

Art. 3

Nuclei ed aree delle fasce omogenee indicate per la Calabria. 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 Reggio Calabria, 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 collinare e retrostante; d) una territorio montano interno; e) una inquinamento artigianale e industriale; f) una sottosezione depuratori; g) una territorio urbano dei capoluoghi e dei minori centri provinciali; h) una territorio marittimo.

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 della Calabria.

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 della Calabria, 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 della Calabria.

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 della Calabria. 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 Calabria.

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 sottototale 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 alla Calabria 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 della Calabria e loro ubicazione. Una prima indicazione dell'ubicazione dei parchi della Calabria 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 della Calabria

- **Parco** Nazionale d'Aspromonte. ...
- **Parco** Nazionale **del** Pollino. ...
- **Parco** Nazionale **della** Sila. ...
- **Parco** Regionale **delle** Serre.

Art. 18

I casolari di soggiorno nei parchi. I casolari di soggiorno saranno ubicati nelle tre fasce indicate della Calabria in modo da costituire una rete di casolari nei parchi, che avrà una disposizione non schematica come i casolari tecnici, ma variabile in funzione della loro ubicazione nelle aree più ospitali e amene 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 Calabria

SINTESI DEL PPU PER LA CALABRIA

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 la Calabria, 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 Calabria e quindi una più elevata attrazione turistica.

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

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 del Veneto 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 Friuli, 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 Calabria.

Ordinamento organizzativo

Si prevede primariamente che il territorio della Calabria 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

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 il Friuli, 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 veneta. 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 Napoli 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 c) 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 CALABRIA

La regione Calabria

Art.20

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

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 la Calabria:

- 1) – Fascia urbanistica Costiera collinare, con profondità 15 Km.
- 2) – Fascia urbanistica centrale dei centri storici
- 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 15 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 Calabria. 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 calabra. 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 DELLA CALABRIA

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 la Calabria (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 del Friuli 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 Calabria

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 della Calabria come si evince dalle tavole planimetriche allegate. E si può ipotizzare una realizzazione di parchi per la città di Reggio Calabria e Cosenza come per ogni altro capoluogo della regione Calabria.

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 in Calabria 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 la Calabria.

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 la Calabria, 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 della Calabria indicate, al fine di avere l'indicazione della nuova sistemazione urbanistica cittadina, si allegano anche le tavole planivolumetriche, progettate per il Lazio e in particolare Roma; 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 Cosenza e Reggio Calabria. 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 Cosenza e di Reggio Calabria.

La città di Cosenza 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 8 settori che la contornano e che costituiscono lo spazio verde attrezzato utilizzabile dai cittadini di Cosenza 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 della Calabria e alle aree archeologiche della regione. Per Cosenza il percorso artistico continuazione del parco cittadino potrà condurre ai parchi vicino alla 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 Cosenza può essere esteso a ogni altro capoluogo e quindi anche per quelli della Calabria.

COMPARTO VIABILITA'

Art. 44

Attività progettuali del c) comparto viabilità degli uffici urbanistica delle province della Calabria 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, 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 Calabria. 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 della Calabria ha una notevole valenza turistica con riferimento al nuovo grande porto commerciale e turistico progettato dal Dott. Arch. Bellu Daniele, in località Rocca Imperiale per la parte iniziale avendo la parte terminale in Basilicata presso il Comune di Policoro.

Porto di Rocca Imperiale (CS) – Policoro (MT)

PORTO DI POLICORO (MT)

OGGETTO: Progetto del vasto porto commerciale e turistico di Policoro – Scanzano (MT) di coordinamento di 18 grandi porti turistici delle regioni rivierasche italiane. Situazione morfologica ideale per la costruzione di un grande porto di concentramento merci e di coordinamento delle attività turistiche via mare. Piano turistico di sviluppo economico dell'Italia e del Sud in particolare.

Il progetto del vasto **Porto commerciale e turistico di Policoro** progettato dal Dott. Arch. Bellu Daniele presidente del gruppo “Atlante 2000”, è un'opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo economico dell'Italia e del Sud in particolare, in quanto 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 e del Sud in particolare.

La strategia citata è di carattere turistico e commerciale; in quanto questo porto assume nel primo caso la funzione di coordinamento dei 18 grandi porti turistici 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 di Policoro 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 nelle due losanghe poste nella parte antistante il porto turistico di Policoro.

Sono stati previsti infatti 20.000 punti barca posti sulle lunghe banchine di attracco.

