

 REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA	
<h2>PIANO REGIONALE DELLA RETE DELLA PORTUALITÀ TURISTICA</h2>	
	
<h2>RELAZIONE GENERALE</h2>	
PROGETTAZIONE	COORDINAMENTO SCIENTIFICO
<div style="text-align: center;">  REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA Assessorato dei Lavori Pubblici Assessoradu de sos traballos públicos </div> <p>Direttore generale: Ing. Piero Dau Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza Stradale Direttore del servizio: Ing. Massimiliano Ponti</p> <p>Gruppo di progettazione:</p> <p>Ing. Massimiliano Ponti (Coordinatore del Gruppo di Lavoro) Ing. Massimiliano Mongelli (Responsabile di Progetto) Ing. Stefano Porcu (Responsabile del settore Infrastrutture portuali) Geol. Claudia Dessy Ing. Andrea Nivola</p> <p>Gruppo di lavoro interassessoriale:</p> <p>Ing. Massimiliano Ponti (Coordinatore del Gruppo di Lavoro) - Assessorato dei Lavori Pubblici Ing. Filippo Arras - Assessorato della Difesa dell'Ambiente Dott. Paolo Bertoleoni - Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio Ing. Maria Laura Locci - Assessorato dei Trasporti Ing. Alessandro Manca - Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica; Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia Ing. Massimiliano Mongelli - Assessorato dei Lavori Pubblici Ing. Marco Naseddu - Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del territorio - Centro regionale di Programmazione Ing. Cristina Strinna - Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica; Direzione generale Enti Locali e Finanze</p>	<div style="text-align: center;">  DICAAR Università degli Studi di Cagliari DICAAR - Dipartimento di Ingegneria civile, Ambientale e Architettura </div> <p>Gruppo di lavoro:</p> <p>Prof. Ing. Italo Meloni Prof. Ing. Nicola Montaldo Prof. Ing. Michele Campagna Dott. Giuliana Caruso Ing. Elisabetta Marta di Cesare Ing. Federica Isola Ing. Federica Leone Dott. Francesco Onorato Perseu Arch. Benedetta Stefania Rubattu Ing. Giovanni Tuveri Ing. Roberto Corona Ing. Serena Sirigu</p>
<p>Allegato 5: Il modello di valutazione della sostenibilità paesaggistica ambientale</p>	<p>Data: Novembre 2023</p>

1. Il modello di valutazione della sostenibilità paesaggistica ambientale

Nella fase di costruzione della conoscenza e di definizione della strategia è stato elaborato un modello di valutazione finalizzato alla scelta della migliore localizzazione in termini di prospettive di sviluppo della portualità turistica regionale. La costruzione del modello rappresenta un passaggio fondamentale nell'individuazione delle aree maggiormente suscettibili alla trasformazione in quanto tiene conto degli aspetti ambientali e paesaggistici con particolare riferimento all'uso dei suoli e ai possibili sviluppi in relazione ad essi.

Il modello prevede la definizione di tre classi di valutazione che determinano, funzionalmente agli scenari definiti nel Piano, il grado di trasformabilità di un determinato tratto di costa. Il modello si basa sulle analisi ambientali e paesaggistiche che sono state condotte nella fase conoscitiva di stesura del Piano. Ciascuna classe di trasformazione è individuata analizzando la stratificazione dei layer riguardanti aspetti ambientali e/o paesaggistici che necessitano di essere tutelati e che potrebbero essere compromessi da un'eventuale trasformazione del territorio. Il grado di trasformazione, e quindi la classe di trasformazione, è definito in relazione agli elementi territoriali, puntuali ed areali, funzionalmente al loro grado di tutela e ai potenziali fattori di impatto che le nuove infrastrutture potrebbero apportare a tali elementi. Il modello permette di effettuare un'analisi preliminare che andrà poi verificata durante le successive fasi progettuali nelle quali, attraverso le analisi di dettaglio, sarà possibile specificare gli impatti sul sistema ambientale in oggetto. La trasformabilità, in tal senso, sarà determinata da analisi specifiche geo-spaziali condotte alla scala locale che potrebbero fare emergere, in modo più concreto, l'eventuale presenza di nuove situazioni critiche o l'inconsistenza delle limitazioni attualmente presenti.

Il modello di valutazione prevede, a tale riguardo, la definizione di tre classi di valutazione così come di seguito descritto.

- **Classe "Aree vincolate non soggette a trasformazione"**, individua le aree caratterizzate dalla presenza di vincoli di conservazione e di tutela finalizzati al mantenimento delle caratteristiche degli elementi costitutivi e delle relative morfologie in modo da preservarne l'integrità.
- **Classe "Aree vincolate con possibilità di trasformazione"**, la classe è suddivisa in due sotto-categorie:
 - **Classe "Aree vincolate con Basso grado di trasformazione"**, individua le aree caratterizzate dalla presenza di un sistema di vincoli la cui trasformabilità è soggetta, in fase di progettazione, ad autorizzazione paesaggistica e/o nulla osta da parte degli Enti di riferimento.
 - Per tali aree all'obiettivo di valorizzazione è necessario accostare un'adeguata tutela del territorio, finalizzata a prevenire eventuali situazioni di rischio, garantire un duraturo equilibrio tra l'attività antropica e il sistema ambientale e migliorare la funzionalità ecosistemica, evidenziando possibili situazioni di rischio.
 - **Classe "Aree vincolate con Alto grado di trasformazione"**, individua le aree caratterizzate dalla presenza di vincoli sia di tipo ambientale che storico-paesaggistico e la cui trasformabilità è soggetta, in fase di progettazione, ad autorizzazione paesaggistica e/o nulla osta da parte degli Enti di riferimento. Il livello di trasformabilità dell'area con riferimento alla presenza dei vincoli è necessario che sia verificata durante le successive fasi progettuali. In sintesi, in un modello di valutazione ideale che si riferisce a dati certi, l'effettiva presenza dei vincoli potrebbe comportare un basso livello di trasformabilità ma, nella fase attuale di pianificazione e in base ai riferimenti ed alle informazioni disponibili la scelta di questa valutazione sembra più opportuno che sia rimandata ad una specifica valutazione successiva oggetto delle attività di progetto.
 - **Classe "Aree idonee alla trasformazione"**, individua le aree trasformabili nelle quali non sono presenti vincoli.

Il Piano prevede la definizione di tre scenari. Lo Scenario A è definito come “Scenario conservativo”, come suggerito dal nome prevede il mantenimento dell’esistente configurazione spaziale della rete dei porti turistici esistenti, programmati e in corso di realizzazione. In riferimento a tale Scenario, il modello non viene applicato in quanto si tratta di situazioni in cui, di fatto, gli interventi riguardano parti del territorio già trasformati.

Lo Scenario B è definito come “Ampliamento della configurazione spaziale della rete e efficientamento tecnico e accrescimento strutturale e funzionale delle strutture portuali esistenti”. In riferimento a tale Scenario si prevede la realizzazione di nuove infrastrutture portuali al fine di garantire la sicurezza della navigazione da diporto lungo gli archi costieri in cui le strutture esistenti distino più di 20 miglia. L’obiettivo è permettere la circumnavigazione in sicurezza dell’intero arco costiero rendendo disponibile ai diportisti in navigazione la presenza di un porto rifugio a non più di 20 miglia l’uno dall’altro. Il modello è stato applicato solo nei tratti costieri in cui non veniva garantita una distanza di navigazione inferiore a 20 Miglia nautiche.

Lo Scenario C è definito come “Crescita e sviluppo” (Scenario obiettivo), gli interventi e le soluzioni proposte tendono al raggiungimento di un’articolazione spaziale delle strutture portuali continua e più diffusa e distribuita omogeneamente lungo tutto l’arco costiero. Si tratta di cercare, compatibilmente con gli aspetti fisico-ambientali di densificare la presenza di strutture portuali, lungo quei tratti costieri che ne sono privi, proponendo la realizzazione di nuovi porti ravvicinati, che distino non più di 10 Miglia nautiche e poche ore di navigazione l’uno dall’altro.

2. Criteri di localizzazione e realizzazione degli interventi per la costruzione del modello

Relativamente alla classificazione sopradescritta, vengono definiti i criteri per la localizzazione e la realizzazione degli interventi. I criteri sono relativi agli aspetti ambientali, urbanistici e paesaggistici e rappresentano gli elementi sui quali verificare la fattibilità delle scelte localizzative di Piano, con particolare riferimento alle componenti ambientali rispetto cui il piano ha maggiore interferenza.

In particolare, il modello è basato sui seguenti criteri:

- **Criteri paesaggistici:**

basati sull’individuazione delle caratteristiche paesaggistiche specifiche dei luoghi interessati dagli interventi, attraverso le differenti componenti fisico-naturali, storico-culturali e percettive. Gli interventi devono fare riferimento ad uno sviluppo sostenibile che alla valorizzazione del territorio accosti una politica sistemica di tutela delle risorse del territorio.

Le opere previste dal Piano, per la natura stessa del Piano, saranno necessariamente localizzate all’interno del perimetro della fascia costiera che costituisce, ai sensi dell’art. 19 delle NTA del PPR, un bene paesaggistico d’insieme ed è considerata “risorsa strategica fondamentale per lo sviluppo sostenibile del territorio sardo, che necessita di pianificazione e gestione integrata

Si è quindi proceduto metodologicamente attraverso un’analisi conoscitiva dell’intero territorio costiero regionale riferita ai tre assetti “Ambientale”, “Storico culturale” e “Insediativo” individuati dal PPR con identificazione delle componenti di paesaggio, dei beni paesaggistici, dei beni identitari presenti. Saranno esclusi gli ambiti di maggiore valore paesaggistico e ambientale privilegiando quelli caratterizzati da aree degradate o produttive, o eventualmente, già interessati da processi di trasformazione.

Sarà necessario, inoltre, tenere in considerazione alcuni elementi:

- il corretto inserimento paesaggistico degli interventi, coerentemente con i caratteri strutturali dei paesaggi interessati dalle trasformazioni;

- localizzare i nuovi interventi residenziali e turistici e i servizi generali in connessione e integrazione strutturale e formale con l'assetto insediativo esistente" (art. 61 delle NTA del PPR - zone costiere) "garantendone l'accessibilità con i mezzi pubblici" collettivi a basso impatto ambientale (art. 95 delle NTA del PPR);
- "indirizzare gli interventi edilizi verso il riuso e la riqualificazione di insediamenti esistenti, sia per utilizzi di carattere residenziale, che turistico, produttivo, per servizi (...)" (art. 62 delle NTA del PPR);
- "regolare e ottimizzare la pressione del sistema insediativo sull'ambiente naturale, migliorando la vivibilità dell'ambiente urbano e i valori paesaggistici del territorio attraverso una disciplina degli usi e delle trasformazioni, orientata a limitare il consumo del territorio, delle risorse non rinnovabili e alla prevenzione integrata degli inquinamenti" e "una disciplina edilizia orientata al mantenimento delle morfologie e degli elementi costitutivi tipici, correlata alle tipologie architettoniche, alle tecniche e materiali costruttivi tipici del luogo" (art. 107 delle NTA del PPR);
- "applicare il criterio del recupero, a tutti gli elementi del sistema insediativo, naturali e artificiali, in grado di caratterizzarne la qualità insediativa e paesaggistica. Tale criterio si applica alle preesistenze naturali (anche residuali) inglobate nell'insediamento e ai manufatti architettonici, antichi e moderni, costituenti testimonianza significativa della storia insediativa e costruttiva locale" (art. 62 delle NTA del PPR);
- "orientare la pianificazione urbanistica alla riqualificazione e al completamento dell'insediamento esistente, a partire dalle matrici storico-ambientali che ne costituiscono la struttura conformativa" (art. 61 delle NTA del PPR);
- "garantire un sistema di infrastrutturazione adeguato alla interconnessione dell'insediamento (...) favorire le modalità del trasporto pubblico (art. 65 delle NTA del PPR).

- **Criteri relativi alla vulnerabilità dei suoli:**

individuazione delle criticità e dello stato di rischio dei territori in riferimento agli aspetti geomorfologici, idraulici e idrogeologici. Alcune delle opere previste dal piano provocano il consumo della risorsa suolo relativamente alle aree di fondale interessate dalla realizzazione degli interventi a mare (e conseguente asportazione di comunità floristiche dai fondali) o di superfici emerse in relazione agli interventi a terra. Un simile aspetto, unito alla possibile alterazione del regime delle correnti, potrebbe comportare un peggioramento del fenomeno di erosione costiera. Nella localizzazione degli interventi sarà pertanto necessario considerare le porzioni di territorio meno significative in termini di sottrazione della risorsa suolo ed occupazione delle superfici.

- **Criteri relativi agli aspetti naturali e alla biodiversità:**

individuazione delle caratteristiche ecosistemiche e naturali esistenti. Gli interventi non devono compromettere la naturalità dei luoghi e, in generale, la biodiversità. Numerosi siti di interesse comunitario e aree naturali protette sono localizzati in zone costiere e, pertanto, in aree potenzialmente interessate dagli interventi di Piano. Nella localizzazione degli interventi sarà pertanto necessario tenere in considerazione la presenza di tali aree, un'eventuale sottrazione e/o frammentazione di habitat di interesse comunitario o disturbo alle specie animali particolarmente sensibili.

A ciascun criterio è stato accostato un insieme di livelli vincolistici di riferimento sui quali si è basata l'analisi grafico-analitica condotta per l'intero territorio regionale. La Tabella 1 descrive il territorio e i livelli di vincolo definiti per ciascuna Classe.

		Descrizione	Criteri e livelli vincolistici di riferimento	
Aree vincolate non soggette a trasformazione		<p>Questa classe include:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tratti costieri interessati da una tipologia di vincoli: <ul style="list-style-type: none"> - idrogeologici; - ambientali e storico-culturali 	<p><i>Criteri relativi alla vulnerabilità dei suoli:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aree di pericolosità idraulica molto elevata (Hi4) ed elevata (Hi3); ● Aree di pericolosità molto elevata da frana (Hg4) ed elevata (Hg3); ● Aree percorse da incendio (aree boscate e aree a pascolo). <p><i>Criteri relativi agli aspetti naturali e alla biodiversità:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Zone umide costiere di importanza internazionale designate ai sensi della Convenzione di Ramsar; ● Aree marine protette (zone A e zone B); ● Aree naturali protette ai diversi livelli (nazionale, regionale, locale) istituite ai sensi della Legge 394/91, nonché Parchi, riserve e monumenti naturali di cui alla L.R. 31/89 (per le aree parco zone A e zone B); ● Habitat prioritari presenti nei Siti Rete Natura 2000. <p><i>Criteri paesaggistici:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aree tutelate (D.Lgs. 42/2004 art. 143) rispetto alle seguenti categorie: beni culturali, beni archeologici, beni architettonici, alberi monumentali; ● Aree tutelate (D.Lgs. 42/2004 art. 142) rispetto ai fiumi, torrenti e corsi d'acqua. 	
Aree vincolate con possibilità di trasformazione	Aree vincolate Basso grado di trasformazione	<p>Questa classe include:</p> <p>Tratti costieri interessati da vincoli ambientali e storico-culturali</p>	<p><i>Criteri paesaggistici:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aree tutelate (D.Lgs. 42/2004 art. 143) centri di antica e prima formazione; ● Fiumi torrenti e corsi d'acqua e relative sponde o piedi degli argini, per una fascia di 150 metri ciascuna, e sistemi fluviali, riparali, risorgive e cascate, ancorché temporanee. 	<p><i>Criteri relativi agli aspetti naturali e alla biodiversità:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Siti Rete Natura 2000; - Sistemi a baie e promontori, falesie e piccole isole; - Campi dunali e sistemi di

			<p><i>Criteria relativi agli aspetti naturali e alla biodiversità:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Zone umide, laghi naturali ed invasi artificiali e territori contermini compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi; 	<p>spiaggia;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Praterie di posidonia oceanica; - Grotte e caverne; - Aree naturali e subnaturali; - Aree boscate.
	Aree vincolate Alto grado di trasformazione	<p>Questa classe include: Tratti costieri interessati da vincoli ambientali e storico-culturali</p>	<p><i>Criteria relativi agli aspetti naturali e alla biodiversità:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aree di notevole interesse botanico; ● Aree di notevole interesse faunistico; ● Aree rocciose di cresta ed aree a quota superiore ai 900 metri s.l.m.; ● Praterie e formazioni steppiche; ● Area della bonifica; ● Aree naturali protette ai diversi livelli (nazionale, regionale, locale) istituite ai sensi della Legge 394/91, nonché Parchi, riserve e monumenti naturali di cui alla L.R. 31/89 (per le aree parco zone C e zone D); ● Aree marine protette (zone C e zone D); ● Aree seminaturali. <p><i>Criteria paesaggistici:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aree facenti parte del Parco geominerario storico-ambientale; ● Saline storiche; ● Aree dell'organizzazione mineraria; 	
Aree idonee alla trasformazione		<p>Questa classe include: Tratti di costa non interessati da vincoli</p>	<p><i>Criteria relativi alla vulnerabilità dei suoli:</i> Inviluppi urbani</p>	

Tabella 1 Applicazione del modello di valutazione in riferimento agli scenari di Piano

Con riferimento alla presenza dei vincoli: "Siti Rete Natura 2000", "Sistemi a baie e promontori, falesie e piccole isole", "Campi dunali e sistemi di spiaggia", "Praterie di posidonia oceanica", la verifica del livello di trasformabilità dell'area sarà verificata puntualmente durante la fase progettuale (PFTE da redigere per ogni arco costiero interessato da interventi di piano) attraverso la specifica valutazione degli impatti sul sistema ambientale in oggetto. La trasformabilità, in tal senso, sarà determinata da nuove analisi geo-spaziali specifiche, condotte alla scala locale, in modo da indirizzare la pianificazione sull'eventuale presenza di nuove situazioni critiche o sull'inconsistenza delle limitazioni attualmente presenti. In queste situazioni al valore del livello di trasformabilità assegnato verrà aggiunta questa nota. Allo stesso modo per la presenza di "Sistemi a baie e promontori, falesie e piccole isole", "Campi dunari e sistemi di spiaggia" "Aree naturali e subnaturali", "Aree boscate" e "Aree seminaturali", la cui perimetrazione è stata effettuata su una scala al 25.000 durante la fase di elaborazione del PPR, approvato nel 2006, e sulla base dell'interpretazione specialistica tematica di immagini telerilevate, il livello del valore di trasformabilità sarà verificato durante la fase progettuale attraverso la specifica valutazione degli impatti sul sistema ambientale in oggetto. In questa fase, pertanto, i riferimenti informativi disponibili non rendono possibile la loro effettiva presenza e considerare questi elementi come fortemente vincolanti e con basso livello di trasformabilità.

In riferimento alla presenza di "Praterie di posidonia oceanica", come riportato nella Comunicazione del Servizio Sostenibilità Ambientale, Valutazione Strategica e Sistemi Informativi della Regione Sardegna (protocollo n. 31197 del 28/11/2022) "I dati reperiti riguardano i monitoraggi dell'habitat Posidonia realizzati nel periodo 2008-2020 e che fino al 2014 i dati sono quasi solo bibliografici, mentre i dati dei rilievi a mare riguardano solo 4 siti." Anche in questo caso, la loro effettiva presenza e, quindi, la trasformabilità dell'area sarà verificata durante la fase progettuale attraverso la specifica valutazione degli impatti sul sistema ambientale in oggetto. Nella fase attuale questi saranno classificati di alto grado di trasformazione con la nota di cui sopra.

In riferimento alla presenza di "Siti Natura 2000", bisogna considerare le motivazioni che hanno portato all'istituzione dello specifico sito e, quindi, quali specie e habitat sono presenti. Per tale motivo la valutazione degli impatti che determinati interventi possono avere su specie e habitat sarà oggetto di un'approfondita valutazione in fase progettuale tramite la valutazione di impatto ambientale. In un modello di valutazione ideale, in cui fosse possibile avere la contezza dell'effettiva presenza dei vincoli qui sopra riportati, certamente il livello di trasformabilità sarebbe basso ma, nella fase attuale di pianificazione strategica e in base ai riferimenti ed alle informazioni disponibili la scelta di questa valutazione sembra più opportuno che sia rimandata ad una specifica valutazione successiva oggetto delle attività di progetto".

3. L'applicazione del modello di valutazione per la localizzazione degli interventi

Di seguito si riporta per lo Scenario B e lo Scenario C l'applicazione del modello di valutazione. In riferimento agli archi costieri interessati vengono riportate le tavole di sintesi delle analisi svolte e una breve descrizione del grado di trasformabilità di tali aree.

SCENARIO B					
	Aree escluse dalla valutazione	Aree vincolate non soggette a trasformazione	Aree vincolate con possibilità di trasformazione		Aree idonee alla trasformazione
			Basso grado di trasformazione	Alto grado di trasformazione	
Classificazione	Il sistema esiste e "funziona bene" e non è dunque prioritario intervenire. Non è dunque preferibile/prioritario intervenire in queste aree, sebbene non sussista un vincolo assoluto nel farlo.	Il sistema è caratterizzato da aree oggetto di conservazione e tutela finalizzati al mantenimento delle caratteristiche degli elementi costitutivi e delle relative morfologie in modo da preservarne l'integrità. Appena controllati. Non ci sono gli Habitat	Il sistema è caratterizzato da aree vincolate la cui trasformabilità è soggetta in fase di progettazione ad autorizzazione paesaggistica e/o nulla osta degli Enti di riferimento. Per tali aree all'obiettivo di valorizzazione è necessario accostare un'adeguata tutela del territorio	Il sistema è caratterizzato da aree vincolate la cui trasformabilità è soggetta in fase di progettazione ad autorizzazione paesaggistica e/o nulla osta degli Enti di riferimento.	Il sistema è caratterizzato da aree trasformabili nelle quali non sono presenti vincoli.

Tabella 2 Classificazione aree per il modello di valutazione - Scenario B.

SCENARIO C				
	Aree vincolate non soggette a trasformazione	Aree vincolate con possibilità di trasformazione		Aree idonee alla trasformazione
		Basso grado di trasformazione	Alto grado di trasformazione	
Classificazione	Il sistema è caratterizzato da aree oggetto di conservazione e tutela finalizzati al mantenimento delle caratteristiche degli elementi costitutivi e delle relative morfologie in modo da preservarne l'integrità. Appena controllati. Non ci sono gli Habitat	Il sistema è caratterizzato da aree vincolate la cui trasformabilità è soggetta in fase di progettazione ad autorizzazione paesaggistica e/o nulla osta degli Enti di riferimento. Per tali aree all'obiettivo di valorizzazione è necessario accostare un'adeguata tutela del territorio	Il sistema è caratterizzato da aree vincolate la cui trasformabilità è soggetta in fase di progettazione ad autorizzazione paesaggistica e/o nulla osta degli Enti di riferimento.	Il sistema è caratterizzato da aree trasformabili nelle quali non sono presenti vincoli.

Tabella 3 Classificazione aree per il modello di valutazione - Scenario C

Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura (Scenario B)



Figura 1 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura - Inquadramento territoriale.



Figura 3 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura - Inquadramento paesaggistico

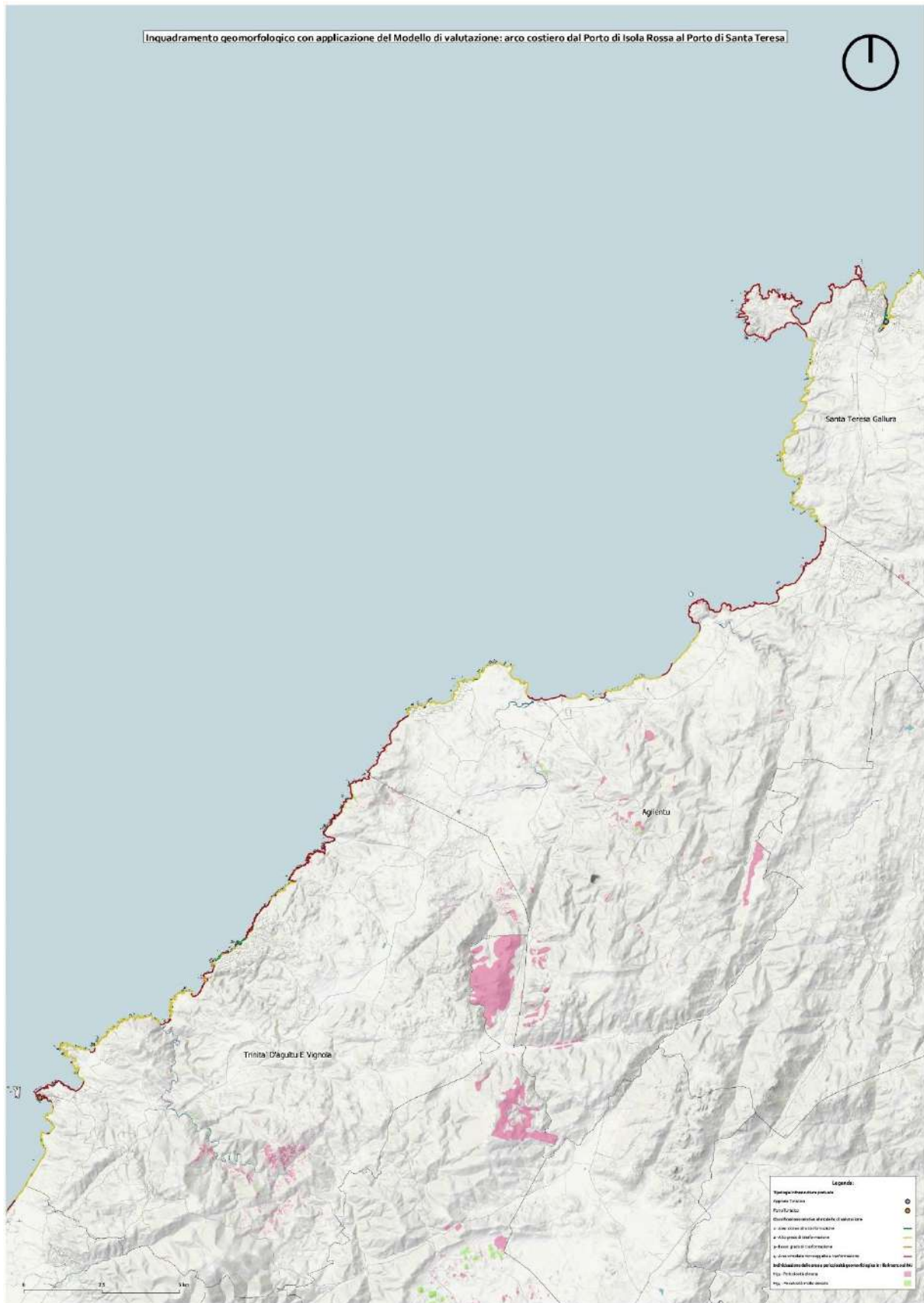


Figura 4 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura - Aree a pericolosità geomorfologica



Figura 5 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura - Aree a pericolosità idraulica

Nel tratto tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura sono presenti diversi tratti gialli nei Comuni di Trinità D'Agultu, Aglientu e Santa Teresa Gallura. Di seguito si riporta una descrizione più dettagliata in relazione a ciascun comune (Figura 6).



