



---

Regione Autonoma della Sardegna  
Città metropolitana di Cagliari



Comune di Quartu Sant'Elena



Porto Turistico Marina di Capatana

# OPERE DI AMPLIAMENTO E ADEGUAMENTO DEL PORTO TURISTICO DI CAPITANA

## PROGETTO DEFINITIVO

Maggio 2022

### 08 - RELAZIONE PAESAGGISTICA

COMMITTENTE:  
**Saromar Gestioni S.r.l.**

PROGETTISTA:  
**Ing. Franco Vigna**

---

*Saromar Gestioni S.r.l. - Via Serchio, 139 09045 Quartu Sant'Elena (CA) - PEC: saromargestioni@legalmail.it*

*Dott.Ing. Franco Vigna - Viale Regina Elena, 23 09124 Cagliari  
Tel +39 338 99 58 701 - e.mail: frankvigna@tiscali.it - PEC: franco.vigna@ingpec.eu*



---

## OPERE DI AMPLIAMENTO E ADEGUAMENTO DEL PORTO TURISTICO MARINA DI CAPITANA PROGETTO DEFINITIVO

### 8 - RELAZIONE PAESAGGISTICA

#### Sommario

Premessa

#### 1 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE

##### 1.1 - Localizzazione

*Fig.1 - Localizzazione del Porto Turistico Marina di Capitanà nel Golfo di Cagliari*

*Fig.2 - Localizzazione del Porto Turistico Marina di Capitanà nel Golfo di Cagliari*

##### 1.2 - Inquadramento normativo e urbanistico

*1.2.1 - Classificazione della infrastruttura portuale*

*1.2.2 - Piano Urbanistico Comunale*

*Fig.12 - Stralcio del Piano Urbanistico Comunale*

*1.2.3 - Piano Paesaggistico Regionale*

##### 1.3 - Stato dei luoghi

*1.3.1 - Assetto Geomorfologico*

*1.3.2 - Assetto insediativo*

*1.3.3 - Assetto Storico Culturale e identitario*

*Fig.3 - Ambito portuale attuale (Google Earth 2019)*

*1.3.4 - Assetto Paesaggistico*

*Fig.4 - Ambito portuale attuale (Google Earth 2019)*

#### 2 - DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO

##### 2.1 - Motivazioni dell'intervento

*Fig.5 - Confronto tra Stato attuale e Progetto*

##### 2.2 - Caratteristiche paesaggistiche delle opere in progetto

#### 3 - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

#### DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA E SIMULAZIONI

1 - AREE MARINE OCCUPATE DALLE OPERE IN PROGETTO

2 - CONFRONTO TRA STATO ATTUALE E PROGETTO

3 - VISTA AEREA VERSO SUD OVEST - STATO ATTUALE

4 - VISTA AEREA VERSO SUD OVEST - SIMULAZIONE OPERE IN PROGETTO

5 - EDIFICIO SERVIZI - VISTA DA SUD STATO ATTUALE

5 - EDIFICIO SERVIZI - VISTA DA SUD SIMULAZIONE PROGETTO

    D

## OPERE DI AMPLIAMENTO E ADEGUAMENTO DEL PORTO TURISTICO MARINA DI CAPITANA PROGETTO DEFINITIVO

### 8 - RELAZIONE PAESAGGISTICA

#### Premessa

La presente Relazione Paesaggistica descrive le Opere di ampliamento e adeguamento del porto turistico marina di Capitana in progetto, in relazione agli aspetti paesaggistici e alle modifica della percezione visiva che esse apportano allo stato dei luoghi.

Contiene pertanto le osservazioni e la descrizione degli elementi tecnici utili a valutare la compatibilità paesistica dell'intervento proposto e le interazioni tra le nuove opere e il territorio circostante.

#### 1 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE

##### 1.1 - Localizzazione

Il Marina di Capitana è situato lungo la costa sud-orientale della Sardegna, sul lato est del Golfo di Cagliari.

Il Porto è stato costruito nei primi anni 90 del secolo scorso (1993-1996), in località Capitana - S. Luria, nell'ambito del comune di Quartu S. Elena.