I porti già progettati con progetti preliminari sono come detto 18. Essi potranno accogliere contemporaneamente dalle 8 alle 16 navi grandi da crociera nei rispettivi punti nave di attracco, dai 6 ai 10 grandi panfili, grandi velieri e grandi motoscafi; oltre poi a numerose imbarcazioni da diporto, per il fatto che sono stati previsti 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 due località caratteristiche e di particolare bellezza ed attrazione turistica della Basilicata, date dal Paese dei Tursi e da quello di S. Angelo le Fratte.

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 nazionale del porto di Policoro 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 Policoro.

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 18 grandi porti turistici progettati per le varie regioni rivierasche italiane:

- 1) – Porto turistico marittimo di coordinamento di Policoro (MT)
- 2) . Porto turistico marittimo di Acitrezza (CT)
- 3) – Porto turistico di Carini (PA)
- 4) – Il porto turistico marittimo di Santa Giusta (OR)
- 5) – Il Porto turistico marittimo di Cagliari
- 6) – Il porto turistico marittimo di Paestum (SA)
- 7) – Il porto turistico marittimo del Circeo (LT)
- 8) – Il porto turistico di Populonia (GR)
- 9) – Il porto turistico marittimo di San Rossore (PI)
- 10) – Il porto turistico marittimo della località 5 Terre (SP)
- 11) – IL porto turistico marittimo di Portofino (GE)
- 12) – Il porto turistico di Varazze (SV)
- 13) – Il porto turistico marittimo di Santo Stefano (IM)
- 14) – Il porto turistico marittimo di Vieste (FG)
- 15) – Il porto turistico marittimo di Giulianova (PS)
- 16) – Il porto turistico di Numana -. Conero (AN)
- 17) – Il porto turistico marittimo di Cavallino (VE)
- 18) – Il porto turistico marittimo di Duino (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 dell'anno: nei mesi estivi vi sarà un turismo prevalentemente balneare, paesaggistico e culturale, nei mesi invernali, autunnali e primaverili vi sarà prevalentemente quello culturale.

I tempi di costruzione di questi 18 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 e avendo 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 in argomento, 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 17 porti ammonta a circa 2 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 Policoro con gli altri 18 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.

In questo allora consiste la seconda strategia commerciale citata: quella cioè di far divenire il porto di Policoro il polo di concentrazione merci via mare del Sud del Mediterraneo, che ora come noto è dato da Amburgo, Anversa e Rotterdam.

Ciò perché è predisposto per l'attracco contemporaneo di 50 grandi navi da trasporto da 400.000 tonnellate, nonché di 250 navi da trasporto merci da 200.000 tonnellate.

Questa strategia commerciale è giustificata dal fatto che la morfologia dei fondali marini, consente di prevedere la costruzione di un porto tre volte più grande di quello di Rotterdam nel nord Europa, in quanto dall'analisi delle carte nautiche si evince che a 10 Km dalla costa vi è una piattaforma subacquea lunga 15 Km e larga 10, che permette di prevedere la costruzione di questo grande porto.

Esso infatti può con questi fondali accogliere le grandi navi mamma da 400.000 tonnellate che hanno un pescaggio di 20 - 25 metri e quindi abbisognano di fondali di 30 - 40 metri. Nessun altro porto in Italia ha fondali di questo tipo, non li ha Genova, Napoli, Trieste, Taranto e neppure Gioia Tauro, la cui profondità massima del mare è di 18 metri.

L'attracco di queste grandi navi comporterebbe un flusso merci notevole, che verrebbe poi trasferito su più piccole navi, che le distribuirebbero a tutti i porti del Mediterraneo, che si possono considerare i poli terminali delle autostrade del mare. Ciò comporterebbe un flusso economico e commerciale notevole, da cui deriverebbe lo sviluppo sempre più elevato della Basilicata, ma direi di tutto il Sud e quindi di tutta Italia.

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 Policoro di coordinamento dei porti turistici citati 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 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 Policoro quindi è opera infrastrutturale strategica turistica e commerciale per il Paese Italia per lo sviluppo turistico e con il suo futuro utilizzo per gli scambi commerciali, lo si farebbe ritornare ad essere il centro economico dell’Europa.

Esso è un porto molto ampio, **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, esso verrebbe 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, perchè 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 questo porto commerciale nel Sud Italia, che contribuirebbe a dare **sviluppo economico notevole al Sud del Paese** e quindi a tutta Italia, se unito al citato maggior progetto piano turistico per lo sviluppo economico dell'Italia e del 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 il porto di Policoro progettato dal citato architetto e di **cui viene qui fornito uno schizzo**, è stato ideato tenendo presente l’antico porto romano ottagonale di Traiano vicino Ostia, che poteva accogliere allora circa 300 navi.

