



COMUNE DI LOIRI PORTO SAN PAOLO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA / PROGETTO DEFINITIVO PER IL NUOVO ASSETTO DI PORTISTICO DEL LUNGOMARE DI PORTO SAN PAOLO

ELABORATO:

C

TITOLO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA

RIF. ELABORATO: 21-018

REVISIONI	DATA	OGGETTO
	00	26-09-2022
	01	15-03-2024
	02	
	03	

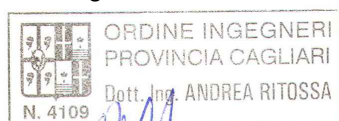
RED.: FP VER.: AR APPR.: FR

PROGETTISTI:

ING. ANDREA RITOSSA S.R.L.



Ing. Andrea RITOSSA



COMMITTENTE:

COMUNE DI LOIRI PORTO SAN PAOLO

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

ING. FRANCESCO BIANCU



Il presente , o parte di esso, non può essere riprodotto in alcuna forma, in alcun modo e per nessuno scopo, senza autorizzazione.
Ogni infrazione sarà perseguita a termini di legge.

1	Premessa.....	2
2	Descrizione del progetto.....	2
3	Opere previste in progetto	4
4	Definizione del contesto paesaggistico e situazione vincolistica	10
4.1	Disciplina paesistica PPR e D.Lgs 42/2004	10
4.2	Zone tutelate Rete Natura 2000.....	13
4.3	Piano Urbanistico Comunale	16
4.4	Piano Assetto Idrogeologico (PAI)	17
4.5	Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	18
4.6	Beni storico-artistici-archeologico	18
5	Documentazione fotografica e simulazioni intervento.....	18
6	Conclusioni.....	24
7	Simulazione fotografica	25

1 Premessa

La presente relazione paesaggistica, i cui contenuti si intendono conformi a quanto stabilito nel Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 Dicembre 2005 così come disposto dal Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al D.Lgs 22/01/2004 n.42, ha lo scopo di definire il contesto paesaggistico in cui è inserita l'opera, e rappresentarne lo stato dei luoghi.

La presente è redatta e coordinata al testo del Piano Paesaggistico Regionale della Sardegna.

2 Descrizione del progetto

Il Comune di Loiri Porto San Paolo ubicato nella Sardegna Nord-Orientale è articolato in due borgate principali, il capoluogo Loiri nell'entroterra e Porto San Paolo situato sulla costa e a stretto contatto con la S.S. 125.



Figura 1 Inquadramento area di intervento

Loiri e Porto San Paolo sono due paesi del Nord Sardegna divenuti un unico comune nel 1979 staccandosi dopo molti anni dal comune di Tempio-Pausania, paese dell'entroterra gallurese. Il territorio di Loiri Porto San Paolo è un'unione armonica di terra e mare, come si deduce dal nome dato al Comune Loiri nell'entroterra fertile e Porto San Paolo sul mare di Tavolara. Si estende per circa 120km ed è caratterizzato da una peculiare dimensione unitaria tra la costa e le colline che si fondono rendendo il paesaggio del comune veramente unico.

Il territorio costiero, dove ora si trova Porto San Paolo, era in passato poco abitato e per vari secoli ritenuto insicuro a causa della malaria e delle frequentazioni delle navi barbaresche.

Il territorio costiero di Porto San Paolo era, così come gran parte delle coste galluresi, sede di traffici e contrabbando fino ai primi del Novecento. Porto San Paolo era anche frequentato da pescatori, spesso provenienti dall'isola di Ponza. In decenni recenti, invece, lo stesso territorio di costa ha riscosso particolare successo come centro di villeggiatura, il che ha portato a uno sviluppo urbanistico particolarmente intenso.

Il paesino di Loiri ad oggi conta 3500 abitanti e sorge in mezzo a basse colline, a circa 15 chilometri dal mare.

Il borgo costiero, dotato di strutture ricettive, servizi e porto turistico, conta d'estate 15000 presenze. Importante è la vicinanza alla città di Olbia, che con l'Aeroporto Costa Smeralda, ha favorito l'afflusso del turismo e non solo, fin dalle sue origini ha alimentato, con personale addetto sia ai servizi a terra che alla navigazione, un sensibile incremento di residenti. In particolare a Porto San Paolo un intero quartiere è stato realizzato, a partire dagli anni '70, per far fronte alle richieste di prima casa di piloti, steward e operatori vari di compagnie. L'incremento sempre costante dell'attività di volo, l'aumento notevole del numero delle compagnie che operano sull'Aeroporto Costa Smeralda e le sempre migliori condizioni dei collegamenti da Olbia verso Sud tanto nella cosiddetta "4 corsie" che integra la SS 131, quanto nella vecchia Strada Statale 125.

L'approdo di Loiri Porto San Paolo è diventato un approdo turistico anche con funzioni commerciali, militari e pescherecce.

Allo stato attuale la struttura più importante per l'ormeggio delle imbarcazioni che caratterizza la baia, è costituita da un molo in calcestruzzo della lunghezza di circa 40 metri protetto sul lato esterno da una scogliera aderente in massi naturali e sul lato interno, a parete verticale, ormeggiano le imbarcazioni impiegate per il collegamento con la base militare installata sull'Isola di Tavolara e quelle che esercitano l'attività commerciale di collegamento ai fini turistici con le isole e i siti più suggestivi della costa.

Con spiccate caratteristiche di stagionalità, nel sito di interesse, sono presenti tre pontili galleggianti radicati a riva su banchine in calcestruzzo che hanno dato luogo ad un ambito marittimo che interessa circa 200 m della costa, all'interno del quale si è sviluppata l'attività del diporto nautico consolidatosi nel tempo con la relativa destinazione d'uso del sito.

Più a Nord, radicati su una banchina di riva sempre in calcestruzzo, si dipartono tre pontili galleggianti in concessione demaniale ad un privato.

Completano l'assetto diportistico di Porto San Paolo l'approdo di Cala Finanza ed un campo boe che insiste in prossimità dell'intervento in esame.

L'attuale ripartizione dei posti barca presenti nel lungomare, per un totale di oltre 550 posti barca, è la seguente:

- Cala Finanza: circa 300 pb;
- Pontili lungomare Porto San Paolo: circa 120;
- Pontili privati a Nord: circa 115;
- Campo boe; circa 21 pb



Figura 2 Inquadramento porto San Paolo - In rosso i pontili in concessione privata. In blu la concessione demaniale comunale nella quale si intende intervenire. In verde il campo boe. Ocra Cala Finanza

3 Opere previste in progetto

Noto il contesto pianificatorio e ambientale in cui si realizzeranno le opere, è stata svolta un'approfondita analisi delle alternative, di possibili scenari, al fine di valutare ciò possa consentire un miglioramento dell'attrattività e della competitività del territorio attraverso lo sviluppo di un sistema turistico integrato basato sulla valorizzazione delle risorse culturali e ambientali mettendo in connessione la costa e l'interno, e che presenti il miglior rapporto costi-benefici anche di carattere ambientale.