Figura 6 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura. Applicazione del modello di valutazione

In riferimento al Comune di Trinità D'Agultu, sono presenti tre tratti principali (Figura 7).

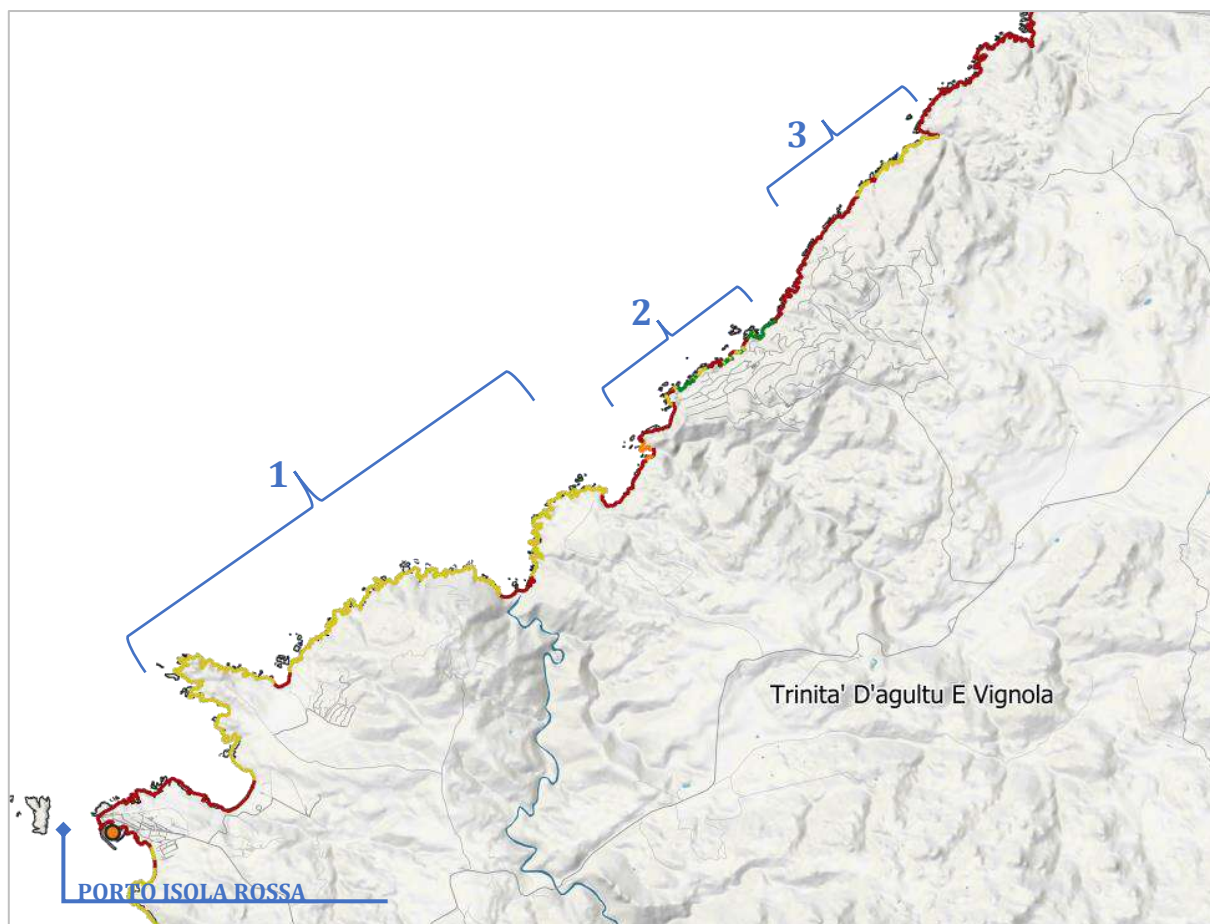


Figura 7 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Trinità D'Agultu

Il primo tratto indicato con colore giallo, classificato come “Alto grado di trasformazione” si trova vicino all’Isola Rossa e comprende la linea di costa poco dopo Cala La Luna fino a Porto Leccio. Questo tratto prevede due piccoli tratti rossi, classificati come “Aree vincolate non soggette a trasformazione”, in prossimità della Spiaggia di Cala Canneddi/Cala Rossa e di Cala Tinnari (Figura 8).

Il secondo tratto, in prossimità dell’insediamento di Costa Paradiso, prevede parti verdi, classificate come “Area idonea alla trasformazione”, parti gialle classificate come “Alto grado di trasformazione” e parti rosse, classificate come “Aree vincolate non soggette a trasformazione” (Figura 9).

Il terzo tratto giallo, classificato come “Alto grado di trasformazione” (Figura 10), ricomprende il tratto di costa poco più a nord dell’insediamento di Costa Paradiso sino alla Spiaggia del Porto La Cruzitta.

In riferimento al Comune di Aglientu, è presente un tratto principale giallo, classificato come “Alto grado di trasformazione”, intervallato da piccoli tratti rossi, classificati come “Aree vincolate non soggette a trasformazione” in prossimità della Spiaggia di Vignola, della Spiaggia di Riu Li Saldi e della Spiaggia Naracu Nieddu (Figura 11).

In riferimento al Comune di Santa Teresa Gallura, è presente un tratto giallo, classificato come “Alto grado di trasformazione” che parte dal confine con il Comune di Aglientu sino alla Spiaggia di Santa Reparata (Figura 12).

In riferimento allo Scenario B, una possibile localizzazione per un nuovo porto potrebbe essere il tratto costiero ricadente nel Comune di Aglientu.

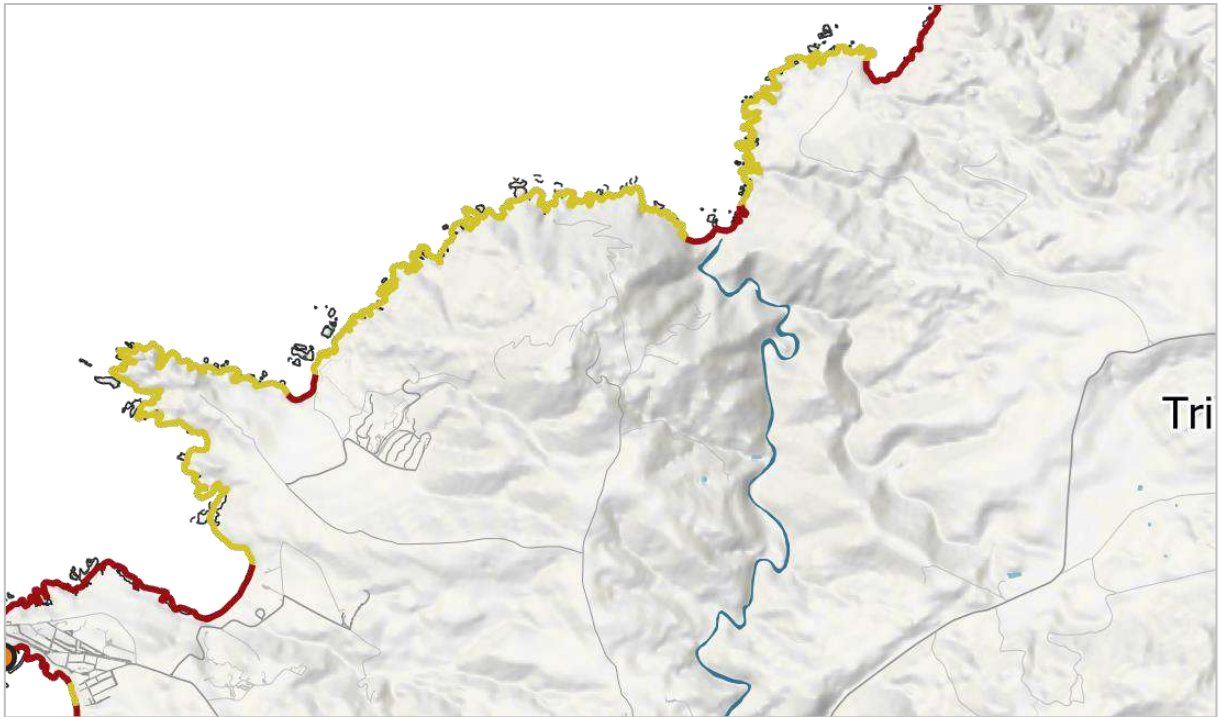


Figura 8 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Trinità D'Agultu - Tratto 1

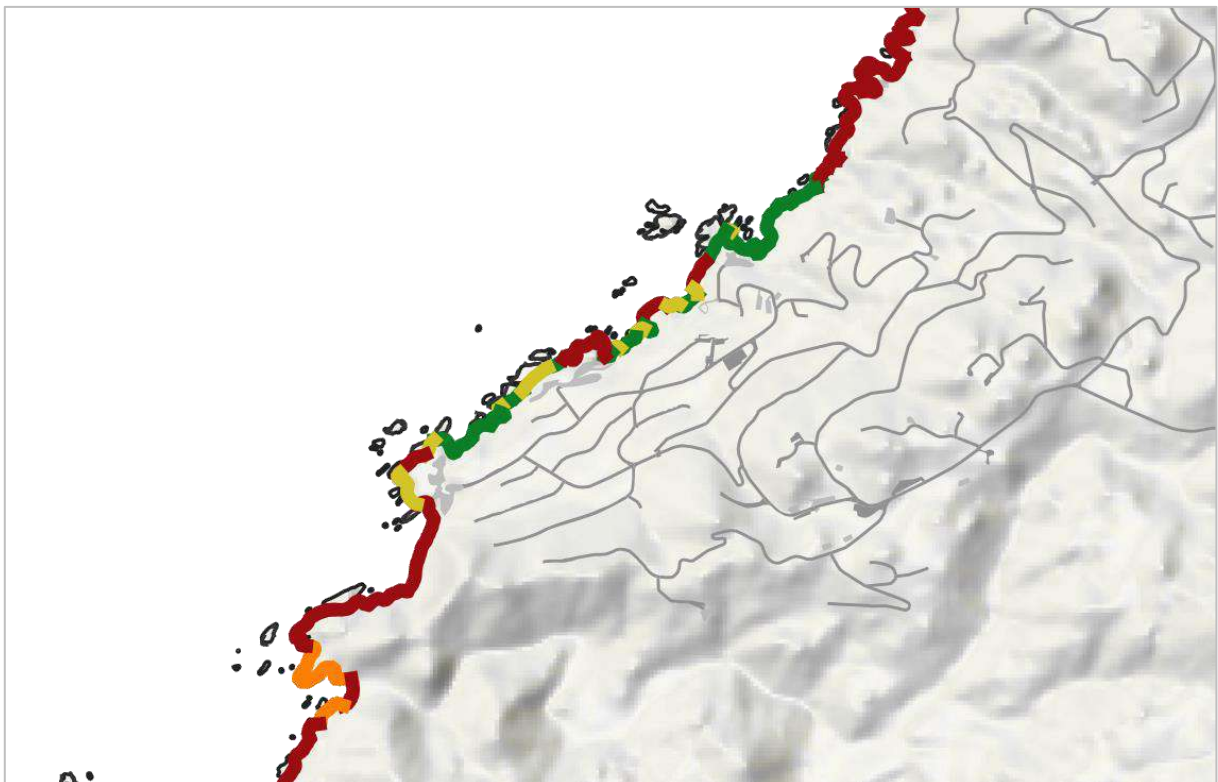


Figura 9 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Trinità D'Agultu - Tratto 2

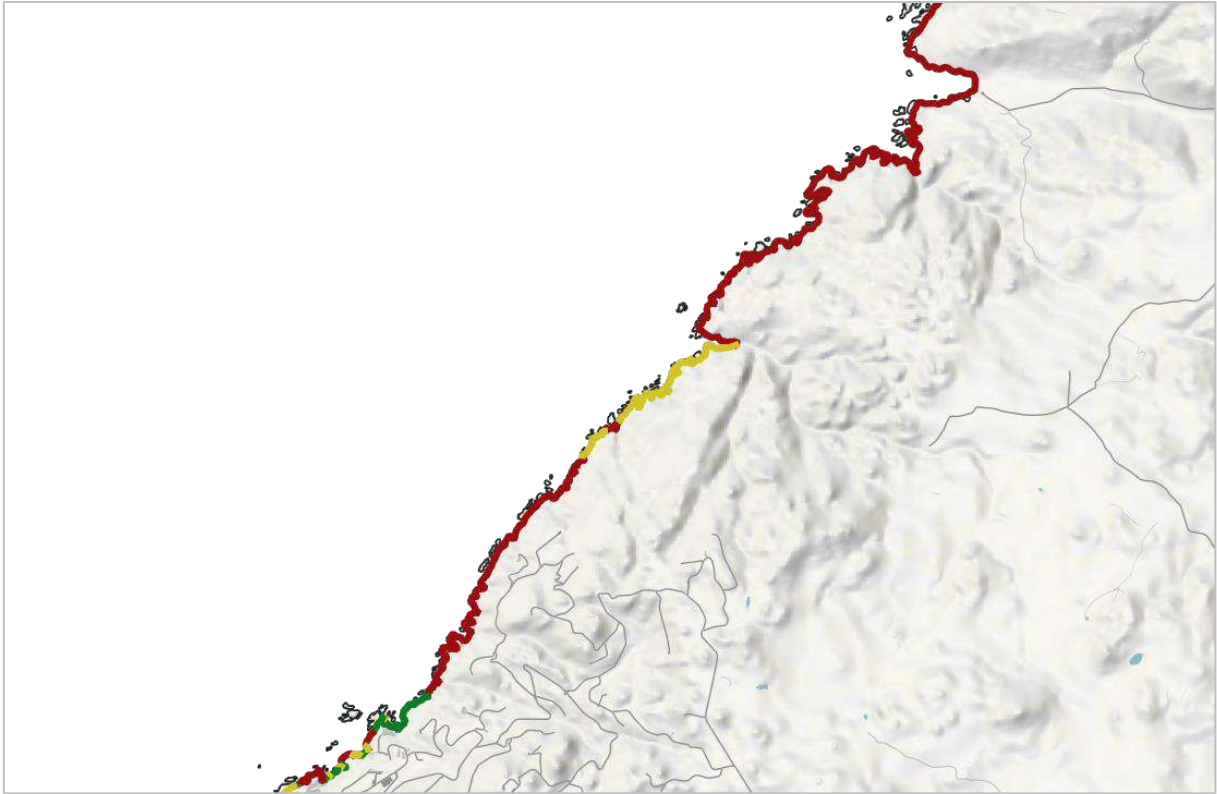


Figura 10 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Trinità D'Agultu - Tratto 3

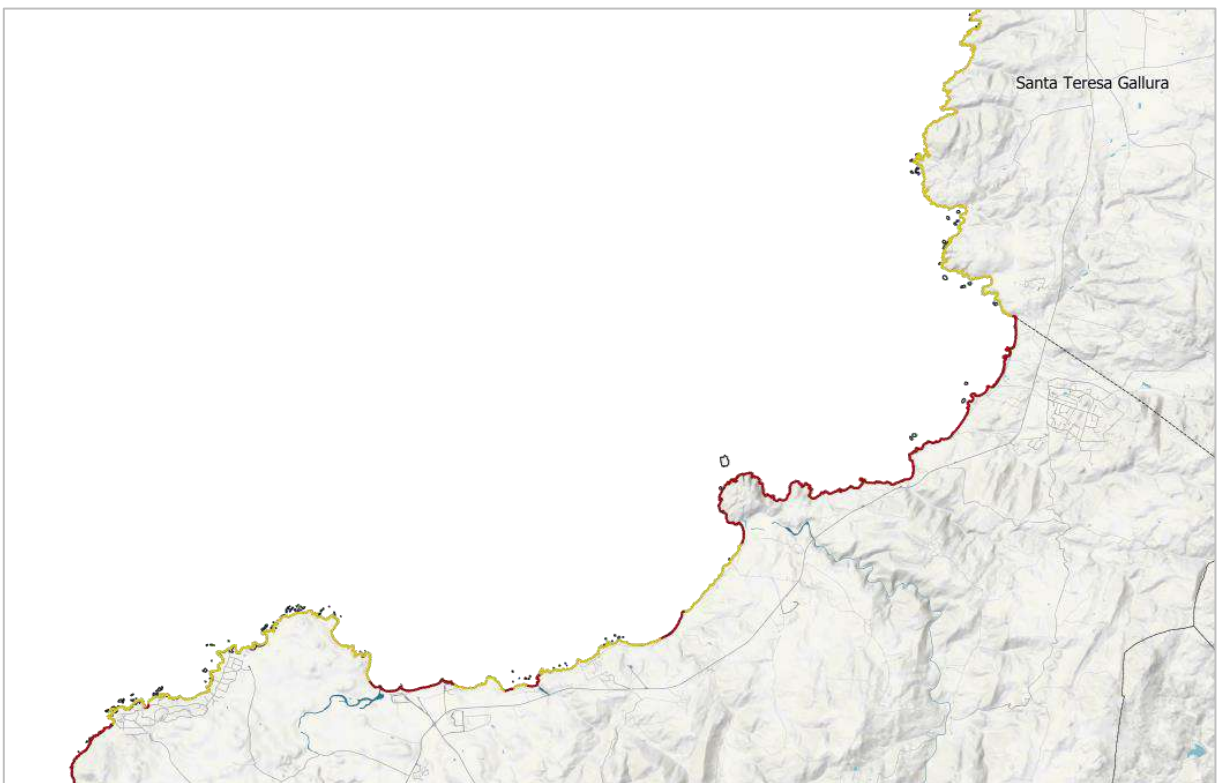


Figura 11 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Aglientu

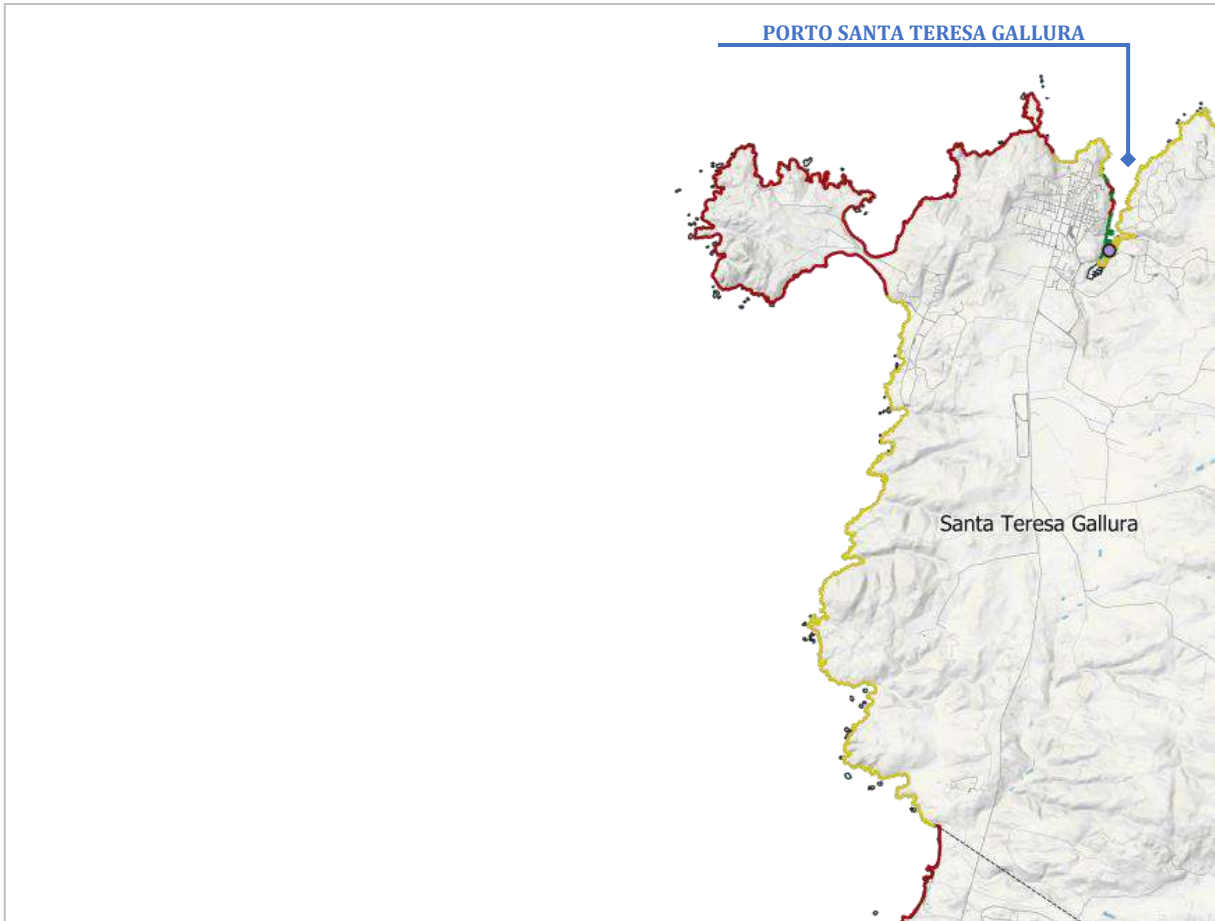


Figura 12 - Arco costiero tra il Porto di Isola Rossa e il Porto di Santa Teresa Gallura. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Santa Teresa Gallura

Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il Porto di Gala Gonone (Scenario B e Scenario C)



Figura 13 - Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il porto di Gala Gonone - Inquadramento territoriale



Figura 14 - Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il porto di Gala Gonone - Inquadramento ambientale



Figura 15 - Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il porto di Cala Gonone - Inquadramento paesaggistico

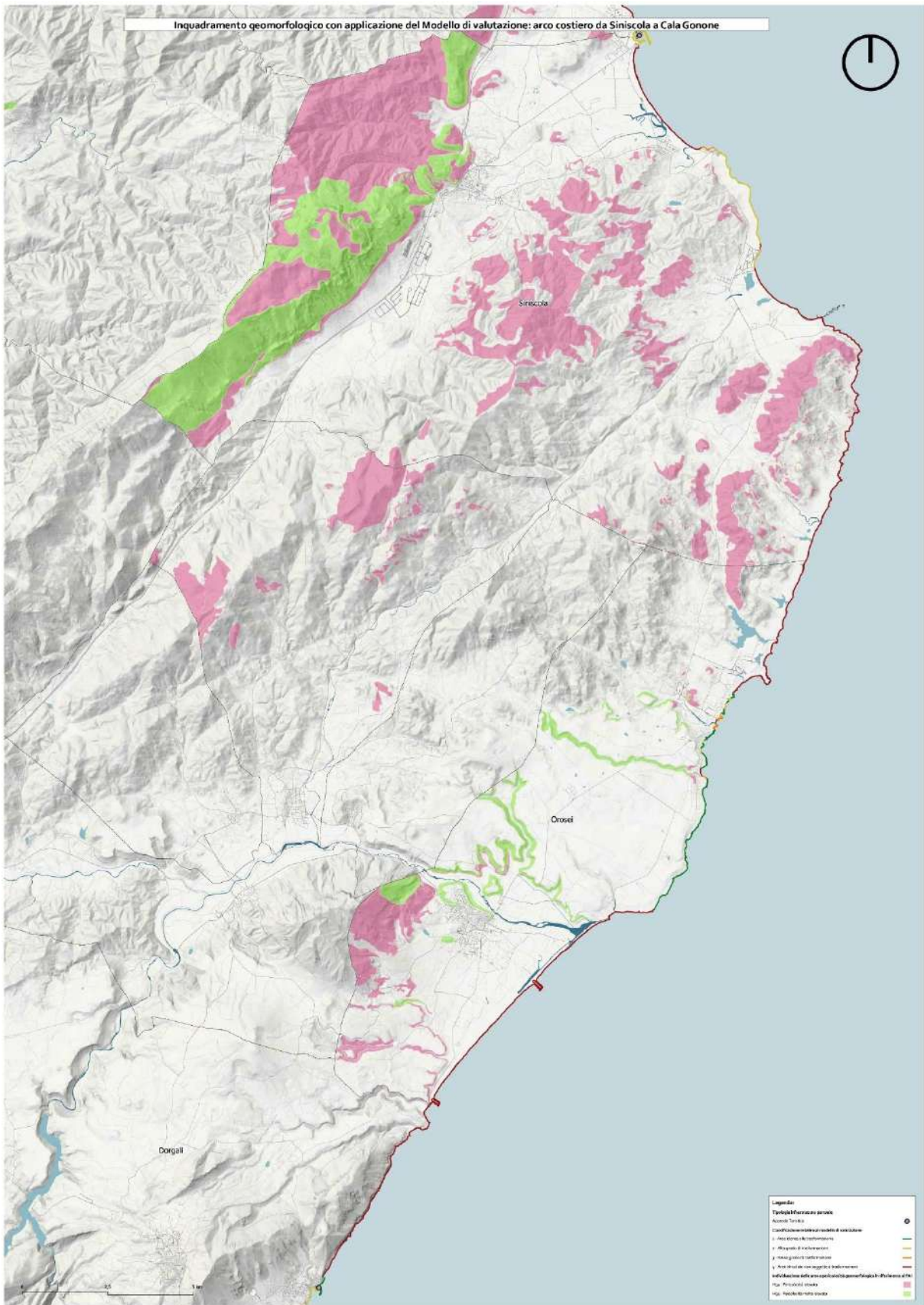


Figura 16 - Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il porto di Gala Gonone - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità geomorfologica