E’ un porto ottagonale contornato da un rettangolo di 10 X 9 Kilometri di lato, che nella parte alta esterna ha un prolungamento di 3,5 chilometri per il naviglio da diporto. Esso nella sua completa conformazione potrà accogliere contemporaneamente circa **20.300 navi** tra grandi da crociera, medie e piccole da diporto. Delle 20.300 navi, 20.000 sono da diporto da 10 e 20 metri e 300 da crociera ivi compresi i grandi panfili e velieri.

Il porto di Policoro è un grande porto turistico e in futuro potrà divenire come detto un grande porto commerciale. Infatti di queste 300 navi oltre le 20.000, 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 25 banchine di 20 metri circa di larghezza e 500 metri di lunghezza che si innestano sui lati esterni ed interni del rettangolo di circa 9 X 10 Kilometri di lato. Esse trasportano grandi container, anche 20.000 TEU per un tonnellaggio di circa 400.000 tonnellate di portata lorda. Vi saranno poi altre 250 navi da 200.000 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 Medioriente, con un flusso che tenderà ad aumentare visto il raddoppio del canale di Suez.

In questi container sono contenute le merci che vanno poi distribuite ai vari Paesi che si affacciano sul mediterraneo e quindi a quelli dell’Europa meridionale. Ciò avverrà con più piccole navi che trasporteranno le merci giunte a questo grande porto, che si può considerare il nuovo polo di concentramento delle merci che

provengono via mare dall'Europa, venendo ad abbassare tale polo di concentrazione 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 Mediterraneo, 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 Policoro 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 18 grandi porti turistici progettati dall'architetto Bellu Daniele per le varie regioni rivierasche 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 a Policoro, 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) – 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.
- 17) 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 Policoro, si verrebbe 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 Policoro inoltre nel suo ottagono interno prevede l'attracco contemporaneo di altre 250 navi.

Infatti le 250 navi (delle 40.300 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 20.000 **imbarcazioni da diporto** più piccole di lunghezza media da 10 a 20 metri, che attraccano sui 116 moli di lunghezza di 500 metri che partono dalle ali della parte alta del porto e terminano con due ellissi di circa 800 metri per il lato maggiore. Essi permettono di creare 20.000 punti barca da 10 metri e 20 metri o proporzioni diverse.

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 di Policoro** e del Metaponto 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 **20.000 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 del Metaponto e della Lucania.

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 di Policoro progettato contiene tali imbarcazioni dai 10 ai

20 metri nel numero **di 20.000** 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 Basilicata 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 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 Grottaglie presso Taranto. La rete autostradale adriatica e da Taranto a Bari già vi è. Manca la linea ferroviaria ad alta velocità ionica e da Taranto a Matera, Potenza, Salerno. Vi è la linea autostradale ionica.

E' prevista inoltre nel progetto porto di Policoro una stazione chiamata di collegamento, alla base del porto, che disciplina tutto il traffico stradale, ferroviario, autostradale, che accede al porto di Policoro. 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 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 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 di 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 Metaponto (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 Metaponto. Si può cioè prevedere un collegamento tra il porto di Policoro e l'interporto di Metaponto e la vicina rete autostradale, con lo scalo ferroviario e l'aeroporto di Grottaglie, 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 o nel sottosuolo, 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 di 8.000 Kmh nel caso in cui si facciano correre i veicoli in tubi sotterranei in cui si sia 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 Policoro e di Metaponto, 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 Policoro e Grottaglie 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.

MUSEO DEL MARE

Viene prevista la progettazione presso il porto di Policoro 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 1800 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.

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.

SEZIONI STACCAATE 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 Policoro possa essere istituita anche nei 17 porti turistici progettati che sono prossimi a città sedi di Università.

Con la collaborazione dei docenti di tali Atenei 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 Policoro, 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 Policoro sia presente una sezione del ENPA come sede distaccata di quella di Crotone e di Matera.

LA PROCEDRA PER L'AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE DI PORTO E INTERPORTO DI POLICORO E METAPONTO

Dato che il porto di Policoro e l'interporto di Metaponto sono strutture principalmente turistiche con notevoli funzioni commerciali in futuro, l'autorizzazione alla costruzione delle due infrastrutture può essere data subito dalla regione Basilicata e Calabria, dato che il porto di Policoro inizia dalla Calabria, Comuni di Rocca imperiale e Monte Giordano, essendo porti turistici di competenza regionale.