L'intervento in progetto prevede il riassetto diportistico del lungomare di Porto San Paolo nel Comune di Loiri Porto San Paolo. La proposta progettuale presentata in questo Studio si sviluppa in seguito alla visita effettuata dalla Commissione VIA VAS del MASE, la quale, basandosi anche sulle osservazioni ricevute il 16 dicembre 2023 con il protocollo numero 14292, ha fornito al proponente una serie di spunti di riflessione. Questi ultimi hanno spinto il proponente a condurre un'analisi dettagliata delle varie soluzioni proposte, al fine di individuare

quella che si allinei maggiormente con le esigenze ambientali specifiche dell'area.

Il progetto proposto prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- A. Allungamento del molo esistente, mediante un banchinamento costituito da blocchi in calcestruzzo imbasati su scanno in pietrame, come l'esistente e il rifiorimento della scogliera del molo esistente e pavimentazione dello stesso in continuità architettonica con il prolungamento;
- B. Allungamento del pontile galleggiante esistente con altri 3 moduli galleggianti;
- C. Realizzazione di un nuovo pontile in legno su pali lungo 80 metri;
- D. un antemurale in massi naturali che avrà la funzione di protezione della darsena dalla traversia marittima;
- E. Realizzazione degli impianti e dei sistemi di ormeggio.

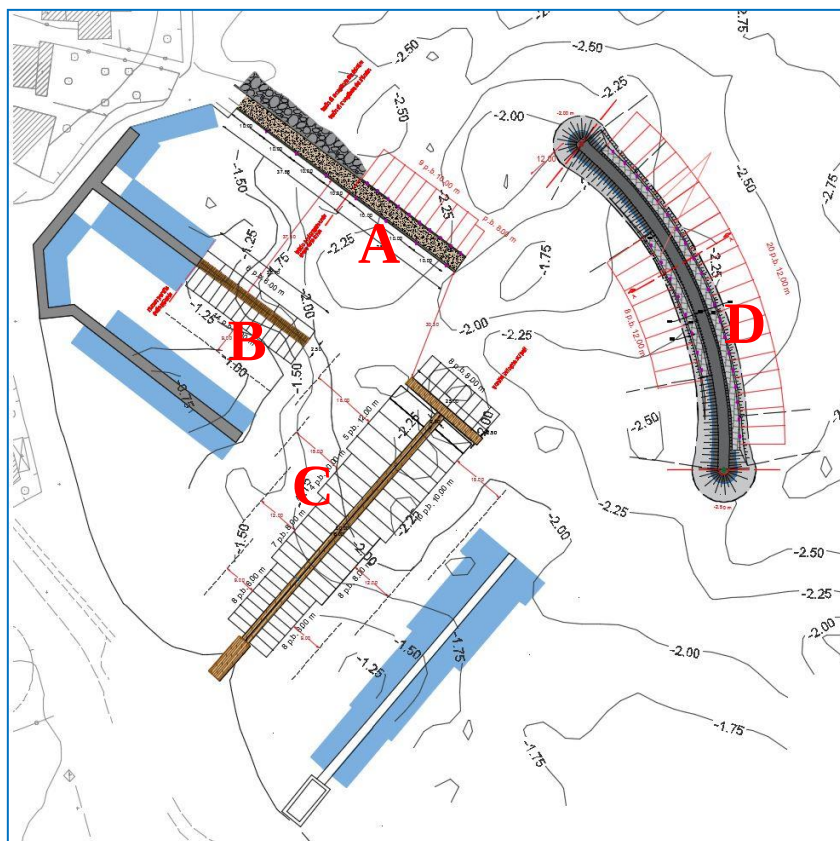


Figura 3 il progetto in base all'alternativa 1

Il progetto è presentato in due alternative:

- **alternativa 1** con le opere previste ai punti A, B, C, D, E
- **alternativa 2** con le opere previste ai soli punti A, B, C ed E

Poiché con il finanziamento a disposizione non possono essere completate tutte le opere previste nell'alternativa 1, il progetto verrà sviluppato per la sola alternativa 2, stralciata anche della componente B, demandando la realizzazione delle restanti opere ad un futuro finanziamento.

Intervento A: Prolungamento banchina a gravità

Consiste nel prolungamento per circa 35 metri dell'esistente banchina a gravità a servizio dei collegamenti con la base militare di Tavolara.

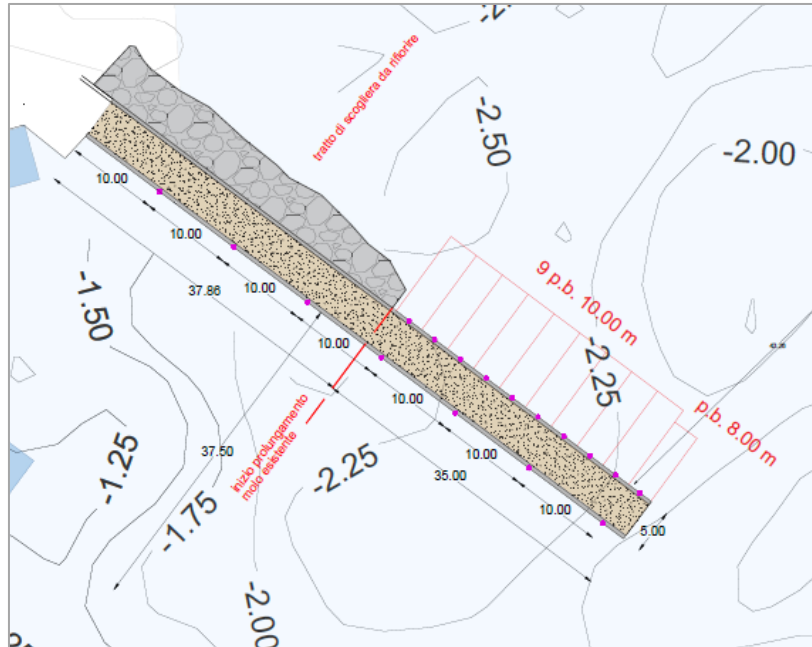


Figura 4 Stralcio planimetria prolungamento molo esistente

Il molo, a servizio dei collegamenti con la base militare di Tavolara, ha funzione fondamentale di protezione del sito dalle traversie del 1° quadrante, previsto adottando una struttura a gravità imbasata su uno scanno di base in pietrame del peso da 5-50 kg.

L'intervento che interessa la struttura esistente, consiste nel prolungamento della stessa. L'intervento prevede che nel piano di posa del blocco in cemento verranno opportunamente disposti massi naturali del peso da 1000 kg a 3000 kg in modo da smorzare l'effetto dell'onda incidente e consentire una buona filtrazione del moto ondoso tale da garantire una costante vivificazione delle acque interne della baia.

