regioni adriatiche italiane.

Con l'attracco a questi porti il turista che arriva con le grandi navi da crociera e con le più piccole navi da diporto e con i panfili e velieri, potrà visitare i luoghi prossimi a tali porti di particolare bellezza. Essi spesso non sono conosciuti nemmeno dai cittadini italiani, ma hanno una particolare valenza estetica ed attrazione turistica, per essere prossimi a zone archeologiche, storiche, architettoniche e paesaggistiche di cui l'Italia è ricca in ogni regione.

Questi porti turistici sono stati progettati come detto oltre che ad Ancona e a Policoro – Rocca imperiale, che può permettere la visita alle colonie greche di Heraclea e Metaponto, oltre poi a zone storiche come Matera, la via Appia antica, Grumentum ed altre località storiche, anche a:

- 1) – Acitrezza (CT), per dar la possibilità di visitare i luoghi storici e archeologici delle colonie della Magna Grecia, così presenti in Sicilia e a Siracusa in particolare, ad Agrigento e poi nei numerosi luoghi artistici di pregio architettonico, come Noto, Palazzolo, Avola, Agrigento, Modica e altre località.

- 2) – Carini (PA), per la visita di luoghi storici, artistici e archeologici delle vicinanze.
- 3) – Paestum, per la visita ugualmente dei luoghi archeologici delle colonie greche, ma poi di tutta la costa del Cilento e dei numerosi paesi e paesini che sono ricchi di storia.
- 4) – Circeo presso Terracina. Per la visita degli innumerevoli luoghi storici, archeologici e architettonici così presenti nella regione Lazio.
- 5) – Populonia, per la visita ai reperti archeologici degli Etruschi e delle loro città antiche come Volterra e altre.
- 6) – San Rossore (PI), che permetterà la visita ai luoghi storici prossimi della Toscana, come Pisa, Lucca e gli altri di pregio paesaggistico e archeologico.
- 7) – Poi vi sono i 2 grandi porti progettati per la Sardegna a Santa Giusta (OR), che permette di visitare le splendide zone paesaggistiche della Sardegna e i nuraghi.
- 8) – Così il secondo porto progettato per la Sardegna e dato da quello prossimo a Cagliari, permette di visitare i luoghi ameni della costa Sud della Sardegna, i Nuraghi. Ma soprattutto permette di ammirare i monumenti storici e medioevali di Cagliari, come il castello, la cattedrale e altri ancora. Vi è poi la zona umida di valore internazionale data dal parco Nolentargius e altre attrazioni turistiche, storiche e paesaggistiche. Vi è poi da vedere tra le altre cose l'isola di San Pietro perché ha una dimensione estetica di particolare bellezza.
- 9) – Poi vi sono i 4 grandi porti turistici della Liguria, tutti particolarmente prossimi a luoghi di particolare bellezza paesaggistica, storica e archeologica, come quello posto in zona 5 Terre;

- 10) – quello in località Portofino, che unisce alla bellezza paesaggistica quella storica e architettonica. Da ricordare che in questa località vi è lo splendido parco naturale di Portofino, che potrà essere visitato dai turisti che giungono con le grandi navi da crociera e da diporto. Si potrà visitare allora Camogli, Santa Margherita Ligure e Rapallo,. Per citare alcune località di pregio storico e paesaggistico tra quelle numerose della Liguria.
- 11) – grande porto turistico di Varazze (SV). Che offre la possibilità di ammirare zone particolarmente amene e di interesse storico e artistico, come Chiese e cattedrali, siti religiosi, spiagge, luoghi e punti di interesse, zone panoramiche.
- 12) – grande porto turistico di Santo Stefano (IM), che permette di visitare i suoi numerosi luoghi paesaggistici, storici e artistici; come torri, chiese, spiagge, viste panoramiche ed altro.
- 13) – Poi abbiamo i grandi porti turistici progettati dall'architetto Bellu per il mare Adriatico a partire da Vieste sul mare (FG). Questo offre la spettacolare possibilità di visitare tra le altre cose la foresta umbra e i caratteristici Paesi del Gargano, che sono carichi di storia e di bellezze come molte altre località italiane. Ma sono da visitare tutte le splendide spiagge di Vieste; l'arco di Santo Stefano e la Cala Molinella.
- 14) – Vi è quindi il grande porto turistico di Giulianova, presso il quale si possono ammirare il Belvedere, pinnaker beach, il centro storico di Caliscendi sul mare, Chiese, Santuari, il lungomare monumentale, Duomo e area naturale di Salinello, Santo Stefano di Sessanio, Il Paese con castello, Il Santuario di San Gabriele
- 15) – E' stato poi progettato il grande porto turistico di Numana (AN) nel Conero. Da qui si possono fare escursioni per visitare le splendide spiagge di Numana, l'acquarium statale, il Santuario del SS. crocifisso, la costarella di Numana.

- 16) – E' stato quindi progettato il porto di Civitanova Marche (MC) che permette la visita ai luoghi di pregio storico e artistico della provincia.
- 17) – Il grande porto turistico di Cavallino (VE), permette di visitare sia Venezia che il Lido, con la sua laguna e le isole dell'estuario. Inoltre vi sono le oltre 3000 ville venete sparse nel territorio della regione, non conosciute spesso dagli italiani. Esse possono essere ammirate con visite turistiche guidate proprio dai numerosi turisti che arrivano con le grandi navi da crociera e le imbarcazioni da diporto.
- 18) – Abbiamo poi il grande porto turistico di Maratea, che permette la visita dei luoghi ameni della Basilicata lato Tirreno e la stessa Maratea che è uno dei Paesi gioiello dell'Italia.
- 19) – Quindi vi è il porto di Muggia (TS) che permette la visita alla scogliera che inizia da Trieste e tutto il Carso soprastante con la stessa città di Trieste.
- 20) Come ultimo abbiamo il grande porto turistico di Duino (TS), per il quale come negli altri casi il turista ha l'imbarazzo della scelta nelle sue visite turistiche, potendo vedere le bellezze della costa e altre attrazioni. Per cui tra le altre cose si potrà ammirare il castello di Duino, il sentiero Rilke, la Baia di Sistiana, il Porto piccolo di Sistiana, la spiaggia di Castelreggio, caverne e grotte, il Geosito Cave romane.

Ho voluto indicare i luoghi prossimi ai porti citati di particolare bellezza e importanza storica, architettonica e paesaggistica, per far vedere come le cose da ammirare non conosciute sovente neppure dagli italiani, siano molte e quindi di notevole attrazione turistica.

Va detto inoltre che questi siti da me indicati in numero limitato, sono quelli riferiti alle località nelle immediate vicinanze dei porti turistici menzionati sopra, ma altri più numerosi ve ne sono in luoghi delle varie

regioni un pò più distanti da tali porti; e comunque raggiungibili agevolmente per le visite turistiche.

Questo fa comprendere come il flusso di turisti che proviene via mare con le citate navi da crociera e imbarcazioni da diporto, troverà delle attrazioni turistiche di livello molto elevato; si da invogliare i visitatori a vedere tutte le zone di interesse, che potranno vedere con successive crociere o viaggi con navi da diporto da programmare nei mesi a venire.

Per cui il grande porto turistico e commerciale di Ancona e di Policoro Rocca Imperiale, si verrebbero a porre in futuro come il polo coordinatore non solo del traffico commerciale venendo a costituire il polo di concentramento merci via mare del Sud Europa e il polo terminale della via della seta in mediterraneo; ma anche come detto il polo di coordinamento del turismo marittimo, che proviene dal mare con le grandi navi da crociera e da diporto o con panfili e grandi velieri.

Giova ripetere pertanto che questo turismo che viene via mare apporterebbe all'Italia un flusso turistico notevole, che io ho determinato in 100 milioni di arrivi in più rispetto ai 100 attuali. Questi sono il preludio a quel flusso ancora maggiore che si avrà con la realizzazione del piano turistico di terra da me ideato come architetto per tutte le regioni italiane.

Esso programma l'arrivo di ulteriori 200 milioni di turisti, attraverso la pianificazione della valorizzazione dei beni storici, archeologici, architettonici e paesaggistici. Ciò sarà compiuto con piani urbanistici, del restauro, del paesaggio naturale ed urbano, già da me redatti.

Questi valorizzando i beni indicati, permetteranno di offrire il bene turistico ad un livello molto più elevato di quello attuale e quindi comporteranno la conseguenza di far giungere in Italia un numero di turisti elevato, proprio come quello indicato.

Lo strumento per pubblicizzare il valore del bene turistico in Italia, sarà quello dei pacchetti turistici, già elaborati nei principali prototipi. Essi permettono di far conoscere al turista italiano o straniero, le molteplici possibilità di fruizione del bene turistico in Italia, in modo monofunzionale o polifunzionale quindi.

Ciò comporta come detto l'incremento notevole di tutte le attività turistiche, dell'occupazione e delle attività produttive che sono connesse con il turismo.

Il porto di Ancona inoltre nel suo ottagono interno prevede l'attracco contemporaneo di altre 200 navi.

Infatti le 200 navi (delle 15.300 totali) di minori dimensioni (fino a 200 metri di lunghezza), attraccano sulle 50 banchine di circa 425 metri di lunghezza, interne all'ottagono che è contenuto nel quadrato di contorno. Vi sono poi le citate 15.000 **imbarcazioni da diporto** più piccole di lunghezza media da 10 a 20 metri, che attraccano sui 60 moli di lunghezza di 1.500 metri che partono dai lati del quadrato del porto parte bassa. Sono previsti **sei edifici artistici di servizio** posti sulle aree ovoidali che contornano i lati del quadrato e dell'ottagono interno. Aree verdi sono poi distribuite **con architetture da giardino** su tutti i piazzali terminali dei moli e lungo le banchine laterali e centrali.

Vi è da dire che questo è un porto artistico curato nella forma degli edifici di servizio, nelle architetture da giardino che sono state progettate per ottenere un porto di pregio architettonico, che si adatti **con la natura circostante la città di Ancona** caratterizzata da particolare armonia estetica.

Per questo è stato previsto oltre al porto commerciale, anche un porto di grandi dimensioni che ospita contemporaneamente le 50 navi grandi da crociera, i 50 grandi panfili e **15.000 navi da diporto dai 10 ai 20 metri** di lunghezza, che vengono utilizzate per fini turistici. Queste normalmente attraccano in aree costiere **caratterizzate da bellezza e**

amenità dei luoghi, i quali si armonizzano con gli edifici artistici che sono stati progettati per questo porto.

Aggiungasi che il numero elevato di posti barca permette **di abbassare i costi degli ormeggi** e quindi di poter attrarre un numero notevole di imbarcazioni italiane e straniere che vengono ad incrementare l'attività turistica, diretta alla visita della costa e dei luoghi storici e artistici delle Marche.

Questa considerazione deriva dal fatto che mediamente i porti turistici hanno una capienza **di 100 imbarcazioni di lunghezza 20 metri** e quindi 200 e più per minori dimensioni. Il Porto turistico di Ancona progettato contiene tali imbarcazioni dai 10 ai 20 metri nel numero **di 15.000** e quindi si possono proporzionalmente abbattere i costi dell'ormeggio.

Per cui se il costo annuo per barche di 20 metri è mediamente **9.000 euro l'anno**, questo può essere ridotto della metà e proporzionalmente per barche di minori lunghezze, con servizi più elevati dal punto di vista dell'assistenza alle imbarcazioni e ai diportisti.

Aggiungasi che con questo porto si può prevedere un flusso turistico di **almeno 2.000.000 turisti** italiani e stranieri al mese. Ciò perché una sola grande nave da crociera trasporta 4.000 persone che di solito scendono a terra nei luoghi caratteristici e ameni da visitare. Quindi prevedendo la sosta di 50 navi grandi da crociera ogni 2 giorni si ottiene un flusso turistico **di 200.000 da moltiplicare per 15** ricambi al mese per un totale di 2 milioni di turisti stimati per difetto, che divengono 10 milioni nell'arco dei 5 mesi, a pieno regime cioè. Questi turisti si recherebbero nelle numerose località archeologiche, storiche, artistiche e paesaggistiche di cui la regione Marche è ricca.

Se poi consideriamo il flusso turistico maggiore che deriverebbe dalla realizzazione del piano turistico per l'Italia, arriviamo all'incremento di visitatori italiani e stranieri nel Centro - Sud Italia e in tutto il Paese, pari come detto a 300 milioni di unità.

Va anche detto che per il funzionamento ottimale di questo porto e' necessario avere a disposizione una rete autostradale efficiente, ferroviaria ad alta velocità e almeno un aeroporto di livello internazionale. Questo vi è già ed è quello di Falconara presso Ancona. La rete autostradale adriatica da Bologna a Bari passando per Ancona già vi è.

Manca la linea ferroviaria ad alta velocità adriatica che si potrà realizzare in futuro, ma già schematizzata dall'architetto Bellu per tutte le regioni italiane, che si innesta nel corridoio Danzica (Polonia), Brennero, Ravenna, Ancona, Brindisi e Policoro, già in stato avanzato di costruzione in centro Europa.

E' prevista inoltre nel progetto porto di Ancona una stazione chiamata di collegamento, alla base del porto, che disciplina tutto il traffico stradale, ferroviario, autostradale, che accede al porto di Ancona. Vi è poi allo studio presso l'università di Padova facoltà di ingegneria dipartimento di tecnica delle costruzioni, una rete autostradale e ferroviaria ad alta velocità (600 – 800 Km/h) sopra o sotto le autostrade e le strade ferrate; data dalle vie aeree a levitazione magnetica che sono nastri che corrono ad altezza di 11 - 12 metri sopra le autostrade e le strade ferrate o sotto le stesse. Esse sono utilissime per il trasporto soprattutto merci, in quanto farebbero percorrere distanze da Policoro a Padova passando per Ancona, ad esempio in un'ora e mezza. Si tratta di uno studio sperimentale in quanto deve essere tradotto in prototipi, che viaggiano su tali vie aeree da realizzare su tratti autostradali limitati anche attraversati da ponti su cui transitano veicoli stradali. Queste vie aeree quindi accorcerebbero le distanze per raggiungere le mete turistiche, facendo aumentare così il flusso stesso di turisti nelle zone delle Marche, della Basilicata e quindi in ogni altra regione italiana.

Il tutto sarebbe agevolato e incrementato con le autostrade del mare, nei cui poli terminali vi sarebbe la realizzazione dell'intermodalità sulle varie reti di traffico e di comunicazione.

Si tenga presente che questo è **un porto modulare** da realizzare per gradi, un elemento alla volta in funzione dell'aumento del traffico turistico e in futuro di quello merci dalla Cina e medio oriente. Per cui anche il costo sarà funzionale all'entità delle infrastrutture che vengono realizzate.

Cosicché si può prevedere un costo stimato totale di **694 milioni di euro** per le banchine di approdo, suddivisi in 327 milioni per piattaforma e 367 milioni per pilastri, atteso il costo del cemento armato di 65 euro per metro cubo e il numero di 25.200 pilastri che si prevede debbano essere realizzati; se sono 36.000 per tre filari il costo sale a 844 milioni di euro. Va detto che il porto si può fare in tanti modi; certo un porto artistico che preveda edifici di servizio curati nel loro aspetto estetico costa molto. Tali edifici si possono costruire in un secondo tempo in funzione degli utili e dello sviluppo produttivo che deriva dalle attività commerciali del porto.

Tale costo può essere così specificato:

Totale **di 126 Km di moli** suddivisi in:

- 25 Km per 50 banchine larghe 20 metri navi mamma lunghe 500 metri
- 25 Km per 50 banchine larghe 20 metri per navi da 200 metri lunghe 500 metri
- 6 Km di moli per navi da diporto
- 10 Km di banchine per 23 moli per navi da diporto lunghe 400 metri
- 40 Km di moli per il rettangolo di lati 9 Km largo e 10 Km di lunghezza più moli di collegamento
- 20 Km di moli per l'ottagono interno che ospita le navi di lunghezza 200 metri
- 126 Km Totale

Calcolo numero pilastri in cemento armato

126.000 metri diviso 10 metri/pilastro = 12.600 pilastri in quanto si prevede un pilastro ogni 10 metri

12.600 pilastri per due = 25.200 pilastri in quanto si prevedono due file di pilastri per ogni tratto di molo largo venti metri

Metri cubi per ogni pilastro e costo totale

3,14 m (diametro 2 metri) quadri base X 50 metri altezza = 157 metri cubi
X 65 euro / metro cubo = 10.205 euro X 25.200 pilastri = 257.166.000 euro (costo totale)

Soletta in cemento armato

2 m altezza X 20 m larghezza X 126.000 m lunghezza = 5.040.000 metri cubi
X 65 euro /metro cubo = 327.600.000 euro totali

257 milioni di euro (pilastri) + 327 milioni (soletta) = 584 milioni di euro
(costo del porto marittimo) + 150 milioni di euro per edifici prefabbricati
= 735 milioni di euro.

Se si adotta la soluzione di tre file di pilastri per un totale di 36.000 pilastri
il costo sale a 367 milioni per pilastri + 327 milioni soletta + 150 milioni
prefabbricati = 844 milioni di euro.

Vi è quindi il costo degli edifici di servizio artistici nel **numero di 6, che è** riducibile a 1/8 o di più se si realizzano in un primo momento edifici di servizio con elementi non di pregio architettonico e prefabbricati. Se si costruiscono tutti prevedendo un costo per ciascuno di 200 milioni di euro, la spesa totale arriva a 1,2 miliardi di euro.