Tuttavia la struttura di porto e interporto dovrà essere precostituita in funzione commerciale. 1) – Il porto marittimo per 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 come detto farà risparmiare 8 giorni di navigazione alle navi che debbono raggiungere oggi Anversa, Amburgo e Rotterdam. 2) - l'interporto 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.

COMPARTO DECENTRAMENTO DELLE AREE PRODUTTIVE

Art. 47

Comparto d) decentramento delle aree produttive per la Calabria. 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 della Calabria, 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 della Sicilia 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 Calabria, ma anche per le altre regioni italiane. La promozione del bene urbanistico della nuova strategia dell'urbano della Calabria 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 della Calabria, ma anche quello economico, con la previsione di pacchetti turistici che comportino la visita oltre che delle bellezze naturali e storiche della Calabria, anche di quelle del nuovo assetto urbano che verrà creato con il progetto pianificazione urbanistica, da integrare con quella 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 del Friuli, 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 CALABRIA ORDINAMENTO ORGANIZZATIVO

L'ordinamento organizzativo del progetto pianificazione del restauro per la regione Calabria 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 della Calabria, 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 Friuli e risalgono a periodi temporali precedenti che iniziano con gli 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 Friuli, 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 Venezia, che a sua volta è coordinato dall'ufficio pianificazione del restauro interregionale (UPRIR) di Milano, 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 del Veneto;
- 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 storici3)
- 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 Calabria. 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 siciliana 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) del Friuli, che troverà il coordinamento dell'ufficio pianificazione del restauro interregionale di Napoli (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 la Calabria. I percorsi artistici interregionali sono quelli che si possono supporre provenire dal centro Italia e che si trovano lungo i percorsi archeologici esistenti e che si possono indicare nella direttrice occidentale della costa calabra del Tirreno. 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 la Calabria e potranno avere delle diramazioni locali, che portano ai siti archeologici presenti nelle province della Calabria.

Art. 60

Sottosezione percorsi artistici regionali della Calabria. I percorsi artistici regionali sono quelli che percorrono le vie che si trovano sulla direttrice orientale della costa calabra sul mare Ionio e congiungono gli edifici e i reperti archeologici della Calabria.

Art. 61

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

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 di evidenziazione e di continuità storica che vengono poste per raggiungere le finalità indicate, è fornita nell'ambito principalmente della sottosezione 2^a 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 della Calabria, 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 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 calabrese sono i percorsi che toccano i principali reperti archeologici presenti in Calabria.

Questi percorsi dal turista permettono di vedere il film della storia della costruzione delle città della Calabria dall'epoca della Magna Grecia e romana 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 della Calabria e di civiltà antiche che vi erano nel territorio calabrese.

Queste sono presenti nei numerosi siti della Calabria, alcuni dei quali sono:

- Grotta del Romito. ...
- Parco **Archeologico** di Capo Colonna. ...
- Parco **Archeologico** di Locri Epizefiri. ...
- Parco **Archeologico** di Scolacium. ...
- Parco **Archeologico** di Sibari. ...
- **Sito Archeologico** di Casignana. ...
- **Sito Archeologico** di Castiglione di Paludi.

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 veneta. 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 Calabria, 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 della Calabria. 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 Reggio Calabria.

PROGETTO PIANIFICAZIONE ARCHITETTONICA PER LA REGIONE CALABRIA

Premessa sull’applicabilità alla Calabria 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 alla Calabria, 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 in Calabria, 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 in Calabria 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 LA CALABRIA

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 in Calabria. 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 Reggio Calabria (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 della Calabria

B) – Sottosezione edifici guida collettivi della Calabria

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

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

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 calabra.

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 CALABRIA 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 della Calabria. 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 nord. 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 della Calabria (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 della Calabria.

Art. 81

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

- A) – sottosezione edifici guida privati della Calabria
- B) – Sottosezione edifici guida collettivi della Calabria
- C) – Sottosezione edifici guida e polifunzionali in parchi e giardini delle città e periferie territoriali della Calabria
- D) – Sottosezione architetture da giardino delle vie verdi cittadine e lungo i fiumi della Calabria
- 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 in Friuli 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 in Calabria 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 in Calabria 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 calabra 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 della Calabria. 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 in Calabria.

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

Art. 88

Sottosezione localizzazione in Calabria 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 della Calabria. Anche esse vengono ad arricchire l'aspetto estetico dei villaggi turistici di cui al secondo comparto.

Art. 89

Sottosezione localizzazione in Friuli 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