La sovrastruttura è costituita fundamentalmente da un solettone in cemento armato dello spessore di 40 cm, poggiante su setti trasversali con testate in pietrame. La quota di calpestio della banchina è posta a + 1.20 m rispetto al l.m.m.

La pavimentazione sarà realizzata in calcestruzzo architettonico. E' previsto il posizionamento degli ausili all'ormeggio consistenti in due bottazzi laterali in legno di rovere. Nello spessore del solettone verranno inseriti tre cavidotti per poter consentire il passaggio delle principali linee di servizio (idrico-sanitaria, elettrica, illuminotecnica e segnali). In progetto è previsto lo spostamento del fanale verde di segnalazione della testata del molo (già presente nell'attuale testata) in corrispondenza della testata del prolungamento del molo.

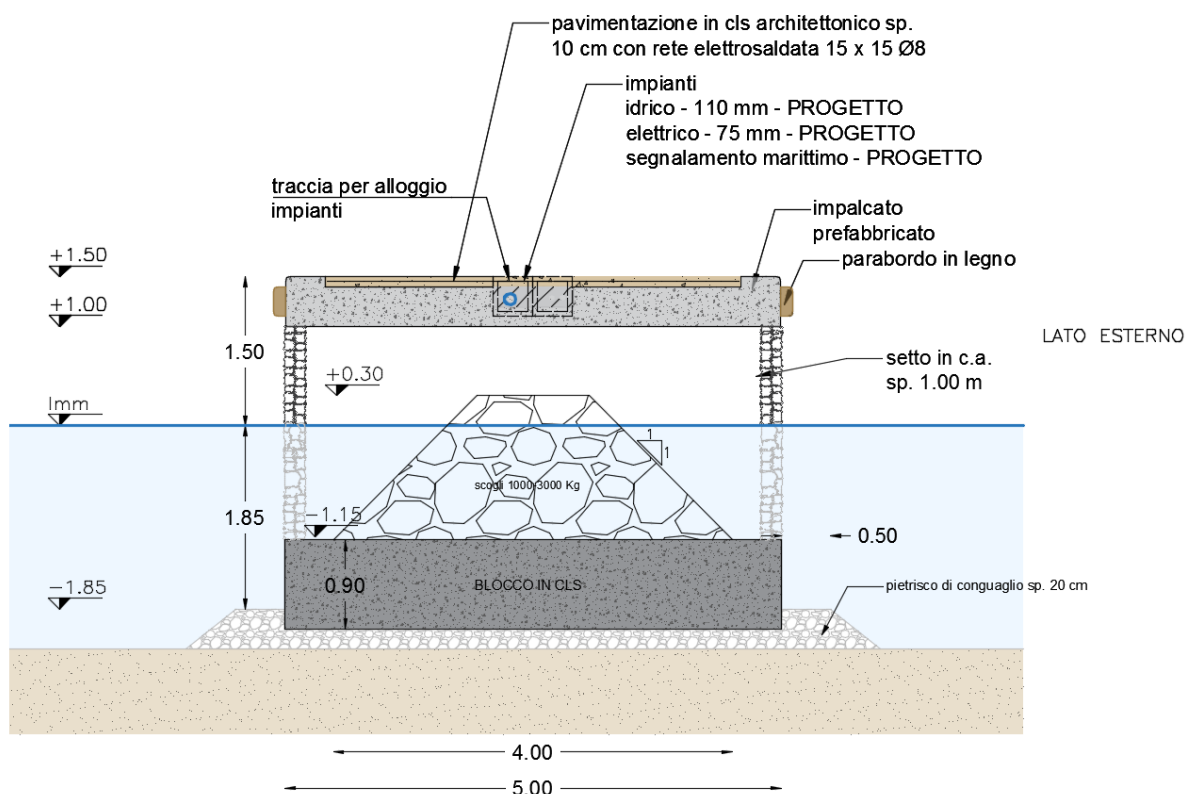


Figura 5 Sezione tipologica prolungamento molo esistente

L'intervento si completa con delle opere di messa in sicurezza del molo esistente mediante il rifiorimento della scogliera con dei massi da 1-3 ton da posizionare al di sopra dei blocchi esistenti e alcuni interventi da effettuare su alcuni sgrottamenti e giunti che necessitano di essere sigillati.

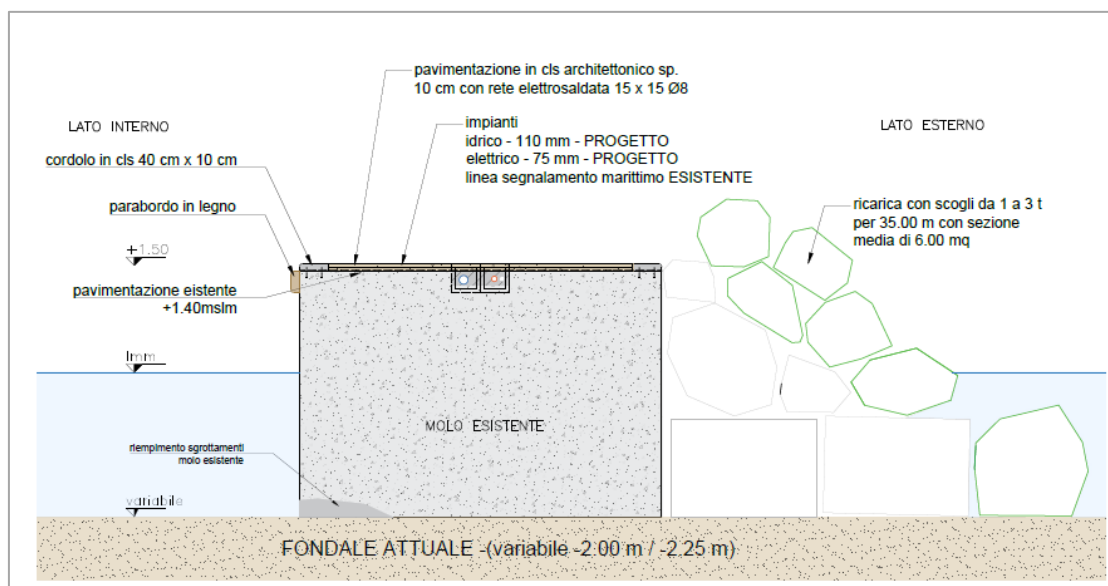


Figura 6 Intervento di rifiorimento scogliera e riempimento agrottamenti molo esistente



Figura 7 Foto dello stato attuale scogliera da rifiorire e giunto tipo da ripristinare

Intervento C: nuovo pontile in legno su pali lungo 80 metri

Si prevede una nuova struttura in legno destinata all'ormeggio delle imbarcazioni.

Questa si imposta su di una esistente cuspide della linea di costa ed una serie di piccoli scogli emergenti dal l.m.m. e protesi a mare per circa 10.00 m. Un impalcato in legno costituirà il piano praticabile che verrà prolungato sino ad interessare la battigia per consentire l'accesso al pontile che da tale struttura si diparte, è costituito da un tratto normale alla linea di costa della lunghezza di circa 80.00 metri con una testata a T che presenta uno sviluppo trasversale pari a 25 metri.