Ma se si utilizzano i materiali prefabbricati il costo si riduce a 150 milioni di euro. Sarebbe il costo dei prefabbricati previsti per il l'interporto merci di Senigallia (370.000 metri quadri X 200 euro/metro quadro), ma raddoppiato. Ciò perché nel caso del porto marittimo il costo per metro quadro è pari a 200 euro a metro quadro per l'interporto, andrebbe raddoppiato, in quanto il contatto con l'ambiente marino comporta una

maggiore schermatura e tipologia più appropriata dei materiali e quindi un costo più elevato.

Quindi abbiamo 584 milioni di euro (costo pilastri e soletta) + 150 milioni (edifici di servizio) = 730 milioni di euro (costo totale con edifici in materiale prefabbricato).

La costruzione di edifici di pregio architettonico è giustificata dal fatto che il porto oltre che finalità commerciali ha anche scopi turistici, nel senso che il valore artistico degli edifici di servizio **costituisce una attrattiva turistica**; in quanto essi si inseriscono e si armonizzano con la natura di Policoro della Basilicata e del Metaponto di particolare bellezza ed armonia estetica.

Aggiungo quindi quanto già detto per l'interporto turistico di Senigallia. Si può cioè prevedere un collegamento tra il porto di Ancona. Pesaro e l'interporto di Senigallia e la vicina rete autostradale, con lo scalo ferroviario e l'aeroporto di Falconara (60 Km), attraverso la costruzione di una rete ferroviaria a levitazione magnetica, che come a Shanghai collega il porto di Shanghai con l'aeroporto distante circa 50 km; qui i treni viaggiano a 500 Kmh. Nel caso italiano la distanza sarebbe di 60 Km e comporterebbe l'inizio della costruzione della rete viaria a levitazione magnetica che potrebbe coprire tutto il territorio nazionale, con una rete speculare sopra o sotto le autostrade e le ferrovie.

Questa circolazione a velocità di 600 – 800 Kmh era già stata progettata dall'architetto Bellu nella seconda metà degli anni 70 del secolo scorso. Allora riteneva che fosse una progettazione avveniristica; oggi non lo è più perché tali vie ad alta propulsione cinetica sospesa sul suolo, sono già state realizzate con la previsione di superare di molto i valori cinetici indicati dall'architetto.

Infatti questi treni sono già esistenti in Cina e in Giappone e viaggiano a 603 Kmh e 500 Kmh, ma se ne stanno sperimentando negli Stati Uniti per velocità di 1.200 Kmh e 3000 Kmh per i Vac Train che viaggiano in tubi ove è stato fatto il vuoto.

Vi è da dire inoltre che la circolazione a levitazione magnetica non interessa solo i treni ma anche le autovetture, in quanto case automobilistiche europee hanno già prodotto autovetture per il trasporto di singole persone o intere famiglie, destinate a percorrere i letti magnetici che permetteranno di raggiungere le velocità elevate indicate.

Sarebbe questa circolazione un progresso rispetto a quella attuale, perché farebbe risparmiare tempi notevoli nei collegamenti e sarebbe completamente sicura dagli incidenti stradali e dai crolli delle relative infrastrutture; perché la guida e l'intero percorso è continuamente controllato da dispositivi elettronici montati a bordo dei convogli e delle autovetture a levitazione magnetica, nonché su tutte le strutture portanti la rete viaria.

Per cui si auspica che la nostra iniziativa progettuale diretta alla costruzione di porto marittimo e interporto merci di Ancona e Senigallia, sia colta e valutata dall'Università di Pisa, i cui docenti del settore stanno sperimentando proprio una versione di veicoli e levitazione magnetica meno costosi, in modo che con la collaborazione della citata università si arrivi alla prossima costruzione della via a levitazione magnetica tra Ancona – Falconara e Pesaro e in futuro quella speculare sopra e sotto tutte le autostrade e strade ferrate italiane. .

E' quindi utile al di là di questa indicazione scritta prevedere una illustrazione verbale, per chi ha interesse alla costruzione di questo porto, che è dato principalmente dagli armatori, con i quali si possono stabilire precise intese per lo sviluppo di questa iniziativa progettuale. Il sistema amministrativo utilizzato sarebbe quello **della concessione a completa iniziativa privata**; poiché se si opta per l'appalto si avrebbero tempi molto lunghi e difficoltà di ordine politico.

Viene prevista la progettazione presso il porto di Ancona in uno dei suoi edifici di servizio, di un museo del mare. Questo sarà ubicato all'interno dell'edificio B (vedasi allegato) che costituisce una delle strutture edilizie del porto. Esse contengono il complesso degli spazi utili per i servizi che occorrono a chi usufruirà del porto: vale a dire i numerosi turisti che lo frequenteranno, perché in arrivo con le grandi navi da crociera (da 4.000 - 5.000 passeggeri), che in numero di 50 potranno attraccare ai moli del porto. Ma tanti saranno anche i turisti che arriveranno con navi da diporto, che potranno attraccare ai 15.000 punti barca che sono stati previsti nella parte antistante al porto.

Questi servizi saranno naturalmente anche tutti quelli che riguardano la parte ingente commerciale del porto, vale a dire le merci provenienti via mare con le navi "mamma" da 400.000 tonnellate, provenienti dalla Cina e dagli altri Stati dell'oriente e medio oriente. A queste (numero 50) vanno unite le 250 più piccole navi da 200.000 tonnellate che attraccheranno all'interno dei moli ad ottagono, disposti nella parte centrale dell'infrastruttura portuale.

Tale museo del mare è ubicato in una struttura edilizia a quattro piani posta nella sua parte retrostante e che si affaccia sul mare dell'edificio B e potrà comprendere quello già esistente ad Ancona.

Questo ha una fronte di 600 metri ed una altezza nella parte più alta di 51 metri.

I quattro piani del museo del mare vedranno al

Primo piano

- La storia del mare dei naviganti della Fenicia.
- La storia dei naviganti dell'antica Grecia con tutte le notizie relative alla magna Grecia, una cui colonia venne proprio creata a Heraclea e a Metaponto, dove sorgono il porto di Policoro e l'interporto di Metaponto.

- La storia dei naviganti dell'antica Roma, con la visione anche televisiva delle famose battaglie in cui i Romani prevalsero sui cartaginesi. Ciò accadde utilizzando da parte loro il rostro e il gancio a uncino ideato dal console Caio Duilio, che agganciava le navi nemiche e che fece perdere quasi tutte le navi dei cartaginesi nella famosa battaglia delle Egadi. Proprio nell'isola di Levanzo è stato ritrovato un rostro utilizzato dai romani nelle loro battaglie navali.

Secondo piano

- Cristoforo Colombo e la scoperta dell'America
- I grandi esploratori via mare
- Le varie strumentazioni marine delle diverse epoche storiche
- I mappamondi

Terzo piano

- Le grandi migrazioni via mare
- I grandi naufragi

Quarto piano

- Le misure a salvaguardia del mare
- delle varie specie ittiche
- Le ricerche in campo marittimo

Tetto piano del museo del mare

- Imbarcazioni dei fenici, dei greci, dei romani, i vascelli del XVI secolo. Plastici e modellini.

SEZIONE STACCATA DI URBINO DEL MUSEO DEL MARE

Vista l'importanza che può avere il museo del mare anche per gli studi universitari storici e di ricerca, si ritiene utile che una sezione

staccata del Museo del mare di Ancona possa essere istituita anche a Urbino ove si trova la relativa Università.

Con la collaborazione dei docenti di tale Ateneo potranno essere condotte attività di ricerca nel settore marittimo e della storia del mare, che riguarda le civiltà antiche ma anche quelle attuali, che partendo da Cristoforo Colombo giungono fino ai giorni nostri.

DIMENSIONI DELL'EDIFICIO ADIBITO A MUSEO DEL MARE, UTILI PER LA PROGETTAZIONE DEGLI INTERNI DI TALE COSTRUZIONE CHE LO OSPITA

Edificio B che accoglie il Museo del mare

- Fronte mare costituito da 40 archi che sospendono l'edificio sul mare.
- Loro altezza pari a 9 metri e larghezza pari a 14 metri
- Lunghezza totale 560 metri e larghezza nella parte più ampia di 280 metri, su un'area di servizio a lunetta di 1.000 metri di lunghezza e 400 metri di profondità
- Sopra gli archi primo piano alto 12 metri con all'interno quattro piani da tre metri ciascuno
- Sopra ancora secondo piano alto 15 metri con 5 piani da tre metri all'interno
- Ancora sopra visibile dall'assonometria allegata, terzo piano alto 15 metri con 5 piani all'interno di tre metri di altezza.
- Il museo del mare si affaccia sul mare con i piani interni posti nella parete terminale sopra gli archi citati.
- La parte quadrata interna dopo il corridoio del secondo piano, è alta 12 metri e porta al suo interno 4 piani da 3 metri che ospitano i vari reperti indicati sopra.

- Sul tetto piano all'altezza di 12 metri verranno ubicate le navi da guerra e commerciali dei fenici, dei greci e dei romani, nonché quelle storiche delle epoche successive, con vari modellini che possono essere visti e rimirati dai visitatori.

SERVIZI PER LA CURA E LA TUTELA DEGLI ANIMALI PRESSO L'EDIFICIO A

Vista la presenza di numerosi turisti che frequenteranno il porto di Ancona, si ritiene utile prevedere all'interno degli edifici del porto marittimo, i servizi che servono per la cura e la tutela degli animali domestici.

Quindi nelle costruzioni disegnate nella pianta del porto e nelle assonometrie che mostrano l'estetica di questi edifici, vengono indicati i luoghi ove questi servizi vengono realizzati. Si tratta di prevedere presso l'edificio contrassegnato dalla lettera A:

- 1) – Punti di informazione per le varie modalità di aiuto, soccorso e di assistenza agli animali.
- 2) – Studi veterinari che diano la possibilità di attuare il pronto soccorso per gli animali che ne abbiano bisogno e per la cura di eventuali malattie.
- 3) – Bar per cani e gatti ed altri animali, in modo che i loro proprietari possano far consumare i pasti a tali animali.
- 4) – Punti enogastronomici che servano per comprare gli alimenti, utili per nutrire gli animali che numerosi si prevede verranno ospitati dai vari edifici di servizio.

Ciò in considerazione del fatto che le molte imbarcazioni da diporto che frequenteranno il porto marittimo, avranno l'esigenza di nutrire e di assistere in caso di infortuni e di malattie, i loro cani e gatti ed altri animali domestici.

- 5) – Per cui si ritiene utile che presso il porto marittimo di Ancona sia presente una sezione del ENPA.

LA PROCEDRA PER L'AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DEL PORTO DI ANCONA

Dato che il porto di Ancona e l'interporto di Senigallia sono strutture principalmente turistiche con notevoli funzioni commerciali in futuro, l'autorizzazione alla costruzione delle due infrastrutture può essere data subito dalla regione Marche. Tuttavia la struttura di porto e interporto dovrà essere precostituita in funzione commerciale. 1) – Il porto marittimo di Ancona e Policoro, li farà divenire il polo di concentramento merci del Sud dell'Europa, che come detto, abbassa il baricentro dello scambio merci dal Nord Europa all'area meridionale degli Stati del Mediterraneo. Ciò farà risparmiare 8 giorni di navigazione alle navi che debbono raggiungere oggi Anversa, Amburgo e Rotterdam. 2) - l'interporto di Senigallia come quello di Metaponto avrà una elevata funzione turistica, per la previsione di due zone fiere e in futuro quella commerciale per il fatto che all'esterno della zona fiere sono previsti dei grandi padiglioni merci, agli angoli del quadrato di 10 Km che contiene le aree per fiere delle regioni italiane e degli Stati europei ed extraeuropei. Nel momento iniziale tali padiglioni serviranno per le merci che vengono esposte nelle zone fiere; in futuro quando anche il porto avrà funzioni commerciali, tali padiglioni serviranno per il deposito merci che provengono dal mare con le grandi e medie navi da trasporto, al fine di dare attuazione all'intermodalità del trasporto delle merci.

Per questa seconda funzione commerciale di porto e interporto occorrerà allora una legge speciale varata dal Parlamento, che potrà essere approvata nel corso dei 3 anni che sono necessari per la costruzione di queste due infrastrutture portuali turistiche, strategiche per lo sviluppo economico dell'Italia.

INTERPORTO TURISTICO DI SENIGALLIA

OGGETTO: **Interporto turistico di Senigallia (AN)**. Piano turistico di sviluppo economico dell'Italia e del Centro - Sud in particolare.

Il progetto **interporto turistico di Senigallia**, è un'opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo economico dell'Italia e del Centro - Sud in particolare, in quanto si pone come strumento complementare al porto annesso di Ancona e quindi contribuisce a creare la struttura di impresa diffusa nel centro - sud del Paese **con l'altro progetto cardine**, dato dal piano turistico di sviluppo economico dell'Italia.

Con questi tre progetti e con quelli relativi ai 23 porti turistici delle regioni rivierasche italiane, si farebbe divenire cioè il Paese Italia il polo mondiale ed europeo del turismo proprio per la sua naturale posizione geografica **al centro delle vie di traffico**, che dall'Oriente e medio oriente si dirigono verso l'Europa.

Come è stato menzionato in diversi convegni, la premessa normativa di tale sviluppo economico è data **dal progetto "I 5 libri della tutela dell'ambiente"** redatto dal Dott.Arch. Bellu Daniele, che il professionista sta diffondendo presso gli ordini degli architetti delle principali province italiane. Esso infatti valorizzando i beni ambientali, storici, artistici ed architettonici del nostro Paese, potenzia l'offerta del bene turistico nella qualità e quantità.

Va anche detto che mentre il progetto dell'interporto turistico di Senigallia è di competenza regionale, quello sul piano nazionale turistico e il progetto citato "I 5 libri della tutela dell'ambiente", sono oggetto di leggi quadro nazionali e quindi di competenza delle Camere.

Giova ricordare che contemporaneamente a questi progetti va approvato dal Parlamento l'altro progetto di riforma strutturale dato **dal progetto sicurezza di riorganizzazione delle forze di Polizia** italiane. Ciò perché non si può **prevedere uno sviluppo economico elevato per** le regioni del Centro - Sud Italia, se non si giunge ad una completa eliminazione delle attività delittuose, che per il Sud comportano l'estinzione del vivaio del crimine che alimenta continuamente la commissione di fatti illeciti.

Questi interesserebbero le attività di costruzione di porto e interporto in quanto i notevoli capitali che vengono previsti per la loro realizzazione, sarebbero oggetto di attività delittuose di vario genere, che esigono una riforma strutturale delle forze di polizia italiane.

L'interporto turistico di Senigallia, opera infrastrutturale strategica per il Paese Italia, è un interporto molto **ampio complementare al porto turistico marittimo vicino**, che si pone come la continuazione della struttura turistica del porto marittimo, in quanto all'interno del quadrato di dieci chilometri di lato, sono previste due losanghe che accolgono vari edifici in cui sono ospitati i padiglioni che espongono merci e beni di vario genere relativi alle fiere per le regioni italiane; mentre nella losanga esterna sono state previste le zone fiere per gli Stati europei ed extraeuropei

Queste zone fiere avranno una notevole attrattiva turistica, soprattutto per i milioni di turisti che proverranno con le grandi navi da crociera e con le numerose imbarcazioni da diporto.

Per cui questo interporto turistico accoglie come detto i vari padiglioni nelle due losanghe interne adibite a zona fiere nazionali e internazionali e negli angoli gli spazi per il deposito delle merci relative a tali zone fiere.

Ma tale interporto turistico in futuro potrà essere utilizzato come il vicino porto marittimo di Ancona come il centro che distribuisce merci per gli usi dei vari centri urbani nazionali e internazionali.

Infatti quando il porto di Ancona avrà anche la funzione commerciale di attracco delle grandi navi da trasporto merci, esso si porrà come il propulsore dello sviluppo terrestre dei traffici commerciali, in quanto potendosi prevedere un loro incremento notevole per il raddoppio del Canale di Suez, determinerà un notevole aumento delle merci che provengono via mare nel sud del mediterraneo, proprio ad Ancona per i Paesi che si affacciano sull'Adriatico e per l'Est Europa compresa la Russia. Ciò **abbassa il baricentro dello scambio merci** dal Nord Europa al suo luogo naturale dato dal Sud del mediterraneo.

La struttura dell'interporto turistico e del porto marittimo turistico e commerciale di Ancona contribuirebbero a dare **sviluppo economico notevole al Centro - Sud del Paese** prima in funzione turistica e poi in futuro in quella commerciale e quindi a tutta Italia, se uniti al citato maggior progetto piano turistico per lo sviluppo economico dell'Italia e del Centro - Sud in particolare. Ciò accadrà per la prevista notevole **attività urbanistica, edilizia**, del restauro ed

architettonica di pregio, di cui al progetto “I 5 libri della tutela dell’ambiente” anche da calamità naturali.

Consideriamo il fatto che l’interporto turistico di Senigallia **di cui viene qui fornito uno schizzo**, è stato ideato tenendo presente l’annesso grande porto turistico marittimo che può accogliere circa 15.300 navi contemporaneamente; e quindi può far affluire milioni di turisti che saranno attratti dalle zone fiere dell’interporto.

Esso è **un interporto turistico quadrato** di circa 10 chilometri di lato, con al centro una losanga contornata da un ottagono terminante con due ellissi, adibita a zona fiere per le regioni italiane.