**Fig.1 - Localizzazione del Porto Turistico Marina di Capitana nel Golfo di Cagliari**



**Fig.2 - Localizzazione del Porto Turistico Marina di Capitana nel Golfo di Cagliari**

Il Porto turistico di Capitana è situato nella costa meridionale della Sardegna all'interno del Golfo di Cagliari in località Capitana - S. Luria, nell'ambito del comune di Quartu S. Elena con accesso dalla Strada Provinciale 17 al km 8,1. L'imboccatura del porto si apre verso Ovest ed è individuata dalle seguenti coordinate geografiche (WGS84): Latitudine 39°12'18,51"N Longitudine 09°18'3,79"E

## **1.2 - Inquadramento normativo e urbanistico**

### 1.2.1 - Classificazione della infrastruttura portuale

Il Porto Turistico Marina di Capitana, ai sensi dell'art. 4 comma 1 della L.84/1994, si configura come un porto di "categoria II, classe III - porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale" con specifica finalità turistica e da diporto.

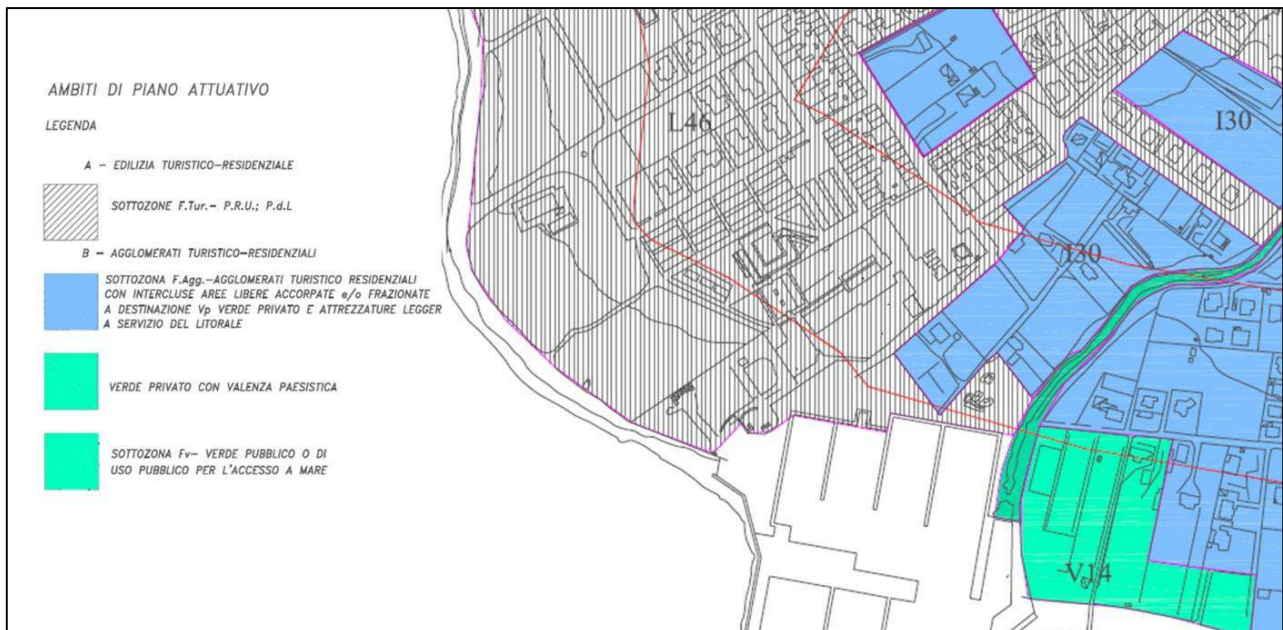
Ai sensi del DPR 2/12/1997, N. 509 e il porto di capitana è classificato come "porto turistico" la cui definizione comprende (art.20, comma 8, L. 15/03/N.59) "il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari".

Nel "Piano regionale della rete della portualità turistica" di cui alla Delib.G.R. n. 47/52 del 24.9.2020, il Porto Turistico Marina di Capitana è censito tra i Porti Turistici esistenti quale "Porto Turistico a gestione privata, a fruizione annuale (n° 49 di 79 strutture portuali per il diporto nautico presenti lungo la costa della Sardegna elencate nella tabella a pag. 106 e segg.del Piano).