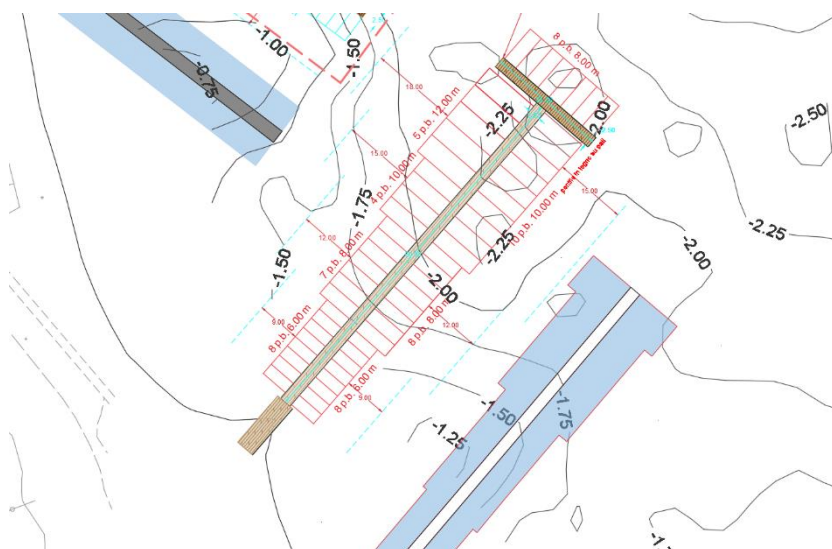


Figura 8 Stralcio planimetrico nuova struttura di ormeggio

Il pontile, completamente amovibile avrà una fondazione realizzata con dei basamenti in calcestruzzo debolmente armato che per meglio inserirsi nel contesto paesaggistico saranno placcati in pietra e la loro parte emergente dal l.m.m. o mediante bicchieri in acciaio direttamente vincolati alla roccia in caso di fondale roccioso.

La struttura sarà realizzata con pali in azobè, legno esotico pregiato ad elevata durabilità, avente sezione di dimensione pari a cm. 20x20.

I pali saranno uniti da una trave maestra di dimensione pari a cm. 20x10, sulla quale sarà realizzato l'impalcato costituito anch'esso da travi aventi le stesse dimensioni e pavimentazione costituita da assi di yellow balau, essenza esotica più lavorabile rispetto all'azobè, aventi uno spessore di cm 2,5.

Il tratto di costa interessato dall'intervento proposto è chiuso da un pontile esistente radicato a terra da una struttura in pietrame simile a quella immediatamente precedente.

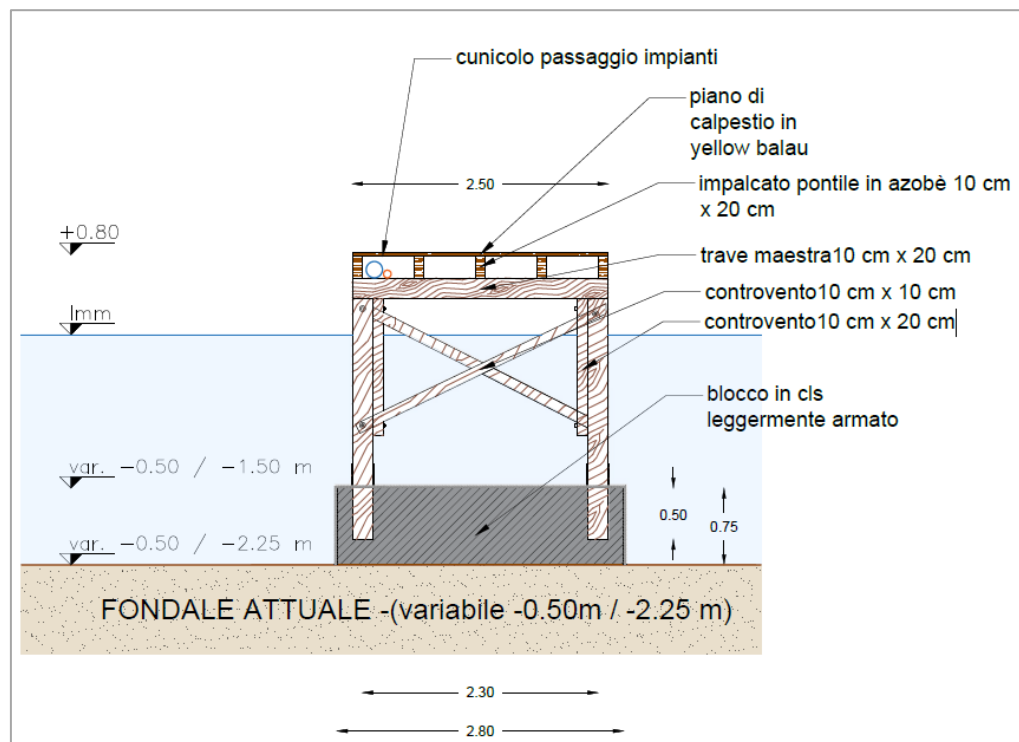


Figura 9 Sezione tipologica pontile in legno

Intervento E: installazione impianti e sistemi di ormeggio

Gli interventi sopra illustrati sono completati dalla posa in opera dei sistemi di ormeggio costituiti, secondo lo schema a pendino, da corpi morti e catenarie, e dall'installazione dei relativi impianti di distribuzione idrico/elettrica a servizio degli ormeggi che prevedono l'installazione di colonnine di distribuzione ogni 4 posti barca.

Alla radice del molo di sopraflutto verrà inoltre installato un sistema di videosorveglianza a servizio della Capitaneria, con trasmissione dati in rete mobile su cloud.

4 Definizione del contesto paesaggistico e situazione vincolistica

4.1 Disciplina paesistica PPR e D.Lgs 42/2004

Il Comune di Loiri Porto San Paolo ricade nella perimetrazione del Piano Paesaggistico della Regione Sardegna all'interno dell'Ambito costiero N°18 denominato "Golfo di Olbia".