Questo a sua volta è contornato da un altro ottagono il cui lato nord arcuato e terminante con una lunetta, ospita padiglioni di esposizioni per fiere con merci provenienti dai vari Paesi europei. Mentre al centro della lunetta vi è un grande edificio per i servizi fieristici e commerciali. Sui lati del primo ottagono compreso nel quadrato, vi sono spazi a semilosanga in cui vi sono edifici di servizio con padiglioni fiere per merci dei vari Paesi europei ed extraeuropei.

I quattro vertici del quadrato esterno sono il termine di due strade verticali che a circa 2,5 Kilometri su entrambi i lati, intersecano una strada obliqua che taglia l’angolo retto di ogni parte terminale del quadrato.

Il primo triangolo di destra è occupato da un edificio di servizio e da padiglioni delle merci che provengono dalle zone fiere utilizzando la rete ferroviaria ed aerea nazionale. In futuro con l’acquisizione anche della funzione commerciale i padiglioni saranno occupati da merci che non servono solo alle zone fiere ma anche ai vari scambi commerciali.

Il secondo triangolo di sinistra è occupato da padiglioni che contengono le merci che provengono dalle zone fiere e in futuro dalla rete stradale ed autostradale nazionale; il terzo in alto a sinistra contiene padiglioni di merci delle zone fiere per gli Stati europei e in futuro le merci che provengono dal porto di Policoro immediatamente adiacente l’interporto di Metaponto.

Il quarto triangolo contiene i padiglioni dove sono disposte le merci che provengono dalle zone fiere **dei Paesi extraeuropei**. In futuro accoglierà anche le merci provenienti dai vari Paesi extraeuropei per i vari scambi commerciali.

La losanga al centro e interna al secondo ottagono è quindi interessata dalla presenza di otto spazi a semicerchio, ove **si possono tenere fiere per merci**

provenienti dalle varie regioni italiane e al centro vi è l'edificio rappresentativo dell'interporto anch'esso adibito a fiere per varie tipologie di merci.

Esse verranno trasportate per essere distribuite ai vari Paesi o utilizzando il mezzo marittimo del vicino porto di Ancona o quello terrestre su rotaia o su gomma, che risalgono la penisola nelle varie regioni o per proseguire verso i centri del Sud Europa.

Sul primo ottagono interno che contiene la losanga in cui vi sono spazi per organizzare fiere relative alle varie merci, sono previsti dei padiglioni ove si possono organizzare e prevedere **fiere organizzate da vari Stati europei ed extraeuropei**. In questo modo l'interporto turistico di Senigallia, assume la caratteristica di un luogo ove si organizzano fiere per i vari beni da vendere sul mercato, sia nazionali delle varie regioni italiane **che dei vari Stati europei ed extraeuropei**.

Così facendo l'interporto diviene **attrazione per tutti gli operatori economici** nazionali, europei ed extraeuropei, che daranno impulso anche al flusso turistico di chi italiano o straniero vorrà vedere e visitare le varie fiere e i numerosi edifici di pregio architettonico, che sono stati previsti per questo interporto turistico oltre che del vicino porto di coordinamento di Ancona.

Aree verdi sono distribuite **con architetture da giardino** su tutti i piazzali terminali nelle aree interne agli ottagoni e lungo le strade laterali e centrali.

Vi è da dire che questo è un interporto artistico curato nella forma degli edifici di servizio, nelle architetture da giardino che sono state progettate per ottenere un interporto di pregio architettonico, che si adatti **con la natura della regione Marche** caratterizzata da particolare armonia estetica.

Aggiungasi che gli spazi per la fiera posti all'interno del secondo ottagono e lungo lo stesso, che raccolgono le merci caratteristiche provenienti dalle regioni italiane e da Stati europei ed extraeuropei, permetteranno di attrarre un numero notevole di turisti **che arrivano con le grandi navi da crociera** e con le imbarcazioni da diporto italiane e straniere del vicino porto, che vengono ad incrementare l'attività turistica, diretta alla visita dei numerosi edifici archeologici, storici e architettonici di pregio che numerosi si trovano nella Regione Marche.

Questi turisti si recherebbero quindi nelle numerose **località archeologiche**, storiche, artistiche e paesaggistiche di cui la regione Marche è ricca.

Se poi consideriamo il **flusso turistico maggiore** che deriverebbe dalla realizzazione del piano turistico per l'Italia, arriviamo all'incremento di visitatori

italiani e stranieri nel Centro - Sud Italia e in tutto il Paese, pari a **diversi milioni di unità**.

Va anche detto che per il funzionamento ottimale di questo interporto come del vicino porto, e' necessario avere a disposizione una **rete autostradale efficiente**, ferroviaria ad alta velocità e almeno un aeroporto di livello internazionale. Questo vi è già ed è quello **di Falconara presso Ancona**. La rete autostradale adriatica e da Bologna a Bari passando per Ancona già vi è. Vi è anche lo scalo ferroviario nella zona di Ancona – Senigallia ove sorgerà l'interporto turistico.

E' prevista inoltre nel progetto interporto e porto di Ancona Senigallia una stazione **chiamata di collegamento**, posta tra il porto di concentramento merci e l'interporto, che disciplina tutto il traffico stradale, ferroviario, autostradale, che accede al porto di Ancona e all'interporto. Vi è poi allo studio presso l'università di Padova **facoltà di ingegneria** dipartimento di tecnica delle costruzioni, una rete autostradale e ferroviaria ad alta velocità (600 – 800 Km/h); data dalle vie aeree che sono nastri che corrono ad altezza di 11 - 12 metri sopra le autostrade e le strade ferrate. Esse sono utilissime per il trasporto soprattutto merci, in quanto farebbero percorrere distanze da Policoro a Padova ad esempio in un'ora e mezza. Si tratta di uno studio sperimentale in quanto deve essere tradotto in prototipi, che viaggiano su tali vie aeree da realizzare su tratti autostradali limitati anche attraversati da ponti su cui transitano veicoli stradali.

Si tenga presente che questo interporto turistico come l'annesso porto di Ancona, **è un interporto modulare** da realizzare per gradi, un elemento alla volta in funzione dell'aumento del traffico delle zone fiere proveniente dalle varie regioni italiane e dall'Europa o Stati extraeuropei. Per cui anche il costo sarà funzionale all'entità delle infrastrutture che vengono realizzate.

Cosicché si può prevedere un costo totale di **48 milioni di euro** per la totalità delle strade previste e pari a 120 Kilometri; atteso un costo stimato per una strada larga 20 metri, di 400 euro per metro lineare. A questi vanno aggiunti 74 milioni di euro di edifici prefabbricati ed edifici di servizio, atteso un costo a metro quadro di circa 200 euro per i prefabbricati e di 1.600 euro metro quadro in Lucania per gli edifici di abitazione e un totale di 370.000 metri quadri di superficie.

Qui il calcolo è stato fatto considerando l'edificazione solo di edifici prefabbricati. Se invece si prevede la realizzazione **di costruzioni di pregio architettonico** il prezzo sale, perché possono essere costruiti otto edifici guida con parco, che vengono adibiti a servizio per le funzioni dell'interporto merci.

Quindi otto edifici per 200 milioni di euro ciascuno comporta un costo di circa **1,6 miliardi di euro**. La costruzione di edifici di pregio architettonico è giustificata dal fatto che il porto oltre che finalità commerciali ha anche scopi turistici, nel senso che il valore artistico degli edifici di servizio **costituisce una attrattiva turistica**; in quanto essi si inseriscono e si armonizzano con la natura della Regione Marche di particolare bellezza ed armonia estetica.

Si può altresì prevedere un collegamento tra l'interporto e la vicina rete autostradale e l'aeroporto di Falconara, attraverso la costruzione di una rete ferroviaria a levitazione magnetica, che come a Shanghai collega il porto di Shanghai con l'aeroporto distante circa 50 km; qui i treni viaggiano a 500 Km/h. Nel caso italiano la distanza sarebbe di 60 Km, da Ancona a Pesaro e comporterebbe l'inizio della costruzione della rete viaria a levitazione magnetica che potrebbe coprire tutto il territorio nazionale, con una rete speculare sopra o sotto la autostrade e le ferrovie.

Questa circolazione a velocità di 600 – 800 Km/h era già stata progettata dall'architetto Bellu nella seconda metà degli anni del secolo scorso. Allora riteneva che fosse una progettazione avveniristica; oggi non lo è più perché tali vie ad alta propulsione cinetica sospesa sul suolo, sono già state realizzate con la previsione di superare di molto i valori cinetici indicati dall'architetto.

Infatti questi treni sono già esistenti in Cina e in Giappone e viaggiano a 603 Km/h e 500 Km/h, ma se ne stanno sperimentando negli Stati Uniti per velocità di 1.200 Km/h e di 3.000 Km/h per i vac train che viaggiano in tubi dove è stato fatto il vuoto. .

Vi è da dire inoltre che la circolazione a levitazione magnetica non interessa solo i treni ma anche le autovetture, in quanto case automobilistiche europee hanno già prodotto autovetture per il trasporto di singole persone e intere famiglie, destinate a percorrere i letti magnetici che permetteranno di raggiungere le velocità elevate indicate.

Sarebbe questa circolazione un progresso rispetto a quella attuale, perché farebbe risparmiare tempi notevoli nei collegamenti e sarebbe completamente sicura dagli incidenti stradali e dai crolli delle relative infrastrutture perché la guida e l'intero percorso è continuamente controllato da dispositivi elettronici montati a bordo dei convogli e delle autovetture a levitazione magnetica, nonché si tutte le strutture portanti la rete viaria.

Per cui si auspica che la nostra iniziativa progettuale diretta alla costruzione di porto marittimo e interporto turistico di Ancona e Senigallia, sia colta e valutata

dall'Università di Pisa, i cui docenti del settore stanno sperimentando proprio una versione di veicoli e levitazione magnetica meno costosi, in modo che con la collaborazione della citata università si arrivi alla prossima costruzione della via a levitazione magnetica tra Ancona e Pesaro e in futuro quella speculare sopra e sotto tutte le autostrade e strade ferrate italiane.

E' quindi utile al di là di questa indicazione scritta prevedere una illustrazione verbale, per chi ha interesse alla costruzione di questo interporto, anche connessa con la descrizione del porto annesso di Ancona. I soggetti interessati sono dati principalmente dagli imprenditori, dagli armatori italiani e stranieri, con i quali si possono stabilire precise intese per lo sviluppo di questa iniziativa progettuale. Il sistema amministrativo utilizzato sarebbe quello **della concessione a completa iniziativa privata**; poiché se si opta per l'appalto si avrebbero tempi molto lunghi e difficoltà di ordine politico.

SERVIZI PER LA CURA E LA TUTELA DEGLI ANIMALI PRESSO L'EDIFICIO H

Vista la presenza di numerosi turisti che frequenteranno l'interporto turistico di Senigallia, per la presenza di due aree fiere per le regioni italiane ed europee, si ritiene utile prevedere all'interno degli edifici dell'infrastruttura portuale, i servizi che servono per la cura e la tutela degli animali domestici.

Quindi nelle costruzioni disegnate nella pianta dell'interporto e nell'assonometria dell'edificio H che mostra l'estetica di questa costruzione, vengono indicati i luoghi ove questi servizi sono realizzati. Si tratta di prevedere:

- 6) – Punti di informazione per le varie modalità di aiuto, soccorso e di assistenza agli animali.
- 7) – Studi veterinari che diano la possibilità di attuare il pronto soccorso per gli animali che ne abbiano bisogno e per la cura di eventuali malattie.
- 8) – Bar per cani e gatti ed altri animali, in modo che i loro proprietari possano far consumare i pasti a tali animali.
- 9) – Punti enogastronomici che servano per comprare gli alimenti, utili per nutrire gli animali, che numerosi si prevede verranno ospitati dai vari edifici di servizio.

Ciò in considerazione del fatto che i molti turisti italiani e stranieri che frequenteranno l'interporto, avranno l'esigenza di nutrire e di assistere in caso di infortuni e di malattie, i loro cani e gatti ed altri animali domestici.

- 10) – Per cui si ritiene utile che presso l'interporto di Senigallia come previsto per il porto di Ancona, sia presente una sezione dell'ENPA (Ente Nazionale protezione animali).

PORTO TURISTICO DI CIVITANOVA MARCHE (MC)

OGGETTO: Progetto porto turistico di Civitanova Marche (MC) seconda ipotesi. Piano turistico di sviluppo economico dell'Italia e del Sud in particolare. Museo del mare Sezione staccata di Ancona.

Il progetto **Porto turistico di Civitanova Marche** con gli altri 16 già progettati per tutto il Paese, è un'opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo turistico dell'Italia e con i 7 previsti per le aree meridionali italiane, è strategica per lo sviluppo del sud in particolare. Ciò perché contribuisce a creare la struttura di impresa diffusa nel sud del Paese **con l'altro progetto cardine**, dato dal piano turistico di sviluppo economico dell'Italia.

Esso è complementare rispetto all'altro grande porto turistico e commerciale di Policoro, come lo sono gli altri porti turistici, che aggiunge alle funzioni turistiche quelle dello scambio merci via mare. Rifarebbe tornare cioè il Paese Italia ad essere il centro economico dell'Europa, proprio per la sua naturale posizione geografica **al centro delle vie di traffico**, che dall'Oriente e medio oriente si dirigono verso l'Europa.

Questo porto turistico di Civitanova, si pone allora come il polo complementare rispetto agli altri indicati, in quanto convoglia una parte sempre maggiore di turisti verso l'area centrale dell'Italia; così ricca di reperti storici, artistici, architettonici e archeologici. In questo modo viene a costituire il settimo polo per importanza strategica turistica nel centro nord dell'Adriatico.

Si possono individuare quindi diciassette poli per lo sviluppo turistico esponenziale di tutto il Paese, dei quali sette per il Sud che faranno confluire milioni

di turisti nelle aree meridionali italiane: 1) si tratta del porto turistico di Policoro, 2) del porto turistico di Acitrezza, potendosi prevedere altri tre centri turistici marittimi al Sud dati da 3) Paestum vicino alla costiera amalfitana, 4) Vieste sul mare nel Gargano, 5) Giulianova in Abruzzo, 6) Santa Giusta (OR) e 7) Cagliari.

Poi per completare la rete di porti turistici in tutta Italia, si possono prevedere i porti presso il Circeo nel Comune di Terracina, presso la città etrusca di Populonia (GR), di San Rossore (PI), presso la località 5 terre in provincia di La Spezia, di Portofino (GE), di Varazze (SV) di Santo Stefano (IM), di Civitanova Marche (MC), del Cavallino (VE) e di Duino (TS).

Con la creazione di questi grandi porti turistici si verrebbe a determinare lo strumento operativo turistico, che consente di far affluire milioni di visitatori via mare da tutto il mondo, sia con le navi da crociera che con le navi da diporto.

Il porto di Civitanova quindi permetterebbe di visitare i luoghi naturalistici, storici, archeologici, paesaggistici e artistici splendidi della regione Marche essendo stati valorizzati e da valorizzare con il piano turistico redatto dal Dott. Arch. Bellu Daniele. Esso trova la premessa normativa nel **suo progetto “I 5 libri della tutela dell’ambiente”**, che il professionista sta diffondendo presso gli ordini degli architetti delle principali province italiane. Tale programma di riforma strutturale infatti, valorizzando i beni ambientali, storici, artistici ed architettonici del nostro Paese, potenzia l’offerta del bene turistico nella qualità e quantità.

Va anche detto che contemporaneamente a questi progetti va approvato dal Parlamento l’altro di riforma strutturale più urgente di tutti, dato dal progetto sicurezza di riorganizzazione delle forze di Polizia italiane. Ciò perché non si può **prevedere uno sviluppo economico elevato per** le regioni del Sud Italia e quindi del Nord, se non si giunge ad una completa eliminazione delle attività delittuose. Sviluppo elevato che per le aree meridionali, comporta l’estinzione del vivaio del crimine che alimenta continuamente la commissione di fatti illeciti.

A questo proposito vi è da dire che il dedicarsi ad attività lecite di piano turistico come quello che viene qui presentato e che si auspica venga presto approvato dal parlamento italiano, comporta certamente un vantaggio notevole per chi è costretto da condizioni di indigenza anche storiche, a delinquere e a svolgere attività illecite del crimine comune ed organizzato.

Ciò perché la progressiva estinzione di tale vivaio del crimine dovuto all’incremento della ricchezza nazionale e in particolare del sud Italia, comporterà la difficoltà per il crimine organizzato di produrre attività illecite. Ciò perché sarà

molto più conveniente per i capi del crimine organizzato dedicarsi ad attività lecite di piano, che non invece delinquere, comportando il ricorrente rischio inoltre di perdite in vite umane.

Il porto turistico di Civitanova assieme a quello turistico e commerciale di Policoro e degli altri 16 indicati, opere infrastrutturali strategiche per il Paese Italia, lo farebbe ritornare ad essere il centro economico dell'Europa, con l'attuazione del citato piano turistico.

STRUTTURA DEL PORTO TURISTICO DI CIVITANOVA MARCHE

Esso è una infrastruttura molto ampia, che ha una lunghezza di 3,5 Km e una profondità di 6 Km; fatta di una parte antistante con due ali di 3 Km di lunghezza e una parte retrostante quadrata di 3 circa Km. Questa all'interno presenta un ottagono per l'attracco delle navi di minori dimensioni.

.Si tratta di un porto artistico perché presenta secondo l'ideatore Dott. Arch. Bellu Daniele, nelle ellissi di accesso ad Est e ad Ovest due teatri d'acqua che si rifanno allo stile classico e neoclassico, rivitalizzato secondo il principio della velocità dell'epoca attuale, ottenuto con il dinamismo dei punti focalizzanti.

