

PROGETTI GRUPPO ATLANTE SRL

GRUPPO ATLANTE 2000



sede legale: presso studio Dott. Arch. Bellu Daniele

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

cell. 3420140836

danielebellu9@gmail.com

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

Padova, lì 18/9/2021

PORTO TURISTICO DI PESCARA

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

Il progetto **Porto turistico di Pescara** con gli altri 25 già progettati per tutto il Paese, è un'opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo turistico dell'Italia e con i 9 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 Pescara, si pone allora come il polo complementare rispetto agli altri indicati, in quanto convoglia una parte sempre maggiore di turisti verso l'area centrale e meridionale dell'Italia; così ricca di reperti storici, artistici, architettonici e archeologici. In questo modo viene a costituire il settimo polo per importanza strategica turistica nel centro nord dell'Adriatico.

Si possono individuare quindi ventisei poli per lo sviluppo turistico esponenziale di tutto il Paese, dei quali nove 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, 3) porto di Carini; potendosi prevedere altri sei centri turistici marittimi al Sud dati da 4) Paestum vicino alla costiera amalfitana, 5) Maratea (PZ), 6) Vieste sul mare nel Gargano, 7) Giulianova in Abruzzo, 8) Pescara, 9) Santa Giusta (OR) e 10) Cagliari.

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

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

Il porto di Pescara quindi permetterebbe di visitare i luoghi naturalistici, storici, archeologici, paesaggistici e artistici splendidi della regione Abruzzo, essendo

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

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

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

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

Il porto turistico di Pescara assieme a quello turistico e commerciale di Policoro e degli altri 24 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 PESCARA

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

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

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

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

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

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

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

In totale $12.000 + 420 = 12.420$ punti barca

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

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

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

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

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

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

Considerando quindi 16 punti di approdo per grandi navi da crociera, 30 per grandi panfili e 12.420 per imbarcazioni da diporto, si può prevedere un flusso turistico di molti visitatori in più rispetto a quelli attuali. Essi verranno via mare ma anche via terra e via aria; perché attratti dalle bellezze storiche, paesaggistiche, archeologiche, architettoniche della Regione Abruzzo; 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 usufruttazione del bene turistico e quindi di aumentare notevolmente la domanda turistica proveniente da tutto il mondo. Si tenga presente che questi pacchetti turistici possono essere diffusi in tutto il nostro Pianeta istantaneamente grazie alla celerità delle comunicazioni attuali.

Quindi riassumendo si possono prevedere gli attracchi per:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

COSTO DEL PORTO TURISTICO DI PESCARA

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

Questo calcolo risulta anche dal piano finanziario o business plan.

Tali costi sono così determinati:

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

Soletta esterna lato sud

25 cm X 240 m/cm = 6.000 m

Soletta esterna lato nord

25 cm X 240 m/cm = 6.000 m

6.000 m + 6.000 m = 12.000 m

COSTO PILASTRI SOLETTA ESTERNA

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

Altezza media pilastri 30 m

Per cui 3,14 X 30 m = 94,2 M3 X 65 euro /M3 = 6123 euro costo 1 pilastro

COSTO SOLETTA ESTERNA

12.000 m X 20 m X 2 m (spessore) X 65 euro M3 = 31,22 milioni di euro

Costo pilastri soletta punti barca soletta esterna

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

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

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

COSTO SOLETTA E PILASTRI ZONA CENTRALE OTTAGONALE

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

COSTO PILASTRI ZONA CENTRALE

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

COSTO STRADE DI ACCESSO

Costo soletta

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

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

Costo pilastri

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

COSTO TOTALE DEL PORTO A RETTANGOLO CON ALI

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

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

Vi è quindi il costo degli edifici di servizio artistici nel **numero di 7 (5 + 2 teatri d'acqua), che è** riducibile a 1/8 o di più se si realizzano in un primo momento

edifici di servizio con elementi non di pregio architettonico e prefabbricati. Se si costruiscono tutti prevedendo un costo per ciascuno di 200 milioni di euro, la spesa totale arriva a 1,4 miliardi di euro.

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

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

Aggiungo quindi quanto già detto per il porto marittimo di Policoro e l'interporto merci di Metaponto. Si può cioè prevedere un collegamento tra il porto del Giulianova in futuro e il resto della regione, attraverso la costruzione di una rete ferroviaria ad alta velocità e a levitazione magnetica, che come a Shanghai collega il porto di Shanghai con l'aeroporto distante circa 50 km; qui i treni viaggiano a 500 Km/h. Nel caso italiano la distanza sperimentale da coprire sarebbe di 112 Km dal porto turistico di Giulianova ad Ancona; e comporterebbe l'inizio della costruzione della rete viaria a levitazione magnetica, che potrebbe coprire tutto il territorio nazionale, con una ramificazione speculare sopra o sotto le autostrade e le ferrovie.

Questa circolazione a velocità di 600 – 800 Km/h 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 Km/h e 500 Km/h, ma se ne stanno sperimentando negli Stati Uniti per velocità di 1.200 Km/h.

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 Giulianova e degli altri 16 indicati, sia colta e valutata dalle Università italiane, in modo da poter utilizzare i fondi europei e di altro tipo, oltre che per questo porto turistico, anche per le citate vie aeree.

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

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

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

MUSEO DEL MARE

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

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 Pescara. Tale struttura edilizia contiene il complesso degli spazi utili per i servizi che occorrono a chi usufruirà del porto: vale a dire i numerosi turisti che lo frequenteranno, perché in arrivo con le grandi navi da crociera (da 4.000 - 5.000 passeggeri), che in numero di 16 potranno attraccare ai moli del porto. Ma tanti saranno anche i turisti che

arriveranno con navi da diporto, che potranno attraccare ai 12.420 punti barca che sono stati previsti per il porto turistico di Giulianova.

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

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

I quattro piani del museo del mare vedranno al

Primo piano

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

Secondo piano

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

Terzo piano

- Le grandi migrazioni via mare
- I grandi naufragi

Quarto piano

- Le misure a salvaguardia del mare

- delle varie specie ittiche
- Le ricerche in campo marittimo

Tetto piano del museo del mare

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

SEZIONE STACCATA DI ANCONA DEL MUSEO DEL MARE

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

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

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

Edificio B che accoglie il Museo del mare

- Fronte mare costituito da 40 archi che sospendono l'edificio sul mare.
- Loro altezza pari a 9 metri e larghezza pari a 10 metri
- Lunghezza totale 400 metri e larghezza nella parte più ampia di 280 metri, su un'area di servizio a lunetta di 600 metri di lunghezza e 300 metri di profondità
- Sopra gli archi primo piano alto 12 metri con all'interno quattro piani da tre metri ciascuno
- Sopra ancora secondo piano alto 15 metri con 5 piani da tre metri all'interno
- Ancora sopra visibile dall'assonometria allegata, terzo piano alto 15 metri con 5 piani all'interno di tre metri di altezza.
- Il museo del mare si affaccia sul mare con i piani interni posti nella parete terminale sopra gli archi citati.

- La parte quadrata interna dopo il corridoio del secondo piano, è alta 12 metri e porta al suo interno 4 piani da 3 metri che ospitano i vari reperti indicati sopra.
- Sul tetto piano all'altezza di 12 metri verranno ubicate le navi da guerra e commerciali dei fenici, dei greci e dei romani, nonché quelle storiche delle epoche successive, con vari modellini che possono essere visti e rimirati dai visitatori.

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

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

PROGETTI GRUPPO ATLANTE SRL

GRUPPO "ATLANTE 2000"

Dott.Arch. Bellu Daniele

Presidente Nazionale