

GRUPPO ATLANTE 2000



sede legale: presso studio Avv. Laurita Massimo (PZ)

sede operativa: via Donizetti, 13 - 35020 ALBIGNASEGO (PD)

tel. e fax 049 712869 - cell. 3420140836

danielebellu9@gmail.com

<http://gruppoatlante2000.wixsite.com/sito>

Padova, lì 20/10/2019

PORTO TURISTICO DI POPULONIA (GR)

OGGETTO: **Progetto porto turistico di Populonia (GR).** Piano turistico di sviluppo economico dell'Italia e del Sud in particolare. Museo del mare Sezione staccata di Policoro (MT).

Il progetto **Porto turistico di Populonia** con gli altri 17 già progettati per tutto il Paese, è un'opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo turistico dell'Italia e con i 7 previsti per le aree meridionali italiane, è strategica per lo

sviluppo del sud in particolare. Ciò perché contribuisce a creare la struttura di impresa diffusa nel sud del Paese **con l'altro progetto cardine**, dato dal piano turistico di sviluppo economico dell'Italia.

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

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

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

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

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

Il porto di Populonia quindi permetterebbe di visitare i luoghi naturalistici, storici, archeologici, paesaggistici e artistici splendidi della regione Toscana essendo stati valorizzati e da valorizzare con il piano turistico redatto dal Dott. Arch. Bellu Daniele. Esso trova la premessa normativa nel **suo progetto "I 5 libri della tutela dell'ambiente"**, che il professionista sta diffondendo presso gli ordini degli architetti delle principali province italiane. Tale programma di riforma strutturale

infatti, valorizzando i beni ambientali, storici, artistici ed architettonici del nostro Paese, potenzia l'offerta del bene turistico nella qualità e quantità.

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

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

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

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

STRUTTURA DEL PORTO TURISTICO DI POPULONIA

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

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

Sul dorso degli archi verso il mare esterno vi sono tre aree di servizio, su cui vengono posti 3 edifici di pregio architettonico, che sono stati progettati dal citato

Architetto, in quanto già da lui ideati per arricchire il tessuto urbano del Lido di Venezia. Sul dorso degli archi interni sono poste due aree di servizio su cui sono posti altri due edifici guida di pregio architettonico.

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

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

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

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

In totale $4224 + 2880 = 7104$ punti barca

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Quindi riassumendo si possono prevedere gli attracchi per:

- 1) – Sedici grandi navi da crociera da 300 metri di lunghezza e con un numero da 3 – 4000 passeggeri;
- 2) – 30 grandi panfili da 100 metri di lunghezza e più;
- 3) – 7.104 punti barca che coimprendono quelli per imbarcazioni da 10 metri per il 60 per cento e da 20 metri per il 40 per cento.

Aggiungasi che il numero elevato di posti barca permette **di abbassare i costi degli ormeggi** e quindi di poter attrarre un numero notevole di imbarcazioni italiane e straniere che vengono ad incrementare l'attività turistica, diretta alla visita

della costa, degli spazi naturalistici della Toscana, dei luoghi storici e artistici della stessa regione.

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

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

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

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

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

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

visitare i vari luoghi della regione in brevissimo tempo, consentendo così di moltiplicare il flusso di turisti che visitano la regione.

COSTO DEL PORTO TURISTICO DI POPULONIA

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

Questo calcolo risulta anche dal piano finanziario o business plan.

Tali costi sono così determinati:

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

Soletta esterna lato sud

26 cm X 200 m/cm = 5200 m

Soletta esterna lato nord

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

6.000 m + 5200 m = 11.200 m

COSTO PILASTRI SOLETTA ESTERNA

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

Altezza media pilastri 30 m

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

COSTO SOLETTA ESTERNA

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

Costo pilastri soletta punti barca soletta esterna

COSTO PILASTRI MOLLI PUNTI BARCA SOLETTA ESTERNA LATO SUD

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

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

COSTO PILASTRI MOLLI PUNTI BARCA SOLETTA ESTERNA LATO NORD

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

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

COSTO SOLETTA E PILASTRI ARCHI SZONA CENTRALE

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

COSTO SOLETTA PUNTI BARCA ZONA CENTRALE

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

COSTO PILASTRI SOLETTA PUNTI BARCA ZONA CENTRALE

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

Costo pilastri sotto soletta da 10 m dei punti barca

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

COSTO STRADE DI ACCESSO

Costo soletta

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

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

Costo pilastri

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

COSTO TOTALE DEL PORTO AD ARCHI ESTERNI E INTERNI

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

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

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

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

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

Aggiungo quindi quanto già detto per il porto marittimo di Policoro e l'interporto merci di Metaponto. Si può cioè prevedere un collegamento tra il porto di Populonia in futuro e il resto della Toscana, attraverso la costruzione di una rete ferroviaria ad alta velocità e a levitazione magnetica, che come a Shanghai collega il porto di Shanghai con l'aeroporto distante circa 50 km; qui i treni viaggiano a 500 Km/h. Nel caso italiano la distanza sperimentale da coprire sarebbe di 161 Km dal porto turistico di Populonia e all'aeroporto di Firenze; e comporterebbe l'inizio della

costruzione della rete viaria a levitazione magnetica, che potrebbe coprire tutto il territorio nazionale, con una ramificazione speculare sopra o sotto le autostrade e le ferrovie.

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

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

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

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

Per cui si auspica che la nostra iniziativa progettuale diretta alla costruzione di porto marittimo e interporto merci di Policoro e di Metaponto e quindi del porto turistico di Populonia e degli altri 17 indicati, sia colta e valutata dalle Università italiane, in modo da poter utilizzare i fondi europei e di altro tipo, oltre che per questo porto turistico, anche per le citate vie aeree.

E' quindi utile al di là di questa indicazione scritta prevedere una illustrazione verbale, per chi ha interesse alla costruzione di questo porto turistico, che si pone come uno dei 18 poli turistici marittimi di tutta Italia, che darebbero inizio al piano turistico per lo sviluppo economico del nostro Paese.

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

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

MUSEO DEL MARE

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

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

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

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

I quattro piani del museo del mare vedranno al

Primo piano

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

dei cartaginesi nella famosa battaglia delle Egadi. Proprio nell'isola di Levanzo è stato ritrovato un rostro utilizzato dai romani nelle loro battaglie navali.

Secondo piano

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

Terzo piano

- Le grandi migrazioni via mare
- I grandi naufragi

Quarto piano

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

Tetto piano del museo del mare

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

SEZIONE STACCATA DI POLICORO DEL MUSEO DEL MARE

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

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

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

Edificio B che accoglie il Museo del mare

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

ALLEGATI: - assonometrie degli edifici di servizio del porto di Populonia;

- schizzo del porto di Populonia con gli spazi per gli edifici di servizio;

GRUPPO "ATLANTE 2000"

Dott.Arch. Bellu Daniele

Presidente Nazionale