Sul dorso delle ali al loro inizio verso il mare esterno vi sono due aree di servizio, su cui vengono posti 2 edifici di pregio architettonico, che sono stati progettati dal citato Architetto, in quanto già da lui ideati per arricchire il tessuto urbano del Lido di Venezia.

Va detto che sul percorso stradale che permette l'accesso dei moli ove vi sono i punti barca, di larghezza da 20 a 30 metri; si trovano numerose aree verdi, arricchite esteticamente con architetture da giardino, che servono per armonizzare la natura ridente del luogo con l'arte creata dall'uomo. Ciò costituisce come gli edifici guida citati, di cui si forniscono alcuni schizzi, una notevole attrattiva turistica. Ciò proprio perché vengono questi a costituire un nuovo stile architettonico, atteso che dal primo novecento in poi non ne è stato creato più alcuno.

I moli per attracchi delle navi da diporto da 10 e 20 metri delle ali esterne verso l'interno, assommano al numero di 300 (150 moli X 2).

Per cui 300 moli di lunghezza 500 metri X 40 imbarcazioni sui due lati = 12.000 e 120 punti barca.

A questi si debbono sommare quelli dell'ottagono interno che assommano a 420. archi interni.

In totale $12.000 + 420 = 12.420$ punti barca

Nei moli alla base delle ali per le minori imbarcazioni da diporto gli attracchi per le grandi navi da 300 metri sono 16, mentre gli attracchi per i grandi panfili da 100 metri e più sono 30. Essi sono posti sui moli situati sui lati esterni del quadrato parte interna. Nell'ottagono interno al porto quadrato parte iniziale, sono previsti attracchi per 20 grandi velieri e 420 punti barca per navi da diporto da 10 o 20 metri.

Nei vari moli e nelle strade di accesso al porto turistico sono previsti spazi per aree verdi arricchite da architetture da giardino al fine di dare particolare valenza estetica al porto di Civitanova.

Sia i moli per le grandi navi da crociera che quelli per i panfili, terminano con un'area circolare di diametro pari a 60 metri, per le aree verdi e di servizio.

Quattro aree di servizio per edifici guida di pregio architettonico, sono poste sui lati esterni al quadrato a Nord e a Sud.

La struttura quadrata del porto comunica con la terra ferma, attraverso due arterie stradali larghe 20 metri, che conducono ai due primi grandi edifici guida di pregio architettonico. E al terzo posto in posizione centrale, dove viene prevista l'installazione di un museo del mare sezione staccata di quella di Ancona, ove vi è la sede centrale dello stesso museo. Esso potrà avere reperti archeologici e storici, che vanno dall'epoca dei fenici, antica Grecia fino ad arrivare all'impero romano e quindi alla scoperta dell'America e ai giorni nostri.

Possono essere previste sulla costa altre aree ove costruire edifici guida di pregio architettonico, che al pari di quelli già indicati, costituiscono una attrazione turistica per i visitatori che possono provenire principalmente via mare.

Considerando quindi 16 punti di approdo per grandi navi da crociera, 30 per grandi panfili e 12.420 per imbarcazioni da diporto, si può prevedere un flusso turistico di molti visitatori in più rispetto a quelli attuali. Essi verranno via mare ma anche via terra e via aria; perché attratti dalle bellezze storiche, paesaggistiche, archeologiche, architettoniche delle Marche; potendovi anche includere le bellezze degli edifici guida di pregio architettonico citati.

A questo proposito si può affermare che nel piano turistico indicato per la parte operativa, sono già stati predisposti i pacchetti turistici che permettono di far conoscere le varie modalità di usufruizione del bene turistico e quindi di aumentare notevolmente la domanda turistica proveniente da tutto il mondo. Si tenga presente

che questi pacchetti turistici possono essere diffusi in tutto il nostro Pianeta istantaneamente grazie alla celerità delle comunicazioni attuali.

Quindi riassumendo si possono prevedere gli attracchi per:

- 1) – Sedici grandi navi da crociera da 300 metri di lunghezza e con un numero da 3 – 4000 passeggeri;
- 2) – 30 grandi panfili da 100 metri di lunghezza e più;
- 3) – 12.420 punti barca che comprendono quelli per imbarcazioni da 10 metri e da 20 metri.

Aggiungasi che il numero elevato di posti barca permette **di abbassare i costi degli ormeggi** e quindi di poter attrarre un numero notevole di imbarcazioni italiane e straniere che vengono ad incrementare l'attività turistica, diretta alla visita della costa, degli spazi naturalistici della Sardegna, dei luoghi storici e artistici della stessa regione.

Per cui se il costo annuo per barche di 20 metri è mediamente **9.000 euro l'anno**, questo può essere ridotto della metà e proporzionalmente per barche di minori lunghezze, con servizi più elevati dal punto di vista dell'assistenza alle imbarcazioni e ai diportisti.

Inoltre come detto con questo porto si può prevedere un flusso turistico di **almeno 100.000 turisti** italiani e stranieri al mese. Ciò perché una sola grande nave da crociera trasporta 4.000 persone che di solito scendono a terra nei luoghi caratteristici e ameni da visitare. Quindi prevedendo la sosta di solo otto navi grandi da crociera ogni settimana si ottiene un flusso turistico **di 32.000 persone** in tale arco temporale, che divengono 128.000 in un mese e 640.000 nell'arco dei cinque mesi estivi. Questi turisti si recherebbero nelle numerose **località archeologiche**, storiche, artistiche e paesaggistiche di cui la regione Marche è ricca.

In più dobbiamo aggiungere i numerosi turisti che si riferiscono ai 12.420 punti barca citati.

Se poi consideriamo il **flusso turistico maggiore** che deriverebbe dalla realizzazione del piano turistico per l'Italia, arriviamo all'incremento di visitatori italiani e stranieri nel Sud Italia e in tutto il Paese, pari **a diversi milioni di unità**. Se oggi in Italia sono circa 100 milioni i turisti che visitano il nostro Paese, con l'organizzazione turistica proposta con il piano turistico del gruppo "Atlante 2000"; il flusso potrebbe aumentare da stime fatte, a 300 milioni di visitatori l'anno.

Vi è poi allo studio presso l'università di Padova **facoltà di ingegneria** dipartimento di tecnica delle costruzioni, una rete autostradale e ferroviaria ad alta velocità (600 – 800 Km/h); data dalle vie aeree (maglev) che sono nastri che corrono ad altezza di 11 - 12 metri sopra le autostrade e le strade ferrate.

Esse sono utilissime per il trasporto soprattutto dei turisti, in quanto farebbero percorrere distanze da Foggia a Padova ad esempio in un'ora. Si tratta di uno studio sperimentale in quanto deve essere tradotto in prototipi, che viaggiano su tali vie aeree da realizzare su tratti autostradali limitati anche attraversati da ponti su cui transitano veicoli stradali. Queste vie aeree quindi **accorcerebbero le distanze** per raggiungere le mete turistiche, facendo aumentare così il flusso stesso di turisti nelle zone delle Marche, della Campania, della Puglia, della Sicilia, della Basilicata e quindi in ogni altra regione italiana. Per le Marche queste linee ad alta velocità consentirebbe di far visitare i vari luoghi della regione in brevissimo tempo, consentendo così di moltiplicare il flusso di turisti che visitano la regione.

COSTO DEL PORTO TURISTICO DI CIVITANOVA MARCHE

Cosicché si può prevedere un costo stimato totale del porto turistico di Civitanova Marche, di 93,189 milioni di euro cui si debbono aggiungere poi i costi per gli edifici di servizio che possono essere prefabbricati e quindi costare molto meno di quelli di pregio architettonico.

Questo calcolo risulta anche dal piano finanziario o business plan.

Tali costi sono così determinati:

- Costo progettazione 4 % di 93,189 milioni di euro = 3,72 milioni di euro
- **COSTO SOLETTA PILASTRI ARCHI ESTERNI LATO
SUD E NORD, EST E OVEST**

Soletta esterna lato sud

$$25 \text{ cm} \times 240 \text{ m/cm} = 6.000 \text{ m}$$

Soletta esterna lato nord

$$25 \text{ cm} \times 240 \text{ m/cm} = 6.000 \text{ m}$$

$$6.000 \text{ m} + 6.000 \text{ m} = 12.000 \text{ m}$$

COSTO PILASTRI SOLETTA ESTERNA

$12.000 : 10 = 1200 \times 2 = 2400$ pilastri $\times 6123$ euro/pilastro = 14,695 milioni di euro

Altezza media pilastri 30 m

Per cui $3,14 \times 30 \text{ m} = 94,2 \text{ M3} \times 65 \text{ euro /M3} = 6123 \text{ euro}$ costo 1 pilastro

COSTO SOLETTA ESTERNA

$12.000 \text{ m} \times 20 \text{ m} \times 2 \text{ m (spessore)} \times 65 \text{ euro M3} = 31,22$ milioni di euro

Costo pilastri soletta punti barca soletta esterna

COSTO PILASTRI MOLLI PUNTI BARCA SOLETTA ALI LATO SUD E LATO NORD

$300 \text{ moli} \times 100 \text{ metri lunghezza} = 30.000$ metri

$30.000 : 10 = 3000 \times 6123 \text{ euro} = 18,369$ milioni di euro

COSTO SOLETTA E PILASTRI ZONA CENTRALE OTTAGONALE

Costo soletta $48 \text{ cm} \times 240 \text{ m} = 11.520 \text{ m} + 70 \text{ moli} \times 0,5 \text{ cm} = 25 \text{ cm} \times 240 \text{ m} = 8.400 \text{ m} = 19.920 \text{ m totali} \times 20 \text{ m (larghezza)} = 398400 \text{ m}^2 \times 1 \text{ m (spessore)} = 398.400 \text{ m}^3 \times 65 \text{ euro /m}^3 = 25,896$ milioni di euro.

COSTO PILASTRI ZONA CENTRALE

$19.920 \text{ m} : 10 = 1992 \times 6.123 \text{ euro/pilastro} = 12,197$ milioni di euro

COSTO STRADE DI ACCESSO

Costo soletta

$6 \text{ cm} \times 240 \text{ m/cm} = 1.440 \text{ m} \times 20 \text{ m} = 28.800 \text{ m}^2$

$28.800 \text{ m}^2 \times 2 \text{ m (spessore)} = 57.600 \text{ m}^3 \times 65 \text{ euro/m}^3 = 3,744$ 4milioni di euro

Costo pilastri

$1.440 : 10 = 144 \times 2 = 288 \times 6123 \text{ euro/pilastro} = 1,763$ milioni di euro

COSTO TOTALE DEL PORTO A RETTANGOLO CON ALI

$31,22 + 18,369 + 25,896 + 12,197 + 3,744 + 1,763 = 93,189$ milioni di euro

Questi sono i costi stimati per la costruzione del porto con pilastri e soletta, ma vi sono altre ipotesi di moli galleggianti che costano molto meno. Certo la soluzione qui presentata comporta la realizzazione di strutture solide, che permettono di erigere sulle aree di servizio edifici di pregio architettonico, che non potrebbero essere edificati con moli mobili.

Vi è quindi il costo degli edifici di servizio artistici nel **numero di 7 (5 + 2 teatri d'acqua), che è** riducibile a 1/8 o di più se si realizzano in un primo momento edifici di servizio con elementi non di pregio architettonico e prefabbricati. Se si costruiscono tutti prevedendo un costo per ciascuno di 200 milioni di euro, la spesa totale arriva a 1,4 miliardi di euro.

Ma se si utilizzano i materiali prefabbricati il costo si riduce a 48 milioni di euro. Sarebbe il costo che si avrebbe, prevedendo 240.000 M2 di superficie coperta, 5 edifici di servizio di pianta 200 m lunghezza X 40 larghezza, cioè 8.000 M2 e 6 piani, per un totale di 48.000 M2 e per 5 edifici guida = 240.000 M2, che moltiplicati per 200 Euro/m2 = 48 milioni di euro.

La costruzione di edifici di pregio architettonico è giustificata dal fatto che il porto ha soprattutto scopi turistici, nel senso che il valore artistico degli edifici di servizio **costituisce una attrattiva turistica**; in quanto essi si inseriscono e si armonizzano con la natura di Civitanova Marche e dintorni di particolare bellezza ed armonia estetica.

Aggiungo quindi quanto già detto per il porto marittimo di Policoro e l'interporto merci di Metaponto. Si può cioè prevedere un collegamento tra il porto del Civitanova Marche in futuro e il resto della regione, attraverso la costruzione di una rete ferroviaria ad alta velocità e a levitazione magnetica, che come a Shanghai collega il porto di Shanghai con l'aeroporto distante circa 50 km; qui i treni viaggiano a 500 Km/h. Nel caso italiano la distanza sperimentale da coprire sarebbe di 30 Km dal porto turistico di Civitanova ad Ancona; e comporterebbe l'inizio della costruzione della rete viaria a levitazione magnetica, che potrebbe coprire tutto il territorio nazionale, con una ramificazione speculare sopra o sotto le autostrade e le ferrovie.

Questa circolazione a velocità di 600 – 800 Kmh era già stata progettata dall'architetto Bellu nella seconda metà degli anni 70 del secolo scorso. Allora riteneva che fosse una progettazione avveniristica; oggi non lo è più perché tali vie ad alta propulsione cinetica sospesa sul suolo, sono già state realizzate con la previsione di superare di molto i valori cinetici indicati dall'architetto.

Infatti questi treni sono già esistenti in Cina e in Giappone e viaggiano a 603 Kmh e 500 Kmh, ma se ne stanno sperimentando negli Stati Uniti per velocità di 1.200 Kmh.

Vi è da dire inoltre che la circolazione a levitazione magnetica non interessa solo i treni ma anche le autovetture, in quanto case automobilistiche europee hanno già prodotto autovetture per il trasporto di singole persone o intere famiglie, destinate a percorrere i letti magnetici che permetteranno di raggiungere le velocità elevate indicate.

Sarebbe questa circolazione un progresso rispetto a quella attuale, perché farebbe risparmiare tempi notevoli nei collegamenti e sarebbe completamente sicura dagli incidenti stradali e dai crolli delle relative infrastrutture; perché la guida e l'intero percorso è continuamente controllato da dispositivi elettronici montati a bordo dei convogli e delle autovetture a levitazione magnetica, nonché su tutte le strutture portanti la rete viaria.

Per cui si auspica che la nostra iniziativa progettuale diretta alla costruzione di porto marittimo e interporto merci di Policoro e di Metaponto e quindi del porto turistico di Civitanova e degli altri 16 indicati, sia colta e valutata dalle Università italiane, in modo da poter utilizzare i fondi europei e di altro tipo, oltre che per questo porto turistico, anche per le citate vie aeree.

E' quindi utile al di là di questa indicazione scritta prevedere una illustrazione verbale, per chi ha interesse alla costruzione di questo porto turistico, che si pone come uno dei 17 poli turistici marittimi di tutta Italia, che darebbero inizio al piano turistico per lo sviluppo economico del nostro Paese.

Esso comporterebbe investimenti iniziali molto inferiori a quelli previsti per il porto turistico e porto commerciale, nonché interporto progettato per la Basilicata e la Calabria.

Vi sarebbe quindi la previsione di un incremento di reddito nazionale molto elevato, in grado cioè di far aumentare il PIL nazionale con valori a due cifre; in

quanto le potenzialità italiane nel campo turistico sono notevolissime ed usufruibili con il piano turistico citato, di cui le infrastrutture portuali cennate sono solo l'inizio.

MUSEO DEL MARE

Viene prevista la progettazione presso il porto turistico di Civitanova di una sezione staccata del museo del mare della sede centrale di Ancona, in uno dei suoi edifici di servizio sito nella parte antistante al porto turistico di Civitanova.

Questo sarà ubicato all'interno dell'edificio B (vedasi allegato) che costituisce una delle strutture edilizie del porto. Ma può essere ubicato anche nell'edificio H sito sulla costa e di fronte alla via di accesso al porto turistico di Cagliari. Tale struttura edilizia contiene il complesso degli spazi utili per i servizi che occorrono a chi usufruirà del porto: vale a dire i numerosi turisti che lo frequenteranno, perché in arrivo con le grandi navi da crociera (da 4.000 - 5.000 passeggeri), che in numero di 16 potranno attraccare ai moli del porto. Ma tanti saranno anche i turisti che arriveranno con navi da diporto, che potranno attraccare ai 12.420 punti barca che sono stati previsti per il porto turistico di Civitanova seconda ipotesi.

Tale museo del mare è ubicato in una struttura edilizia a quattro piani posta nella sua parte retrostante e che si affaccia sul mare dell'edificio B.

Questo ha una fronte di 400 metri ed una altezza nella parte più alta di 51 metri.

I quattro piani del museo del mare vedranno al

Primo piano

- La storia del mare dei naviganti della Fenicia.
- La storia dei naviganti dell'antica Grecia con tutte le notizie relative alla magna Grecia, la cui prima colonia venne creata ai giardini di Naxos, vicino al porto turistico di Acitrezza.
- La storia dei naviganti dell'antica Roma, con la visione anche televisiva delle famose battaglie in cui i Romani prevalsero sui cartaginesi. Ciò accadde utilizzando da parte loro il rostro e il gancio a uncino ideato dal console Caio Duilio, che agganciava le navi nemiche e che fece perdere quasi tutte le navi dei cartaginesi nella famosa battaglia delle Egadi. Proprio nell'isola di

Levanzo è stato ritrovato un rostro utilizzato dai romani nelle loro battaglie navali.