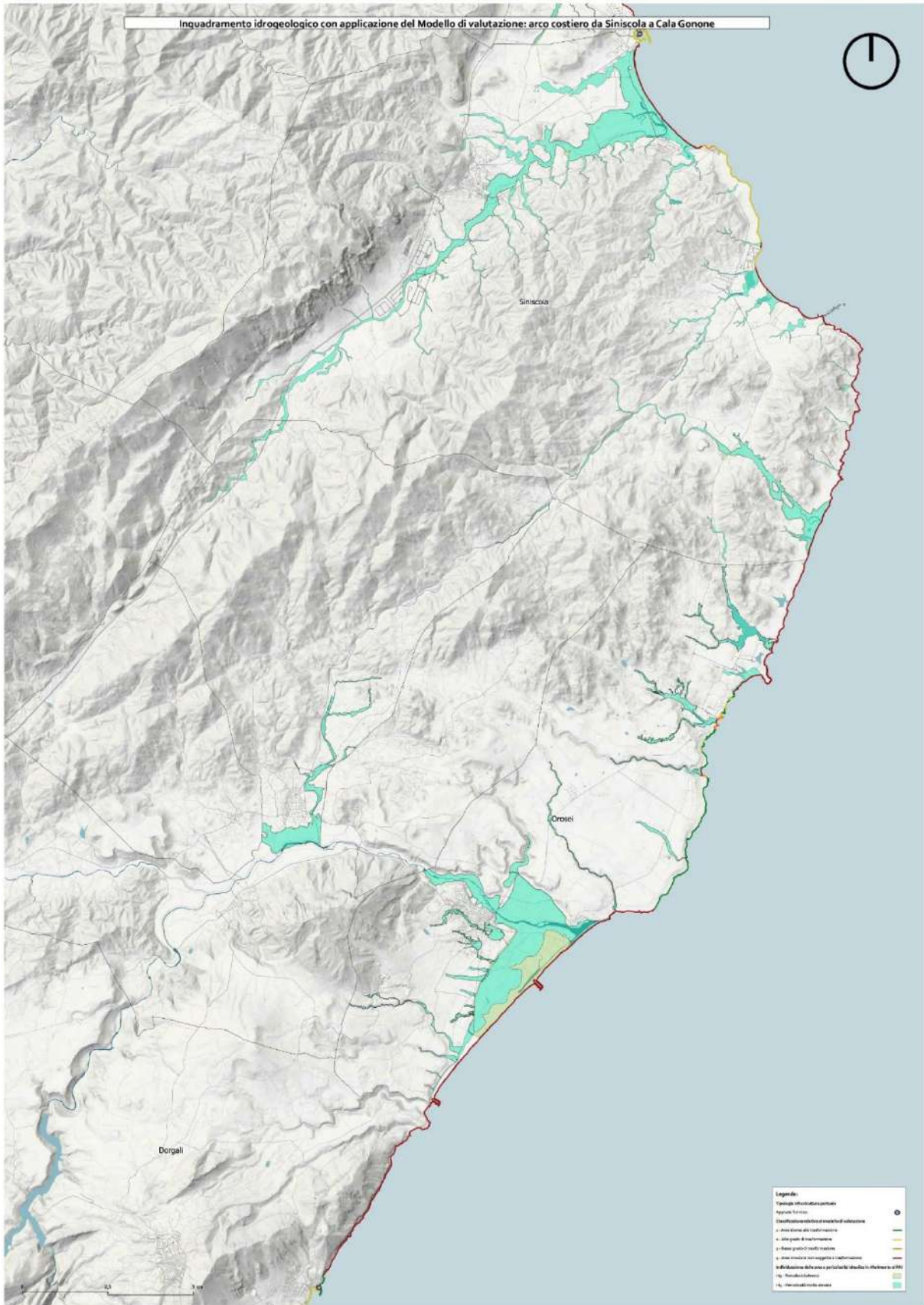


Figura 17 - Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il porto di Cala Gonone - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità idraulica

Nel tratto tra il Porto di Siniscola e il Porto di Gala Gonone sono presenti un tratto giallo nel Comune di Siniscola e un tratto verde nel Comune di Orosei (Figura 18).

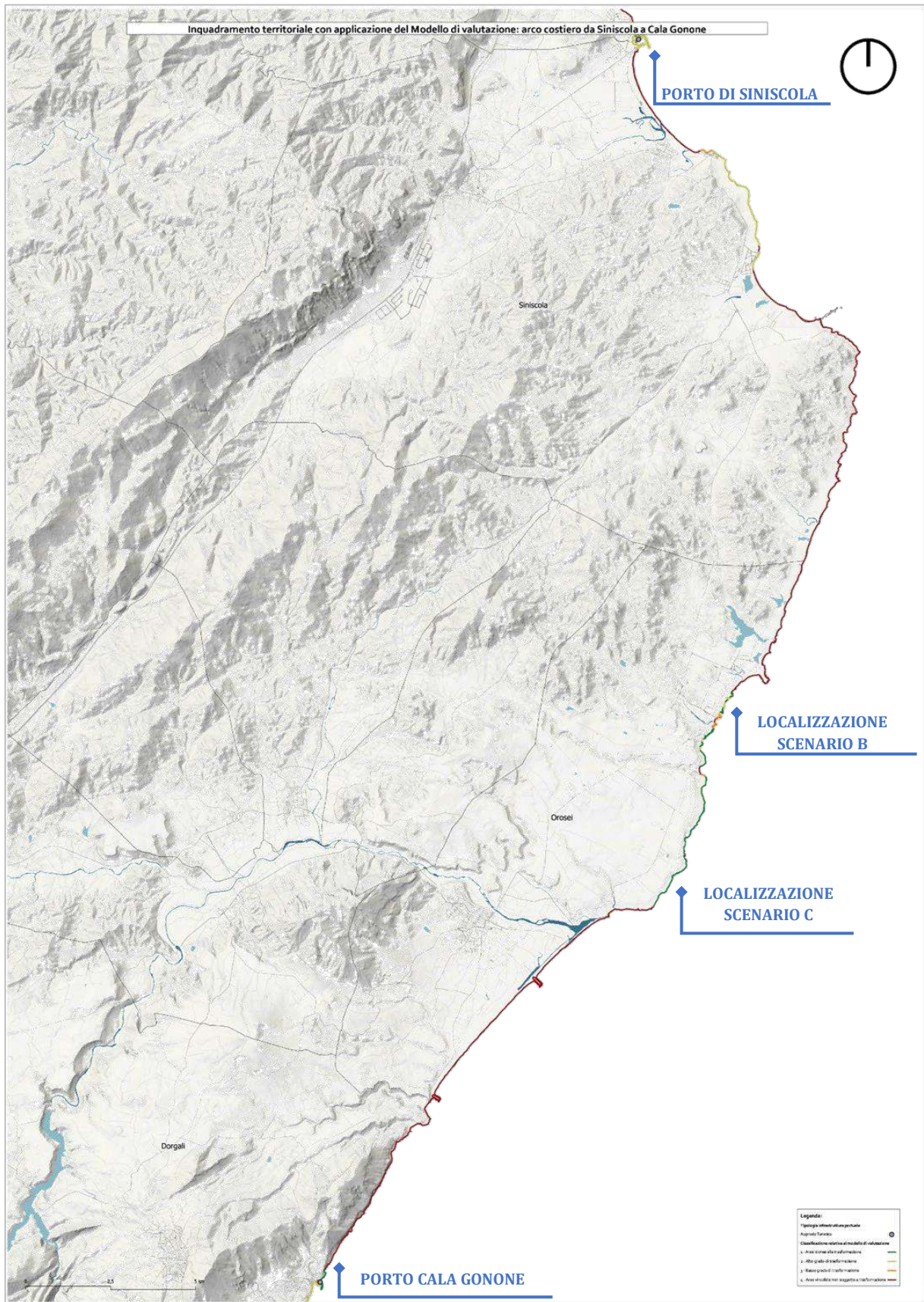


Figura 18 - Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il porto di Gala Gonone. Applicazione del modello di valutazione

In riferimento al Comune di Siniscola, il tratto in considerazione parte dalla Frazione di Santa Lucia sino al Villaggio di S'Ena e Sa Chitta e prevede un primo piccolo tratto arancione, classificato come "Basso grado di trasformazione" e un ampio tratto giallo, classificato come "Alto grado di trasformazione" (Figura 19).

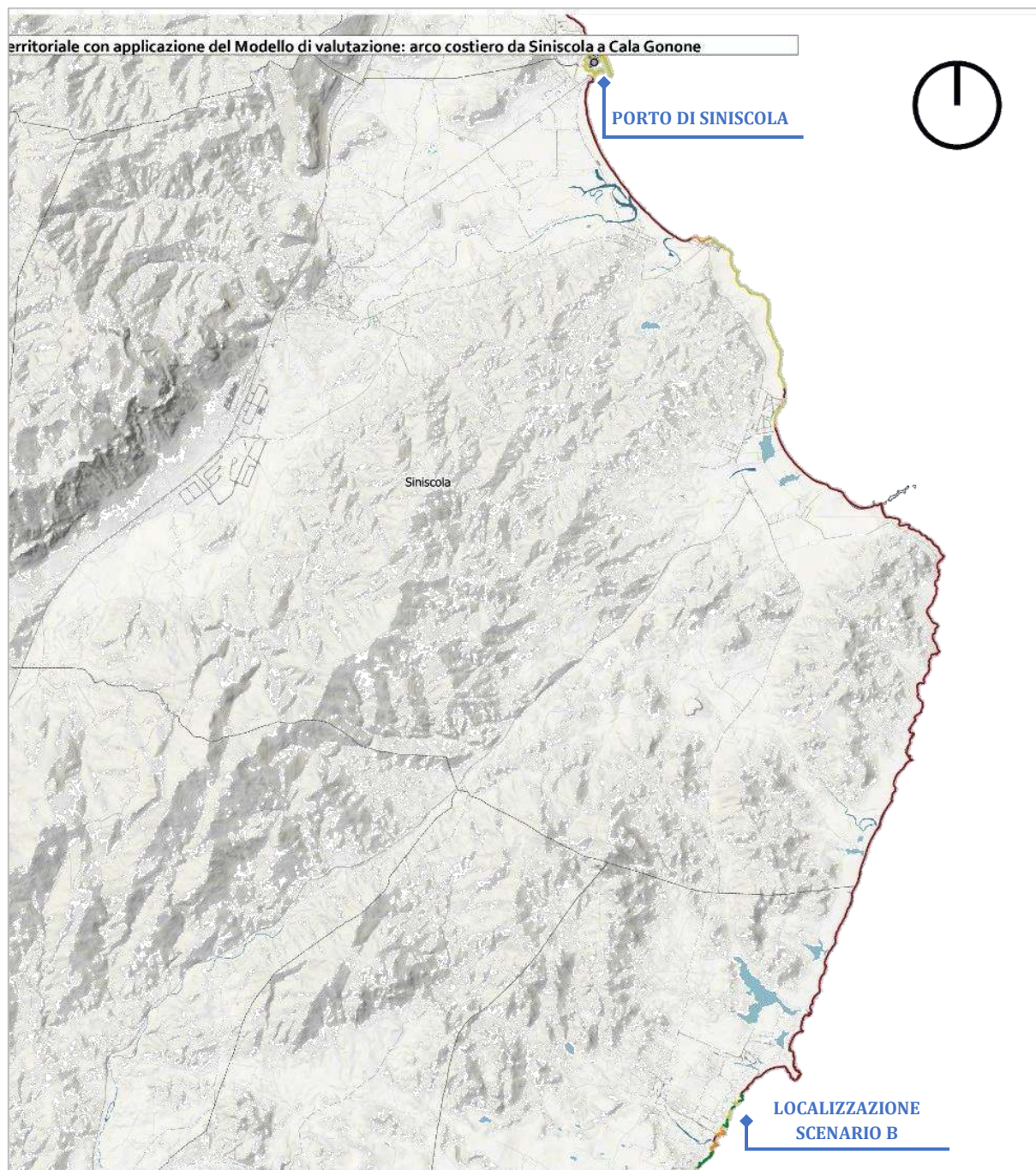


Figura 19 - Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il porto di Cala Gonone. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Siniscola

In riferimento al Comune di Orosei è presente un ampio tratto verde che parte dalle aree poco più a sud di Cala Liberotto fino alle aree poco più a nord di Caletta di Su Zegu (Figura 20). All'interno di questo tratto verde, classificato come "Area idonea alla trasformazione", sono presenti anche piccoli tratti arancioni, classificati come "Basso grado di trasformazione" e rosso, classificati come "Aree vincolate non soggette a trasformazione", in prossimità della foce del Rio Sos Alinos e il Riu Mutrucone.

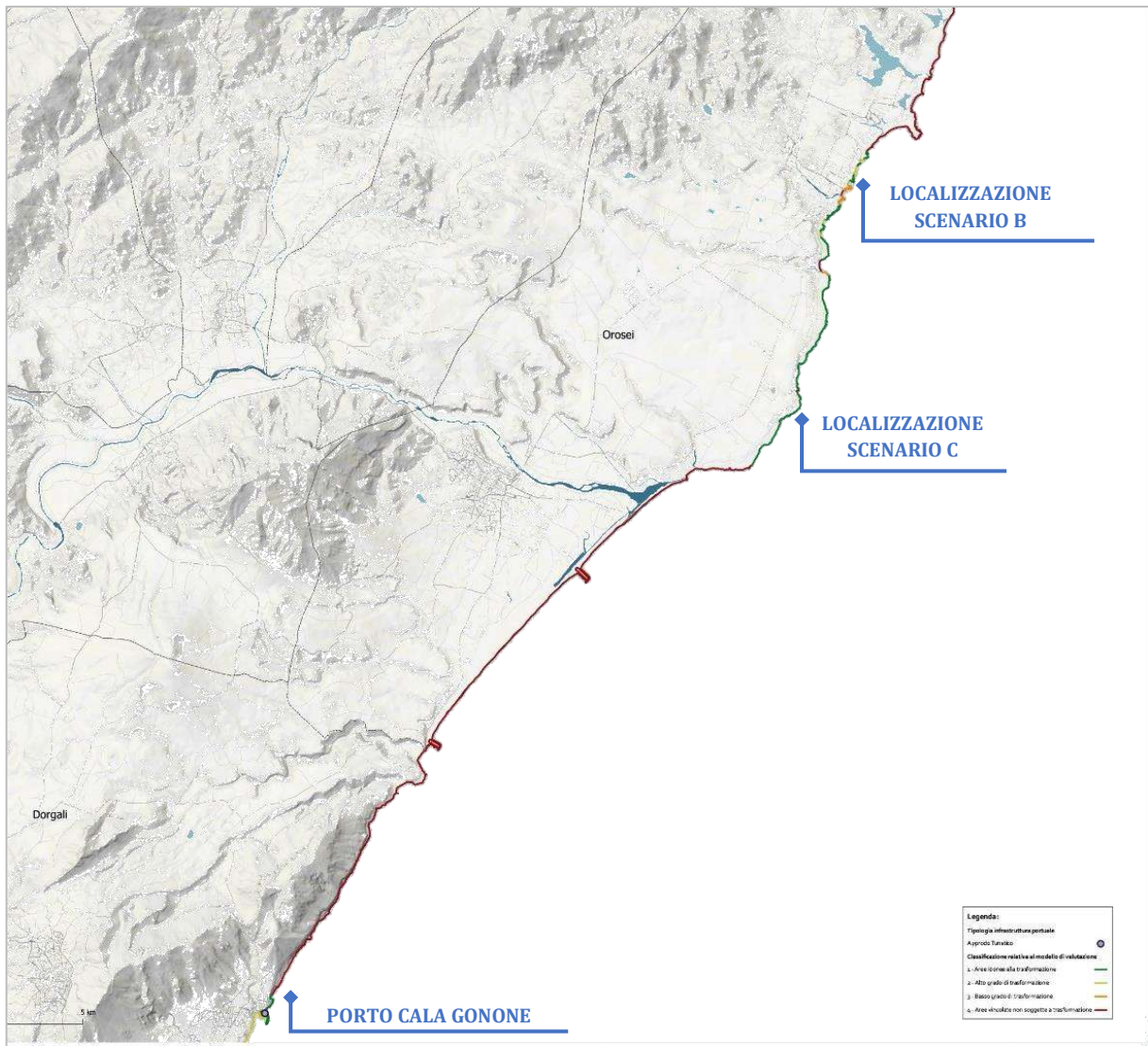


Figura 20 - Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il porto di Gala Gonone. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Orosei

L'ambito della fascia costiera del comune di Orosei rappresenta una possibile localizzazione di un nuovo porto nello Scenario B e di un secondo nuovo porto per lo Scenario C (Figura 20).

Arco costiero tra il Porto di S. Maria Navarrese/Arbatax e Porto Corallo (Scenario B e Scenario C)

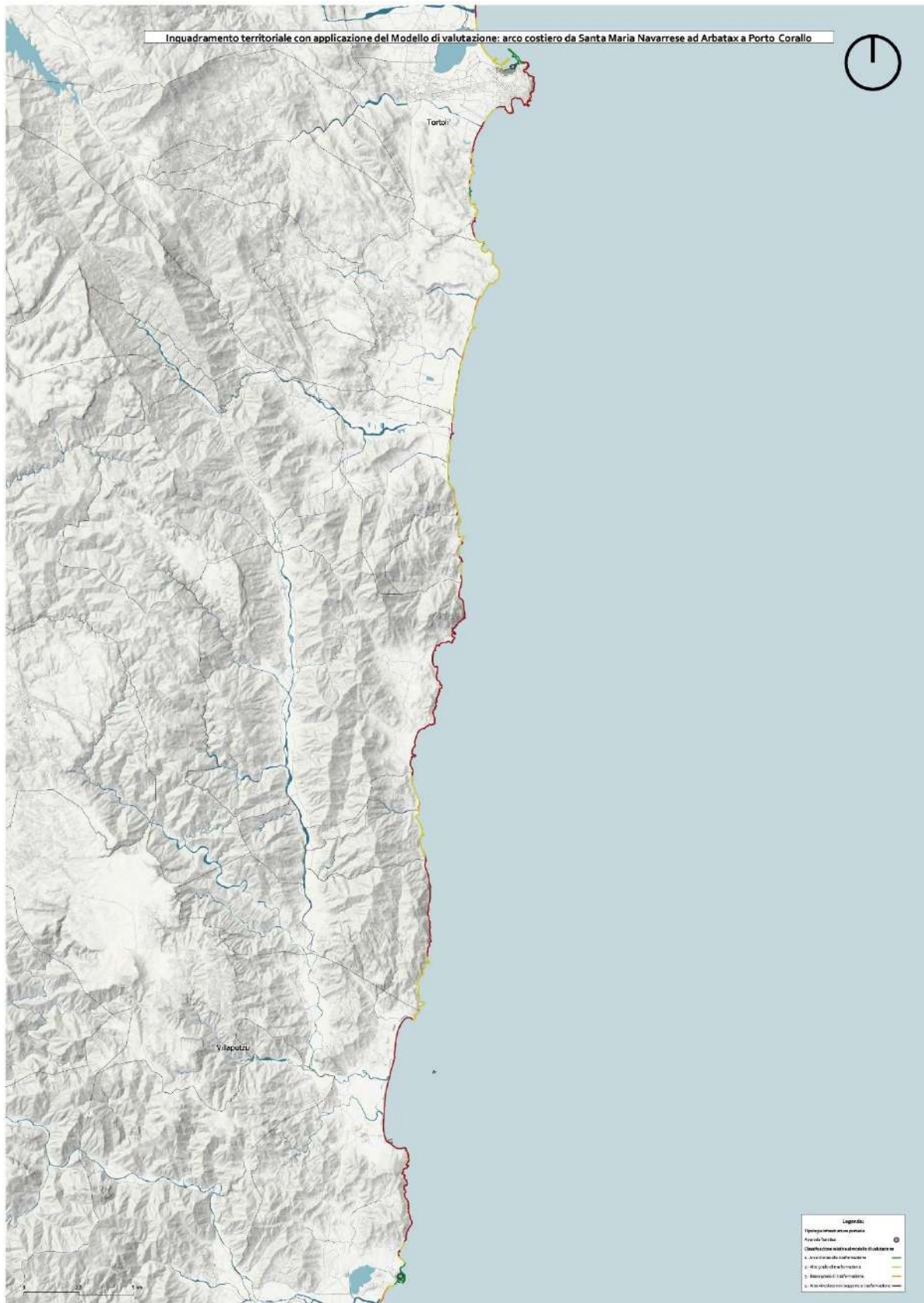


Figura 21 - Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il porto di Gala Gonone - Inquadramento territoriale.

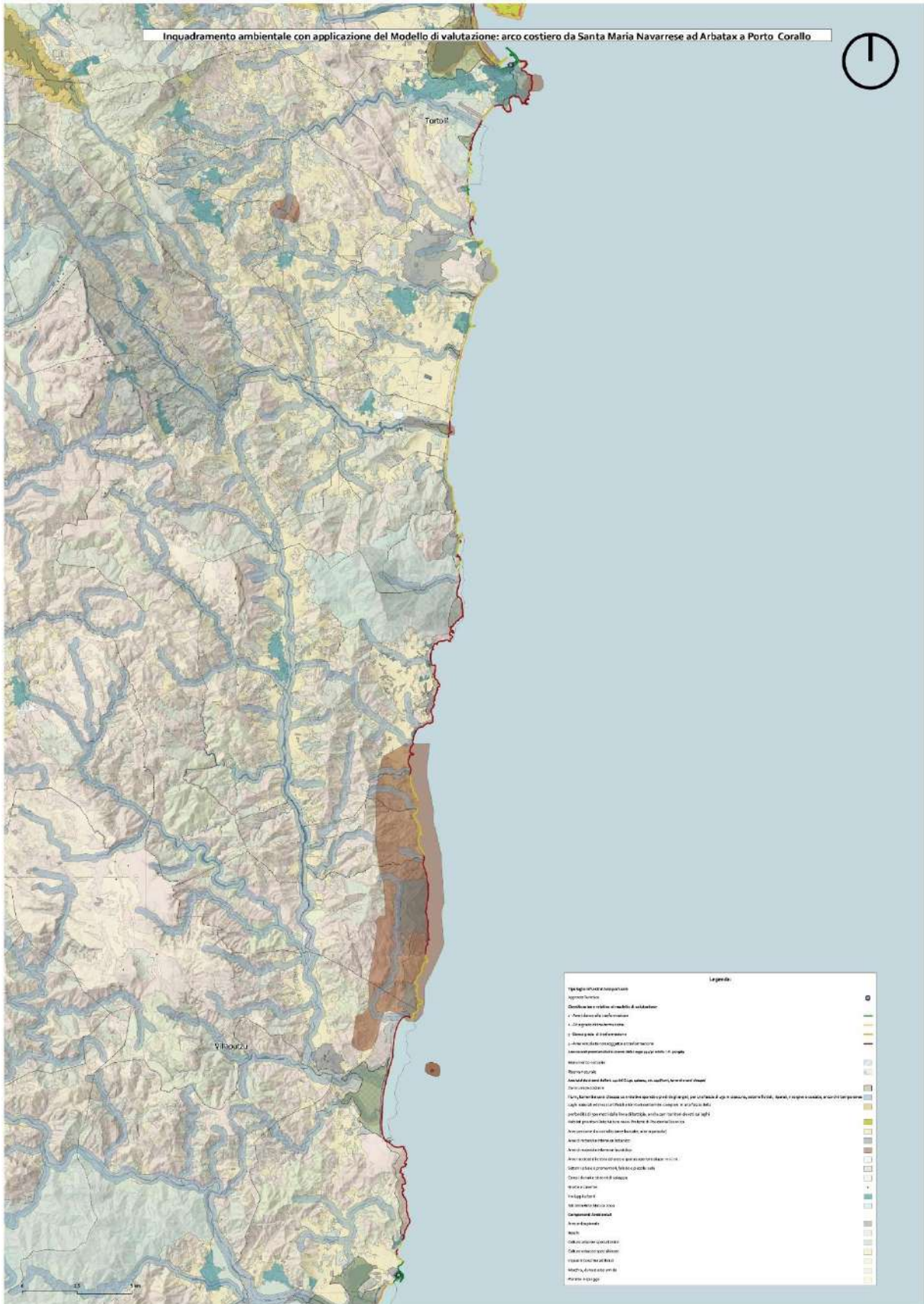


Figura 22 - Arco costiero tra il tra il Porto di Siniscola e il porto di Gala Gonone - Inquadramento ambientale.