### 1.2.2 - Piano Urbanistico Comunale

Nel Piano Urbanistico del Comune di Quartu S.Elena le aree a terra del porto turistico Marina di Capitana, ricadono tra le zone F.tur - P.R.U.; P.d.L . Le Norme di Attuazione definiscono le zone F.tur - Edilizia turistico-residenziale strutturata": (Lottizzazioni e Piani di Risanamento Urbanistico) che comprende gli ambiti sui quali insistono strutture urbanizzate conseguenti ad un Piano Attuativo e le parti della struttura portuale aggettanti a mare non sono comprese nella perimetrazione delle zone previste dal PUC.

Lo stato attuale dell'edificio servizi è quello stabilito dal titolo abilitativo che ha previsto la costruzione originaria dell'infrastruttura portuale (Concessioni edilizie n.192/94, n.171/95, n.133/96) e successivamente dalla Concessione in accertamento di conformità rilasciata dal Comune di Quartu, in data 9.3.2011, a seguito delle varianti apportate al fabbricato.



**Fig.12 - Stralcio del Piano Urbanistico Comunale**

Per consentire lo svolgimento delle funzioni e dei servizi nell'ambito del porto turistico e consentirne il futuro sviluppo è opportuno che gli standard qualitativi e le dotazioni di servizi siano individuati mediante percentuali e indici urbanistici specifici, con scopi analoghi a quelli dei Piani regolatori portuali e con valenza analoga a un piano attuativo o a un piano particolareggiato.



Una prima indicazione, in analogia con altre strutture portuali simili è desumibile dalle "Linee guida per la pianificazione dello sviluppo delle strutture portuali dal Piano Regionale"<sup>1</sup> che fornisce valori indicativi ai quali fare riferimento.

### 1.2.3 - Piano Paesaggistico Regionale

L'area portuale ricade all'interno della perimetrazione della Fascia Costiera del Piano Paesaggistico Regionale F.557 Sez. II (DGR n°36/7 del 5/9/2006) che, con le relative Norme di Attuazione (N.d.A.), regolano l'intero territorio regionale.

L'area oggetto dell'intervento ricade all'interno dell'Ambito di paesaggio N. 27 "Golfo Orientale di Cagliari" (art. 14 N.d.A.). L'area interessata dai presenti interventi ricade all'interno della Fascia Costiera (così come definita all'art. 19).

Il presente intervento viene inquadrato, all'interno del dispositivo normativo del P.P.R., ai seguenti articoli:

Art. 20, comma 2, " [...] possono essere realizzati i seguenti interventi":

[...]3) in tutta la fascia costiera:

b) Infrastrutture puntuali o di rete, purchè previste nei piani settoriali, preventivamente adeguati al P.P.R.;"

- Art. 103, comma 1, "Gli ampliamenti delle infrastrutture esistenti e la localizzazione di nuove infrastrutture sono ammessi se:

- a) previsti nei rispettivi piani di settore, i quali devono tenere in considerazione le previsioni del P.P.R.;
- b) ubicati preferibilmente nelle aree di minore pregio paesaggistico;
- c) progettate sulla base di studi orientati alla mitigazione degli impatti visivi e ambientali.".,

Si riporta un estratto di quanto riportato nella scheda d'indirizzo d' Ambito del P.P.R..

Il progetto dell'Ambito assume la diversità fisico-ambientale, insediative ed urbane come guida per la conservazione e riqualificazione del paesaggio e delle manifestazioni dell'abitare, delle attività socio-economiche e della fruizione turistico-ricreativa. Gli indirizzi per l'Ambito si basano sulla interconnessione del sistema montano dei Sette Fratelli da un lato e l'articolato sistema costiero dall'altro, nella prospettiva di costruire un

---

<sup>1</sup> "Piano regionale della rete della portualità turistica" Delib.G.R. n. 47/52 del 24.9.2020

progetto paesaggistico unitario per i territori costieri e per la “ricostruzione” delle funzioni urbane, infrastrutturali e di fruizione naturalistica, attraverso le seguenti azioni:

1. Riqualificare gli insediamenti urbani, attraverso interventi di risanamento e recupero dell'intero sistema insediativo costiero e di localizzazione dei servizi alla residenza e alla fruizione turistica.
2. Riqualificare il paesaggio costiero, attraverso la predisposizione e attuazione di una gestione integrata e unitaria finalizzata al recupero delle risorse ambientali e al riequilibrio delle funzioni con i processi urbani, alla organizzazione e regolamentazione dei servizi turisticoricreativi, della viabilità e mobilità per l'accesso e la fruizione del litorale.

### **1.3 - Stato dei luoghi**

Il porticciolo di Marina di Capitana è costituito da uno specchio acqueo protetto da due moli radicati sulla costa. Il molo di sopraflutto è articolato ad elle e il molo di sottoflutto rettilineo. Il bacino portuale è completamente banchinato e diviso in due ampie darsene, una, più prossima all'imboccatura del porto, è dotata di due pontili per l'ormeggio delle unità maggiori, mentre l'altra, più interna, è delimitata da un pennello ed attrezzata con tre altri pontili destinati alle imbarcazioni minori.

L'accesso al porto è orientato a Ovest individuato da i segnali rosso e verde posti sulle testate dei moli. L'area portuale è attrezzata per accogliere le imbarcazioni all'ormeggio ed è dotata dei servizi essenziali quali acqua, luce, telefono, servizi igienici e docce, gru, assistenza meccanica ed elettrica, scalo d'alaggio con gru a ponte, scivolo per barche carrellate, parcheggi auto e distributore di carburanti in banchina.

A Est del Porticciolo la costa è caratterizzata da spiagge ciottolose o assenti fino all'ansa di Baia Azzurra prima del promontorio di Is Mortorius. A Ovest il porto confina con la spiaggia antistante l'Hotel Sighientu.

#### 1.3.1 - Assetto Geomorfologico

I principali caratteri geomorfologici dell'area derivano principalmente dallo spianamento dei depositi di versante e delle conoidi alluvionali, che evolvono verso mare in aggetti deltizi generati dalle foci del Rio Foxi, del Rio Su Pau e del Rio Cuba; il bacino idrografico del Rio Cuba e il bacino idrico costiero afferente il settore litoraneo compreso tra Torre Is Mortorius e Torre Cala Regina, i cui deflussi vengono convogliati a mare da brevi torrenti tra i quali il Rio de Is Stellas.

La costa del versante orientale del Golfo di Cagliari procedendo dal Margine Rosso verso Est si presenta bassa, con bordo sabbioso e spiaggia pressoché inesistente e a carattere prevalentemente ciottoloso impostata su



antiche colate alluvionali; dopo la torre di Foxi si alternano archi di piccole spiagge sabbiose e ciottolose con archi che si allungano via via fino a Capitana, dopo riappare la costa rocciosa del complesso plutonico ercinico che si mantiene fino a Capo Carbonara.

### 1.3.2 - Assetto insediativo

Il Porto di Marina di Capitana ricade nel sistema insediativo costiero che si sviluppa lungo la strada litoranea (SP 17), dal Margine Rosso fino a Terra Mala, caratterizzato da un processo di diffusione residenziale che nel corso del tempo ha assunto caratteri di insediamento residenziale con connotazioni di tipo urbano.

La striscia litoranea quasi interamente contenuta dalla provinciale sino a Capitana e, da Capitana in poi include aree già oggetto di pianificazione attuativa, di insediamenti preesistenti legittimamente assentiti o di previsioni di tipo ricettivo o assimilabili. Si tratta di fatto della porzione di territorio "turistico" più densamente occupata da strutture edilizie ed urbanizzazioni, che si estendono verso Est sino alla zona di Terra Mala poco oltre il porto di Capitana.

Il territorio costiero dell'area interessata dall'intervento, compreso nella fascia dei 300 metri dalla linea di battigia, risulta essere ampiamente compromesso da un'edificazione di tipo pressoché urbano.