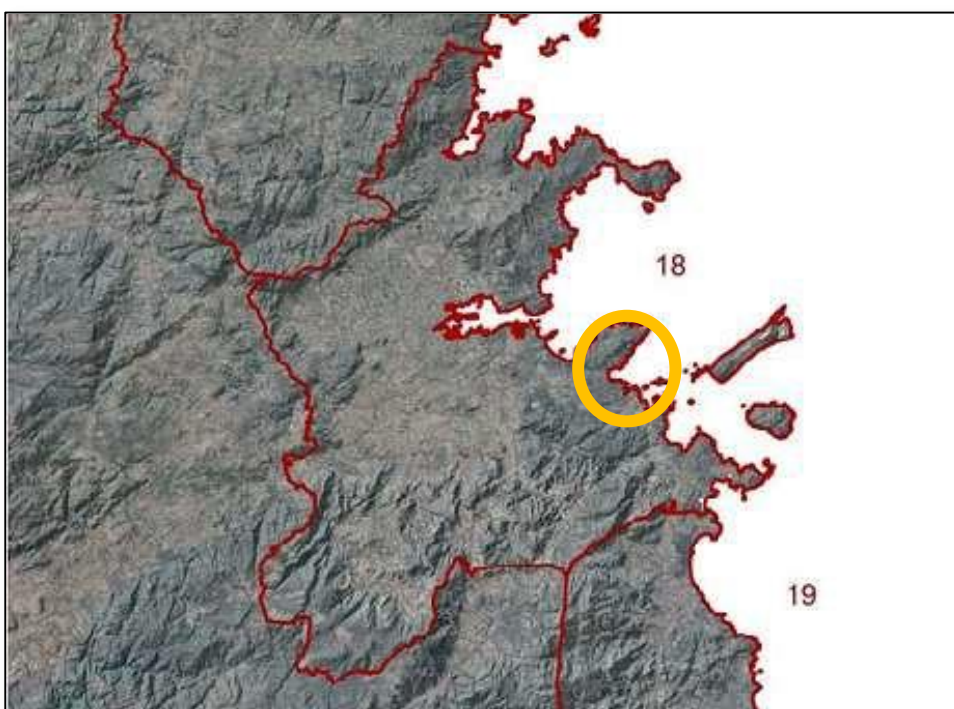


Figura 10 Estratto N.T.A. del P.P.R. Ambito di paesaggio n.18 "Golfo di Olbia"

Il PPR individua, all'interno della Scheda d'ambito relativa all'Ambito 18 "Golfo di Olbia" un insieme di valori, criticità e indirizzi che dovrebbero essere considerati nella pianificazione e nella realizzazione delle opere all'interno dell'area.

In particolare, il PPR riconosce che *"La conformazione del sistema paesaggistico-costiero, la varietà delle opportunità di fruizione rappresentate dalle tipologie di siti naturali (cale rocciose, spiagge, golfi naturali, sistema insulare) ed insediativi (ricettività, portualità, servizi) rappresentano una potenzialità anche in relazione ad una dimensione abitativa non unicamente relegata alla stagionalità"*, e identifica tra le criticità *"l'accessibilità alle risorse costiere, che contrasta con l'entità e le potenzialità che, in tale Ambito, il sistema naturale ed insediativo è in grado di esplicare"*. E' inoltre riconosciuta la *"difficile accessibilità e fruizione collettiva delle risorse costiere"* e sono pertanto necessarie *"strategie di gestione territoriale finalizzate a favorire la disponibilità*

di spazi pubblici per la fruizione del territorio costiero”

Per quanto riguarda i beni paesaggistici ed ambientali individuati dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR), facendo riferimento alle immagini sottostanti, si evince che nel sito oggetto di progetto sono presenti i seguenti beni paesaggistici ed ambientali.

L'area in esame ricade nella componente paesaggio ambientale “zone antropizzate”, la percentuale maggiore di Habitat ricade nelle “Aree naturali e subnaturali”, quindi in queste aree sono ammessi interventi di trasformazione che siano realizzati in coerenza con l'assetto del paesaggio e non incidano sulla sua fruibilità (art. 42 NTA PPR 2013).

Componenti di valenza ambientale: utilizzazione agro-forestale “Colture erbacee e aree incolte”.



Figura 11 Componente ambientale: Praterie e Colture erbacee e aree incolte

Beni paesaggistici e identitari

- Fascia costiera - art. 143 D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii
- Parchi e riserve nazionali o regionali - art. 142 D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii
- Zone umide costiere - art. 143 D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii



Figura 12 Parchi e aree protette nazionali

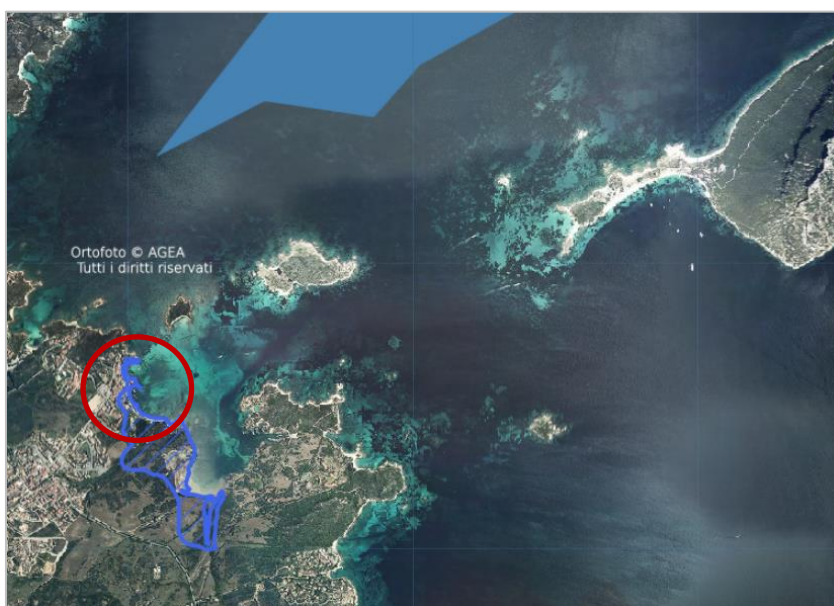


Figura 13 Zona umida costiera

L'area in cui ricadono le opere a terra ricade, come già detto, tra i beni paesaggistici ambientali individuati nell'art. 17 punto 3 delle Norme Tecniche di Attuazione del PPR "Fascia costiera", "Zone umide" e "Parchi e aree protette nazionali".

Gli elementi individuati sono quindi "oggetto di conservazione e tutela finalizzati al mantenimento delle caratteristiche degli elementi costitutivi e delle relative morfologie in modo da preservarne l'integrità ovvero lo stato di equilibrio ottimale tra habitat naturale e attività antropiche" (art.18, punto 1). L'intervento si prefigura

autorizzabile, poiché non prevede nessuna modifica sostanziale rispetto a quanto già realizzato che possa andare ad influire sugli equilibri esistenti.

L'intervento in progetto pertanto non presenta significative criticità in quanto l'opera ricade in un'area antropizzata, classificata dal PPR per quanto concerne l'aspetto insediativo come insediamento turistico, e della quale, vista l'attuale utilizzo, possiede già la destinazione d'uso di approdo consolidata per le attività relative alla nautica da diporto.

L'intervento in progetto appare pertanto in linea con le prescrizioni e gli indirizzi del PPR.

4.2 Zone tutelate Rete Natura 2000

L'area di interesse, nella quale si inserisce il progetto proposto, ricade all'interno di un sistema di aree naturali oggetto di protezione e tutela Rete Natura 2000.

La Rete Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse; la Direttiva Habitat intende garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (Art. 2). Soggetti privati possono essere proprietari dei siti Natura 2000, assicurandone una gestione sostenibile sia dal punto di vista ecologico che economico.