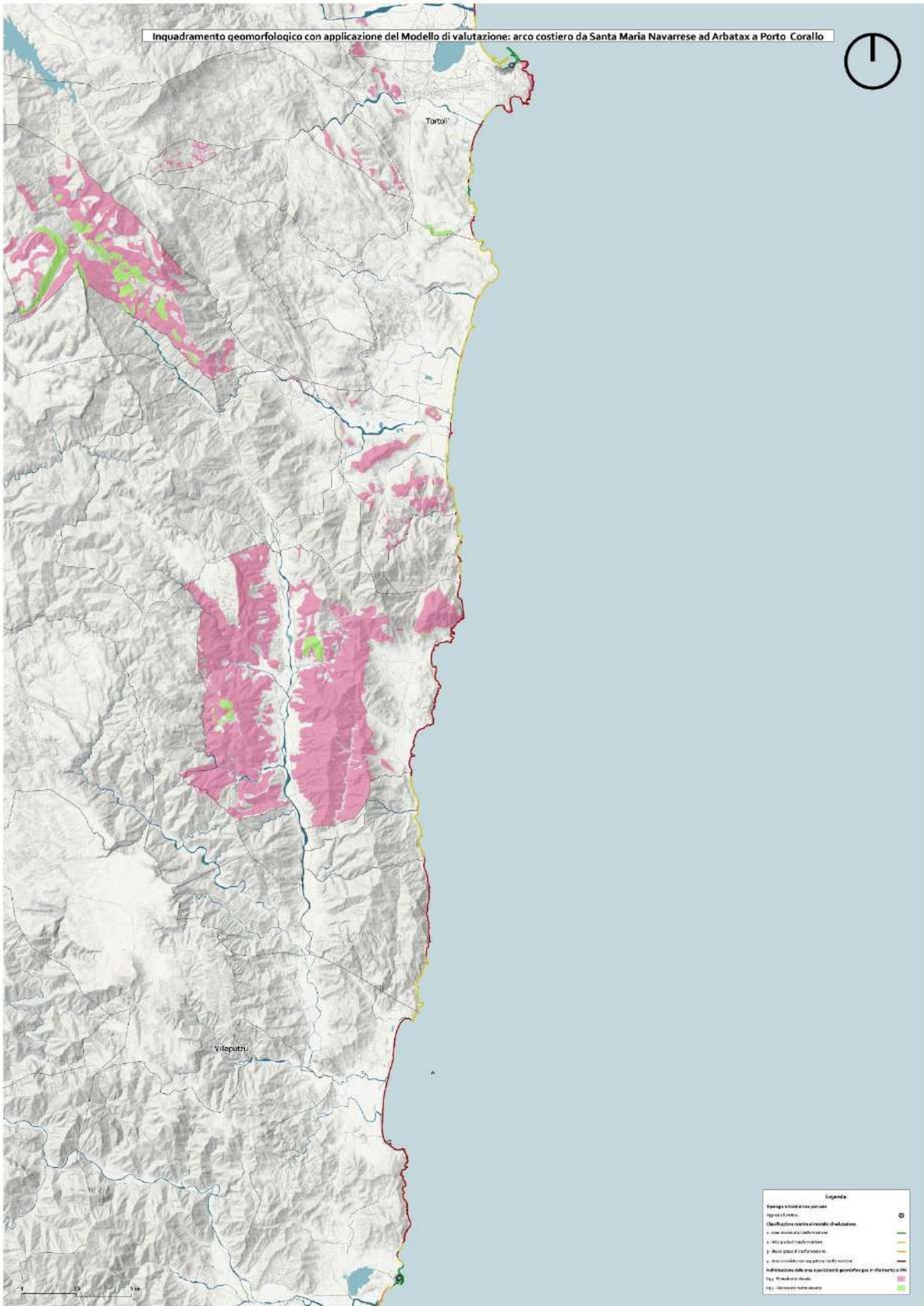


Figura 24 - Arco costiero tra il Porto di Siniscola e il porto di Gala Gonone - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità geomorfologica

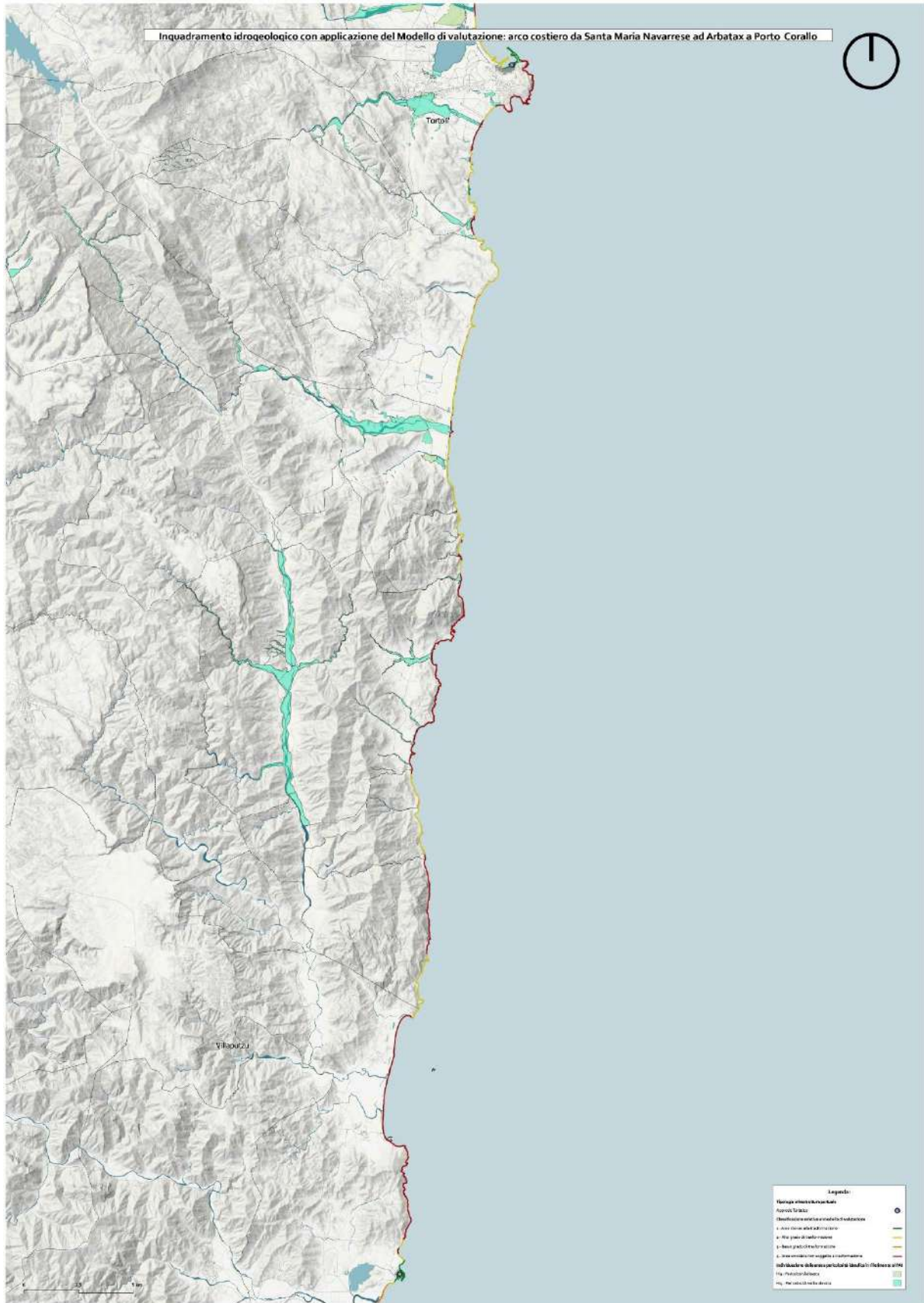


Figura 25 - Arco costiero tra il tra il Porto di Siniscola e il porto di Gala Gonone - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità idraulica.

Nell'Arco costiero in oggetto è presente un'ampia fascia caratterizzata dalla Classe "Aree vincolate con Alto grado di trasformazione", di colore giallo (Figura 26), ricadente nei comuni di Bari Sardo, Cardedu e Gairo, nella quale si alternano alcuni tratti classificati come "Classe - Aree vincolate con basso grado di trasformazione" e "Classe - Aree vincolate non soggette a trasformazione". Un'altra ampia fascia caratterizzata dalla "Classe - Aree vincolate con Alto grado di trasformazione" riguarda le aree poco più a sud, nei comuni di Loceri e Lanusei all'altezza di Porto Santoru.

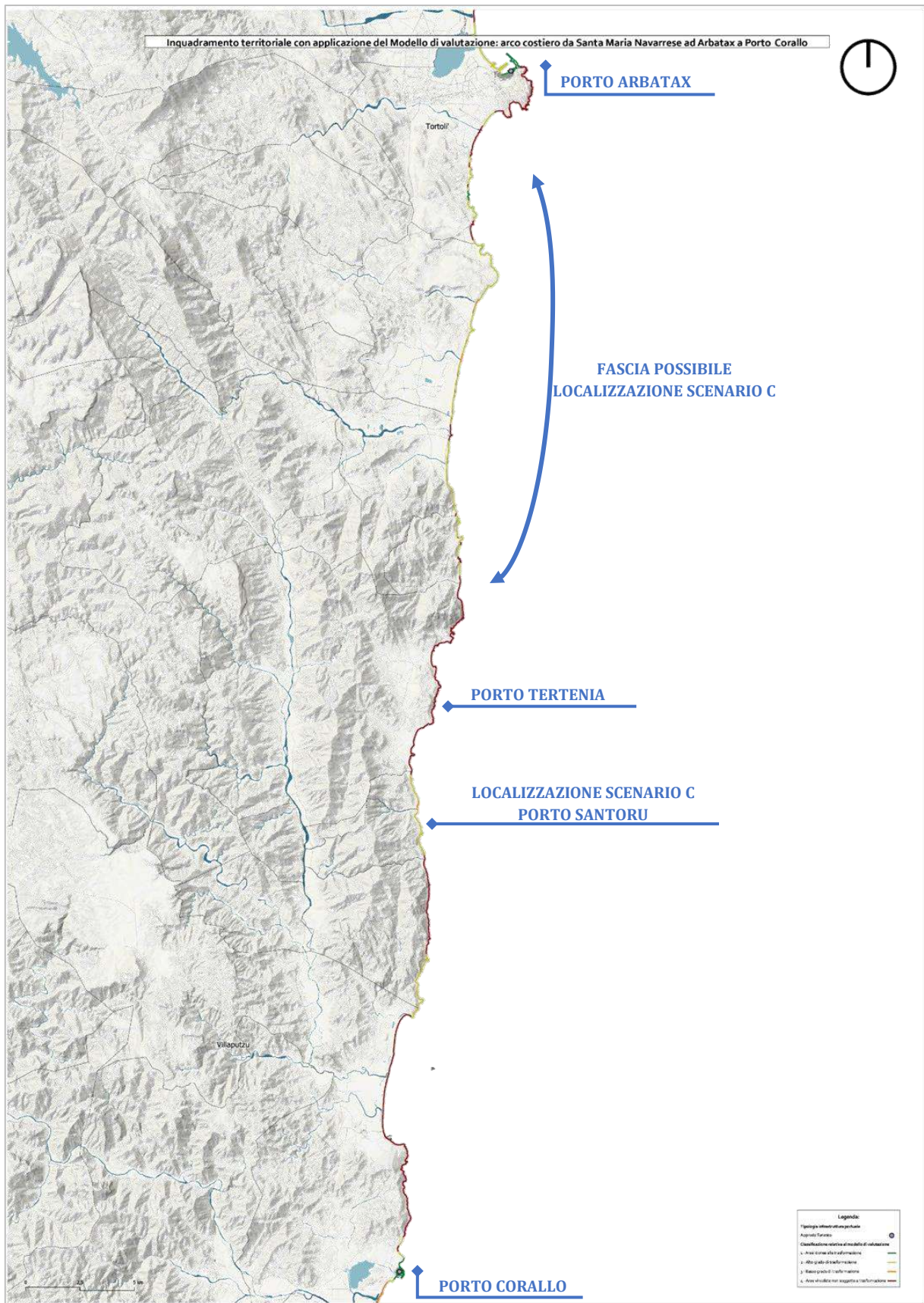


Figura 26 - Arco costiero tra il Porto di Santa Maria Navarrese e Porto Corallo. Applicazione del modello di valutazione

Di seguito si riporta una descrizione più dettagliata in relazione a ciascun comune.

Il tratto costiero tra Arbatax e Tertenia riguarda i comuni di Tortolì, Bari Sardo, Cardedu e Gairo. In riferimento al Comune di Tortolì, si denota la presenza di aree classificate come “Aree vincolate non soggette a trasformazione” di colore rosso alle quali si alternano parti gialle classificate come ad “Alto grado di trasformazione”; è presente un tratto di “Area idonea alla trasformazione” in prossimità di Foxi Lioni (Figura 27).

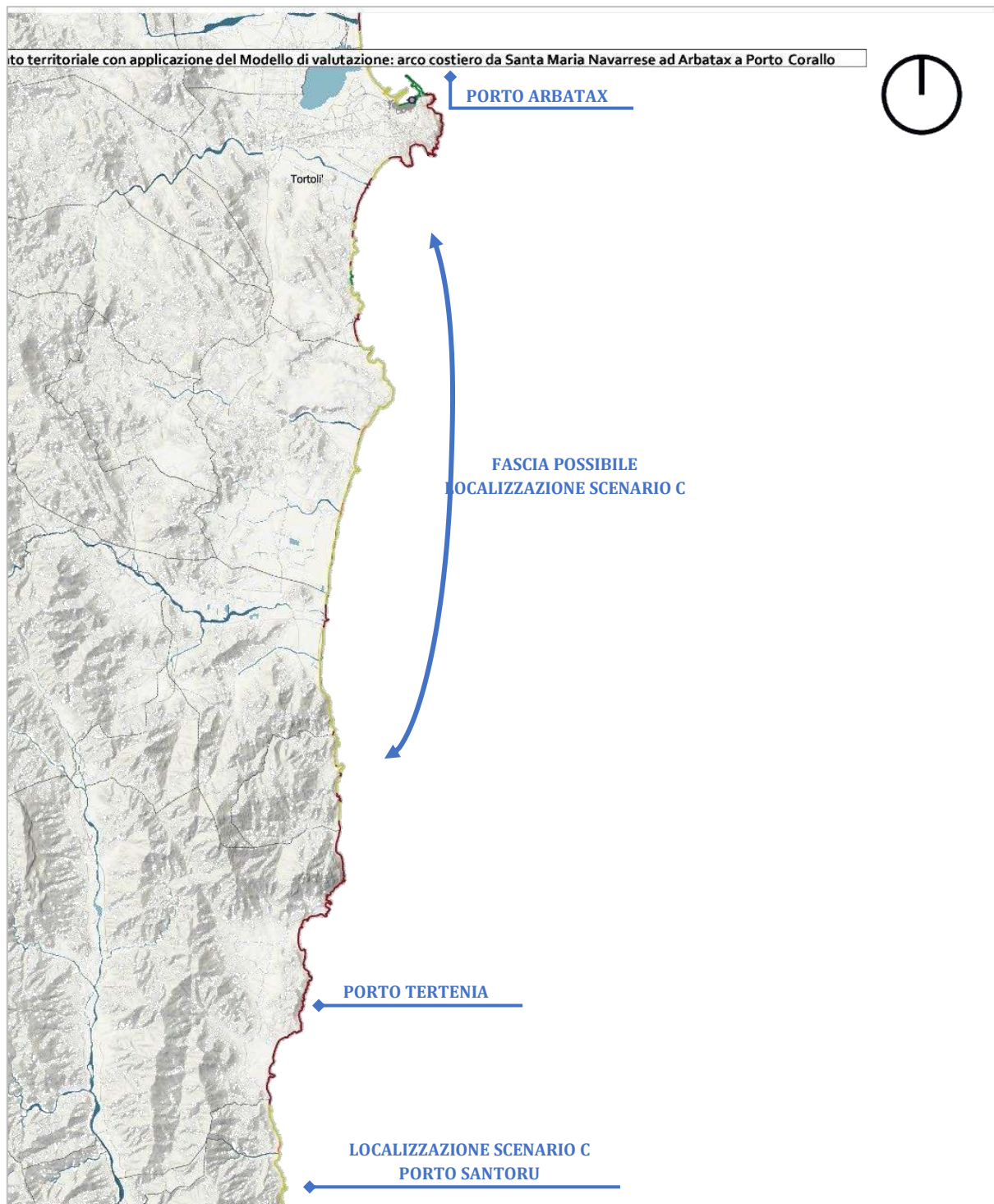


Figura 27 - Arco costiero tra il Porto di Santa Maria Navarrese e Porto Corallo. Tratto da Arbatax a Tertenia

In riferimento al Comune di Bari Sardo, si denota, in gran parte, la presenza di aree ad “Alto grado di trasformazione”; sono presenti due piccoli tratti classificati come aree a “Basso grado di trasformazione” in prossimità della Spiaggia di “Bucca e Strumpu” e della Spiaggia “Sa Marina” (Figura 28).

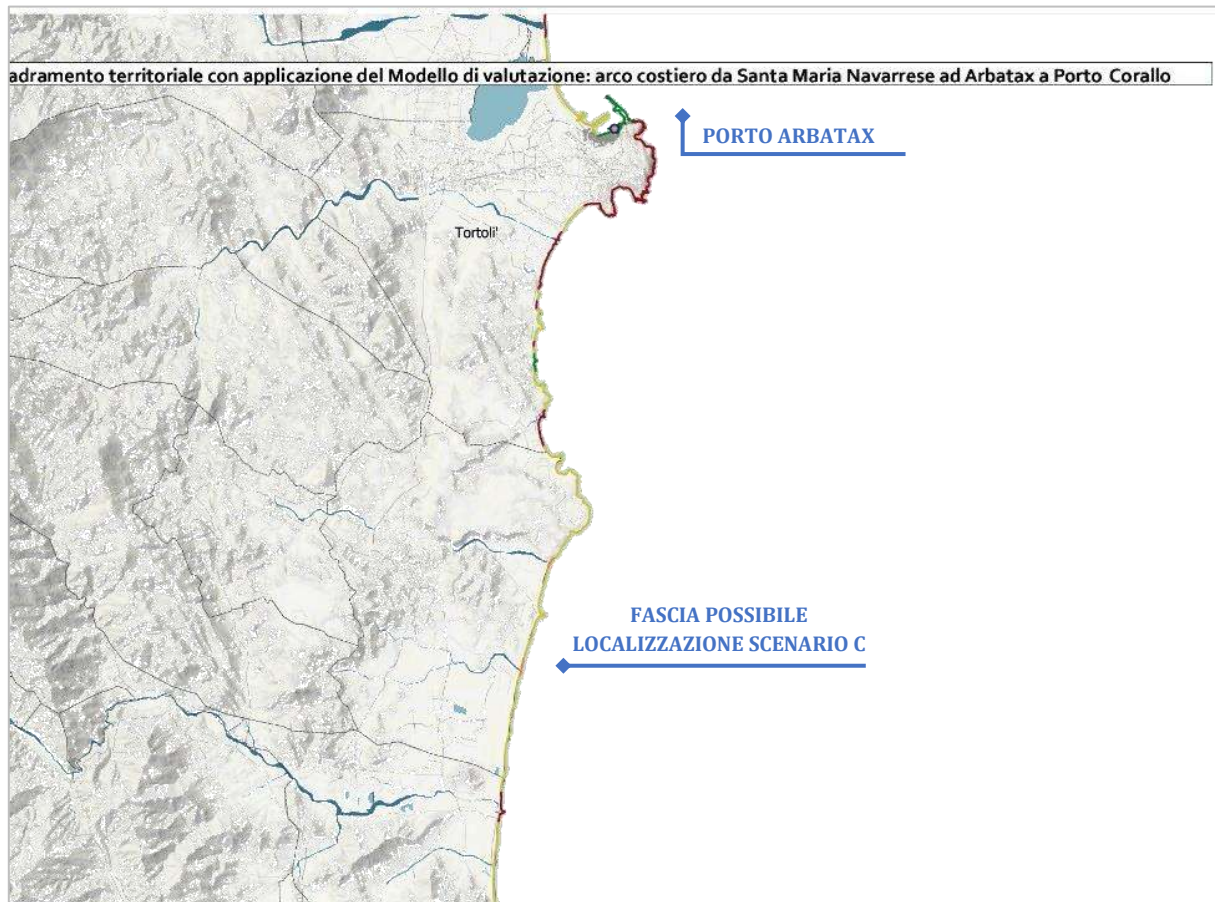


Figura 28 - Arco costiero tra il Porto di Santa Maria Navarrese e Porto Corallo. tratto da Arbatax a Tertenia: ingrandimento parte alta.

In riferimento ai comuni di Cardedu e Gairo, si denota, in gran parte, la presenza di aree ad “Alto grado di trasformazione” in giallo, intervallate da piccoli tratti rossi classificati come “Aree vincolate non soggette a trasformazione” (Figura 29).

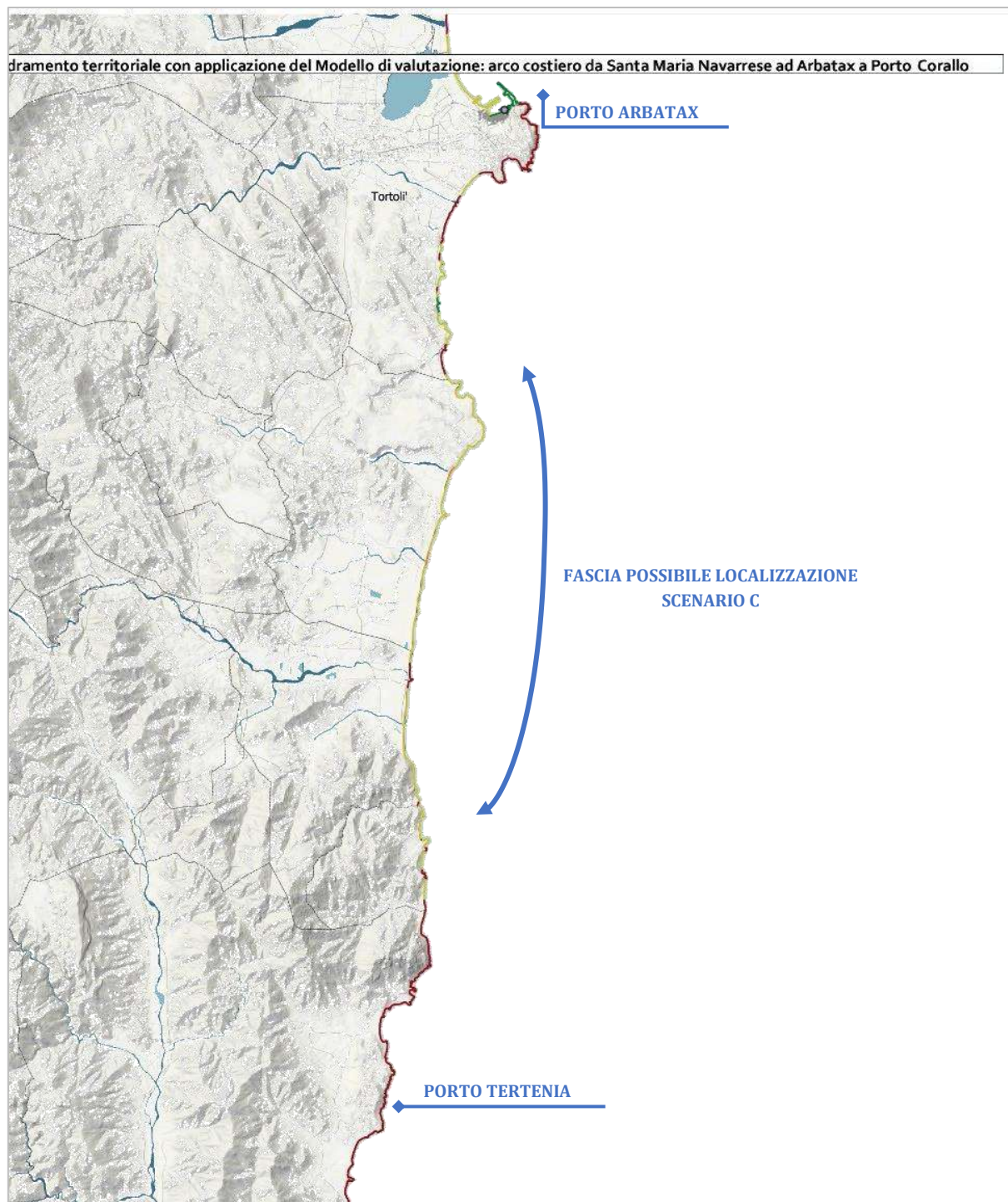


Figura 29 - Arco costiero tra il Porto di Santa Maria Navarrese e Porto Corallo. Tratto da Arbatax a Tertenia: ingrandimento parte bassa.

Nel secondo tratto costiero, che si sviluppa dal programmato Porto di Tertenia a Porto Corallo, si denota la presenza, in gran parte del tratto, di "Aree vincolate non soggette a trasformazione" in rosso, con l'eccezione di due "Aree vincolate ad alto grado di trasformazione" in giallo localizzate nei comuni di Loceri e Lanusei (Figura 30). Nel Comune di Loceri si denota la presenza di una piccola porzione di aree vincolate a "Basso grado di trasformazione" in prossimità della Spiaggia di Barisoni.