Secondo piano

- Cristoforo Colombo e la scoperta dell’America
- I grandi esploratori via mare
- Le varie strumentazioni marine delle diverse epoche storiche
- I mappamondi

Terzo piano

- Le grandi migrazioni via mare
- I grandi naufragi

Quarto piano

- Le misure a salvaguardia del mare
- delle varie specie ittiche
- Le ricerche in campo marittimo

Tetto piano del museo del mare

- Imbarcazioni dei fenici, dei greci, dei romani, i vascelli del XVI secolo. Plastici e modellini.

SEZIONE STACCATA DI ANCONA DEL MUSEO DEL MARE

Vista l’importanza che può avere il museo del mare anche per gli studi universitari, è utile prevedere un collegamento con l’Università di Ancona e di altre regioni italiane.

Con la collaborazione dei docenti di tale Ateneo potranno essere condotte attività di ricerca nel settore marittimo e della storia del mare, che riguarda le civiltà antiche ma anche quelle attuali, che partendo da Cristoforo Colombo giungono fino ai giorni nostri.

DIMENSIONI DELL'EDIFICIO ADIBITO A MUSEO DEL MARE, UTILI PER LA PROGETTAZIONE DEGLI INTERNI DI TALE COSTRUZIONE CHE LO OSPITA

Edificio B che accoglie il Museo del mare

- Fronte mare costituito da 40 archi che sospendono l'edificio sul mare.
- Loro altezza pari a 9 metri e larghezza pari a 10 metri
- Lunghezza totale 400 metri e larghezza nella parte più ampia di 280 metri, su un'area di servizio a lunetta di 600 metri di lunghezza e 300 metri di profondità
- Sopra gli archi primo piano alto 12 metri con all'interno quattro piani da tre metri ciascuno
- Sopra ancora secondo piano alto 15 metri con 5 piani da tre metri all'interno
- Ancora sopra visibile dall'assonometria allegata, terzo piano alto 15 metri con 5 piani all'interno di tre metri di altezza.
- Il museo del mare si affaccia sul mare con i piani interni posti nella parete terminale sopra gli archi citati.
- La parte quadrata interna dopo il corridoio del secondo piano, è alta 12 metri e porta al suo interno 4 piani da 3 metri che ospitano i vari reperti indicati sopra.
- Sul tetto piano all'altezza di 12 metri verranno ubicate le navi da guerra e commerciali dei fenici, dei greci e dei romani, nonché quelle storiche delle epoche successive, con vari modellini che possono essere visti e rimirati dai visitatori.

PORTO TURISTICO DI NUMANA (AN)

OGGETTO: **Progetto porto turistico di Numana.** Piano turistico di sviluppo economico dell'Italia e del Sud in particolare. Museo del mare Sezione staccata di Trieste.

Il progetto **Porto turistico di Numana** con gli altri 16 già progettati per tutto il Paese, è un'opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo turistico dell'Italia e con i 7 previsti per le aree meridionali italiane, è strategica per lo sviluppo del sud in particolare. Ciò perché contribuisce a creare la struttura di impresa diffusa nel sud del Paese **con l'altro progetto cardine**, dato dal piano turistico di sviluppo economico dell'Italia.

Esso è complementare rispetto all'altro grande porto turistico e commerciale di Policoro, come lo sono gli altri porti turistici, che aggiunge alle funzioni turistiche quelle dello scambio merci via mare. Rifarebbe tornare cioè il Paese Italia ad essere il centro economico dell'Europa, proprio per la sua naturale posizione geografica **al centro delle vie di traffico**, che dall'Oriente e medio oriente si dirigono verso l'Europa.

Questo porto turistico di Numana, si pone allora come il polo complementare rispetto agli altri indicati, in quanto convoglia una parte sempre maggiore di turisti verso l'area centrale dell'Italia; così ricca di reperti storici, artistici, architettonici e archeologici. In questo modo viene a costituire il settimo polo per importanza strategica turistica nel centro nord dell'Adriatico.

Si possono individuare quindi diciassette poli per lo sviluppo turistico esponenziale di tutto il Paese, dei quali sette per il Sud che faranno confluire milioni di turisti nelle aree meridionali italiane: 1) si tratta del porto turistico di Policoro, 2) del porto turistico di Acitrezza, potendosi prevedere altri tre centri turistici marittimi al Sud dati da 3) Paestum vicino alla costiera amalfitana, 4) Vieste sul mare nel Gargano, 5) Giulianova in Abruzzo, 6) Santa Giusta (OR) e 7) Cagliari.

Poi per completare la rete di porti turistici in tutta Italia, si possono prevedere i porti presso il Circeo nel Comune di Terracina, presso la città etrusca di Populonia (GR), di San Rossore (PI), presso la località 5 terre in provincia di La Spezia, di Portofino (GE), di Varazze (SV) di Santo Stefano (IM), del Conero - Numana (AN), del Cavallino (VE) e di Duino (TS).

Con la creazione di questi grandi porti turistici si verrebbe a determinare lo strumento operativo turistico, che consente di far affluire milioni di visitatori via mare da tutto il mondo, sia con le navi da crociera che con le navi da diporto.

Il porto di Numana quindi permetterebbe di visitare i luoghi naturalistici, storici, archeologici, paesaggistici e artistici splendidi della regione Marche essendo stati valorizzati e da valorizzare con il piano turistico redatto dal Dott. Arch. Bellu Daniele. Esso trova la premessa normativa nel **suo progetto "I 5 libri della tutela**

dell'ambiente", che il professionista sta diffondendo presso gli ordini degli architetti delle principali province italiane. Tale programma di riforma strutturale infatti, valorizzando i beni ambientali, storici, artistici ed architettonici del nostro Paese, potenzia l'offerta del bene turistico nella qualità e quantità.

Va anche detto che contemporaneamente a questi progetti va approvato dal Parlamento l'altro di riforma strutturale più urgente di tutti, dato dal progetto sicurezza di riorganizzazione delle forze di Polizia italiane. Ciò perché non si può **prevedere uno sviluppo economico elevato per** le regioni del Sud Italia e quindi del Nord, se non si giunge ad una completa eliminazione delle attività delittuose. Sviluppo elevato che per le aree meridionali, comporta l'estinzione del vivaio del crimine che alimenta continuamente la commissione di fatti illeciti.

A questo proposito vi è da dire che il dedicarsi ad attività lecite di piano turistico come quello che viene qui presentato e che si auspica venga presto approvato dal parlamento italiano, comporta certamente un vantaggio notevole per chi è costretto da condizioni di indigenza anche storiche, a delinquere e a svolgere attività illecite del crimine comune ed organizzato.

Ciò perché la progressiva estinzione di tale vivaio del crimine dovuto all'incremento della ricchezza nazionale e in particolare del sud Italia, comporterà la difficoltà per il crimine organizzato di produrre attività illecite. Ciò perché sarà molto più conveniente per i capi del crimine organizzato dedicarsi ad attività lecite di piano, che non invece delinquere, comportando il ricorrente rischio inoltre di perdite in vite umane.

Il porto turistico di Numana assieme a quello turistico e commerciale di Policoro e degli altri 16 indicati, opere infrastrutturali strategiche per il Paese Italia, lo farebbe ritornare ad essere il centro economico dell'Europa, con l'attuazione del citato piano turistico.

STRUTTURA DEL PORTO TURISTICO DI NUMANA

Esso è una infrastruttura molto ampia, che ha una lunghezza di 3,8 Km e una profondità uguale di 3,8 Km; fatta di archi connessi e uniti nel perimetro esterno e di un'area centrale di archi più ridotti ma speculari rispetto alla dimensione esterna.

.Si tratta di un porto artistico perché presenta secondo l'ideatore Dott. Arch. Bellu Daniele, nelle ellissi di accesso ad Est e ad Ovest due teatri d'acqua che si rifanno allo stile classico e neoclassico, rivitalizzato secondo il principio della velocità dell'epoca attuale, ottenuto con il dinamismo dei punti focalizzanti.

Sul dorso degli archi verso il mare esterno vi sono tre aree di servizio, su cui vengono posti 3 edifici di pregio architettonico, che sono stati progettati dal citato Architetto, in quanto già da lui ideati per arricchire il tessuto urbano del Lido di Venezia. Sul dorso degli archi interni sono poste due aree di servizio su cui sono posti altri due edifici guida di pregio architettonico.

Va detto che sul percorso stradale che permette l'accesso dei moli ove vi sono i punti barca, di larghezza da 20 a 30 metri; si trovano numerose aree verdi, arricchite esteticamente con architetture da giardino, che servono per armonizzare la natura ridente del luogo con l'arte creata dall'uomo. Ciò costituisce come gli edifici guida citati, di cui si forniscono alcuni schizzi, una notevole attrattiva turistica. Ciò proprio perché vengono questi a costituire un nuovo stile architettonico, atteso che dal primo dopoguerra in poi non ne è stato creato più alcuno.

I moli per attracchi delle navi da diporto da 10 e 20 metri degli archi esterni sia verso il mare che verso terra, assommano al numero di 324 (108 moli X3) considerando quelli per le imbarcazioni da 10 metri, mentre 120 sono i moli per navi da 20 metri (40 % di 304). Ciò perché in totale i moli sono 324 di cui 120 per navi da 20 metri e 204 per navi da 10 metri.

Per cui 204 moli di lunghezza 100 metri X 16 imbarcazioni sui due lati = 3264 e 120 moli per 8 imbarcazioni da 20 metri fanno 960, che sommati ai primi danno 4224 punti barca.

A questi si debbono sommare quelli degli archi interni. Abbiamo allora 30 moli X 2 vista la struttura speculare X 3 X 16 = 2880 punti barca.

In totale $4224 + 2880 = 7104$ punti barca

Negli archi esterni gli attracchi per le grandi navi da 300 metri sono 16, mentre gli attracchi per i grandi panfili da 100 metri e più sono 30.

Nei vari moli e nelle strade di accesso al porto turistico sono previsti spazi per aree verdi arricchite da architetture da giardino al fine di dare particolare valenza estetica al porto di Numana.

Ma il centro funzionale estetico turistico del porto, è dato dagli archi interni che iniziano dalle strade di accesso e di deflusso.

Per esso sono previsti entro il suo perimetro, attracchi per 30 grandi panfili da 100 metri di lunghezza e più, e più piccoli panfili e navi da diporto ma superiori a 20 metri di lunghezza.

Sia i moli per le grandi navi da crociera che quelli per i panfili, terminano con un'area circolare di diametro pari a 60 metri, per le aree verdi e di servizio.

Due aree di servizio per edifici guida di pregio architettonico, sono poste sugli archi interni a Est e a Ovest.

Gli archi interni comunicano con la terra ferma, attraverso due arterie stradali larghe 20 metri, che conducono a due grandi edifici guida di pregio architettonico. In uno di questi viene prevista l'installazione di un museo del mare sezione staccata di quella di Policoro, ove vi è la sede centrale dello stesso museo. Esso potrà avere reperti archeologici e storici, che vanno dall'epoca dei fenici, antica Grecia fino ad arrivare all'impero romano e quindi alla scoperta dell'America e ai giorni nostri.

Possono essere previste sulla costa altre aree ove costruire edifici guida di pregio architettonico, che al pari di quelli già indicati, costituiscono una attrazione turistica per i visitatori che possono provenire principalmente via mare.

Considerando quindi 16 punti di approdo per grandi navi da crociera, 30 per grandi panfili e 7104 per imbarcazioni da diporto, si può prevedere un flusso turistico di molti visitatori in più rispetto a quelli attuali. Essi verranno via mare ma anche via terra e via aria; perché attratti dalle bellezze storiche, paesaggistiche, archeologiche, architettoniche della Sardegna; potendovi anche includere le bellezze degli edifici guida di pregio architettonico citati.

A questo proposito si può affermare che nel piano turistico indicato per la parte operativa, sono già stati predisposti i pacchetti turistici che permettono di far conoscere le varie modalità di usufruizione del bene turistico e quindi di aumentare notevolmente la domanda turistica proveniente da tutto il mondo. Si tenga presente che questi pacchetti turistici possono essere diffusi in tutto il nostro Pianeta istantaneamente grazie alla celerità delle comunicazioni attuali.

Quindi riassumendo si possono prevedere gli attracchi per:

- 4) – Sedici grandi navi da crociera da 300 metri di lunghezza e con un numero da 3 – 4000 passeggeri;
- 5) – 30 grandi panfili da 100 metri di lunghezza e più;
- 6) – 7.104 punti barca che coimprendono quelli per imbarcazioni da 10 metri per il 60 per cento e da 20 metri per il 40 per cento.

Aggiungasi che il numero elevato di posti barca permette **di abbassare i costi degli ormeggi** e quindi di poter attrarre un numero notevole di imbarcazioni italiane e straniere che vengono ad incrementare l'attività turistica, diretta alla visita della costa, degli spazi naturalistici della Sardegna, dei luoghi storici e artistici della stessa regione.

Per cui se il costo annuo per barche di 20 metri è mediamente **9.000 euro l'anno**, questo può essere ridotto della metà e proporzionalmente per barche di minori lunghezze, con servizi più elevati dal punto di vista dell'assistenza alle imbarcazioni e ai diportisti.

Inoltre come detto con questo porto si può prevedere un flusso turistico di **almeno 100.000 turisti** italiani e stranieri al mese. Ciò perché una sola grande nave da crociera trasporta 4.000 persone che di solito scendono a terra nei luoghi caratteristici e ameni da visitare. Quindi prevedendo la sosta di solo otto navi grandi da crociera ogni settimana si ottiene un flusso turistico **di 32.000 persone** in tale arco temporale, che divengono 128.000 in un mese e 640.000 nell'arco dei cinque mesi estivi. Questi turisti si recherebbero nelle numerose **località archeologiche**, storiche, artistiche e paesaggistiche di cui la regione Marche è ricca.

In più dobbiamo aggiungere i numerosi turisti che si riferiscono ai 7104 punti barca citati.

Se poi consideriamo il **flusso turistico maggiore** che deriverebbe dalla realizzazione del piano turistico per l'Italia, arriviamo all'incremento di visitatori italiani e stranieri nel Sud Italia e in tutto il Paese, pari **a diversi milioni di unità**. Se oggi in Italia sono circa 100 milioni i turisti che visitano il nostro Paese, con l'organizzazione turistica proposta con il piano turistico del gruppo "Atlante 2000"; il flusso potrebbe aumentare da stime fatte, a 300 milioni di visitatori l'anno.

Vi è poi allo studio presso l'università di Padova **facoltà di ingegneria** dipartimento di tecnica delle costruzioni, una rete autostradale e ferroviaria ad alta velocità (600 – 800 Km/h); data dalle vie aeree (maglev) che sono nastri che corrono ad altezza di 11 - 12 metri sopra le autostrade e le strade ferrate.

Esse sono utilissime per il trasporto soprattutto dei turisti, in quanto farebbero percorrere distanze da Foggia a Padova ad esempio in un'ora. Si tratta di uno studio sperimentale in quanto deve essere tradotto in prototipi, che viaggiano su tali vie aeree da realizzare su tratti autostradali limitati anche attraversati da ponti su cui transitano veicoli stradali. Queste vie aeree quindi **accorcerebbero le distanze** per raggiungere le mete turistiche, facendo aumentare così il flusso stesso di turisti nelle

zone della Campania, della Puglia, della Sicilia, della Basilicata e quindi in ogni altra regione italiana. Per le Marche queste linee ad alta velocità consentirebbe di far visitare i vari luoghi della regione in brevissimo tempo, consentendo così di moltiplicare il flusso di turisti che visitano la regione.

COSTO DEL PORTO TURISTICO DI NUMANA

Cosicché si può prevedere un costo stimato totale del porto turistico di Numana, di 161,624 milioni di euro cui si debbono aggiungere poi i costi per gli edifici di servizio che possono essere prefabbricati e quindi costare molto meno di quelli di pregio architettonico.

Questo calcolo risulta anche dal piano finanziario o business plan.