L'area di interesse rientra nell'elenco delle aree protette sancite dalla Direttiva 92/43/CEE, cosiddetta "Direttiva Habitat". Con riferimento al caso in specie, l'area di progetto è interessata dal seguente SIC-ZSC:

- **Zone speciali di conservazione (ZSC) SIC ITB010010** "Isole Tavolara, Molara e Molarotto.

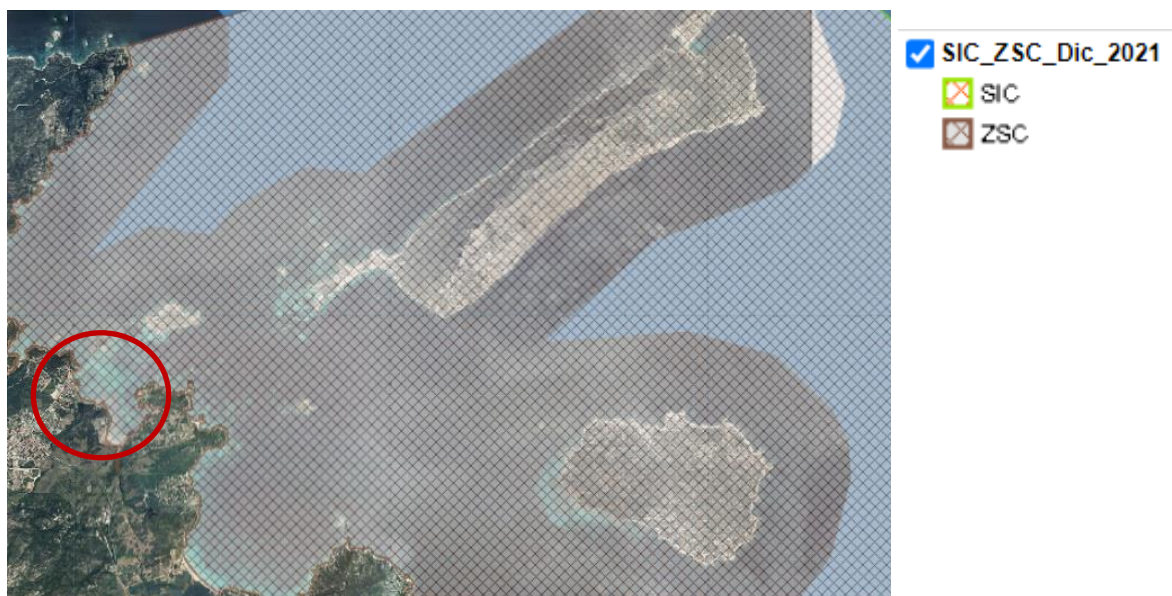


Figura 14 ZSC-SIC ITB010010 Tavolara, Molaro E Molarotto

A circa 300 metri dall'opera più esterna prevista in progetto, ricade la perimetrazione della Zona di protezione speciale ZPS ITB013019 "Isole del Nord – est Capo Cesareo e Stagno di San Teodoro".

Tale zona include il SIC ITB010010 "Isola di Tavolara, Molaro e Molarotto", nonché dell'Area Marina Protetta (AMP) "Tavolara - Punta Coda Cavallo" ad eccezione della parte lungo la costa del comune di Loiri Porto San Paolo.

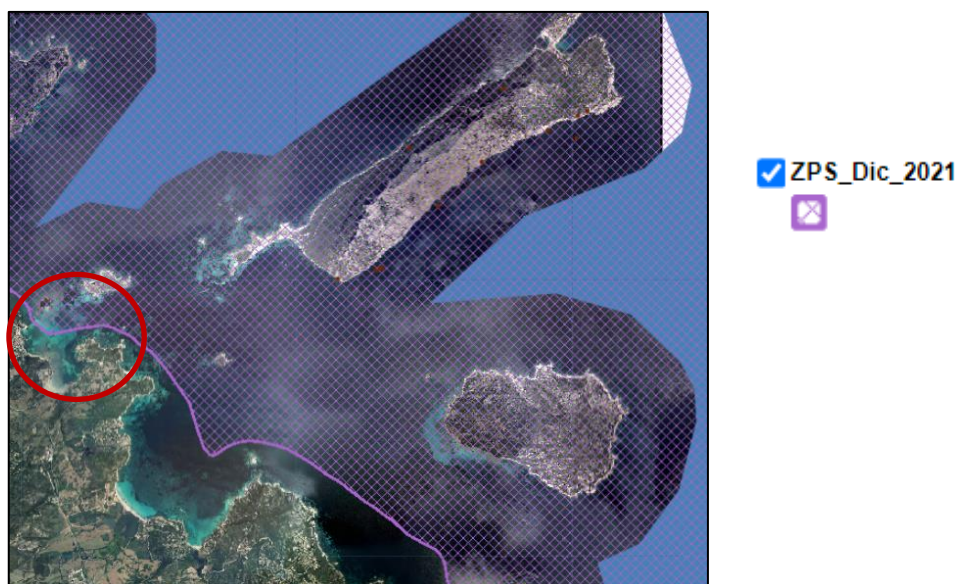


Figura 15 ZPS ITB013019 "Isole del Nord – est Capo Cesareo e Stagno di San Teodoro"