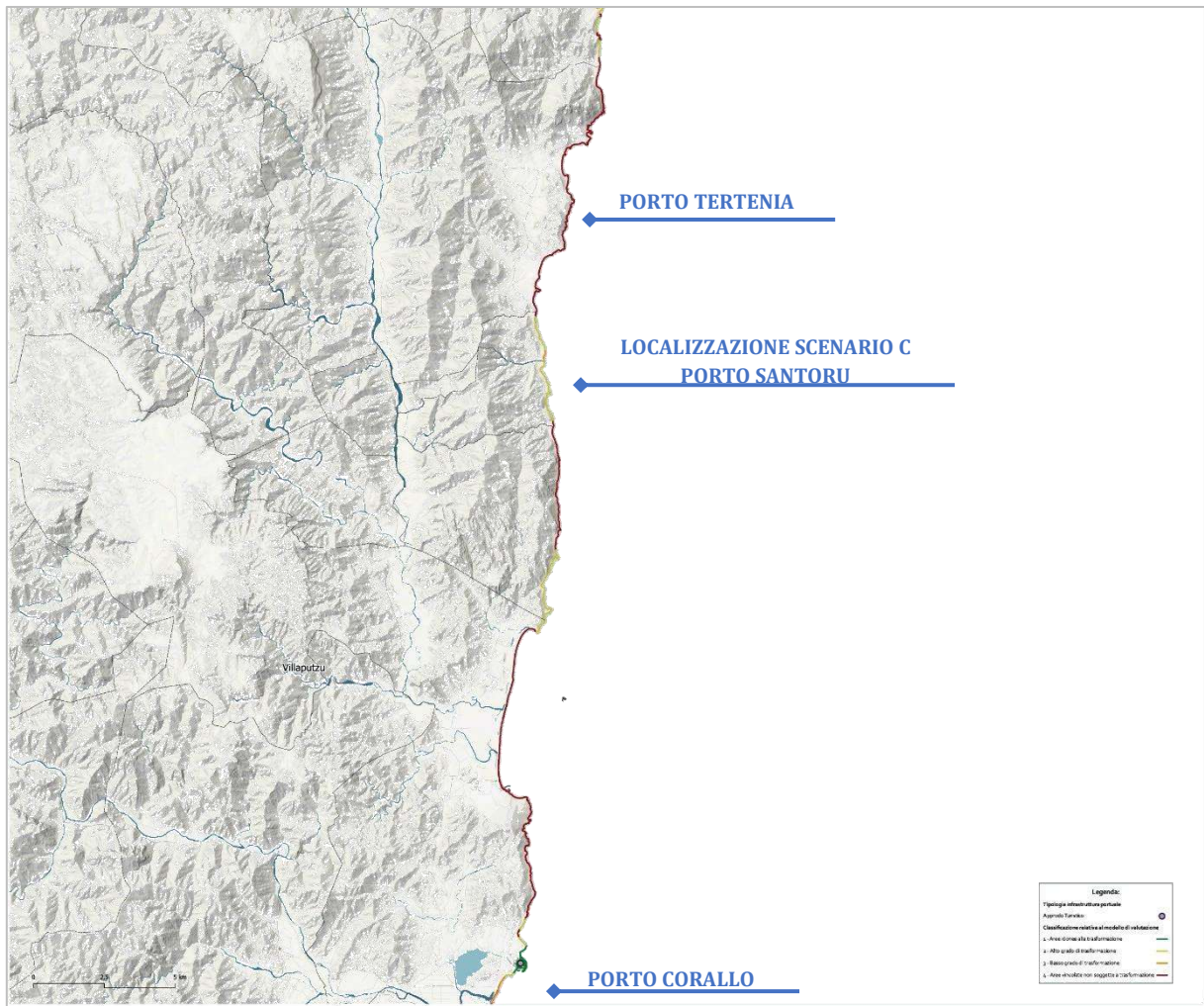


Figura 30 - Arco costiero tra il Porto di Santa Maria Navarrese e Porto Corallo. Tratto da Tertenia a Porto Corallo.

Arco costiero tra Porto Corallo e il Porto di Villasimius (Scenario B e Scenario C)

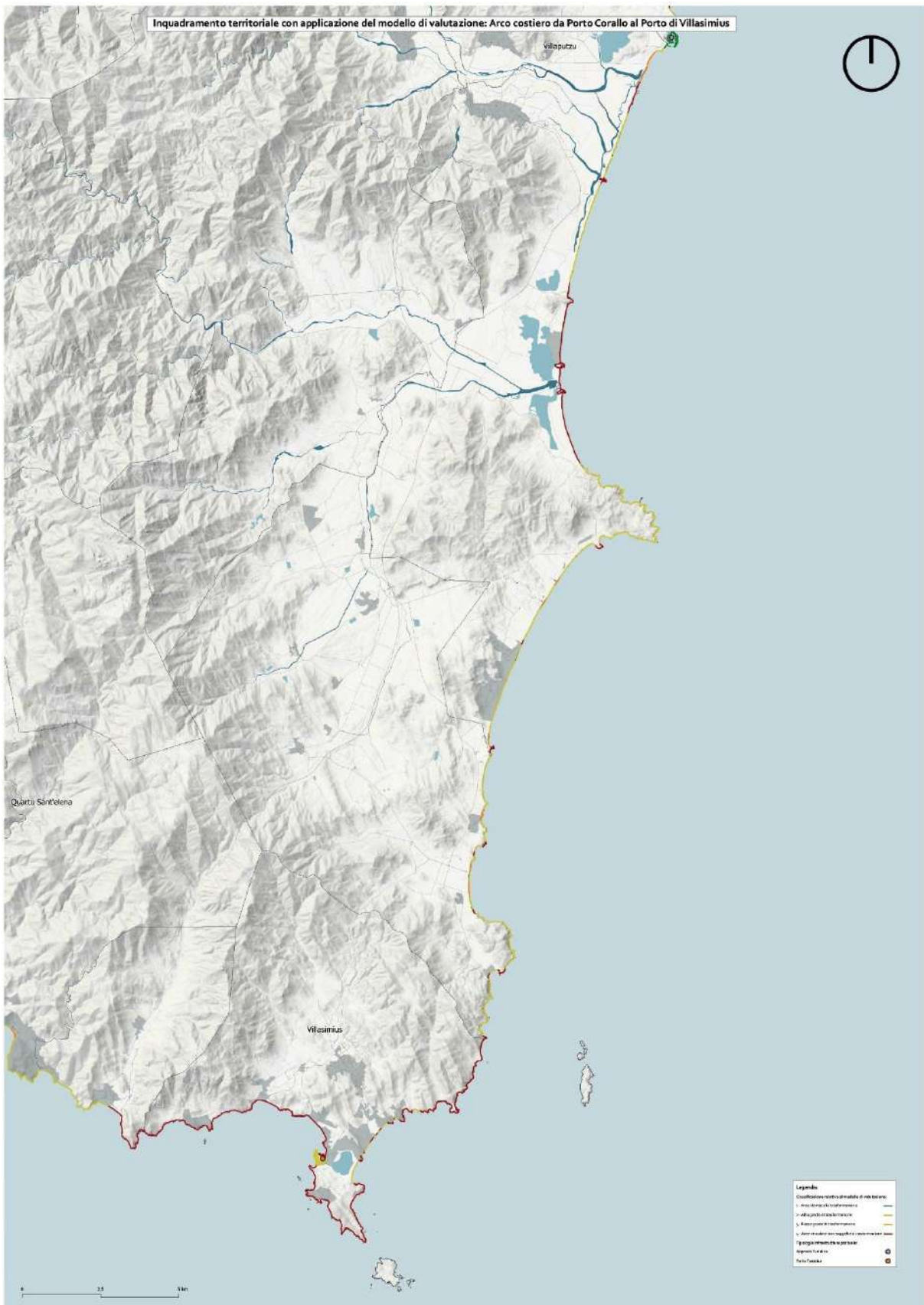


Figura 31 - Arco costiero tra il Porto Corallo e il porto di Villasimius - Inquadramento territoriale

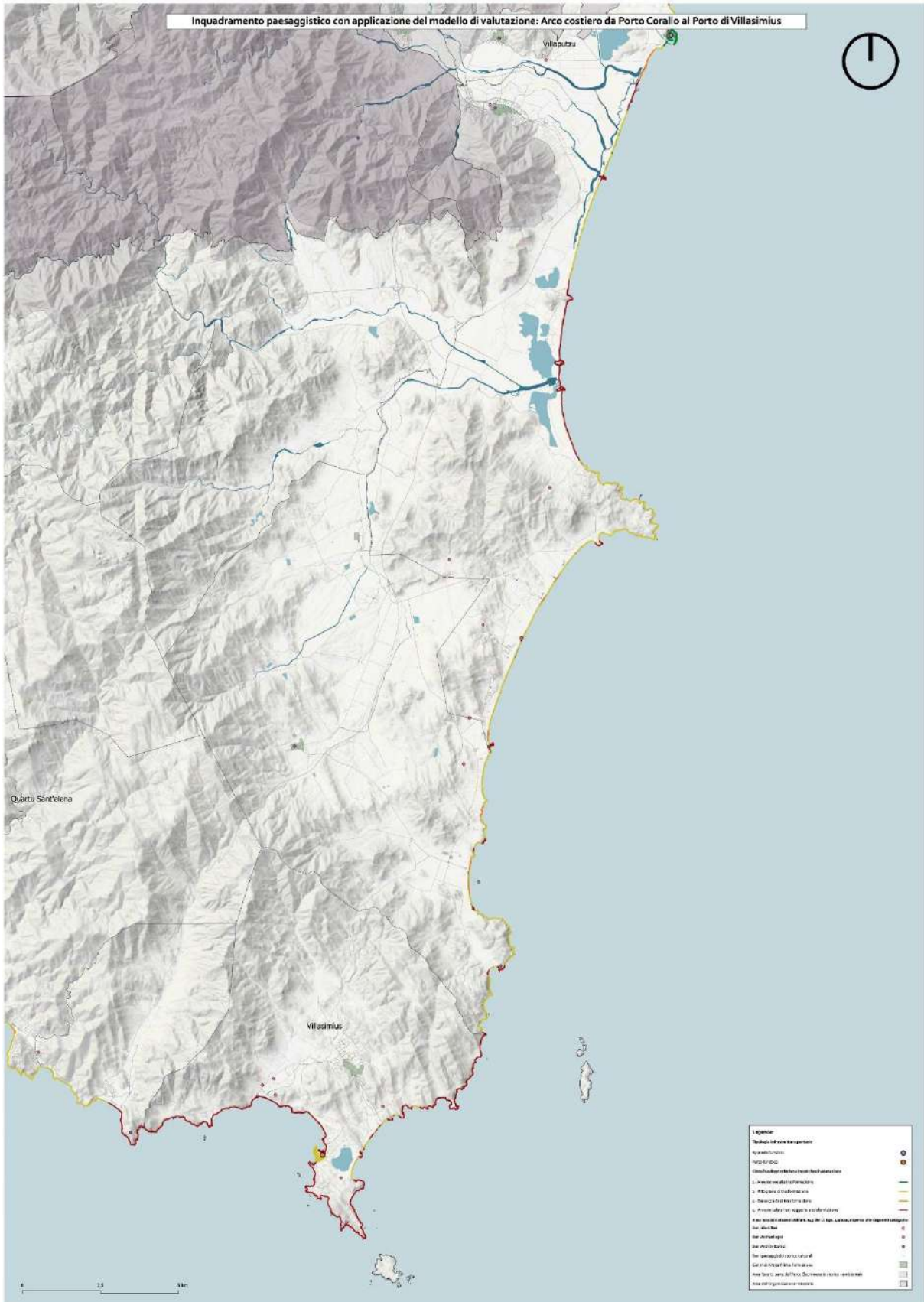


Figura 33 - Arco costiero tra il Porto Corallo e il porto di Villasimius - Inquadramento paesaggistico

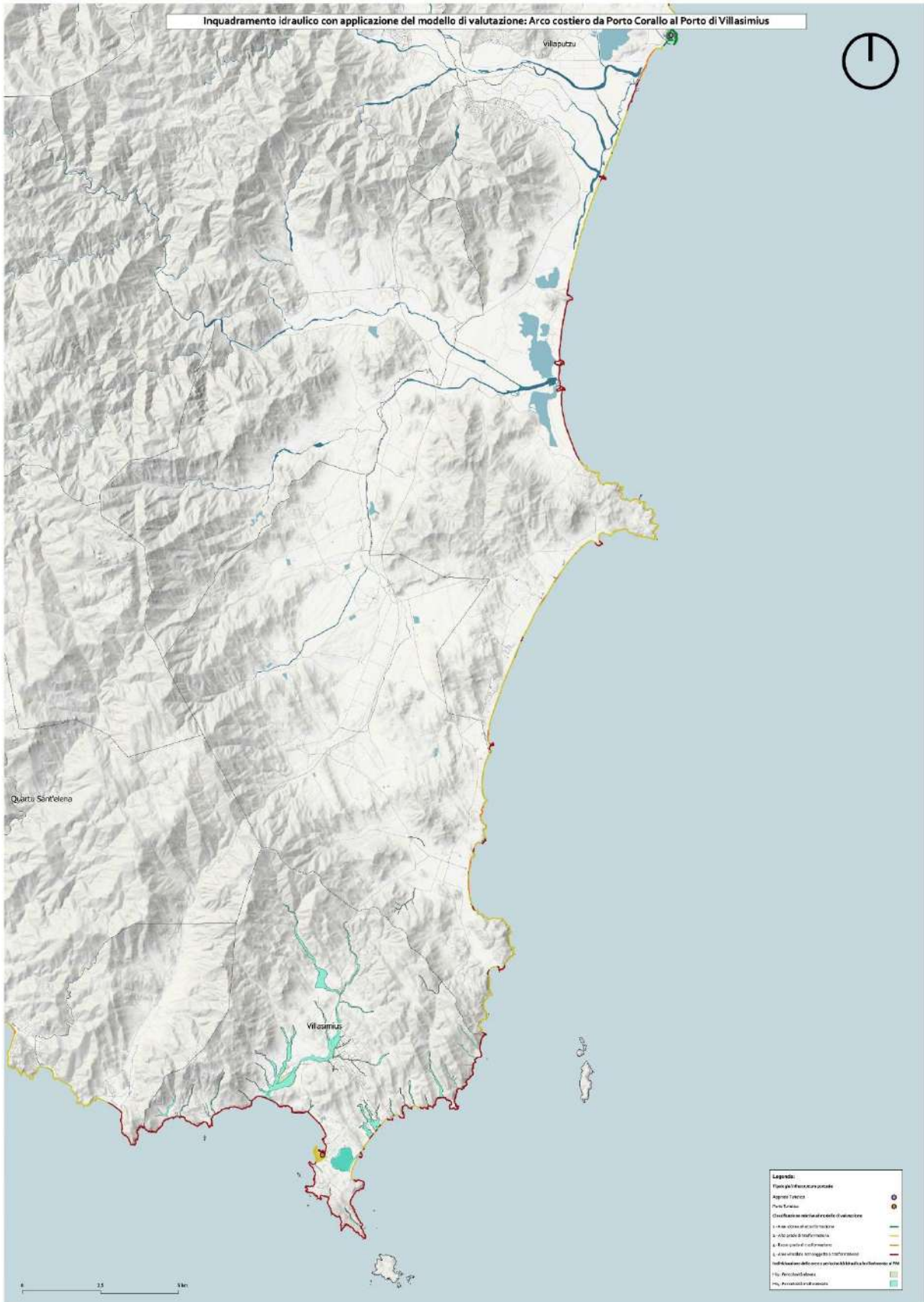


Figura 35 - Arco costiero tra il Porto Corallo e il porto di Villasimius - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità idraulica

Nell'Arco tra il Porto Corallo e il Porto di Villasimius sono presenti due ampi tratti costieri indicati col colore giallo nel Comune di Muravera e un tratto quasi del tutto giallo nel Comune di Castiadas (Figura 36).

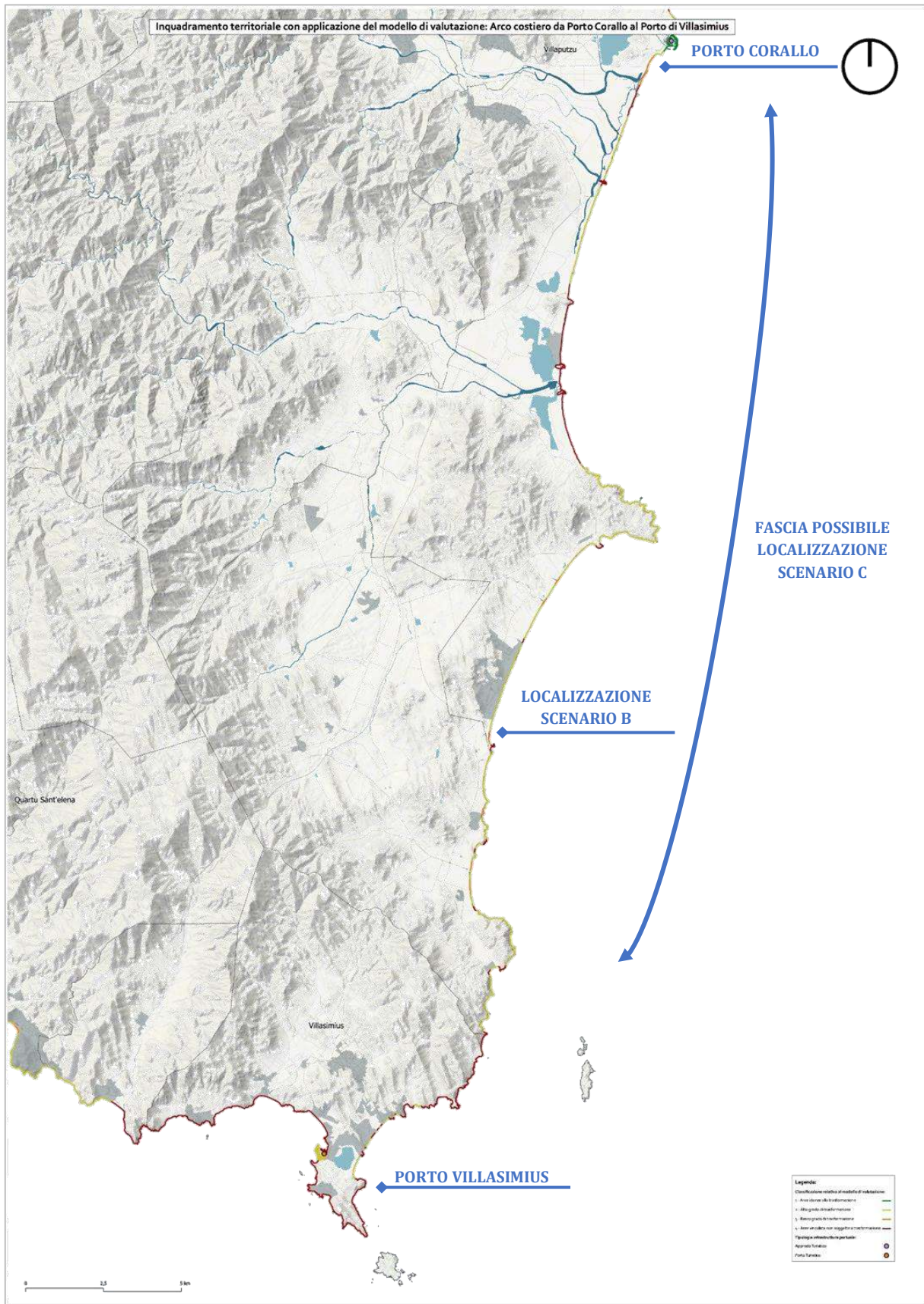


Figura 36 - Arco costiero tra il Porto Corallo e il porto di Villasimius. Applicazione del modello di valutazione

In riferimento al Comune di Muravera, i due tratti in questione sono entrambi classificati come “Alto grado di trasformazione” (Figura 37). Il primo tratto, a nord, parte dal confine con il Comune di Villaputzu fino a poco più a nord del promontorio dove è presente la Torre Salinas. Questo tratto prevede un piccolissimo tratto rosso, classificato come “Aree vincolate non soggette a trasformazione”, in prossimità della peschiera di San Giovanni. Il secondo tratto a sud, parte dal tratto di costa poco più a nord di Caletta Feraxi fino al confine con il Comune di Castiadas.

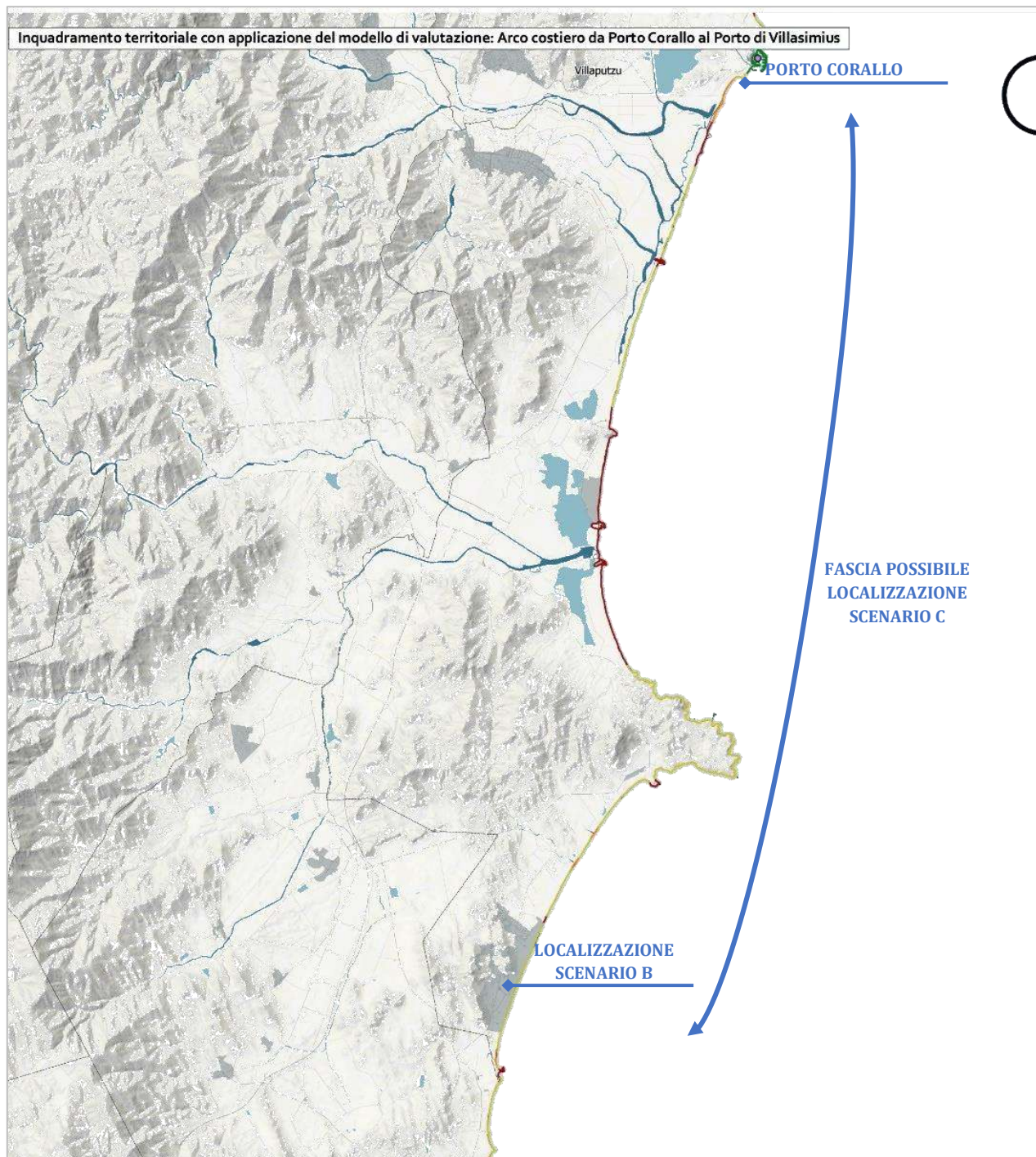


Figura 37 - Arco costiero tra il Porto Corallo e il porto di Villasimius. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Muravera

In riferimento al Comune di Castiadas, il tratto in questione è quasi totalmente indicato con il colore giallo e classificato come “Alto grado di trasformazione” (Figura 38).

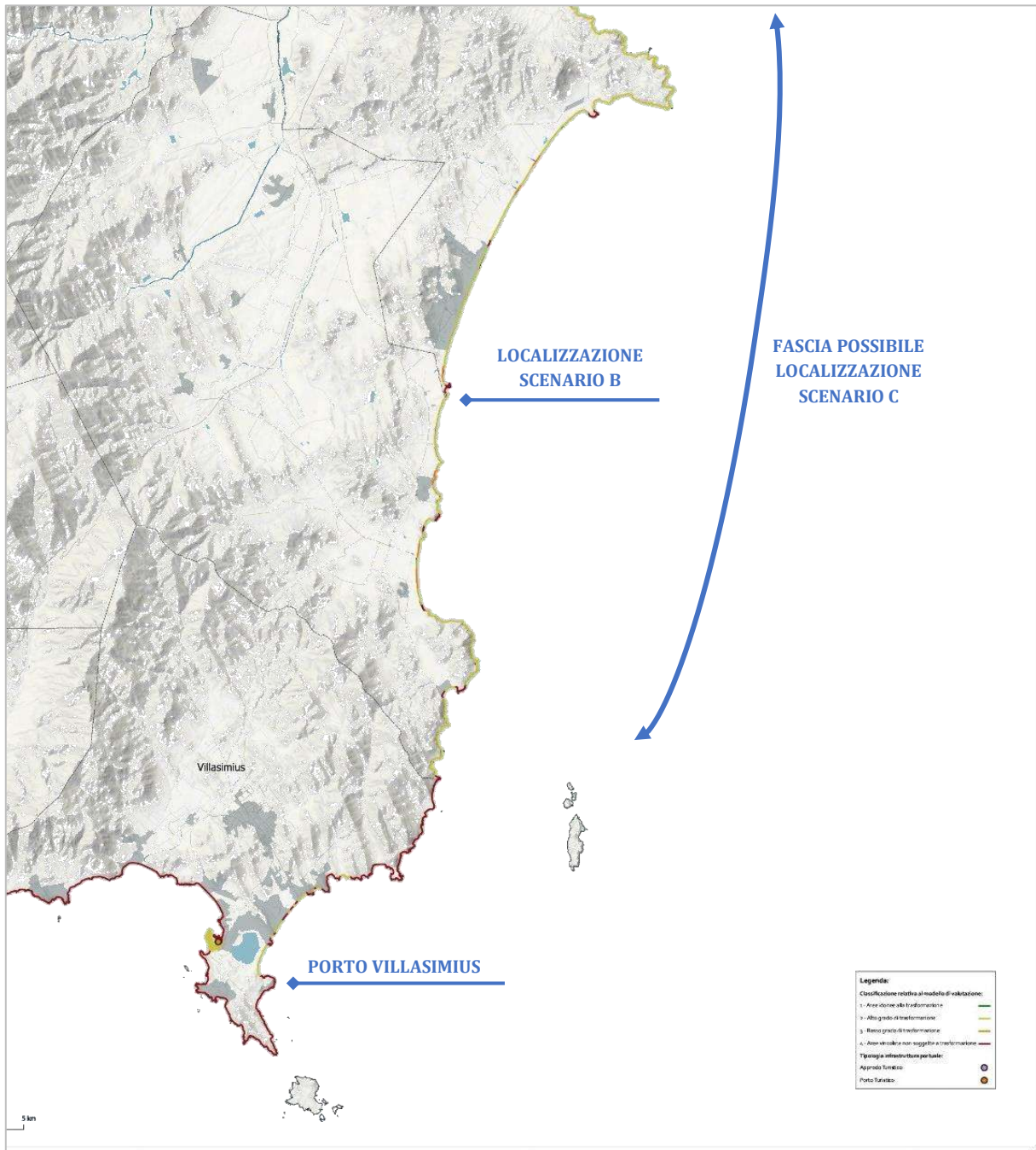


Figura 38 - Arco costiero tra il Porto Corallo e il porto di Villasimius. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Castiadas

In riferimento allo Scenario B, una possibile localizzazione di un nuovo porto potrebbe riguardare il litorale del Comune di Muravera. In riferimento allo Scenario C, la localizzazione dei nuovi porti potrebbe riguardare i litorali dei Comuni di Muravera e/o Castiadas (Figura 38).