Tali costi sono così determinati:

- Costo progettazione 4 % di 161,624 milioni di euro = 6,464 milioni di euro
- **COSTO PILASTRI ARCHI ESTERNI LATO SUD E
NORD, EST E OVEST**

Soletta esterna lato sud

$$26 \text{ cm} \times 200 \text{ m/cm} = 5200 \text{ m}$$

Soletta esterna lato nord

$$(3 + 8) \times 2 = 22 + 8 = 30 \text{ cm} \times 200 \text{ m/cm} = 6.000 \text{ m}$$

$$6.000 \text{ m} + 5200 \text{ m} = 11.200 \text{ m}$$

COSTO PILASTRI SOLETTA ESTERNA

$$11.200 : 10 = 1120 \times 2 = 2240 \text{ pilastri} \times 6123 \text{ euro/pilastro} = 13,715 \text{ milioni di euro}$$

Altezza media pilastri 30 m

$$\text{Per cui } 3,14 \times 30 \text{ m} = 94,2 \text{ M3} \times 65 \text{ euro /M3} = 6123 \text{ euro costo 1 pilastro}$$

COSTO SOLETTA ESTERNA

$$11.200 \text{ m} \times 20 \text{ m} \times 2 \text{ m (spessore)} \times 65 \text{ euro M3} = 29,12 \text{ milioni di euro}$$

Costo pilastri soletta punti barca soletta esterna

COSTO PILASTRI MOLLI PUNTI BARCA SOLETTA ESTERNA LATO SUD

$40 \text{ moli per } 3 = 120 \text{ moli} \times 100 \text{ metri lunghezza} = 12000 \text{ metri}$

$12.000 : 10 = 1200 \times 6123 \text{ euro} = 7,34 \text{ milioni di euro}$

COSTO PILASTRI MOLLI PUNTI BARCA SOLETTA ESTERNA LATO NORD

$46 + 16 = 62 \text{ moli} \times 100 \text{ m} = 6200 \text{ m} \times 3 = 18600$ (i moli vengono triplicati dato che vi è lo spazio)

$18600 : 10 = 1860 \times 6123 \text{ euro /pilastro} = 11,388 \text{ milioni di euro}$

COSTO SOLETTA E PILASTRI ARCHI SZONA CENTRALE

Costo soletta $(6,5 \times 2 \text{ cm}) = 13,00 \text{ cm} + 3 = 16 \text{ cm} \times 200 \text{ m} = 3200 \text{ m} \times 20 \text{ m} = 64000 \text{ m}^2 \times 1 \text{ m} = 64.000 \text{ m}^3 \times 65 \text{ euro/ m}^3 \times 2 \text{ (nord e sud)} = 8,32 \text{ milioni di euro}$

COSTO SOLETTA PUNTI BARCA ZONA CENTRALE

$30 \times 2 \times 3 = 180 \times 1 \text{ M} \times 10 \text{ M} \times 100 \text{ M} = 180.000 \text{ m}^3 \times 65 \text{ euro/m}^3 = 11,70 \text{ milioni di euro}$

COSTO PILASTRI SOLETTA PUNTI BARCA ZONA CENTRALE

$3200 \text{ M} : 10 = 320 \times 2 \text{ pilastri sotto soletta da } 20 \text{ M} = 640 \text{ pilastri} \times 6123 \text{ euro/pilastro} = 7,84 \text{ milioni di euro}$

Costo pilastri sotto soletta da 10 m dei punti barca

$18.000 \text{ m} : 10 = 1800 \times 6123 \text{ euro /pilastro} = 11,021 \text{ milioni di euro}$

COSTO STRADE DI ACCESSO

Costo soletta

$40 \text{ cm} \times 2 = 80 \text{ cm} \times 200 \text{ m/cm} = 16000 \text{ m} \times 20 \text{ m} = 320000 \text{ m}^2$

$320.000 \text{ m}^2 \times 2 \text{ m (spessore)} = 640.000 \text{ m}^3 \times 65 \text{ euro/m}^3 = 41,600 \text{ milioni di euro}$

Costo pilastri

$16.000 : 10 = 1600 \times 2 = 3200 \times 6123 \text{ euro/pilastro} = 19,593 \text{ milioni di euro}$

COSTO TOTALE DEL PORTO AD ARCHI ESTERNI E INTERNI

$13,715 + 29,120 + 7,347 + 11,388 + 8,32 + 11,70 + 7,82 + 11,021 + 19,593 + 41,60 = 161,624 \text{ milioni di euro}$

Questi sono i costi stimati per la costruzione del porto con pilastri e soletta, ma vi sono altre ipotesi di moli galleggianti che costano molto meno. Certo la soluzione qui presentata comporta la realizzazione di strutture solide, che permettono di erigere sulle aree di servizio edifici di pregio architettonico, che non potrebbero essere edificati con moli mobili.

Vi è quindi il costo degli edifici di servizio artistici nel **numero di 7 (5 + 2 teatri d'acqua), che è** riducibile a 1/8 o di più se si realizzano in un primo momento edifici di servizio con elementi non di pregio architettonico e prefabbricati. Se si costruiscono tutti prevedendo un costo per ciascuno di 200 milioni di euro, la spesa totale arriva a 1,4 miliardi di euro.

Ma se si utilizzano i materiali prefabbricati il costo si riduce a 48 milioni di euro. Sarebbe il costo che si avrebbe, prevedendo 240.000 M2 di superficie coperta, 5 edifici di servizio di pianta 200 m lunghezza X 40 larghezza, cioè 8.000 M2 e 6 piani, per un totale di 48.000 M2 e per 5 edifici guida = 240.000 M2, che moltiplicati per 200 Euro/m2 = 48 milioni di euro.

La costruzione di edifici di pregio architettonico è giustificata dal fatto che il porto ha soprattutto scopi turistici, nel senso che il valore artistico degli edifici di servizio **costituisce una attrattiva turistica**; in quanto essi si inseriscono e si armonizzano con la natura di Cagliari e dintorni di particolare bellezza ed armonia estetica.

Aggiungo quindi quanto già detto per il porto marittimo di Policoro e l'interporto merci di Metaponto. Si può cioè prevedere un collegamento tra il porto del Numana in futuro e il resto della regione, attraverso la costruzione di una rete ferroviaria ad alta velocità e a levitazione magnetica, che come a Shanghai collega il porto di Shanghai con l'aeroporto distante circa 50 km; qui i treni viaggiano a 500

Kmh. Nel caso italiano la distanza sperimentale da coprire sarebbe di 30 Km dal porto turistico di Numana ad Ancona; e comporterebbe l'inizio della costruzione della rete viaria a levitazione magnetica, che potrebbe coprire tutto il territorio nazionale, con una ramificazione speculare sopra o sotto le autostrade e le ferrovie.

Questa circolazione a velocità di 600 – 800 Kmh era già stata progettata dall'architetto Bellu nella seconda metà degli anni 70 del secolo scorso. Allora riteneva che fosse una progettazione avveniristica; oggi non lo è più perché tali vie ad alta propulsione cinetica sospesa sul suolo, sono già state realizzate con la previsione di superare di molto i valori cinetici indicati dall'architetto.

Infatti questi treni sono già esistenti in Cina e in Giappone e viaggiano a 603 Kmh e 500 Kmh, ma se ne stanno sperimentando negli Stati Uniti per velocità di 1.200 Kmh.

Vi è da dire inoltre che la circolazione a levitazione magnetica non interessa solo i treni ma anche le autovetture, in quanto case automobilistiche europee hanno già prodotto autovetture per il trasporto di singole persone o intere famiglie, destinate a percorrere i letti magnetici che permetteranno di raggiungere le velocità elevate indicate.

Sarebbe questa circolazione un progresso rispetto a quella attuale, perché farebbe risparmiare tempi notevoli nei collegamenti e sarebbe completamente sicura dagli incidenti stradali e dai crolli delle relative infrastrutture; perché la guida e l'intero percorso è continuamente controllato da dispositivi elettronici montati a bordo dei convogli e delle autovetture a levitazione magnetica, nonché su tutte le strutture portanti la rete viaria.

Per cui si auspica che la nostra iniziativa progettuale diretta alla costruzione di porto marittimo e interporto merci di Policoro e di Metaponto e quindi del porto turistico di Numana e degli altri 16 indicati, sia colta e valutata dalle Università italiane, in modo da poter utilizzare i fondi europei e di altro tipo, oltre che per questo porto turistico, anche per le citate vie aeree.

E' quindi utile al di là di questa indicazione scritta prevedere una illustrazione verbale, per chi ha interesse alla costruzione di questo porto turistico, che si pone come uno dei 17 poli turistici marittimi di tutta Italia, che darebbero inizio al piano turistico per lo sviluppo economico del nostro Paese.

Esso comporterebbe investimenti iniziali molto inferiori a quelli previsti per il porto turistico e porto commerciale, nonché interporto progettato per la Basilicata e la Calabria.

Vi sarebbe quindi la previsione di un incremento di reddito nazionale molto elevato, in grado cioè di far aumentare il PIL nazionale con valori a due cifre; in quanto le potenzialità italiane nel campo turistico sono notevolissime ed usufruibili con il piano turistico citato, di cui le infrastrutture portuali cennate sono solo l'inizio.

MUSEO DEL MARE

Viene prevista la progettazione presso il porto turistico di Numana di una sezione staccata del museo del mare della sede centrale di Policoro, in uno dei suoi edifici di servizio sito nella parte antistante al porto turistico di Numana.

Questo sarà ubicato all'interno dell'edificio B (vedasi allegato) che costituisce una delle strutture edilizie del porto. Ma può essere ubicato anche nell'edificio H sito sulla costa e di fronte alla via di accesso al porto turistico di Cagliari. Tale struttura edilizia contiene il complesso degli spazi utili per i servizi che occorrono a chi usufruirà del porto: vale a dire i numerosi turisti che lo frequenteranno, perché in arrivo con le grandi navi da crociera (da 4.000 - 5.000 passeggeri), che in numero di 16 potranno attraccare ai moli del porto. Ma tanti saranno anche i turisti che arriveranno con navi da diporto, che potranno attraccare ai 7.104 punti barca che sono stati previsti per il porto turistico di Numana.

Tale museo del mare è ubicato in una struttura edilizia a quattro piani posta nella sua parte retrostante e che si affaccia sul mare dell'edificio B.

Questo ha una fronte di 400 metri ed una altezza nella parte più alta di 51 metri.

I quattro piani del museo del mare vedranno al

Primo piano

- La storia del mare dei naviganti della Fenicia.
- La storia dei naviganti dell'antica Grecia con tutte le notizie relative alla magna Grecia, la cui prima colonia venne creata ai giardini di Naxos, vicino al porto turistico di Acitrezza.

- La storia dei naviganti dell'antica Roma, con la visione anche televisiva delle famose battaglie in cui i Romani prevalsero sui cartaginesi. Ciò accadde utilizzando da parte loro il rostro e il gancio a uncino ideato dal console Caio Duilio, che agganciava le navi nemiche e che fece perdere quasi tutte le navi dei cartaginesi nella famosa battaglia delle Egadi. Proprio nell'isola di Levanzo è stato ritrovato un rostro utilizzato dai romani nelle loro battaglie navali.

Secondo piano

- Cristoforo Colombo e la scoperta dell'America
- I grandi esploratori via mare
- Le varie strumentazioni marine delle diverse epoche storiche
- I mappamondi

Terzo piano

- Le grandi migrazioni via mare
- I grandi naufragi

Quarto piano

- Le misure a salvaguardia del mare
- delle varie specie ittiche
- Le ricerche in campo marittimo

Tetto piano del museo del mare

- Imbarcazioni dei fenici, dei greci, dei romani, i vascelli del XVI secolo. Plastici e modellini.

SEZIONE STACCATA DI POLICORO DEL MUSEO DEL MARE

Vista l'importanza che può avere il museo del mare anche per gli studi universitari, è utile prevedere un collegamento con l'Università di Ancona e di altre regioni italiane.

Con la collaborazione dei docenti di tale Ateneo potranno essere condotte attività di ricerca nel settore marittimo e della storia del mare, che riguarda le civiltà

antiche ma anche quelle attuali, che partendo da Cristoforo Colombo giungono fino ai giorni nostri.

DIMENSIONI DELL'EDIFICIO ADIBITO A MUSEO DEL MARE, UTILI PER LA PROGETTAZIONE DEGLI INTERNI DI TALE COSTRUZIONE CHE LO OSPITA

Edificio B che accoglie il Museo del mare

- Fronte mare costituito da 40 archi che sospendono l'edificio sul mare.
- Loro altezza pari a 9 metri e larghezza pari a 10 metri
- Lunghezza totale 400 metri e larghezza nella parte più ampia di 280 metri, su un'area di servizio a lunetta di 600 metri di lunghezza e 300 metri di profondità
- Sopra gli archi primo piano alto 12 metri con all'interno quattro piani da tre metri ciascuno
- Sopra ancora secondo piano alto 15 metri con 5 piani da tre metri all'interno
- Ancora sopra visibile dall'assonometria allegata, terzo piano alto 15 metri con 5 piani all'interno di tre metri di altezza.
- Il museo del mare si affaccia sul mare con i piani interni posti nella parete terminale sopra gli archi citati.
- La parte quadrata interna dopo il corridoio del secondo piano, è alta 12 metri e porta al suo interno 4 piani da 3 metri che ospitano i vari reperti indicati sopra.
- Sul tetto piano all'altezza di 12 metri verranno ubicate le navi da guerra e commerciali dei fenici, dei greci e dei romani, nonché quelle storiche delle epoche successive, con vari modellini che possono essere visti e rimirati dai visitatori.

COMPARTO DECENTRAMENTO DELLE AREE PRODUTTIVE

Art. 47

Comparto d) decentramento delle aree produttive per le Marche. Questo comparto ha il compito di prevedere tutte le attività progettuali dirette a decentrare le aree produttive in piccoli, medi nuclei lontano dalle zone abitate, in modo da evitare l'inquinamento dei centri urbani che derivano da grossi complessi industriali.

Tutte le volte che un centro industriale deve essere creato verrà fatto uno studio preliminare che determini la compatibilità con l'ambiente e l'idoneità delle aree ad accogliere impianti industriali, senza deturpare l'ambiente dal punto di vista dell'equilibrio idrogeologico e dell'aspetto estetico.

Tale comparto nel predisporre i progetti della installazione di nuovi insediamenti industriali o nel decentrare quelli esistenti in più poli, farà riferimento alla rete viaria urbana ed extraurbana di accesso alle zone industriali e alla influenza che le aree industriali hanno sull'abitato, che si trovi vicino alle zone industriali, dal punto di vista estetico e dell'inquinamento ambientale.

Quindi ogni ufficio urbanistica delle province delle Marche, secondo le norme relative al coordinamento delle attività di piano, programmerà la costruzione di nuovi impianti industriali o del decentramento di quelli esistenti, nel caso in cui siano dei grossi poli industriali che comportano inquinamento ambientale e dei centri urbani.

Art. 47 Bis

Il comparto e) pubblicità della nuova dimensione urbana nelle sue maggiori libertà urbane. Una importanza notevole assume l'attività di pubblicità della nuova organizzazione urbanistica, con la realizzazioni dell'urbano decentrato, nei grandi medi e piccoli quartieri di decentramento, dei parchi giardino decentrati ed esistenti nel territorio comunale e attorno ai capoluoghi delle varie province, delle vie verdi lungo i fiumi e che attraversano le città e i capoluoghi venendo a collegare i parchi giardino che attorniano tali centri urbani. Ciò proprio a fini turistici per attrarre turisti nazionali e stranieri non solo per visitare le aree balneari e storiche delle Marche ma anche le nuove realizzazioni urbane.

Questa attività di pubblicità va coordinata in ambito comprensoriale, provinciale e regionale, per arrivare al coordinamento nazionale del Ministero dei Lavori pubblici quando sarà adottato questo piano urbanistico non solo per la Toscana, ma anche per le altre regioni italiane. La promozione del bene urbanistico della nuova strategia dell'urbano delle Marche per la sua qualità e poliedricità, assume una sua connotazione data dalla specificità della tipologia di ciascuna entità territoriale. Per cui tale specificità dovrà essere diffusa e conosciuta con lo strumento della pubblicità su ogni rete di informazione nazionale e internazionale, in modo da pubblicizzare le particolarità urbanistiche di ogni Comune, settore di decentramento provinciale, provincia, regione e settore di decentramento nazionale quando il presente piano urbanistico verrà adottato da tutte le regioni italiane.

La promozione deve riguardare non solo l'aspetto conoscitivo delle aree turistiche delle Marche, ma anche quello economico, con la previsione di pacchetti turistici che comportino la visita oltre che delle bellezze naturali e storiche della Basilicata, anche di quelle del nuovo assetto urbano che verrà creato con il progetto pianificazione urbanistica, da integrare con quello pianificazione del restauro e pianificazione architettonica, che vedrà la realizzazione di nuovi edifici architettonici evoluzione e continuazione della bellezza classica, impiegando il principio del dinamismo dei punti focalizzanti.

COORDINAMENTO OPERATIVO DELLE ATTIVITA' URBANISTICHE CON GLI UFFICI DI COORDINAMENTO DI SETTORE DI DECENTRAMENTO PROVINCIALE, PROVINCIALI E REGIONALE. IL COORDINAMENTO NAZIONALE DEL MINISTERO DELL'URBANISTICA QUANDO VERRA' ISTITUITO.

Art. 49

Coordinamento di settore di decentramento provinciale. La realizzazione del bene urbanistico trova un coordinamento di settore di decentramento provinciale, provinciale e regionale. Quello di settore di decentramento provinciale mira a dare la stessa qualità dell'attività urbanistica ad un livello via via superiore, producendo progetti di cui ai comparti indicati negli articoli precedenti, che trovino un comune principio informatore, che istituzionalizzi il criterio guida indicato nei comparti di cui agli articoli precedenti. Tali attività progettuali di tali comparti dovranno essere fatti propri da tutti i settori di decentramento provinciale di ciascuna provincia delle Marche, che sono coordinati dall'ufficio urbanistica provinciale e questi da quello regionale (UPUR).

Art.52

Coordinamento nazionale del Ministero dell'Urbanistica. Il Ministero dell'urbanistica quando verrà istituito, riceve i piani operativi della realizzazione del bene urbanistico dai tre settori di decentramento nazionale che per l'Italia sono nord, centro e sud della penisola. Ha il compito di armonizzarli, segnando la loro evoluzione nel tempo con il criterio di giungere alla uniformità della realizzazione del bene urbanistico nelle massime libertà urbane, che esso consente di raggiungere in ogni ambito di settore di decentramento nazionale Sud, centro e Nord dell'Italia.

Ciò deve avvenire nella qualità e nella quantità della realizzazione del bene urbanistico e nella evidenziazione da parte di ciascun ufficio urbanistica interregionale, delle particolarità di settore nazionale, che fanno apprezzare il nuovo bene urbanistico proprio per le sue specificità diverse da quelle degli altri settori nazionali.