- **Area marina protetta L. 394/1991 Tavolara – Punta Coda Cavallo;**

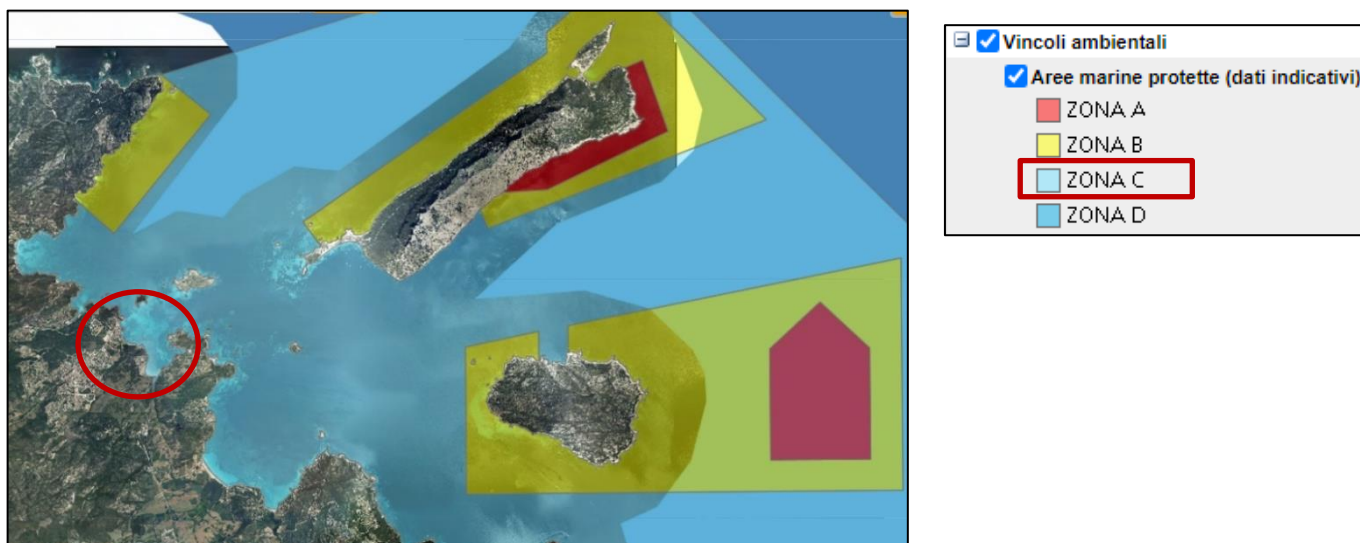


Figura 16 Area marina protetta Tavolara –Punta Coda Cavallo_- Zona C

- **Aree IBA**



Figura 17 Aree IBA

Come si può vedere dalle immagini sopra riportate le aree Rete Natura 2000 ricadenti nel comune di Loiri Porto San Paolo, interessano la sola parte a mare.

4.3 Piano Urbanistico Comunale

L'area interessata dal progetto viene classificata dal Piano di Fabbricazione vigente e dal Piano Urbanistico Comunale in adeguamento al PPR e al PAI in fase di adozione, come zona H sottoposto a tutela ambientale.

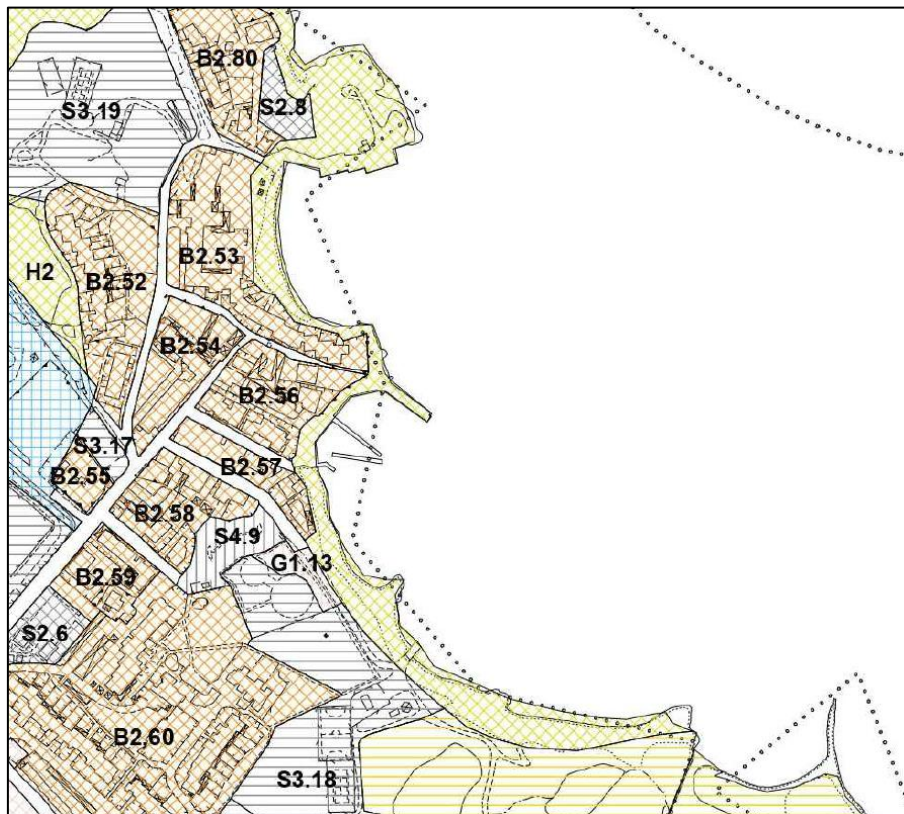
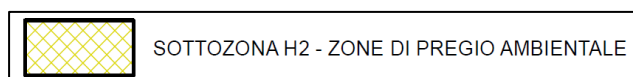


Figura 18 Stralcio PUC - Ante variante 2022



Con riferimento a tale pianificazione locale con delibera del consiglio Comunale n. 8 del 11-04-2022 si è proceduto alla variante urbanistica al P.U.C. del Comune di Loiri Porto San Paolo in quanto l'opera pubblica in oggetto non era prevista dagli strumenti urbanistici vigenti e pertanto non realizzabile. Poiché il PUC attuale già prevedeva tra i suoi obiettivi fondamentali la previsione di incentivare attività connesse al settore diportistico ed in particolare le Zone G nelle zone costiere destinate ad ospitare le strutture di interesse collettivo di supporto alla nautica diportistica, con la presente variante si è proposta la modifica della qualificazione dell'ambito territoriale da zona H.2 a zona G (ZonaG.1.11) "Attività portuali", in località Porto San Paolo necessaria per la realizzazione dell'intervento denominato "Interventi di Portualità sostenibile - Comune di Loiri Porto San Paolo".

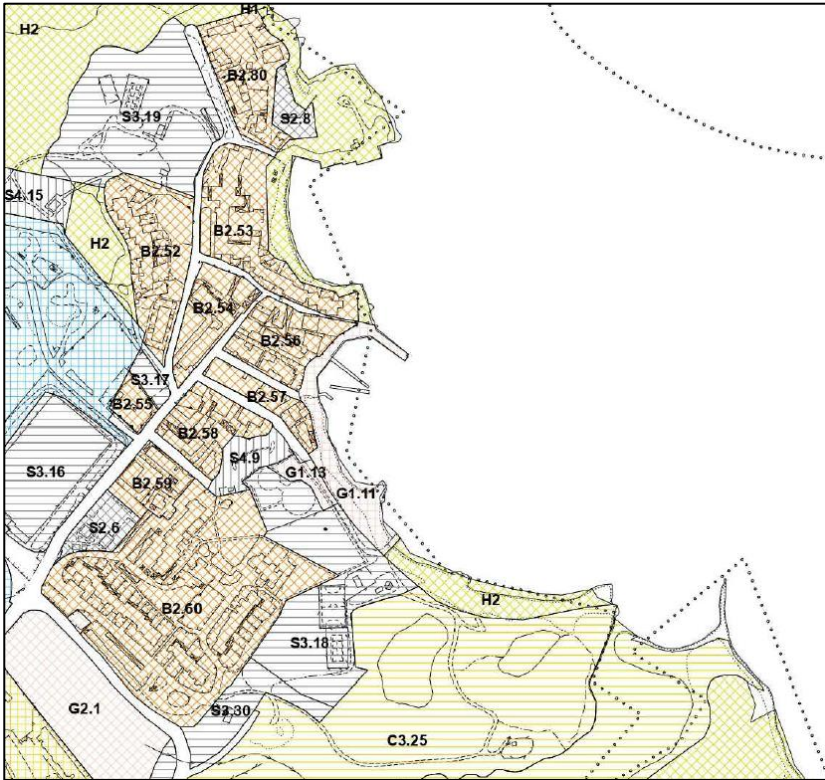


Figura 19 Stralcio PUC - Post variante 2022



4.4 Piano Assetto Idrogeologico (PAI)

Dal punto di vista idrografico l'unità principale è rappresentata dal Riu Scalamala, che sfocia immediatamente a sud dell'area di intervento. Si tratta di un corso d'acqua della lunghezza complessiva di circa 4 km, che drena un bacino impostato bassorilievi granitici di circa 6,6 km² orientato SW-NE.