In una prima fase dello sviluppo di Quartu, il litorale che va dalla località di S'Oru e Mari in direzione Villasimius era interessato da insediamenti di seconde case ad utilizzo perlopiù a fini turistici o quale punto d'appoggio per trascorrere i weekend fuori porta.

Dagli anni novanta circa, questo tratto di costa ha subito un'antropizzazione sempre più marcatamente di tipo urbano, delineando una destinazione nell'utilizzo delle abitazioni esistenti non più a fini turistici ma come abitazioni per la residenza di tutto l'anno.

Ovviamente ciò è stato agevolato anche dai lavori d'ampliamento della viabilità di collegamento costiera e dalla realizzazione della nuova SS 125. Lo stesso PUC riconosce e razionalizza la vocazione prevalentemente residenziale di queste zone, considerandola ormai stabilizzata.

Si tratta del settore con la pianificazione attuativa più definita di tutta la fascia costiera quartese, ed in particolare, il "Nucleo di Flumini" risulta dotato di Piani di Risanamento Urbanistico tesi a completare i "vuoti" lasciati dall'iniziativa privata dei Piani di Lottizzazione.

### 1.3.3 - Assetto Storico Culturale e identitario



Il tratto di costa fa parte dell'area vasta del Campidano di Cagliari, costituita dall'entroterra dell'ampio Golfo degli Angeli, limite meridionale della grande pianura campidanese. Si tratta dell'area con maggiore concentrazione demografica della Sardegna attorno al capoluogo dell'isola. Il territorio è storicamente caratterizzato a nord dalle coltivazioni di grano, viti e frutteti nella fertile pianura, mentre l'area urbana è circondata dalle suggestive lagune dove nidificano i fenicotteri rosa.

Dall'analisi degli studi recenti effettuati dal Piano Paesaggistico Regionale sulla zona in esame, è emerso che le uniche emergenze storico-monumentali esistenti nell'area al contorno dell'insediamento portuale sono: la Necropoli di S. Luria (a 500 m c.a.) e il Nuraghe di Capitana (a 900 m c.a.).



**Fig.3 - Ambito portuale attuale (Google Earth 2019)**

#### 1.3.4 - Assetto Paesaggistico

Il sistema paesaggistico di tale Area è costituito dalla piana costiera del settore di Foxi-Capitana, comprendente una fascia litoranea lievemente degradante verso mare ed interposta tra questo ed i rilievi del sistema collinare dell'entroterra. L'area è caratterizzata dall'ampio spianamento dei depositi alluvionali, che evolvono verso mare in aggetti deltizi generati dalle foci del Rio Foxi, del Rio Su Pau e del Rio Cuba.

La costa bassa che caratterizza il litorale da Margine Rosso a Capitana e oltre fino a Is Mortorius è accessibile da una serie di stradelli che dalla strada provinciale conducono perpendicolarmente fino alla riva del mare; il percorso litoraneo presenta un paesaggio basso e lineare con aspetto urbanizzato, senza punti cospicui e senza affacci panoramici sul mare.

Il porto turistico di Capitana, realizzato negli anni 90 del secolo scorso si inserisce nella alternanza di spiagge ciottolose i bassi promontori e le foci dei torrenti e ha un ruolo di complemento in questo tratto del paesaggio litoraneo, tuttavia la percezione visiva dell'infrastruttura portuale da terra è possibile solo dalla riva del mare da Ovest mentre da Est il porto è visibile dalla strada provinciale litoranea nel tratto che si innalza per superare il promontorio di Is.Mortorius.



*Fig.4 - Ambito portuale attuale (Google Earth 2019)*

## **2 - DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO**

### **2.1 - Motivazioni dell'intervento**

Il porto di marina di Capitana si presenta ormai saturo e carente di spazi accessori a terra e l'ampliamento delle dimensioni del porto presenta oggettivi limiti dovuti al sito di ubicazione.