Arco costiero tra il Porto di Cagliari e il Porto di Teulada (Scenario C)



Figura 39 - Arco costiero tra il Porto di Cagliari e il Porto di Teulada - Inquadramento territoriale



Figura 40 - Arco costiero tra il Porto di Cagliari e il Porto di Teulada - Inquadramento ambientale



Figura 41 - Arco costiero tra il Porto di Cagliari e il Porto di Teulada - Inquadramento paesaggistico

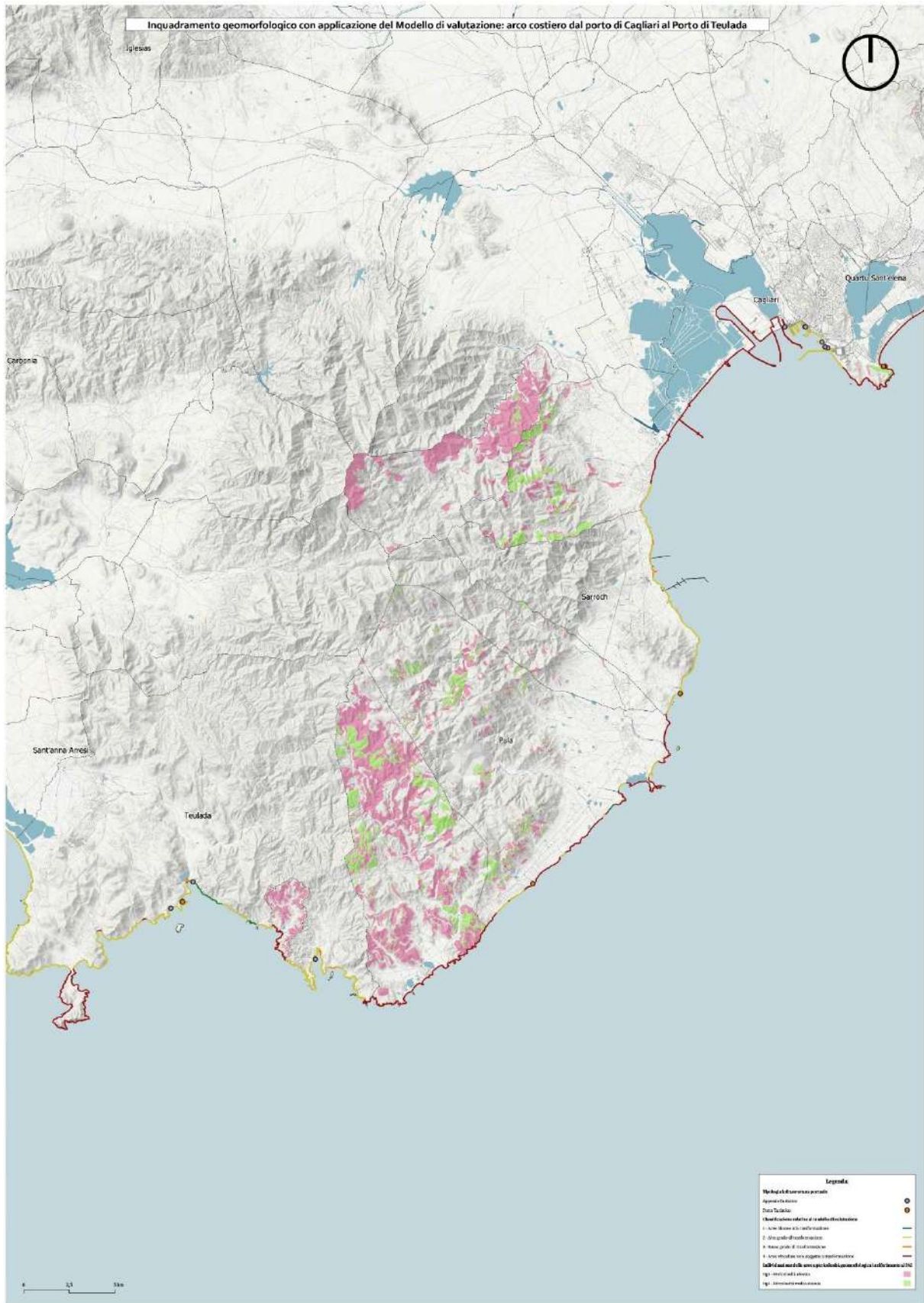


Figura 42 - Arco costiero tra il Porto di Cagliari e il Porto di Teulada - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità geomorfologica



Figura 43 - Arco costiero tra il Porto di Cagliari e il Porto di Teulada - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità idraulica

Nell'Arco costiero in oggetto le aree caratterizzate dalla Classe "Aree vincolate con Alto grado di trasformazione", di colore giallo (Figura 44) si alternano alcuni tratti classificati come "Classe - Aree vincolate non soggette a trasformazione". Si individuano anche tre piccole aree di colore verde classificate come "Aree idonee alla trasformazione" ricadenti nei comuni di Pula e Teulada. Di seguito si riporta una descrizione più dettagliata in relazione a ciascun comune.

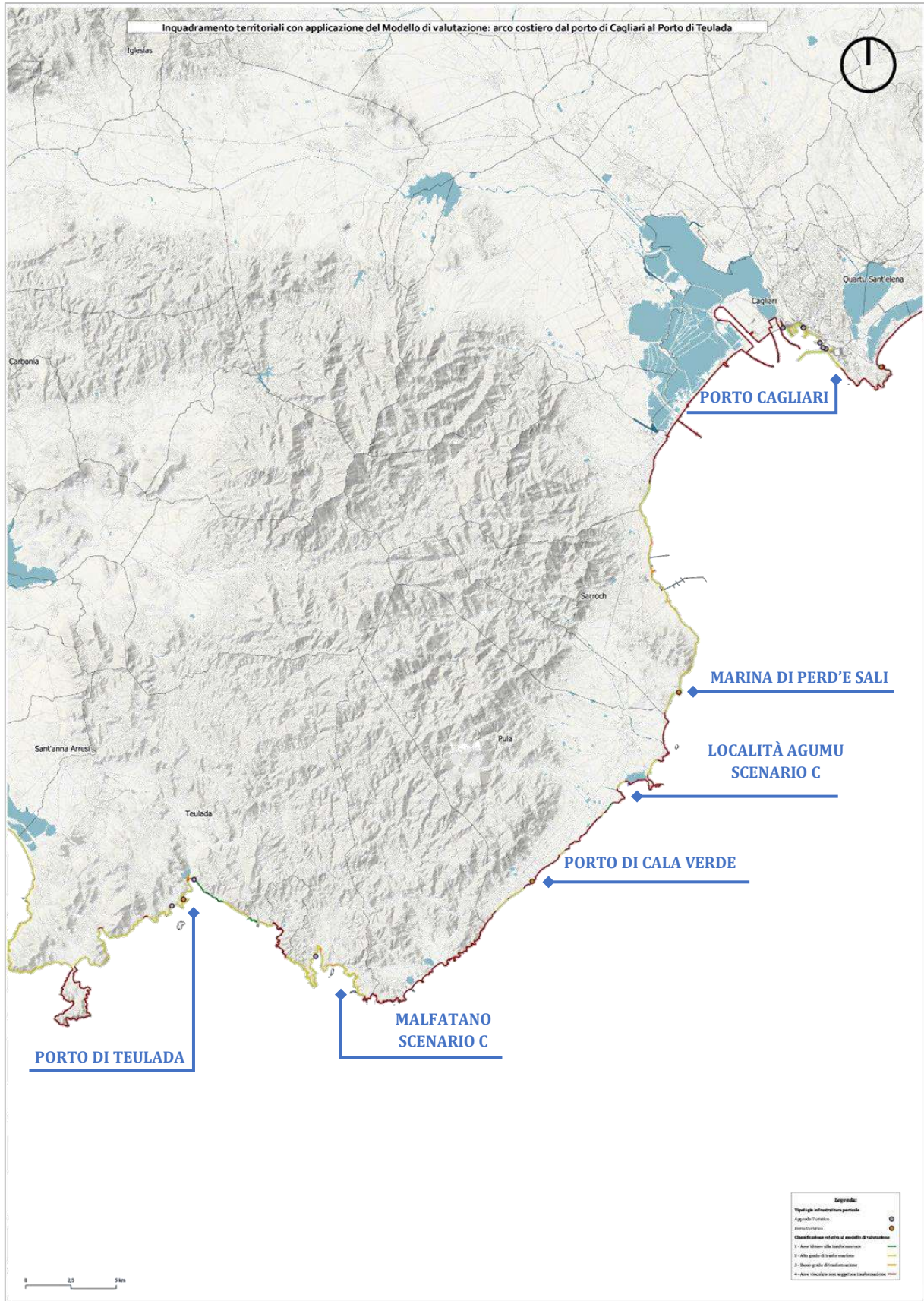


Figura 44 - Arco costiero tra il Porto di Cagliari e il Porto di Teulada. Applicazione del modello di valutazione.

In riferimento al Comune di Capoterra, il tratto di costa è caratterizzato in gran parte dalla presenza di “Aree vincolate non soggette a trasformazione” in rosso in prossimità della Spiaggia di Maramura, il restante tratto è classificato come “Aree vincolate con Alto grado di trasformazione” in giallo. Il Comune di Sarroch è, invece, caratterizzato in gran parte da tratti di costa vincolati ma ad “Alto grado di trasformazione”. Si distinguono lungo la fascia due piccole “Aree vincolate con basso grado di trasformazione” in prossimità della Zona industriale e del Sito archeologico della Torre Antigori (Figura 45).

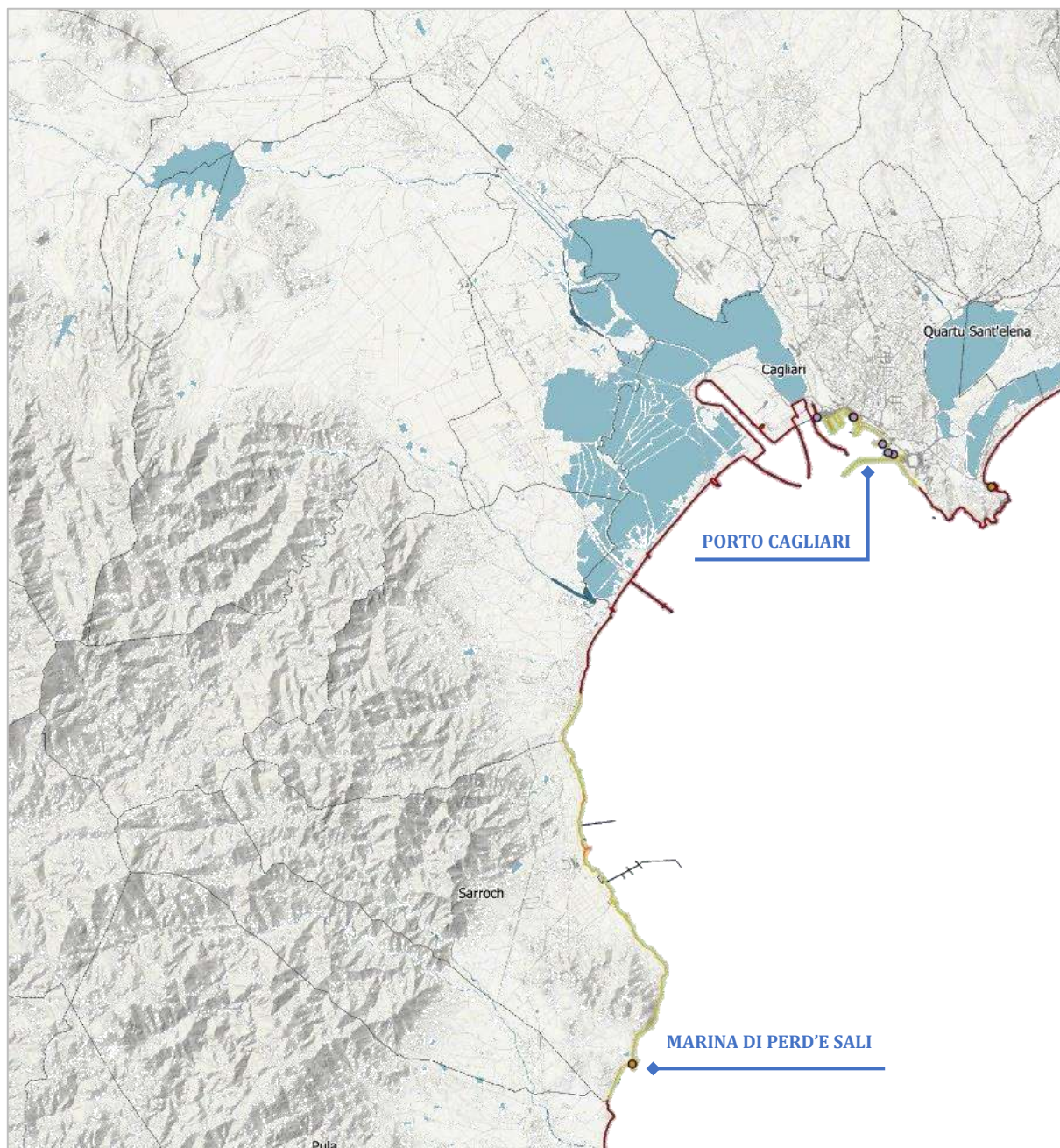


Figura 45 - Arco costiero tra il Porto di Cagliari e il Porto di Teulada. Arco da Cagliari a Perd'e Sali.

Il tratto di costa da Perd'e Sali a Cala Verde interessa per una piccola parte il Comune di Sarroch e il Comune di Pula per la restante parte. In riferimento al Comune di Sarroch le aree sono caratterizzate dalla Classe “Aree vincolate con Alto grado di trasformazione”; relativamente al Comune di Pula predomina la Classe “Aree vincolate non soggette a trasformazione” in rosso. Sono presenti lungo la costa alcuni tratti classificati come “Aree vincolate con Alto grado di trasformazione”, in giallo, in prossimità della Spiaggia di “Is Figus”, della

Spiaggia “D’Agumu”, della Spiaggia “Foxi e’Sali” e nelle vicinanze della “Torre di Cala d’Ostia”. È presente, nella località “Foxi e’Sali - Monte Agumu” un’area non vincolata appartenente alla Classe delle “Aree idonee alla trasformazione” (Figura 46).

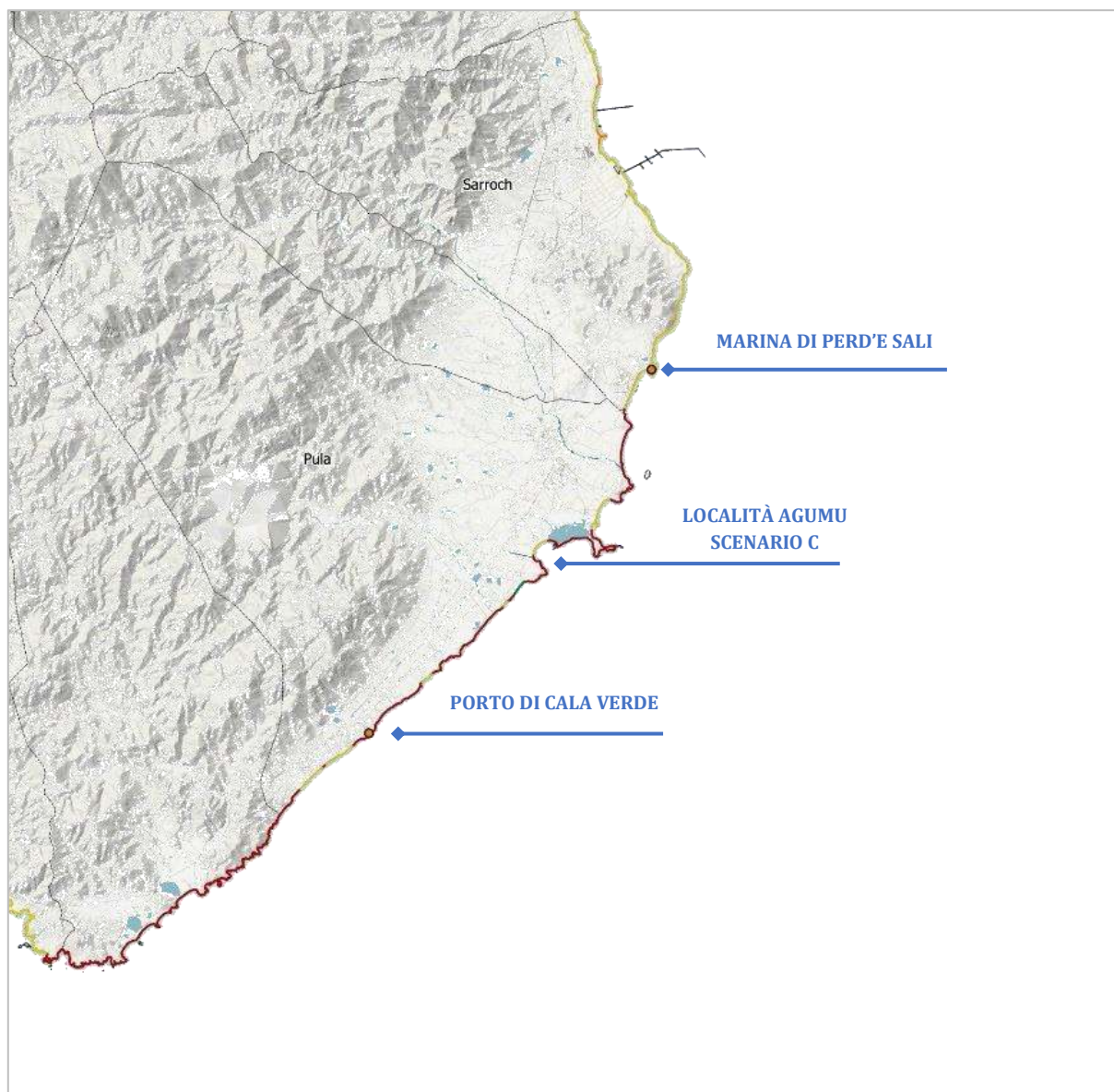


Figura 46 - Arco costiero tra il Porto di Cagliari e il Porto di Teulada. Tratto da Perd’e Sali a Cala Verde

Il tratto di costa da Cala Verde a Teulada interessa i comuni di Pula, Domus de Maria e Teulada. In riferimento al Comune di Domus de Maria il territorio è totalmente caratterizzato dalla Classe “Aree vincolate non soggette a trasformazione” in rosso. La porzione del Comune di Pula a sud di Cala Verde mostra un alternarsi di aree vincolate e non soggette a trasformazione con “Aree vincolate con Alto grado di trasformazione” in prossimità delle Spiagge di Perla Marina e Riva dei Pini.

Con riferimento al Comune di Teulada predomina la Classe “Aree vincolate con Alto grado di trasformazione”, in giallo, sia in prossimità di Capo Malfatano, sia nella Zona ad Ovest verso il Porto di Teulada; in quest’area sono presenti due aree verdi appartenenti alla Classe delle “Aree idonee alla trasformazione” in località “Scogli di Porto Malo” e in località Costa Pala e’Portu e Costa Teulada-Piscinì (Figura 47).

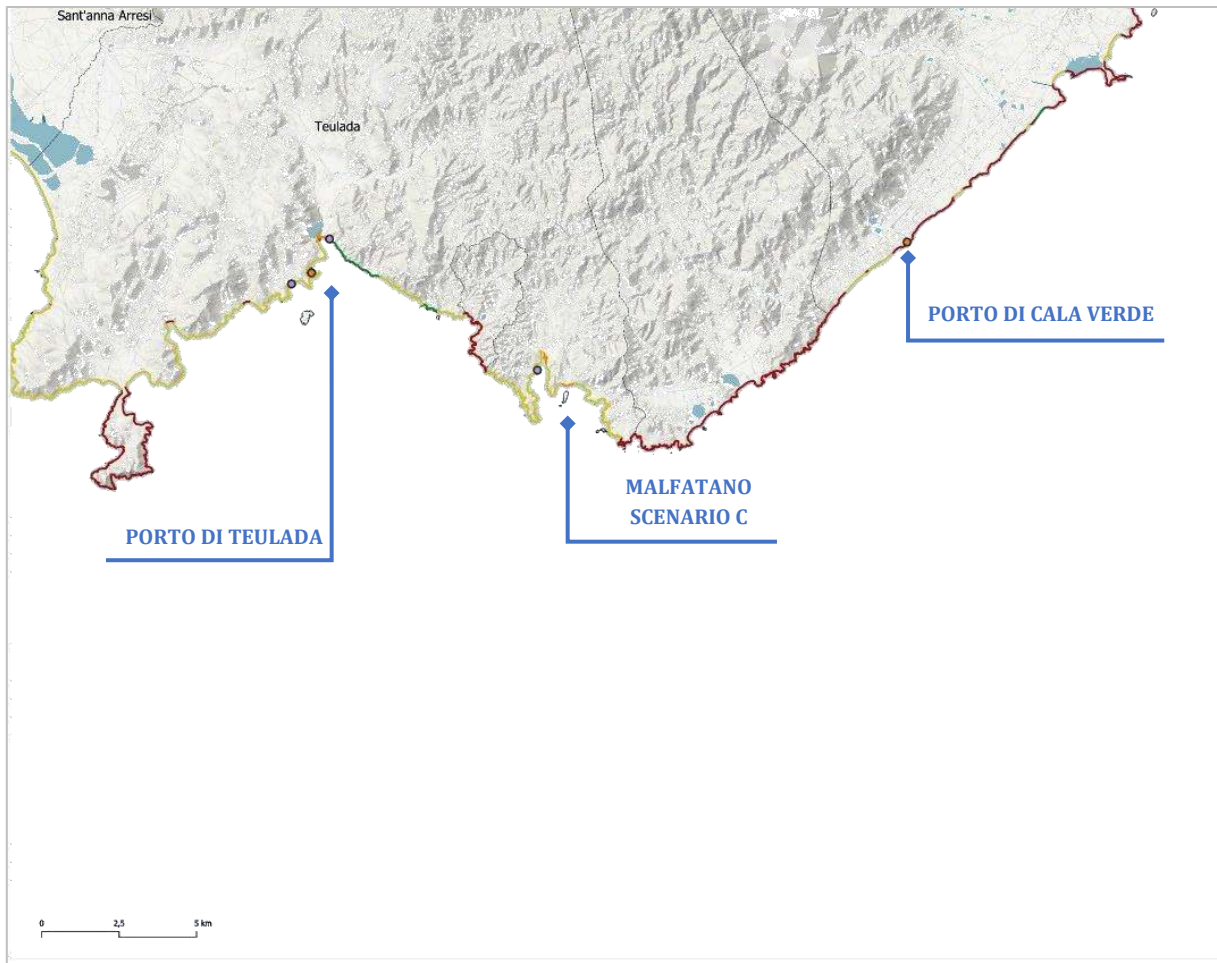


Figura 47 - Arco costiero tra il Porto di Cagliari e il Porto di Teulada. Tratto da Cala Verde a Teulada.

Arco costiero dal Porto di Teulada a Porto Pino, Porto di Sant'Antioco, Porto di Calasetta, Porto di Carloforte e di Portoscuso. (Scenario C)

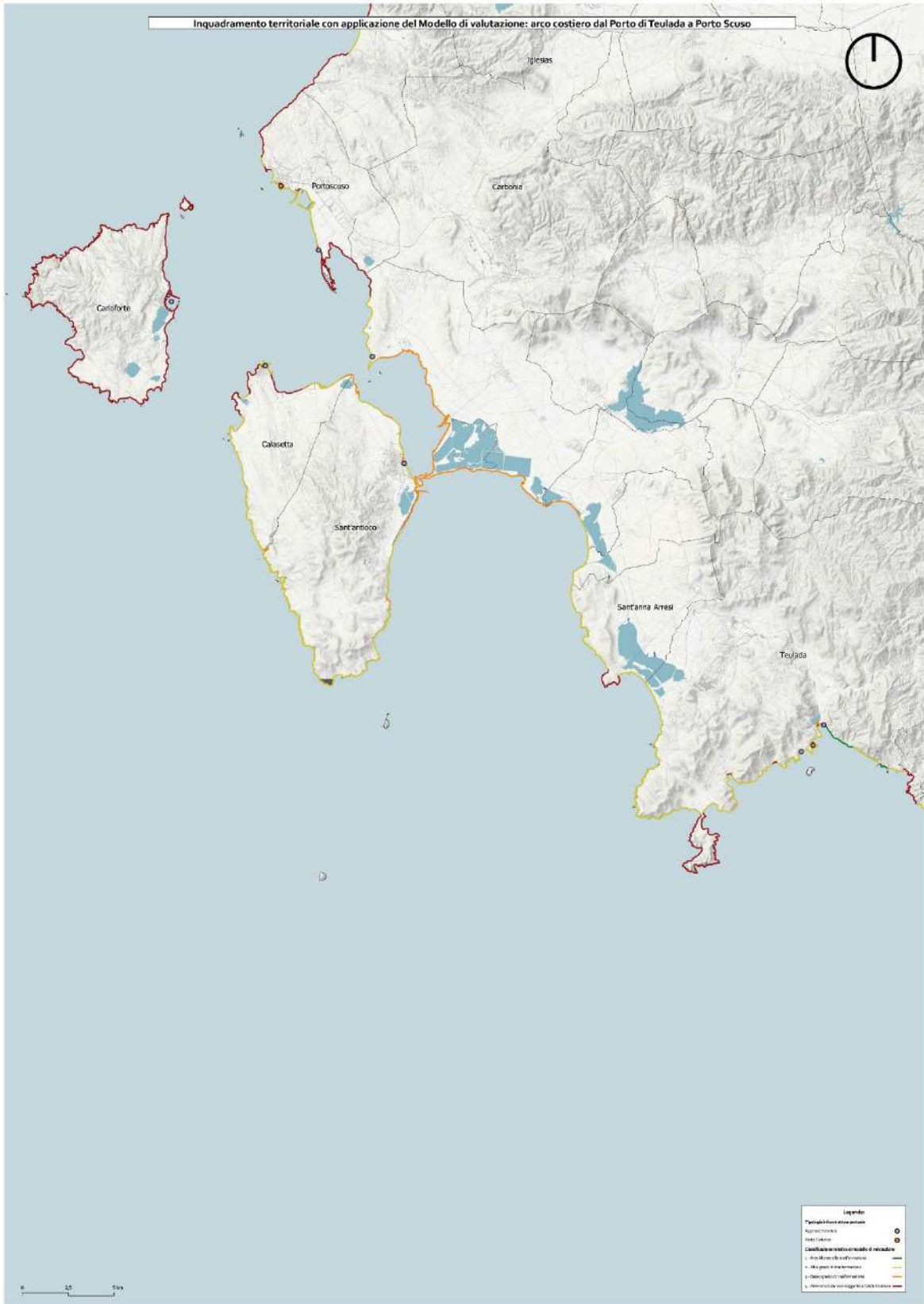


Figura 48 - Arco costiero dal Porto di Teulada a Porto Pino, Porto di Sant'Antioco, Porto di Calasetta, Porto di Carloforte e di Portoscuso. Inquadramento territoriale.