Il corso d'acqua è stato studiato nell'ambito del Piano Stralcio Fasce Fluviali (PSFF), dal quale risultano le aree a pericolosità idraulica. Come visibile dalla figura sotto riportata il tratto di spiaggia antistante l'area del porticciolo è lambita da un'area a pericolosità elevata di livello Hi4. Relativamente agli interventi in progetto, dovendosi realizzare a mare, risultano al di fuori di tali aree.

Anche rispetto a possibili criticità da frana la presenza di un substrato stabile e le ridotte acclività non lasciano prevedere problematiche di alcun tipo.

4.5 Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)

Il sito di intervento non rientra in aree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923.

4.6 Beni storico-artistici-archeologico

Nell'area non risultano essere presenti vincoli su beni storico-artistici-archeologico-architettonici. (L.1089/1939)

5 Documentazione fotografica e simulazioni intervento



Figura 20 Punti di presa fotografici



Foto 1

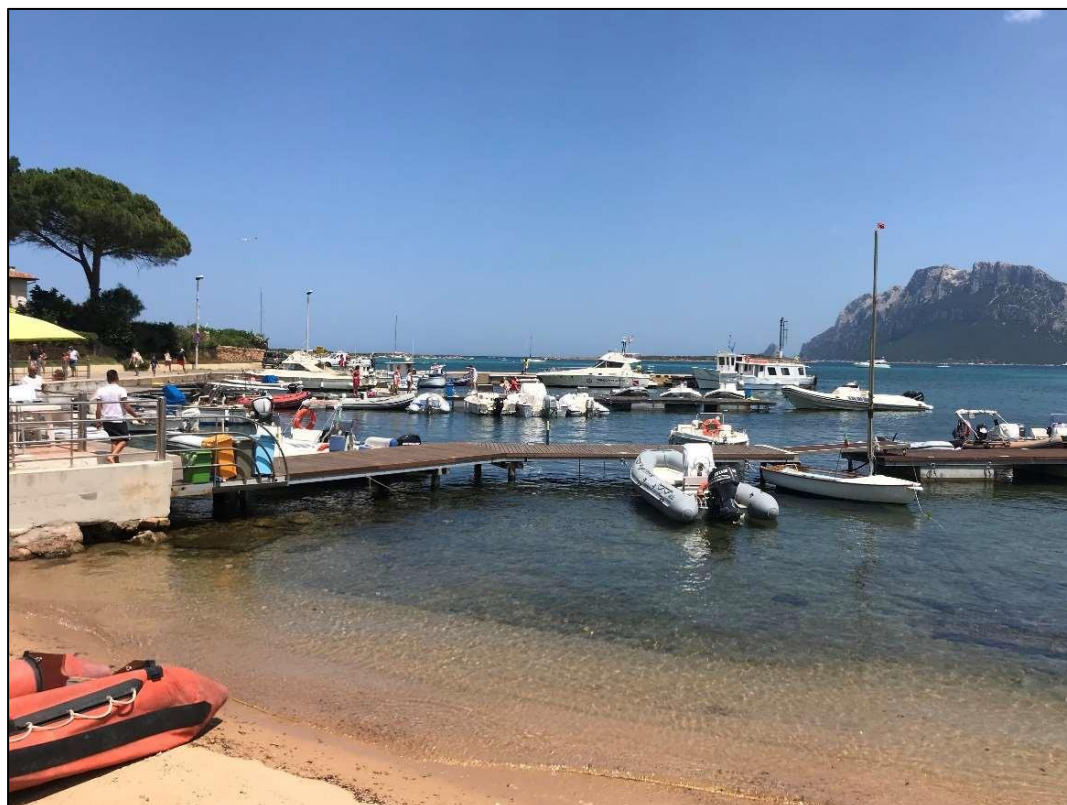


Foto 2



Foto 3



Foto 4



Figura 22 Ante - Estate



Figura 21 Post – estate - Progetto configurazione completa



Figura 24 Post -estate- configurazione senza antemurale



Figura 23 Ante - Inverno



Figura 26 Post - inverno - configurazione con antemurale



Figura 25 Post - inverno - configurazione senza antemurale

6 Conclusioni

La presente relazione ha analizzato il contesto paesaggistico dell'area l'intervento in oggetto.

Considerando i valori, le criticità e gli indirizzi individuati dal PPR per l'ambito di interesse si può affermare che l'intervento appare in linea con le prescrizioni al PPR in quanto non prevede nessuna rilevante modifica al litorale che possa andare ad influire sugli equilibri morfodinamici esistenti.

L'intervento inoltre appare in linea con le prescrizioni del PPR stesso, il quale riconosce che *“La conformazione del sistema paesaggistico-costiero, la varietà delle opportunità di fruizione rappresentate dalle tipologie di siti naturali (cale rocciose, spiagge, golfi naturali, sistema insulare) ed insediativi (ricettività, portualità, servizi) rappresentano una potenzialità anche in relazione ad una dimensione abitativa non unicamente relegata alla stagionalità”,* e identifica tra le criticità *“l'accessibilità alle risorse costiere, che contrasta con l'entità e le potenzialità che, in tale Ambito, il sistema naturale ed insediativo è in grado di esplicare”*. E' inoltre riconosciuta la *“difficile accessibilità e fruizione collettiva delle risorse costiere”* e sono pertanto necessarie *“strategie di gestione territoriale finalizzate a favorire la disponibilità di spazi pubblici per la fruizione del territorio costiero”*.

L'analisi paesaggistica condotta nel precedente paragrafo mostra che entrambe le alternative progettuali, considerate nel periodo estivo non comporterebbero un'alterazione del contesto paesaggistico in considerazione dell'elevata presenza di imbarcazioni che sostanzialmente non renderebbero particolarmente apprezzabili le opere previste.

Di contro, durante i mesi invernali nei quale l'ambito risulta poco frequentato, l'antemurale potrebbe avere un impatto sul paesaggio consistente.

7 Simulazione fotografica



Foto aerea: inquadramento generale stato attuale



Foto aerea: inquadramento generale stato di progetto



Stato attuale: molo esistente in pietrame



Stato di progetto: allungamento molo esistente



Stato attuale: vista dalla riva verso future nuove opere



Stato di progetto: vista dalla riva delle nuove opere in progetto