

600

► Le imbarcazioni che troveranno spazio al porto di Marina di Cicerone

► DARSENE TURISTICHE SOSTENIBILI

Un esempio di marina green è quella di Riva Imperiale, porto turistico per 650 posti barca a Fiumicino (attualmente in corso l'iter approvativo), progettato secondo le linee guida della sostenibilità. «Sul versante eco sistemico - spiega lo studio Ragazzi and Partners - non sono compromessi i beni primari come il suolo, l'acqua, l'aria, la flora, la fauna, il patrimonio storico-naturalistico e la

zona costiera. Il verde ossigenante è pensato come elemento connotativo e connettivo tra il vicino Parco del litorale e il nuovo porto». Il verde è previsto lungo i moli principali, nelle zone di connessione tra le tre piazze dei servizi a terra, sui tetti a terrazza, lungo la riva del canale di separazione del porto turistico dal Parco del litorale, nel viale d'accesso al porto, nei parcheggi pubblici adiacenti agli edifici del water-front. Saranno adottati sistemi costruttivi a basso impatto energetico e gestionale, e sistemi energetici tecnologicamente evoluti per minimizzare l'uso di energia non rinnovabile. Nello specifico, illustrano dallo Studio di architettura "produzione di energia elettrica con pannelli fotovoltaici e micro turbine eoliche, tetti verdi, reti duali con utilizzo di acqua del bacino naturale esistente per i wc, riscaldamento e raffrescamento con pompe di calore (zero emissione CO₂ in loco), raccolta dell'acqua piovana per l'irrigazione, raccolta dei rifiuti centralizzata con sistema di aspirazione meccanico, rete fognaria con sistema a depressione per la raccolta dei liquami provenienti dalle imbarcazioni (acque nere e di sentina) e dai locali servizi a terra, recupero dei grassi, degli oli, dei carburanti e sostanze varie provenienti dalle attività cantieristiche". L'interazione, tra il tessuto sociale e il porto turistico, secondo il progetto, è garantita dall'attività cantieristica, per l'aspetto occupazionale, e dall'attrazione che svolgeranno le funzioni innestate nel water-front

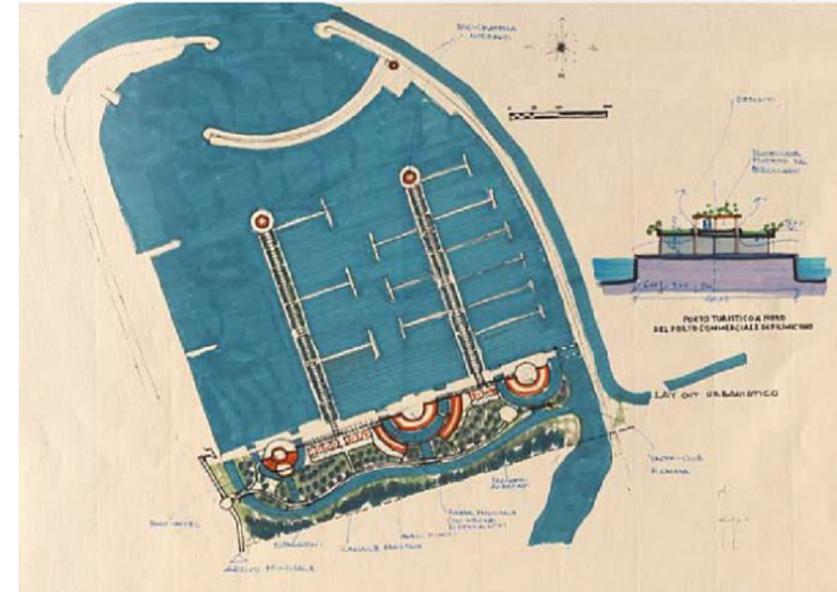
per il territorio del Comune di Fiumicino, e per gli utenti del vicino aeroporto, dei cittadini romani e dei turisti delle navi da crociera del porto commerciale. Tra i materiali eco sostenibili previsti "il progetto mira non solo a realizzare edifici con materiali ecolabel - sottolineano dallo studio Ragazzi and Partners - a basso consumo energetico (classe A) ma si pone l'obiettivo di ottenere la certificazione ambientale Leed Silver dell'intero intervento"

MARINA DI CICERONE Sempre al centro Italia, a Formia, è in fase di realizzazione un altro porto turistico green, Marina di Cicerone, progettato dallo studio Zero Cinque Architetture. Offre ormeggio a una flotta di circa 600 imbarcazioni di dimensioni medio grandi, inclusi i posti di transito. Tutti gli edifici, le strutture del porto, gli impianti, sono progettati per avere un ridotto consumo energetico. La coibentazione termica delle strutture edilizie, l'eliminazione dei ponti termici, i fattori solari ottimizzati per la gestione del flusso solare dai vetri, sono alcuni degli interventi previsti sugli involucri degli edifici. Nell'ambito del risparmio delle risorse idriche viene limitato il fabbisogno di acqua potabile, attraverso un impianto di dissalazione marina e utilizzando, per l'innaffiamento delle aree verdi e per gli scarichi dei water dei servizi igienici, acqua non potabile recuperata dalle acque meteoriche integrate dalla rete comunale di acqua industriale presente in zona. Uno dei



► www.tekneco.it/7231

Porto di Ancona: un'area in degrado che rinasce grazie alle rinnovabili



cassoni frangiflutti della diga sud è attrezzato con un sistema brevettato di sfruttamento dell'energia del moto ondoso (Rewec3). Il layout della configurazione degli edifici a terra ha una serie di interruzioni e tagli fisici, che permettono la valorizzazione delle visuali libere dalla città verso il mare. Le strutture hanno delle altezze medie per ridurre gli ingombri e favorire gli effetti positivi dell'orientamento solare e delle ventilazioni naturali. Il porto Marina di Cicerone include la bonifica

di un attiguo piazzale e la sua parziale riconversione a spazio pubblico, in modo tale da fungere di elemento di collegamento tra il tessuto urbano e il nuovo porto.