PROGETTO PIANIFICAZIONE DEL RESTAURO

PER LA REGIONE MARCHE

ORDINAMENTO ORGANIZZATIVO

L'ordinamento organizzativo del progetto pianificazione del restauro per la regione Marche come ogni altro progetto si riferisce alla previsione di obiettivi, organi, funzioni e attività di un certo gruppo di organi statali, che si sono posti degli obiettivi da raggiungere per migliorare l'organizzazione della struttura, che si occupa nello Stato di dare attuazione e di prevedere una certa attività, che in questo caso è la pianificazione del restauro, la pianificazione cioè delle attività che vengono a presentare e ad offrire ai turisti cittadini delle Marche, delle regioni italiane e di altri Stati, il bene delle realtà storiche che con questo progetto acquistano una dimensione dinamica non posseduta attualmente.

Il progetto pianificazione del restauro prevede la sua organizzazione primaria con la fissazione degli obiettivi di tutta l'attività del restauro che con il presente progetto acquista un carattere nuovo non esistente attualmente, venendo a dare a tutto questo settore di attività statali una nuova realtà operativa, che sarà fonte di risorse economiche ingenti per l'accrescimento che deriva alle attività turistiche.

E questa realtà nuova la si può iniziare a vedere analizzando gli obiettivi di questo progetto. Essi infatti sono dati dalla continuità storica, che è ottenuta principalmente con i percorsi artistici, le vie giardino cioè che collegano tutti i principali centri urbani e i numerosi reperti storici e archeologici che sono presenti in Lazio e risalgono a periodi temporali precedenti agli eventi storici dell'epoca romana.

Per cui percorrendo questi percorsi artistici che saranno intercomunali, interprovinciali e regionali, il viaggiatore, il turista vedrà scorrere davanti ai suoi occhi le epoche storiche nel corso delle quali sono stati costruiti questi centri urbani e i siti storici come quelli esistenti numerosi in Abruzzo, potendo valutare di più la loro bellezza, il loro sistema costruttivo e la loro funzione nell'ambito dei vari secoli.

Questo obiettivo è perseguito con le attività di progetto di cui agli uffici della sottosezione terza percorsi artistici degli uffici pianificazione del restauro.

Il secondo obiettivo fondamentale dell'attività dinamica della pianificazione del restauro è data dall'evidenziazione di questi centri urbani e degli edifici storici e artistici del passato, nel paesaggio circostante in modo da creare un legame tra il valore storico ed estetico dell'edificio e la bellezza del paesaggio unendola agli elementi che la rendono ancora più unita con l'ambiente circostante, attraverso le composizioni progettuali di architetture da giardino ed altri elementi architettonici, che vengono realizzati vicino e lontano a questi reperti storici. Questo obiettivo è perseguito dagli uffici della sottosezione seconda degli uffici pianificazione del restauro, denominata restauro edifici storici e reperti archeologici.

E' prevista allora la ripartizione del territorio nazionale nelle tre fasce omogenee indicate per il Piano turistico, per il progetto tutela dell'ambiente naturale ed urbano ed urbanistica; che sono date dalla fascia costiera archeologica che corre

lungo il litorale e dalla fascia centrale storica e dalla fascia omogenea turistica del restauro dei parchi archeologici.

Tali fasce, come quelle degli altri progetti citati, vengono divise in nuclei di lunghezza variabile dai 10 ai 20 Kilometri e questi in aree, che in numero da due a più secondo la grandezza delle varie unità di ripartizione di quelle amministrative attraversate, vengono comprese in ciascun settore di decentramento provinciale.

Ciascun settore di decentramento con i suoi reperti storici e archeologici è gestito nelle varie attività dinamiche del complesso storico, da uffici pianificazione del restauro comprensoriali (UPRC), i quali sono coordinati da quelli provinciali (UPRP) e questi dall'ufficio pianificazione del restauro regionale (UPRR) di Ancona, che a sua volta è coordinato dall'ufficio pianificazione del restauro interregionale (UPRIR) di Roma, quando questo progetto pianificazione del restauro verrà adottato in ambito nazionale per tutte le regioni italiane.

Gli uffici pianificazione del restauro sono divisi in sottosezioni denominate:

- Sottosezioni principi e schemi di pianificazione del restauro;
- Sottosezione restauro edifici storici;
- Sottosezione percorsi artistici;
- Sottosezione restauro archeologico;
- Sottosezione mosaico delle realtà storiche delle Marche;
- Sottosezione piano di unione dei piani delle singole sottosezioni.

ORDINAMENTO OPERATIVO

Le sottosezioni degli uffici pianificazione del restauro sono divise in uffici, che per la sezione 2^a restauro edifici storici e 3^a percorsi artistici, assumono le denominazioni:

2) Sottosezione restauro edifici storici e aree archeologiche:

- Ufficio parchi annessi agli edifici storici;
- Ufficio demolizioni prossime agli edifici storici;
- Ufficio passaggi pedonali di superficie e aerei
- Ufficio varchi interni ad edifici prospicienti;
- Ufficio proiezione dei punti focalizzanti vicino e lontano agli edifici storici

3) Sottosezione percorsi artistici:

- Ufficio percorsi artistici e naturalistici locali distrettuali, regionali, interregionali e interstatali.
- Ufficio complementarietà dei percorsi artistici.
- Ufficio architetture da giardino dei percorsi artistici.

Questi uffici sono quelli che attuano l'ordinamento operativo, la pianificazione del restauro dinamica costituita da idee progettuali che tendono a raggiungere il predetto obiettivo della continuità storica con i citati percorsi artistici arricchiti da architetture da giardino, che si armonizzano con il paesaggio naturale circostante e gli edifici storici incontrati. Poi vi è il secondo obiettivo dell'evidenziazione dell'edificio storico nel territorio circostante naturale ed urbano con le tecniche indicate per ciascun ufficio.

TESTO IN ARTICOLI

Ordinamento organizzativo

Art. 54

Obiettivi della pianificazione del restauro per la Regione Marche. Il primo obiettivo è dato dalla continuità storica, che è ottenuta principalmente con i percorsi artistici, le vie giardino cioè che collegano tutti i principali centri urbani realizzati nelle epoche precedenti.

Per cui percorrendo questi percorsi artistici che saranno intercomunali, intersettoriali, provinciali, regionali e nazionali, il viaggiatore, il turista vedrà scorrere davanti ai suoi occhi le epoche storiche nel corso delle quali sono stati costruiti questi centri urbani e questi edifici.

Il secondo obiettivo è dato dall'evidenziazione e dal collegamento dei centri urbani e degli edifici storici e artistici del passato, nel paesaggio circostante, in modo da creare un legame tra la storia dei luoghi e la bellezza del paesaggio unendola agli elementi che la rendono ancora di più unita con l'ambiente circostante, attraverso le composizioni progettuali del presente di nuovi edifici guida evoluzione dell'arte architettonica classica e neoclassica e di architetture da giardino ed altri elementi architettonici, che sono stati ideati per armonizzarsi con il paesaggio naturale e con quello storico e architettonico degli edifici della civiltà romana antica.

Art. 55

Nuclei e aree delle fasce territoriali omogenee del restauro. Ogni fascia territoriale omogenea è divisa in nuclei di lunghezza variabile da 10 a 20 Kilometri. I nuclei sono divisi in aree, che nel numero di due o più sono contenute in ciascun settore di decentramento provinciale.

Art.56

Uffici pianificazione del restauro comprensoriali, provinciali e regionale. Le attività di pianificazione del restauro dinamiche previste dal presente progetto, sono gestite in ciascun settore di decentramento provinciale da un ufficio del restauro comprensoriale (UPRC), che è coordinato dall'Ufficio pianificazione del restauro provinciale (UPRP) e questo dall'ufficio pianificazione del restauro regionale (UPRR) delle Marche, che troverà il coordinamento dell'ufficio pianificazione del

restauro interregionale di Roma (UPRIR), quando questo progetto pianificazione del restauro verrà adottato per tutte le regioni italiane.

Art. 57

Sottosezioni degli uffici pianificazione del restauro.

- Gli uffici pianificazione del restauro sono divisi in sottosezioni denominate:
- Sottosezione mosaico delle realtà archeologiche e architettoniche;
- Sottosezione collegamento con gli edifici guida del presente;
- Sottosezione piano di unione dei piani delle singole sottosezioni.

Art. 58

Sottosezione restauro edifici storici. Questa sezione degli UPR, avrà il compito di progettare quegli strumenti di evidenziazione, che colleghino gli edifici storici presenti con il paesaggio circostante nelle sue componenti naturalistiche e urbanistiche. Ciò sarà fatto per gli edifici storici esistenti nelle città capoluogo e di altri centri urbani che abbiano edifici storici del periodo archeologico e storico passato.

Art. 59

Sottosezione percorsi artistici interregionali per le Marche. I percorsi artistici interregionali sono quelli che percorrono le strade consolari romane costruite due millenni or sono e che partivano dal centro di Roma. Sono vie giardino che collegano i centri urbani storici messi in comunicazione con le strade consolari dell'antica Roma. Essi hanno lo scopo di far vedere percorrendoli il film della storia nel corso della quale sono stati realizzati i vari centri urbani presenti in questa fascia.

Essi hanno una dimensione interregionale e regionale per le Marche e potranno avere delle diramazioni locali, che portano ai siti archeologici presenti nelle province delle Marche.

Art. 60

Sottosezione percorsi artistici regionali delle Marche. I percorsi artistici regionali sono quelli che percorrono il perimetro costiero e interno della regione partendo dalla costa e attraversando il percorso artistico interregionale dato dalla via consolare romana Flaminia e Salaria che giunge a San Benedetto del Tronto.

Il percorso artistico regionale ha poi numerose diramazioni locali provinciali, in prossimità dei numerosi reperti storici, architettonici e archeologici di queste zone.

Art. 61

Sottosezione percorsi artistici provinciali. Questa sezione gestirà la creazione e la progettazione dei percorsi artistici provinciali, che partono da quello regionale e giungono ai vari siti storici dei reperti citati e sparsi in tutte le province della regione Marche.

ORDINAMENTO OPERATIVO

Art. 62

Attività progettuali dell'ordinamento operativo. L'attività progettuale che mira a raggiungere l'obiettivo dell'ordinamento operativo, a comporre cioè quelle attività progettuali che vengono poste per raggiungere le finalità indicate, è fornita nell'ambito principalmente della sottosezione 2^ restauro edifici storici e della sottosezione terza percorsi artistici, dai seguenti uffici:

2) – Sottosezione restauro edifici storici

- Ufficio parchi annessi agli edifici storici;
- Ufficio demolizioni prossime agli edifici storici;
- Ufficio passaggi pedonali di superficie e aerei
- Ufficio varchi interni ad edifici prospicienti:
- Ufficio proiezione dei punti focalizzanti vicino e lontano agli edifici storici anche presso i nuovi edifici guida evoluzione del bello classico e neoclassico.

3)-Sottosezione percorsi artistici:

- Ufficio percorsi artistici locali provinciali, regionali e interregionali.
- Ufficio architetture da giardino dei percorsi artistici.

Art. 63

Esempio di evidenziazione. Le tecniche utilizzate nella progettazione della evidenziazione per gli edifici storici, sono date a) dalle demolizioni di costruzioni prossime all'edificio interessato, b) dai parchi annessi che valorizzano l'edificio storico, c) dai passaggi pedonali di superficie ed aerei, e) dai varchi interni agli edifici prospicienti vicino o lontano; f) dalla proiezione dei punti focalizzanti.

Nel caso di Palazzi storici e ville delle Marche, la tipologia utilizzata può essere quella delle demolizioni di costruzioni prossime all'edificio interessato, dei parchi annessi che valorizzano l'edificio storico, dei passaggi pedonali di superficie od aerei, dai varchi interni agli edifici prospicienti e dalla proiezione vicina o lontana dei punti focalizzanti.

Art. 64

Passaggi pedonali di superficie od aerei. Per ogni palazzo storico o reperto archeologico si potrà evidenziare la sua armonia estetica con passaggi pedonali aerei, che facciano ammirare la costruzione da una posizione elevata sul terreno per il visitatore e turista. Vengono qui allegati gli esempi prodotti per il progetto pianificazione del restauro delle Regioni italiane e del Veneto.

Art. 65

Varchi interni agli edifici prospicienti. I varchi interni negli edifici prospicienti, potranno essere realizzati nelle pareti di edifici che si trovano di fronte a quello

storico, con strutture architettoniche che si armonizzano con l'edificio storico da evidenziare.

Art. 66

Proiezione vicino o lontano dei punti focalizzanti dell'edificio. La struttura del Palazzo storico può essere proiettata lontano o vicino allo stesso con complessi progettuali di nuovi edifici guida già ideati dall'Architetto Bellu e allegati al presente progetto, con le considerazioni relative al loro aspetto architettonico innovativo dato dal dinamismo dei punti focalizzanti.

Art. 67

Ufficio percorsi artistici locali provinciali, regionali e interregionali. Il secondo aspetto progettuale dell'ufficio pianificazione del restauro è dato dalla creazione di percorsi artistici provinciali, regionali e interregionali, che nel caso dell'area della Basilicata sono i percorsi che toccano i principali reperti archeologici presenti nella regione, attraverso i citati per corsi artistici interregionali e regionali.

Questi percorsi dal turista permettono di vedere il film della storia della costruzione delle città delle Marche dall'epoca romana e precedente ad oggi.

Art. 71

Architetture da giardino dei percorsi artistici. Sia i percorsi artistici principali delle fasce territoriali omogenee, che quelli complementari che si dipartono da quelli principali e raggiungono le varie località storiche e archeologiche, sono arricchiti nella loro conformazione estetica da architetture da giardino.

Queste si armonizzano con gli edifici e strutture storiche incontrate e con le preesistenze archeologiche delle Marche e di civiltà antiche che vi erano nel territorio della regione.

Alcune preesistenze presenti nei numerosi siti delle Marche sono:

Parco **di** Urbis Salvia - Urbisaglia. ...

Sentinum - Sassoferrato. ...

Potentia – Porto Recanati. ...

Parco **di** Suasa - Castelleone **di** Suasa. ...

Domus **dei** Coiedii - Castelleone **di** Suasa. ...

Colombarone. ...

Area urbana "La Fenice" - Senigallia.

Art 72

Coordinamento comunale e di primo livello delle attività di pianificazione del restauro. Le attività di pianificazione del restauro poste in essere nel suo momento operativo dagli uffici indicati nell'articolo precedente delle sezioni 2^a e 3^a degli uffici del restauro e dalle altre sottosezioni, vengono coordinate dagli uffici pianificazione del restauro di settore di decentramento provinciale, provinciali e

regionale dell'area delle Marche. Il coordinamento è diretto a realizzare una composizione di piano unica per ogni unità amministrativa, in modo da evidenziare le attività progettuali che caratterizzano le realtà archeologiche storiche e architettoniche di ciascuna realtà territoriale.

Art. 73

Coordinamento di settore di decentramento provinciale . L'ufficio pianificazione del restauro di settori di decentramento provinciale che comprende più comuni della Basilicata, coordinerà le attività pianificatorie del restauro degli uffici del restauro comunali, anche in questo tendendo ad ottenere una unica linea guida progettuale comprensoriale, che venga a mettere in evidenza la realtà archeologica, storica e architettonica specifica di una certa regione.

Art. 74

Coordinamento 'provinciale degli uffici pianificazione del restauro di settore di decentramento provinciale. Coordinamento analogo a quello eseguito in ambito di settore di decentramento provinciale nei confronti degli uffici pianificazione del restauro di primo livello, è il coordinamento provinciale di tali uffici.

Art. 75

Coordinamento regionale degli uffici pianificazione del restauro provinciali dell'Abruzzo. Coordinamento analogo a quello eseguito in ambito provinciale nei confronti degli uffici pianificazione del restauro di secondo livello, è il coordinamento regionale degli uffici pianificazione del restauro provinciali, eseguito dall'ufficio pianificazione del restauro regionale di Ancona.

PROGETTO PIANIFICAZIONE ARCHITETTONICA PER LA REGIONE MARCHE

Premessa sull'applicabilità alle Marche del progetto pianificazione architettonica studiato per le regioni italiane, in funzione turistica.

Come per i progetti precedenti, l'applicare il progetto pianificazione architettonica (PPA), elaborato e studiato per la realtà delle regioni italiane e quindi

applicabile per la sua universalità alle Marche, è certo uno strumento che potenzierà l'offerta del bene turistico in quanto la bellezza più elevata delle architetture progettate dall'architetto Bellu, attirerà certamente un numero sempre maggiore di turisti.

Questi verranno nelle Marche, per essere a contatto con la grandiosa realtà paesaggistica della stessa, con la sua realtà storica, architettonica e archeologica che inizia secoli prima della nascita di Cristo; ma verranno nelle Marche anche per vedere ed ammirare gli edifici guida progettati dall'Architetto Bellu Daniele, che propongono una evoluzione della bellezza architettonica classica e neoclassica utilizzando il principio del dinamismo dei punti focalizzanti di particolare bellezza sulle pareti degli edifici.

PROGETTO PIANIFICAZIONE ARCHITETTONICA PER LE MARCHE ORDINAMENTO ORGANIZZATIVO

Le componenti dell'ordinamento organizzativo sono date dagli obiettivi, dagli organi, le funzioni e le attività attinenti a questo settore progettuale.

In primo luogo vi è l'obiettivo principale dato dall'aumento della bellezza degli stili classici negli edifici architettonici rappresentativi ma anche privati, che si ottiene con il dinamismo dei punti focalizzanti, cercando di attuare delle tecniche costruttive che permettono ai punti di particolare bellezza di essere posizionati in modo da dare la sensazione che si muovano sulla facciata e sulle pareti laterali dell'edificio. Questa velocità è uno degli strumenti che aumenta la sensazione della bellezza dell'edificio.