Per evitare che un'opera infrastrutturale di questa importanza sia relegata a una mera marginalità di settore è necessario che sia adeguata alle esigenze dei frequentatori in modo da consolidare il suo ruolo di "piazza centrale" dell'ambito insediativo costiero, con caratteristiche di "punto di incontro" dotato di tutti i servizi necessari rivolti non solo all'utente diretto, costituito dal diportista nautico ma anche agli altri utenti costituiti



dalla popolazione residente nell'area e dai turisti di passaggio che visitano l'area portuale per l'attrattiva della infrastruttura affacciata sul mare e dei suoi servizi.

L'area portuale confina sul lato est col rio Cuba limitato sulla sinistra idraulica dalle proprietà private che si affacciano su di esso; sul lato Ovest l'area portuale confina con una importante struttura alberghiera mentre per i terreni retrostanti, di proprietà privata di terzi, esiste solo la disponibilità ad un affitto temporaneo finalizzato al parcheggio di automezzi durante il periodo estivo.

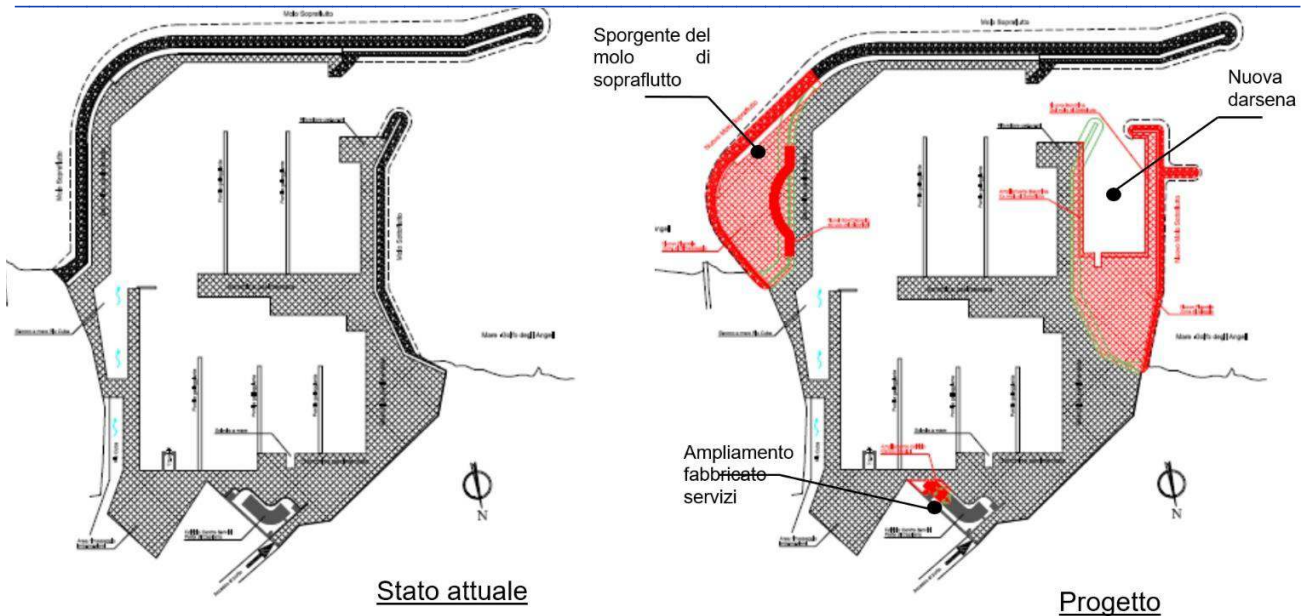
L'ampliamento e adeguamento del porto proposto nel presente progetto è scaturito da una analisi preliminare che ha evidenziato la compatibilità dei costi con le ricadute sull'economia del Marina ma anche sul rilancio della infrastruttura nel contesto più ampio dello sviluppo economico locale e sui benefici per lo stesso Ente pubblico statale (Demanio) che ricaverebbe maggior reddito fiscale generale e la proprietà di una struttura maggiormente performante, coniugando quindi l'interesse legittimo del privato gestore pro tempore con quello più generale dell'Ente pubblico proprietario.

Escludendo l'ampliamento generalizzato verso mare dello specchio acque portuale, che implica costi eccessivi, per conseguire un risultato di ampliamento e adeguamento alle sopravvenute esigenze, si è studiata la soluzione in progetto, ritenuta valida a generare benefici in equilibrio con i costi di realizzazione.