PERCHÉ INVESTIRE IN UNA MARINA GREEN

«La darsena sostenibile rappresenta un valore aggiunto che viene dato a chi fruisce della struttura, che diventa qualitativamente superiore per l'elemento verde, a differenza dei green port, invece, dove la sostenibilità è legata all'immagine che vuole crearsi (attenzione alla sicurezza, all'ambiente, all'inserimento nel territorio)», spiega Zanotto. Per le darsene non esistono certificazioni di struttura green, vi è la Bandiera blu rilasciata da un organismo indipendente norvegese con la quale le marine si possono fregiarsi di una gestione dell'attività compatibile con l'ambiente. «La base è la conformità legale della bandiera blu - aggiunge Zanotto - il passo successivo è il riutilizzo delle tecnologie o la riprogettazione della darsena con la forte attenzione legata alla riduzione degli impatti».

OSTACOLI ALLE MARINE GREEN Secondo Zanotto «il maggior ostacolo è legato agli investimenti. Se si realizza una marina ex novo, non si può trascendere da una progettazione attenta all'ambiente e questo va a incidere un 15-20 % per cento in più per la progettazione e realizzazione. Ma i costi sono diversi se si deve affrontare un revamping». Per il futuro Zanotto non intravede miglioramenti, anzi un calo delle entrate e di conseguenza una mancanza di fondi

RIVA IMPERIALE

Tutt'uno con l'ambiente circostante

Il nuovo porto turistico è stato denominato "Riva Imperiale" in ricordo degli antichi e non lontani porti di Claudio e Traiano. Le opere a terra del porto turistico si inseriscono in un contesto ambientale sensibile. «Dal punto di vista morfologico il lay-out urbanistico-ambientale - spiegano dallo studio di architettura Ragazzi and Partners - tende a proporre forme curve ad andamento ondulato quasi sinusoidale per articolare sul piano spazio-ambiente il water-front di 800 metri circa, senza rigidità e senza riferimenti alla tradizionale griglia urbana ippodamica». Il motivo dominante del porto turistico è rappresentato dalla presenza del verde, piuttosto inusuale nei porti turistici e commerciali. L'ambiente disegnato, inoltre, sarà in sintonia con le sensazioni emotive legate al mondo della vacanza e del tempo libero. I colori, materiali, le forme, le presenze arboree, insieme alle componenti del town-scape, saranno utilizzati in modo interrelato con l'ambiente naturalistico circostante per gestire l'impatto visivo, visto sia a orizzonte normale, che dall'alto.

per investimenti strutturali nelle marine. «Ad esempio con il decreto Salva Italia è stata introdotta una nuova tassa governativa che ha aumentato la quota di stazionamento delle barche, così si stanno registrando delle tendenze di migrazione verso i porti che offrono dei grossi risparmi. Sul fronte dell'alto adriatico, stanno andando verso la Croazia, la Slovenia, mentre nel sud Italia ci si sposta verso i porti del nord Africa». ♦

LEGGI questo articolo anche sul sito di Tekneco:

www.tekneco.it/723

TRIESTE

Il porto punta sul verde

«Rilancio sostenibile delle aree del porto di Trieste» è questo il nome del protocollo d'intesa tra il Ministero dell'Ambiente e l'Autorità portuale di Trieste. Un'intesa in cinque punti base che interviene sulle aree di Campo Marzio, Arsenale San Marco, piattaforma logistica e Servola, ex Esso ed ex raffineria Aquila, perché «aggiudicarsi un ruolo di hub nello scenario dei flussi di traffico internazionale non permette ulteriori ritardi nelle scelte di potenziamento infrastrutturale - spiega l'accordo - pena la marginalità di Trieste e dell'Italia nei confronti degli altri Paesi europei». Del resto il porto di Trieste rappresenta l'infrastruttura di accesso e collegamento al mare dei due grandi corridoi di scorrimento "Baltic-Adriatic Corridor e il "Mediterranean Corridor". Le iniziative programmatiche e gli interventi sono finalizzati a favorire il trasferimento dei flussi del trasporto merci su modalità a basso impatto (direttrici marittimo-fluviali e ferroviarie), e l'articolazione del nuovo Piano Regolatore Portuale prevede uno sviluppo complessivo dell'impianto attraverso una riconfigurazione del lay-out del comparto industriale e commerciale, in linea con gli standard funzionali internazionali, consentendo un graduale ampliamento delle aree del porto e una conseguente collocazione sul mercato dei grandi investitori, interessati a forme di investimento a medio e lungo termine.