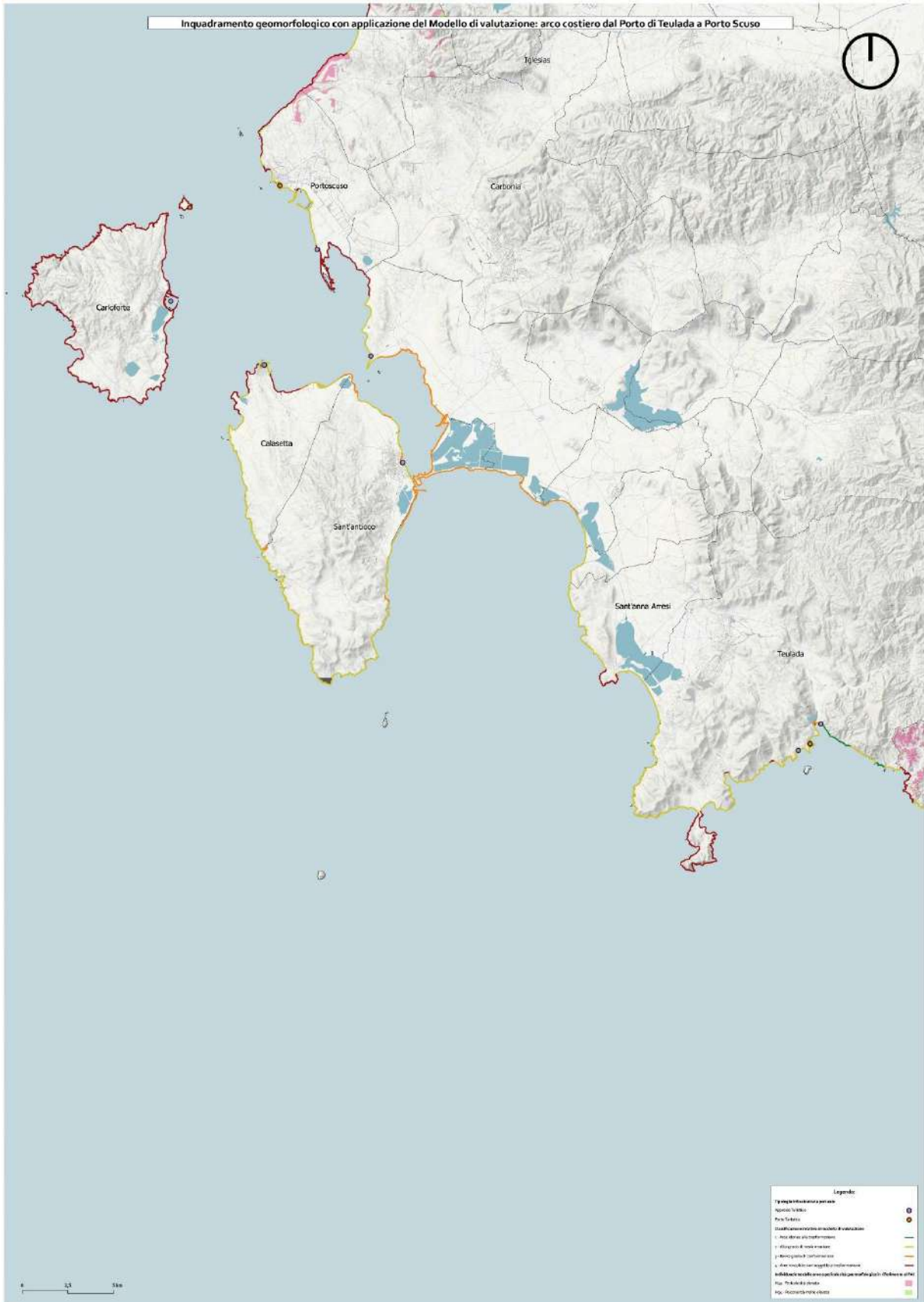


Figura 51 - Arco costiero dal Porto di Teulada a Porto Pino, Porto di Sant'Antioco, Porto di Calasetta, Porto di Carloforte e di Portoscuso - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità geomorfologica.

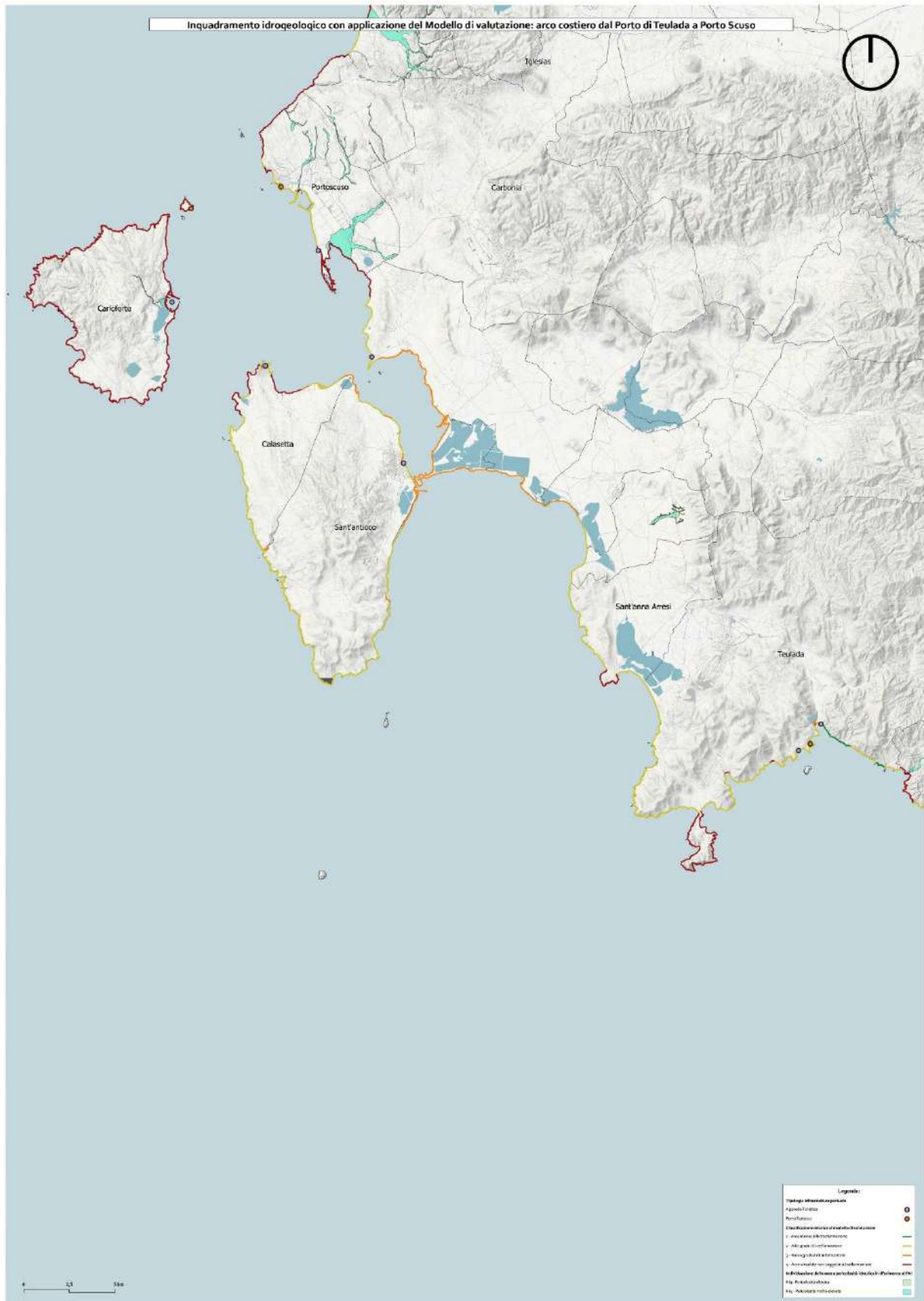


Figura 52 - Arco costiero dal Porto di Teulada a Porto Pino, Porto di Sant'Antioco, Porto di Calasetta, Porto di Carloforte e di Portoscuso - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità idraulica.

In considerazione del sistema portuale già esistente nell'arco costiero in oggetto e delle previsioni relative al terzo Scenario, l'attenzione si concentra sul versante sud occidentale dell'Isola di Sant'Antioco. Questo tratto è caratterizzato dalla presenza di "Aree vincolate con Alto grado di trasformazione", di colore giallo, con un unico punto vincolato con "Basso grado di trasformazione", di colore arancio, in prossimità della Spiaggia di "Cala Lunga" (Figura 53).

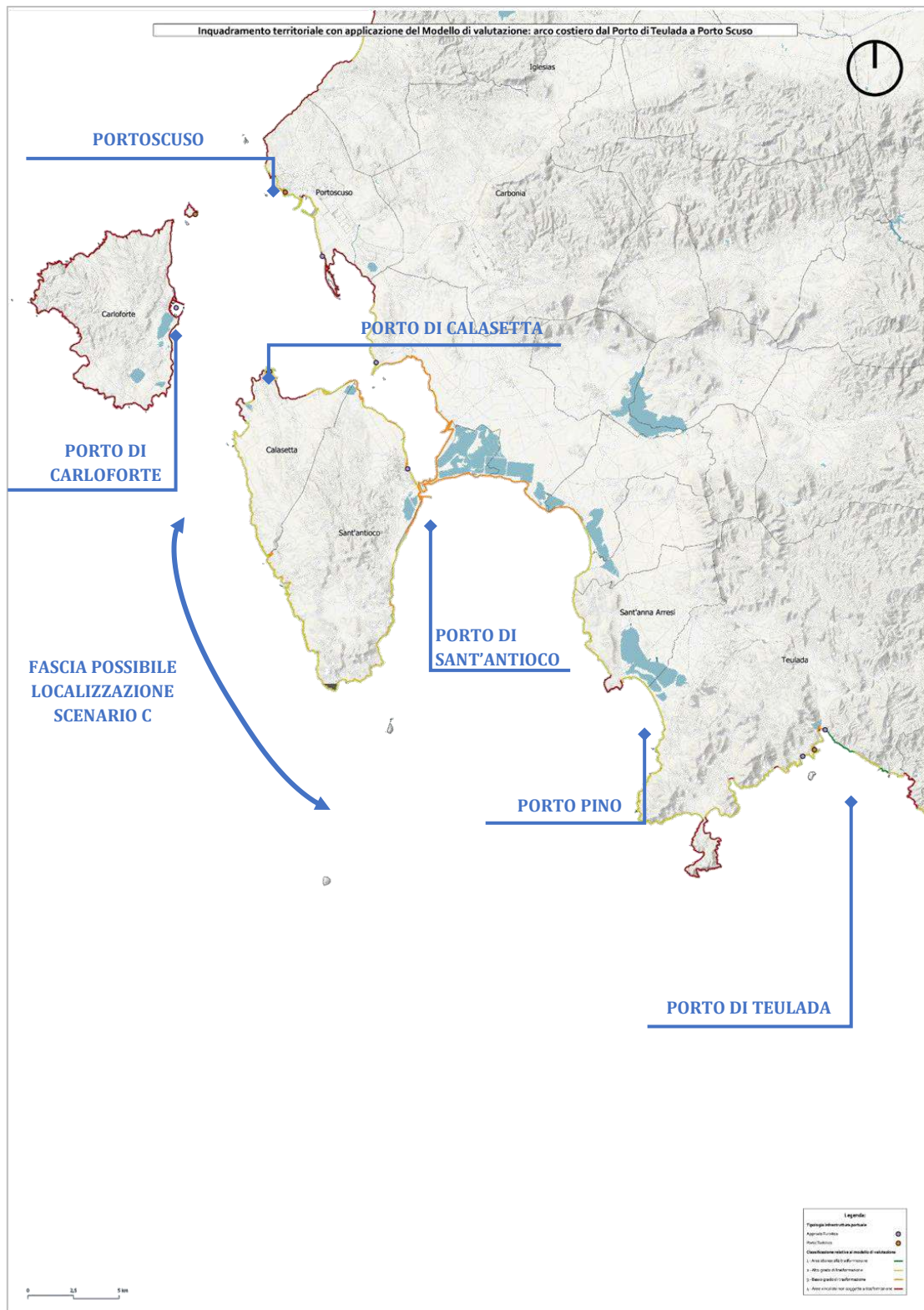


Figura 53 - Arco costiero dal Porto di Teulada a Porto Pino, Porto di Sant'Antioco, Porto di Calasetta, Porto di Carloforte e di Portoscuso. Applicazione del modello di valutazione.

Arco costiero da Portoscuso al Porto di Buggerru (Scenario C)

Nell'Arco costiero in oggetto le aree caratterizzate dalla Classe "Aree vincolate con Alto grado di trasformazione", di colore giallo (Figura 54) si alternano a tratti classificati come "Classe - Aree vincolate non soggette a trasformazione". In riferimento al Comune di Gonnese si denota la presenza di un'area classificata come "Aree vincolate con Alto grado di trasformazione", di colore giallo in prossimità delle spiagge di "Porto Paglia", "Sa Punta e S'Arena" e "Plagemesu". Relativamente al Comune di Iglesias, il tratto di costa è caratterizzato per il 50% da "Aree vincolate non soggette a trasformazione" nei territori di "Nebida" e "Masua"; mentre, per l'altra metà, la costa è caratterizzata da "Aree vincolate con Alto grado di trasformazione", in giallo, nel tratto di costa che va da "Porto Flavia" fino al "Promontorio della Grotta Azzurra".

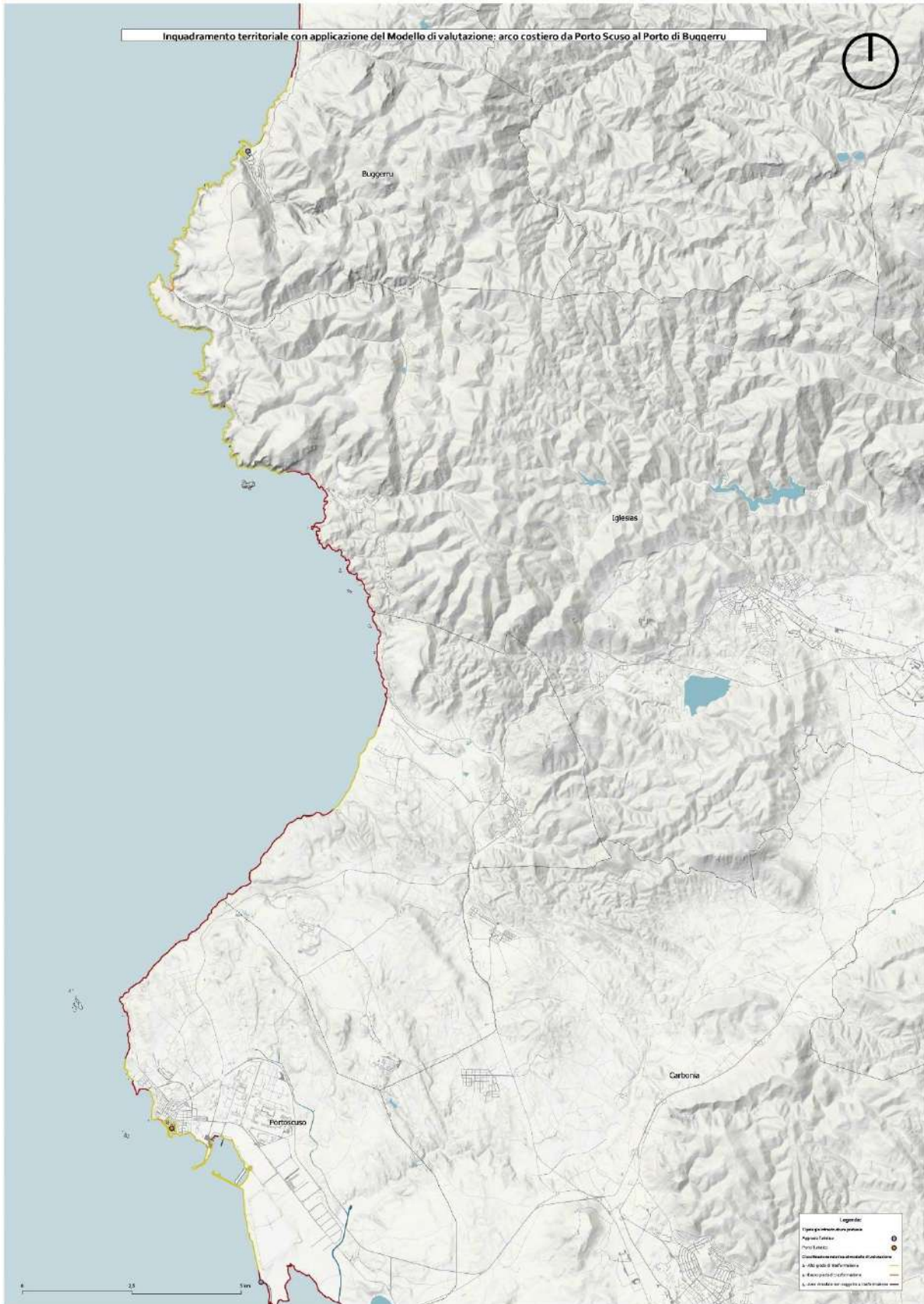


Figura 54 - Arco costiero dal Porto di Calassetta/Carloforte/Portoscuso al Porto di Buggeru - Inquadramento territoriale.

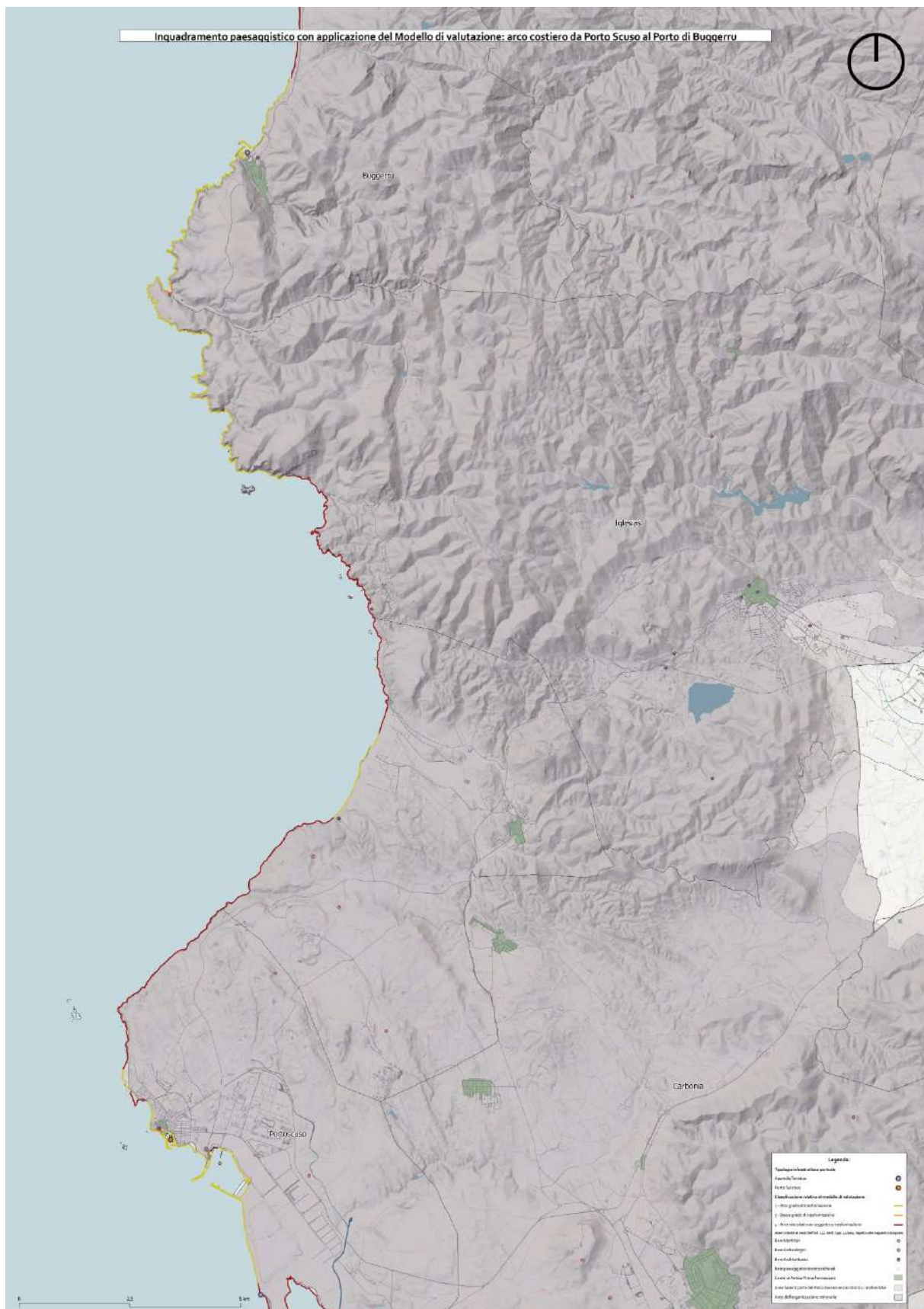


Figura 56 - Arco costiero dal Porto di Calassetta/Carloforte/Portoscuso al Porto di Buggerru - Inquadramento paesaggistico.