Le finalità comprendono l'ampliamento della capacità ricettiva del porto turistico (numero dei posti barca) e il completamento, incremento e differenziazione dei servizi di alaggio e varo e nuovi spazi per servizi cantieristici di rimessaggio e manutenzione consentiti dall'aumento delle superfici utili dei piazzali, sia verso Est che verso Ovest, utili anche a razionalizzare la viabilità e l'aumento di parcheggi auto.

Le finalità del progetto comprendono opere di dragaggio manutentivo dello specchio acqueo esistente che dopo circa 25 presenta qualche problema di interrimento sia nell'imboccatura per effetto della ingressione di sedimenti sabbiosi marini che nel resto del bacino portuale per effetto dell'apporto, peraltro modesto, di sedimenti fluviali ad opera del Rio Cuba.

Una ulteriore finalità è quella di aumentare la dotazione di locali a servizio delle attività portuali con un ampliamento delle volumetrie edilizie utili a dare standard qualitativi adeguati alle "club house" dei diportisti e adeguare la dotazione di servizi complementari e ricettivi/commerciali alle mutate esigenze e attese degli utenti, non più solo diportisti ma anche frequentatori provenienti dal territorio e da turisti occasionali.



**Fig.5 - Confronto tra Stato attuale e Progetto**

**2.2 - Caratteristiche paesaggistiche delle opere in progetto**

Le opere di ampliamento dell'area portuale sorgono a ridosso delle strutture esistenti e non mutano sostanzialmente la percezione visiva della infrastruttura portuale e neanche alterano sensibilmente l'impatto sul paesaggio.

Le volumetrie edilizie di ampliamento del centro servizi esistente, poste a ridosso del muro di contenimento del terrapieno retrostante, riprendono le caratteristiche tipologiche dell'edificio e ne conservano l'aspetto architettonico; la percezione delle nuove volumetrie dai piazzali portuali è minimale rispetto alle volumetrie alberghiere al contorno che risultano soverchianti sia per la maggiore altezza che per la maggiore estensione (vedi confronto tra stato attuale simulazione fotografica in appendice).

Le nuove volumetrie edilizie costituite dall'edificio box e locali ausiliari proposte nella estensione del piazzale alla radice del molo sopraflutto, indispensabili a dotare di servizi igienici, box di rimessaggio e servizi ricettivi quest'area del porto, sono articolate in un edificio lineare che recupera parte dei volumi del massiccio in calcestruzzo del molo esistente (da demolire) e ha una altezza analoga (+3,90m) al coronamento del molo sopraflutto (+3,80m s.l.m.). L'impatto sul paesaggio di questo nuovo edificio è pressochè nullo dal mare e da terra, l'andamento lineare e l'altezza ne integrano la percezione all'interno della struttura della diga foranea esistente.



La percezione dall'esterno del porto turistico nel suo complesso non risulterà pertanto alterata dalle opere in progetto, sia nella vista dalla riva a Ovest che da quella possibile dalla strada provinciale a Est.

**Nella documentazione fotografica in appendice sono evidenziati gli impatti sul paesaggio.**

### **3 - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

Il Porto Turistico Marina di Capitanà, ai sensi dell'art. 4 comma 1 della L.84/1994, si configura come un porto di "categoria II, classe III - porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale" con specifica finalità turistica e da diporto.

Ai sensi del DPR 2/12/1997, N. 509 e il porto di capitanà è classificato come "porto turistico" la cui definizione comprende (art.20, comma 8, L. 15/03/N.59) "il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari".

Nel "Piano regionale della rete della portualità turistica" di cui alla Delib.G.R. n. 47/52 del 24.9.2020, il Porto Turistico Marina di Capitanà è censito tra i Porti Turistici esistenti quale "Porto Turistico a gestione privata, a fruizione annuale (n° 49 di 79 strutture portuali per il diporto nautico presenti lungo la costa della Sardegna elencate nella tabella a pag. 106 e segg.del Piano).