Dato che l'attività architettonica ha una valenza notevole di carattere turistico, è utile cioè per attrarre quei turisti che sono desiderosi di ammirare le nuove bellezze architettoniche realizzate, i vari uffici pianificazione architettonica vengono a gestire le attività di progettazione delle proprie aree che sono inserite in nuclei di ripartizione delle: a) fascia omogenea turistica costiera, nella fascia architettonica centrale e nella fascia nord dei parchi. Ciò proprio perché lo stile dei nuovi edifici architettonici si armonizza con quelli esistenti di carattere storico delle varie epoche passate in cui sono stati realizzati nelle Marche. Queste fasce sono divise in nuclei ed aree e due o più aree sono comprese in ciascun settore di decentramento provinciale; come nel caso del progetto pianificazione urbanistica e pianificazione del restauro.

Avremo quindi degli uffici pianificazione architettonica in ciascun settore di decentramento provinciale (UPAC) ove ha sede il centro urbano più importante di quella certa ripartizione territoriale. Questi sono coordinati nelle loro attività dagli uffici pianificazione architettonica provinciale (UPAP), che a loro volta lo saranno per opera dell'ufficio pianificazione architettonica regionale di Ancona (UPAR).

Gli uffici pianificazione architettonica sono divisi in tre comparti: a) comparto edifici guida e architetture da giardino nei centri urbani; b) comparto edifici guida e architetture da giardino nei villaggi turistici e c) comparto edifici guida e architetture da giardino nei parchi e paesaggi naturali.

Questi comparti hanno ciascuno due sezioni denominate:

1) – Sezione conoscenza di collegamento con le scuole d'arte e le facoltà di architettura e

2) – sezione operativa che progetta i singoli elementi ed edifici architettonici privati e pubblici, che si trovano e vengono realizzati nelle fasce architettonico turistiche;

La sezione operativa è divisa in sottosezioni

A) – sottosezione edifici guida privati delle Marche

B) – Sottosezione edifici guida collettivi delle Marche

C) – Sottosezione edifici guida e polifunzionali in parchi e giardini delle città delle Marche

D) – Sottosezione architetture da giardino delle vie verdi cittadine e lungo i fiumi dell'area delle Marche

E) – Sottosezione studio sulla evoluzione dei punti focalizzanti

F) – sottosezione ricerca di altri elementi che migliorano la bellezza estetica dell'edificio

G) – sottosezione combinazione dell'elemento estetico con quello funzionale

H) – sottosezione Mosaico unione dei mosaici di progetto, (le composizioni architettoniche) delle singole sottosezioni per gli edifici dell'area abruzzese.

Le sottosezioni sono divise in: 1) unità conoscenze che esegue la composizione di più progetti tipo e b) unità operativa artistica che individua il progetto più idoneo per una certa area urbana costiera, dei centri storici e dei parchi.

ORDINAMENTO OPERATIVO

L'ordinamento operativo come nei casi e progetti precedenti è dato dalle attività artistiche, in questo caso dalle idee progettuali di carattere architettonico che permettono di aumentare la bellezza degli edifici rappresentativi pubblici e privati.

Uno degli strumenti (ce ne sono molti) qui utilizzato per aumentare la bellezza degli edifici facendo riferimento alla bellezza degli stili classici e neoclassici, è dato dal dinamismo dei punti focalizzanti che è sperimentato e ricercato dagli uffici di progettazione e ricerca delle sottosezioni indicate, per temi progettuali.

Avremo allora:

- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per moto rotatorio applicato al progetto realizzato
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per piani inclinati applicato al progetto realizzato
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per asimmetria applicato al progetto realizzato
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per proiezione degli stessi applicato al progetto realizzato
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti assiale orizzontale
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti assiale verticale
- Ufficio composizione complessiva dei dinamismi precedenti

- Ufficio altri elementi creativi del bello architettonico evoluzione di quello degli stili classici applicati al progetto realizzato

TESTO DEL PROGETTO PIANIFICAZIONE ARCHITETTONICA PER LA REGIONE MARCHE IN ARTICOLI

ORDINAMENTO ORGANIZZATIVO

Art. 76

Obiettivi del progetto pianificazione architettonica. L'obiettivo principale del progetto pianificazione architettonica è dato dall'aumento della bellezza degli stili classici negli edifici architettonici rappresentativi pubblici ma anche privati, che si ottiene col dinamismo dei punti focalizzanti.

Art. 77

Corridoi architettonici delle fasce turistiche omogenee delle Marche. Nuclei ed aree. I corridoi architettonici turistici delle fasce omogenee sono dati da: a) corridoio inserito nella fascia turistica costiera, b) corridoio architettonico turistico della fascia centrale; c) corridoio architettonico turistico della fascia dei parchi. I nuclei e le aree per ciascuna unità amministrativa sono le stesse del progetto pianificazione urbanistica.

Art. 78

Uffici pianificazione architettonica. Gli uffici pianificazione architettonica sono di settore di decentramento provinciale per ciascun corridoio delle fasce omogenee citate delle Marche (UPAC); i quali verranno coordinati dagli uffici pianificazione architettonica provinciali (UPAP), che a loro volta lo saranno per opera dell'ufficio pianificazione architettonica regionale (UPAR) e interregionali (UPAIR), quando verrà adottato questo progetto pianificazione architettonica in ambito nazionale.

Art. 80

Sezione conoscenza e sezione operativa degli uffici pianificazione architettonica. Gli uffici pianificazione architettonica, hanno ciascuno due sezioni denominate:

- 1) – Sezione conoscenza di collegamento con le scuole d'arte e le facoltà di architettura e
- 2) – sezione operativa che progetta i singoli elementi ed edifici architettonici privati e pubblici, che si trovano e vengono realizzati nei tre corridoi delle fasce territoriali omogenee delle Marche.

Art. 81

Sottosezioni delle sezioni operative degli uffici pianificazione architettonica. La sezione operativa è divisa in sottosezioni

A) – sottosezione edifici guida privati delle Marche

B) – Sottosezione edifici guida collettivi delle Marche

C) – Sottosezione edifici guida e polifunzionali in parchi e giardini delle città e periferie territoriali delle Marche

D) – Sottosezione architetture da giardino delle vie verdi cittadine e lungo i fiumi delle Marche

E) – Sottosezione localizzazione degli edifici guida e delle architetture da giardino redatti dalla direzione del gruppo “Atlante 2000”

F) – Sottosezione studio sulla evoluzione dei punti focalizzanti

G) – sottosezione ricerca di altri elementi che migliorano la bellezza estetica dell’edificio

H) – sottosezione combinazione dell’elemento estetico con quello funzionale

L) – sottosezione Mosaico unione dei mosaici di progetto, (le composizioni architettoniche) delle singole sottosezioni

Le sottosezioni sono divise in: 1) unità conoscenze che esegue la composizione di più progetti tipo e b) unità operativa artistica che individua il progetto più idoneo per una certa area urbana costiera, dei centri storici e dei parchi.

Art. 82

Comparti delle Sottosezioni delle sezioni operative. Le sottosezioni delle sezioni operative sono divise in tre comparti: a) comparto edifici guida e architetture da giardino nei centri urbani; b) comparto edifici guida e architetture da giardino nei villaggi turistici e c) comparto edifici guida e architetture da giardino nei parchi e paesaggi naturali.

Art. 83

Sottosezione localizzazione nelle Marche degli edifici guida di pregio architettonico, del primo comparto della prima fascia territoriale omogenea. Gli edifici guida di cui all’oggetto che interessano e verranno edificati nei centri urbani, sono quelli di tali nuclei presenti nel corridoio architettonico della prima fascia omogenea territoriale costiera.

Essi sono quelli privati costruiti nelle varie zone cittadine secondo la localizzazione dei piani regolatori; ma saranno principalmente quelli che verranno edificati nei parchi giardino che dovranno contornare, per il corridoio della fascia costiera, le città di questa area.

Art. 84

Sottosezione localizzazione nelle Marche degli edifici guida di pregio architettonico del primo comparto della seconda fascia territoriale omogenea centrale. Gli edifici guida di cui all’oggetto che interessano e verranno edificati nei centri urbani sono quelli di tali nuclei presenti nel corridoio architettonico della seconda fascia omogenea territoriale centrale.

Essi sono quelli privati costruiti nelle varie zone cittadine secondo la localizzazione dei piani regolatori; ma saranno principalmente quelli che saranno edificati nei parchi giardino che dovranno contornare, per il corridoio della fascia le città di questa area. Altre potranno essere le città interessate dalla costruzione di questi edifici guida secondo la pianificazione degli uffici pianificazione architettonica.

Art. 86

Sottosezione localizzazione nelle Marche delle architetture da giardino del primo comparto delle tre fasce territoriali omogenee. Si tratta delle architetture da giardino che vengono realizzate nelle vie verdi che attraversano i centri urbani dei corridoi delle tre fasce territoriali omogenee indicate. Esse si debbono armonizzare con l'ambiente naturale ed edilizio delle città che sono state indicate negli articoli precedenti.

Tali architetture da giardino verranno realizzate anche nei parchi giardino che contorneranno le città indicate per i tre corridoi architettonici.

Art. 87

Sottosezione localizzazione nell'area marchigiana degli edifici guida di pregio architettonico del secondo comparto delle tre fasce territoriali omogenee. Gli edifici guida da realizzare nel secondo comparto villaggi turistici, saranno localizzati nelle periferie delle città dei corridoi architettonici delle tre fasce territoriali omogenee; anche e soprattutto vicino ai parchi nazionali esistenti. Ciò significa che i villaggi turistici verranno edificati nelle periferie dei territori in cui è ubicato ciascuno dei centri urbani indicati negli articoli precedenti; soprattutto in vicinanza dei parchi naturali delle Marche. E qui come centro dei villaggi turistici e come riferimento guida di carattere architettonico, saranno edificati gli edifici guida di pregio che si armonizzeranno con le forme naturali presenti nel territorio, anche riferite a quelle dei parchi nazionali presenti nelle Marche.

Tali edifici guida potranno avere un loro parco in cui sono inseriti che di solito è vicino a quelli naturali delle Marche.

Art. 88

Sottosezione localizzazione nelle Marche delle architetture da giardino del secondo comparto delle tre fasce territoriali omogenee. Le architetture da giardino del secondo comparto saranno quelle presenti nei parchi annessi agli edifici guida di cui all'articolo precedente e che si trovano nei percorsi naturalistici lungo i fiumi delle Marche. Anche esse vengono ad arricchire l'aspetto estetico dei villaggi turistici di cui al secondo comparto.

Art. 89

Sottosezione localizzazione nelle Marche degli edifici guida di pregio architettonico del terzo comparto delle tre fasce territoriali omogenee. Gli edifici guida di pregio architettonico progettati dalla direzione del gruppo "Atlante 2000", potranno essere

edificati anche nei paesaggi naturali. In questo modo si potranno armonizzare con gli elementi naturali, non comportando naturalmente il taglio della vegetazione e quindi in zone prive di aree boschive ma vicino alle stesse. Lo stile architettonico si potrà esprimere così come la continuazione delle forme naturali e quindi armonizzandosi con l'ambiente non costituirà deturpazione dello stesso.

ORDINAMENTO OPERATIVO

Art. 90

Le attività progettuali dirette ad attuare il dinamismo dei punti focalizzanti. Una delle idee progettuali di carattere architettonico che permettono di aumentare la bellezza degli edifici rappresentativi pubblici e privati è data dal dinamismo dei punti focalizzanti, la cui tecnica compositiva è ricercata dagli uffici delle sottosezioni di cui all'articolo 81:

- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per moto rotatorio applicato al progetto realizzato
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per piani inclinati applicato al progetto realizzato
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per asimmetria applicato al progetto realizzato
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per proiezione degli stessi applicato al progetto realizzato
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per sprofondamento applicato al progetto realizzato
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti assiale orizzontale applicato al progetto realizzato
- Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti assiale verticale applicato al progetto realizzato
- Ufficio altri elementi creativi del bello architettonico evoluzione di quello degli stili classici applicati al progetto realizzato

Art. 91

Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per moto rotatorio. Questi vari tipi di dinamismo verranno fatti vedere nella loro concreta realizzazione estetica con gli schizzi numerosi di edifici guida, che sono stati progettati dall'architetto Bellu Daniele presidente del gruppo "Atlante 2000".

Il primo dinamismo è quello per moto rotatorio. Ciò significa che la disposizione dei punti focalizzanti sulla facciata antistante o in quelle laterali dell'edificio, è effettuata in modo che si susciti l'impressione di un moto circolare di tali punti, che possono essere le aperture, i fregi delle stesse, le balaustre, ecc. Questo moto rotatorio simulato aumentando la velocità del punto focalizzante, suscita la

sensazione del maggior piacere visivo, perché è come se quell'elemento architettonico passasse più volte davanti agli occhi dell'osservatore aumentandone quindi il piacere visivo.

Art. 92

Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per piano inclinato. Il secondo dinamismo è quello per piano inclinato. La disposizione degli elementi architettonici sulle facciate viene effettuata in modo che sembri vi sia un moto discendente per piano inclinato; come si vede da alcuni esempi di edifici guida qui allegati.

Art. 93

Ufficio dinamismo dei punti focalizzanti per asimmetria. Un altro sistema di dinamismo utilizzato è quello per asimmetria, in quanto la disposizione asimmetrica degli elementi architettonici, con la sua irregolarità comporta la sensazione del movimento e quindi dell'aumento di velocità da cui deriva il più elevato piacere visivo dell'immagine architettonica.

Art. 94

Dinamismo dei punti focalizzanti per proiezione. Questo tipo di dinamismo si riferisce alla proiezione che viene fatta apparire per i punti focalizzanti vicino o lontano dall'edificio, in modo quindi da suscitare l'impressione del movimento per direttrici. Questo metodo è stato utilizzato per vari elementi architettonici, come i fregi ma anche con le statue.

Infatti esse sono state fatte sembrare in movimento, avendole disposte in linea prosecuzione della forma estetica degli edifici, su cui appaiono in posizione tale da far apparire il loro movimento secondo la linea di varie forme geometriche anche floreali.

Art. 95

Dinamismo dei punti focalizzanti assiale orizzontale. Questo dinamismo si può applicare agli elementi architettonici dell'edificio o ai segni sul terreno prossimi alla costruzione architettonica. Lo si può vedere questo esempio in edifici che sono contornati da linee prospettiche che si allungano secondo schemi orizzontali.

Art. 96

Dinamismo dei punti focalizzanti assiale verticale. Un altro dinamismo assiale è quello verticale che si ottiene facendo sembrare che i punti focalizzanti si muovono in modo verticale sulla parete frontale o sulle altre dell'edificio, così da simulare un movimento ondulatorio verticale, che dà dinamismo all'immagine architettonica.

Art. 97

Dinamismo dei punti focalizzanti per sprofondamento. Altra tipologia dinamica è quella dello sprofondamento, in quanto nel complesso architettonico sono creati degli

elementi strutturali caratterizzati dal loro livello più basso rispetto a quello ove sono ubicati gli altri. Ciò può essere riferito alla struttura architettonica ma anche alle adiacenze; per cui piscine, scalinate, spazi di varia forma artistica ed estetica, possono essere di livello inferiore al piano principale ove sono ubicati.

Il tutto comporta quindi il senso del dinamismo dell'immagine architettonica, che è strumento per renderla più piacevole.

Art. 98

Ufficio studio della combinazione del funzionalismo con l'aspetto estetico. Questa sottosezione studia l'evoluzione e l'interconnessione tra il funzionalismo in architettura e la valenza estetica classica o neoclassica. In modo cioè da unire la bellezza estetica dell'edificio che può trovare una evoluzione nello stile classico e neoclassico e il funzionalismo. Ciò viene compiuto con vari accorgimenti tra i quali i piani tripli o doppi della facciata, che così all'esterno ha una dimensione armonica e contenuta nel numero di piani e all'interno ha la stessa funzionalità dimensionale degli edifici moderni.

Art. 99

Sottosezione studio dell'evoluzione dei punti focalizzanti in funzione estetica. La sottosezione si interessa di studiare l'evoluzione della combinazione dinamica dei punti focalizzanti in modo da trovare sempre nuove combinazioni estetiche, che permettano l'impiego di nuove tecniche atte a migliorare il bello architettonico classico e neoclassico.

Art. 100

Unità conoscenze ed operativa delle sottosezioni indicate. Ciascuna delle sottosezioni di cui all'ordinamento organizzativo avrà una unità conoscenze ed una operativa. La prima ha il compito di ideare più progetti tipo rispetto ad uno stesso tema, la seconda ha il compito di scegliere quello che più si adatta meglio al luogo ove l'edificio o l'architettura da giardino vanno eretti.

Art. 101

Mosaico. Le varie sottosezioni indicate provvederanno a creare il progetto ciascuna per parti di competenza e di inviarlo all'ultima sottosezione progetto complessivo. Questa dopo l'approvazione e l'adozione di un progetto tipo della sua unità operativa, provvederà a formare il progetto definitivo e quindi il mosaico delle composizioni architettoniche, vale a dire a creare l'unione, il mosaico di composizioni architettoniche che sono state realizzate da un certo ufficio pianificazione architettonica, provinciale, regionale e interregionale.

PROGETTI GRUPPO ATLANTE SRL

Dott. Arch. Bellu Daniele
Presidente Nazionale