In prossimità della infrastruttura portuale e nel contorno dell'area oggetto dell'intervento, non risulta esserci alcun bene paesaggistico e/o bene identitario. La realizzazione delle opere non interessa aree naturali protette come definite dalla L. 6 dicembre 1991, n. 394, o quelle rientranti nella Rete Natura 2000, come stabilito dall'art. 31 della L.R. 1/99, modificata dall'art. 20, comma 12 della L.R. 3/2003, come del resto non ricade nelle previsioni di cui all'articolo 5 della legge regionale 25 novembre 2004, n. 8.

L'intervento non osta con le prescrizioni ed indirizzi forniti dal dispositivo del P.P.R. (Art. 103, comma 1, lettere b) e c); non ricade in aree definite dal Piano Urbanistico Comunale di Quartu Sant'Elena di zona di conservazione integrale; è congruente alle norme che regolano le concessioni di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto.

Le opere in progetto non alterano in modo significativo l'assetto paesaggistico dell'ambito in cui ricade l'infrastruttura esistente e si inseriscono nel contesto quali opere analoghe e complementari a quelle esistenti.

  /

## DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



AREE MARINE OCCUPATE DALLE OPERE IN PROGETTO



**CONFRONTO TRA STATO ATTUALE E PROGETTO**



VISTA AEREA VERSO SUD OVEST - STATO ATTUALE

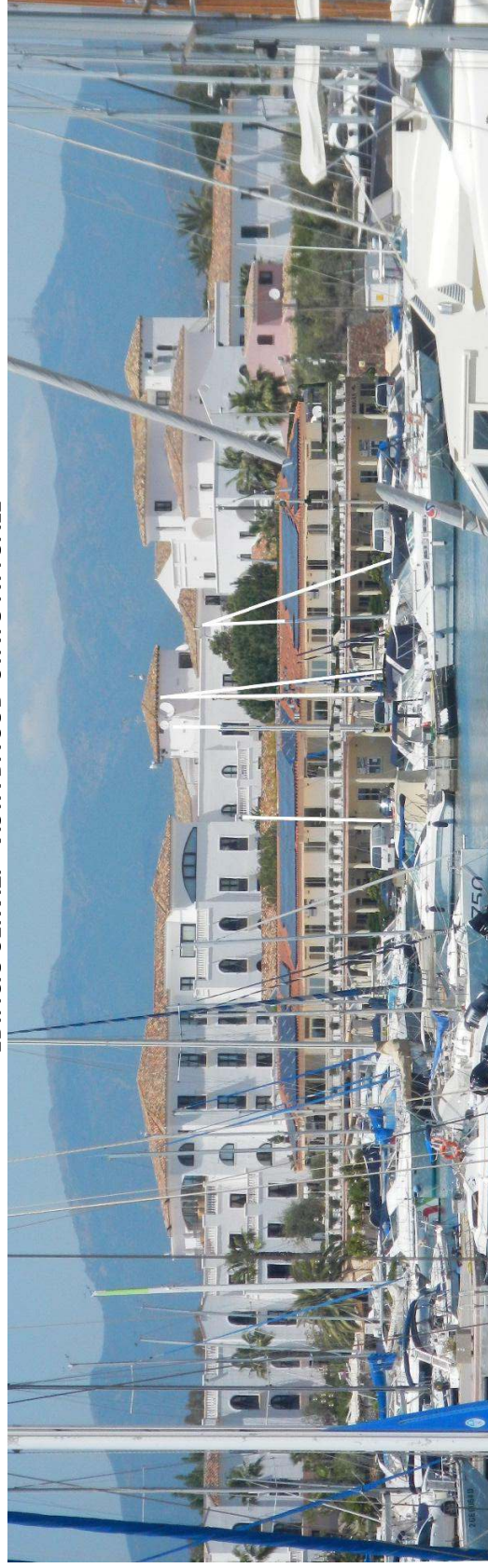




VISTA AEREA VERSO SUD OVEST - SIMULAZIONE OPERE IN PROGETTO



**EDIFICIO SERVIZI - VISTA DA SUD STATO ATTUALE**



**EDIFICIO SERVIZI - VISTA DA SUD SIMULAZIONE PROGETTO**