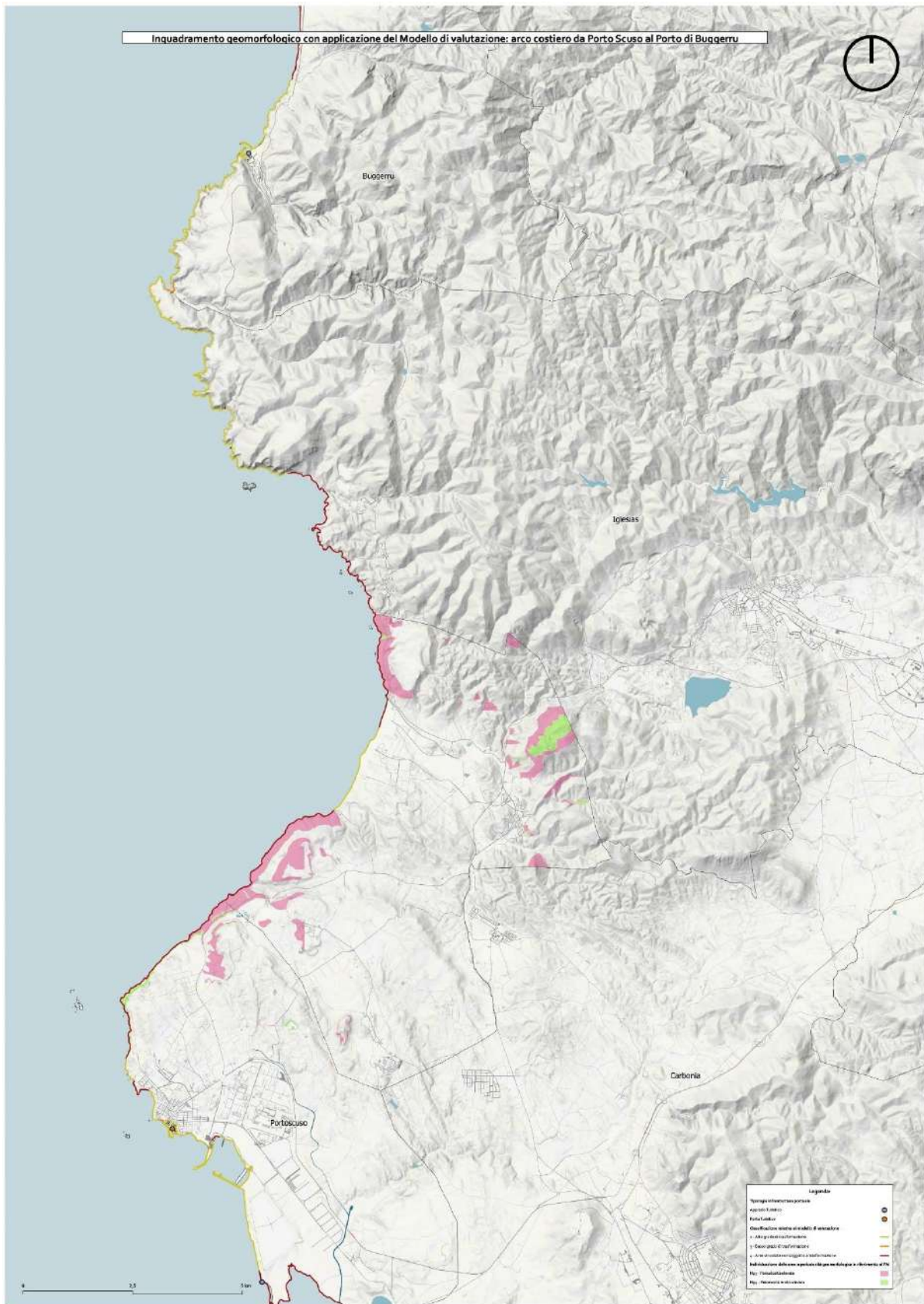


Figura 57 - Arco costiero dal Porto di Calassetta/Carloforte/Portoscuso al Porto di Buggerru - Inquadramento secondo il PAI - Inquadramento geomorfologico

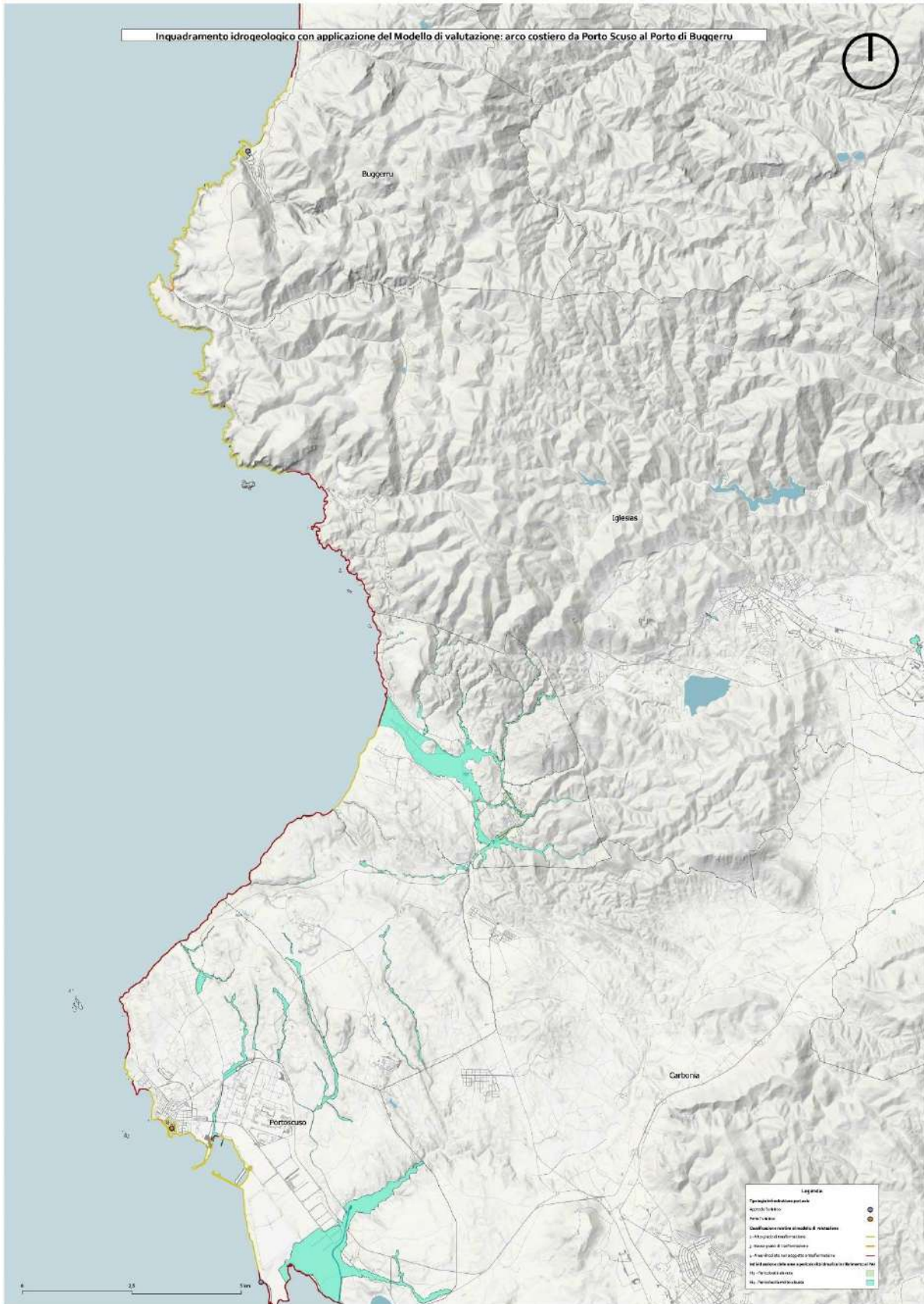


Figura 58 - Arco costiero dal Porto di Calasetta/Carloforte/Portoscuso al Porto di Buggerru - Inquadramento secondo il PAI - Inquadramento idraulico.

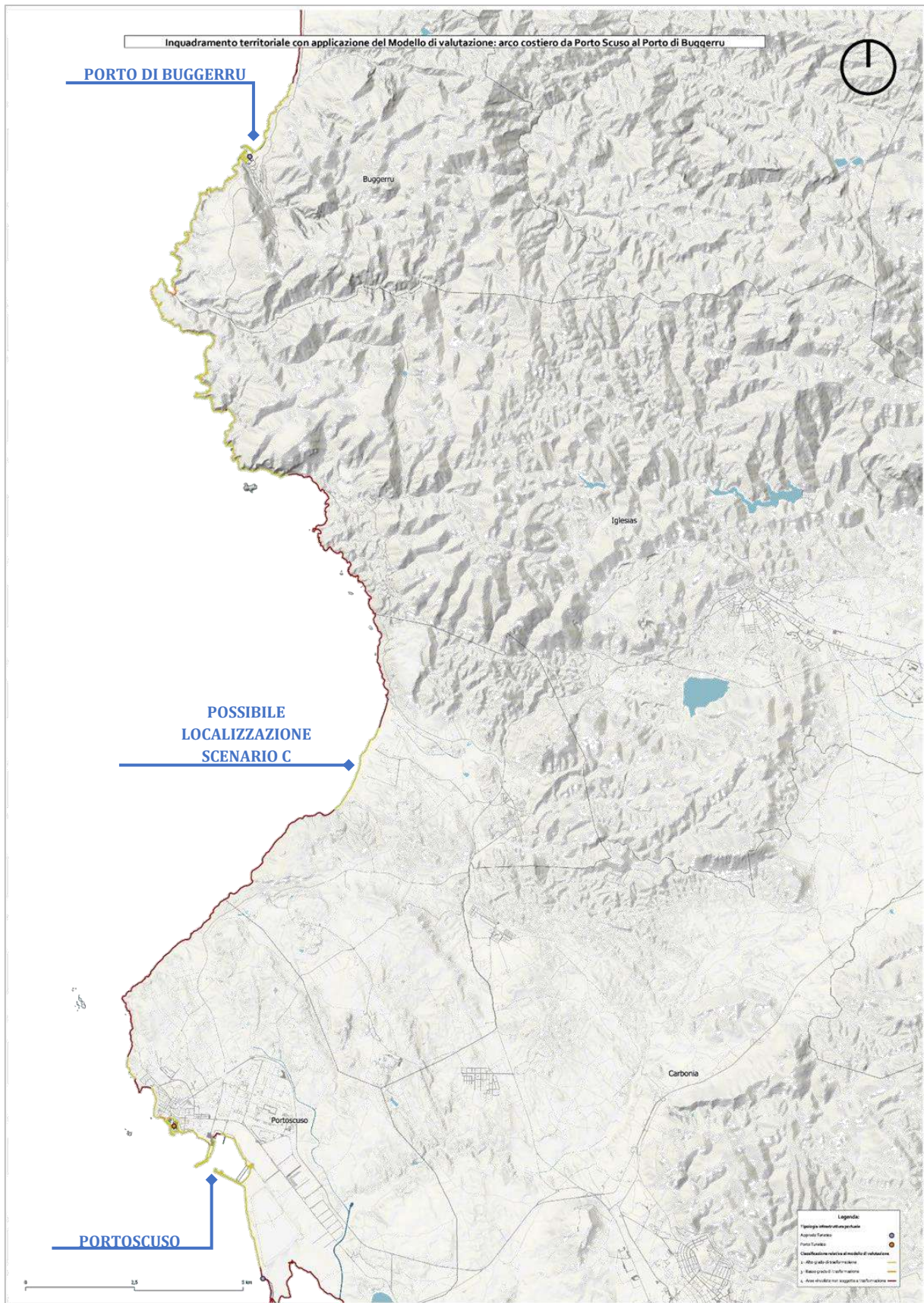


Figura 59 - Arco costiero dal Porto di Calasetta/Carloforte/Portoscuso al Porto di Buggerru. Applicazione del modello di valutazione.

Arco costiero tra il Porto di Buggerru e il Porto di Oristano - Torregrande (Scenario B e Scenario C)

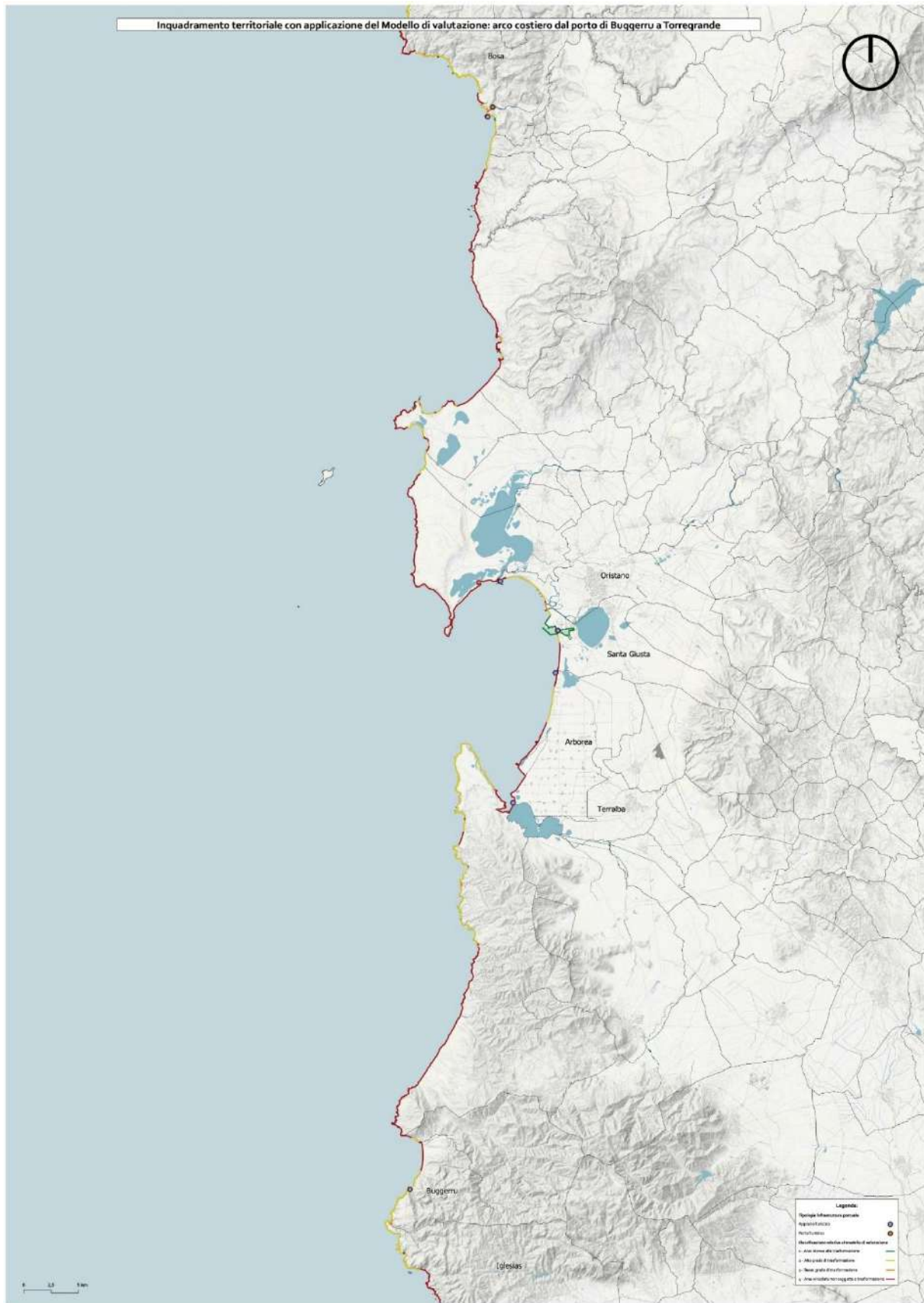


Figura 60 - Arco costiero tra il Porto di Buggerru e il porto di Oristano Torregrande - Inquadramento territoriale



Figura 62 - Arco costiero tra il Porto di Buggerru e il porto di Oristano Torregrande - Inquadrimento paesaggistico.

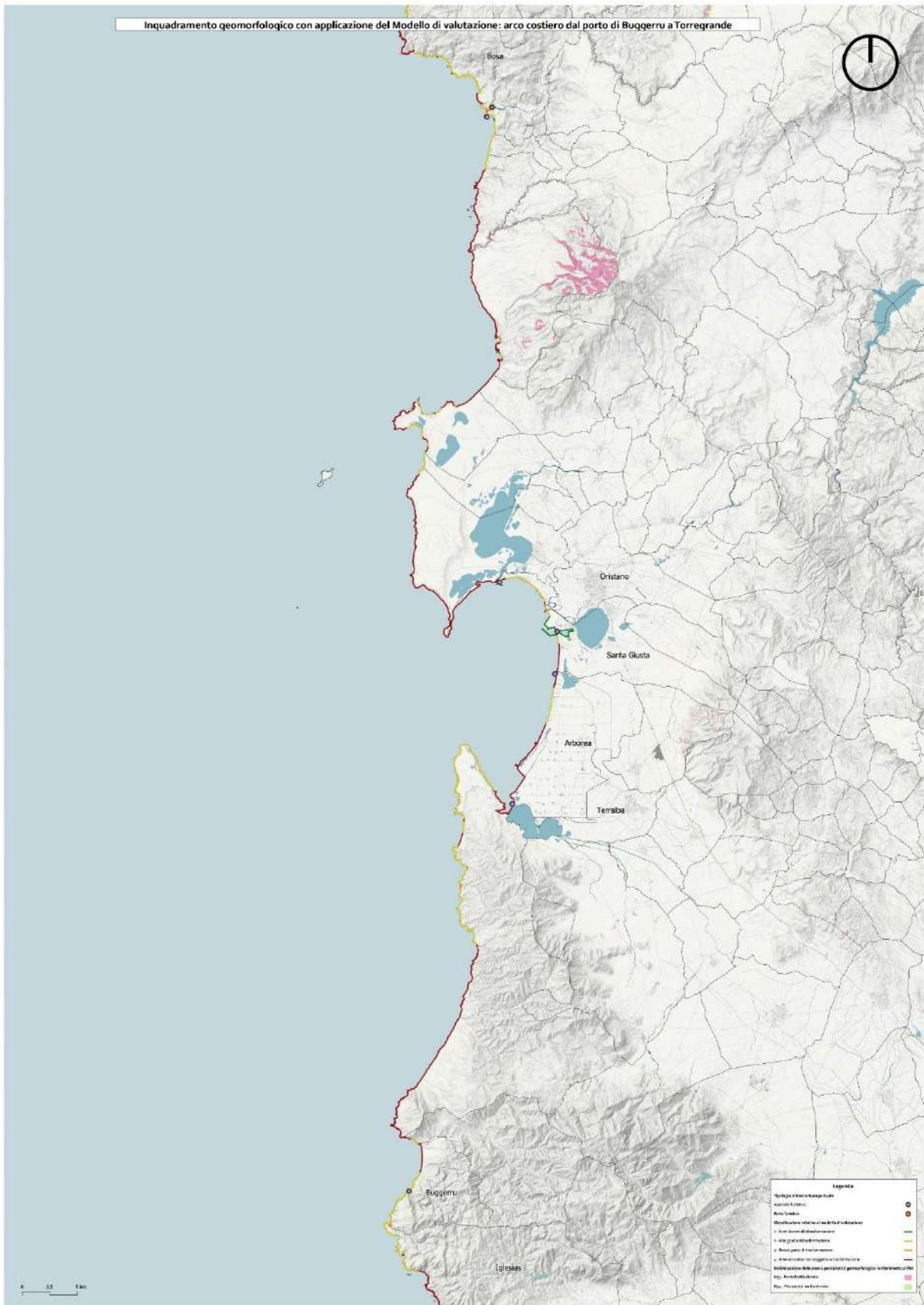


Figura 63 - Arco costiero tra il Porto di Buggerru e il porto di Oristano Torregrande - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità geomorfologica

Nel tratto tra il Porto di Buggerru e il porto di Oristano Torregrande sono presenti due tratti costieri indicati col colore giallo nel Comune di Arbus e nel Comune di Arborea e un tratto in parte verde e in parte giallo nel Comune di Santa Giusta (Figura 65).

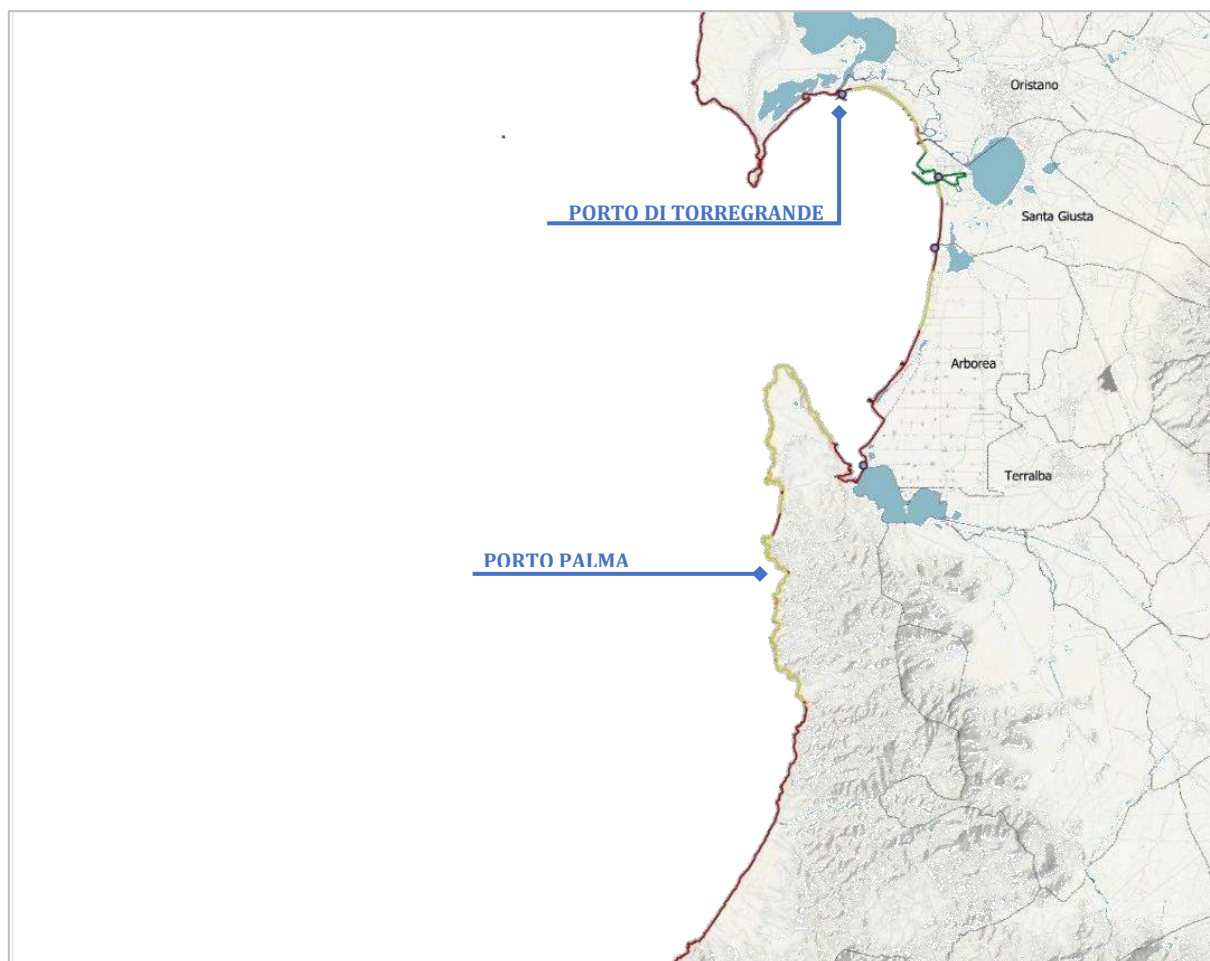


Figura 65 - Arco costiero tra il Porto di Buggerru e il porto di Oristano Torregrande - Applicazione del modello di valutazione

In riferimento al Comune di Arbus, il tratto giallo in questione, classificato come “Alto grado di trasformazione”, si estende da Marina di Gutturu Flumini fino a Capo Frasca. All’interno di questo tratto sono presenti una parte rossa, classificata come “Aree vincolate non soggette a trasformazione” in prossimità della Spiaggia di Torre dei Corsari e una piccola parte arancione, classificata come “Basso grado di trasformazione”, in prossimità della Spiaggia di Rio Murtas (Figura 65).

In riferimento al Comune di Arborea, il tratto giallo in questione, classificato come “Alto grado di trasformazione” è situato in prossimità della Spiaggia di Arborea. In riferimento al Comune di Santa Giusta il tratto verde, classificato come “Area idonea alla trasformazione” corrisponde al Porto industriale (Figura 65). In riferimento allo Scenario B, una possibile localizzazione di un nuovo porto potrebbe riguardare il litorale del Comune di Arbus, in prossimità di Porto Palma (Figura 65). In riferimento allo Scenario C, una possibile localizzazione di un nuovo porto potrebbe riguardare il tratto costiero tra Buggerru e Porto Palma.

Arco costiero tra il Porto di Oristano Torregrande e il Porto di Bosa (Scenario B e Scenario C)



Figura 66 - Arco costiero tra il porto di Oristano Torregrande e il Porto di Bosa - Inquadramento territoriale



Figura 67 - Arco costiero tra il porto di Oristano Torregrande e il Porto di Bosa - Inquadratura ambientale

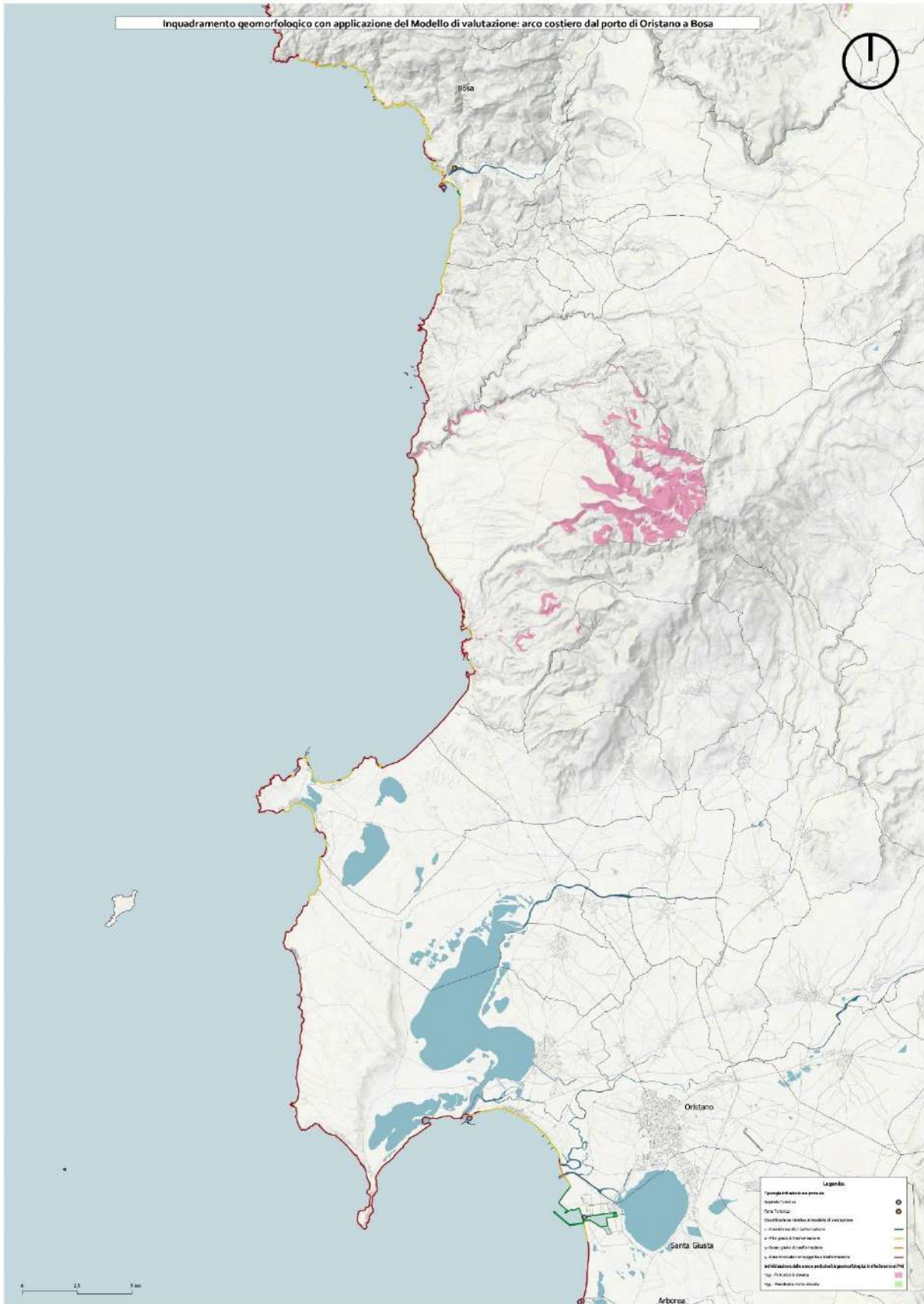


Figura 69 - Arco costiero tra il porto di Oristano Torregrande e il Porto di Bosa - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità geomorfologica

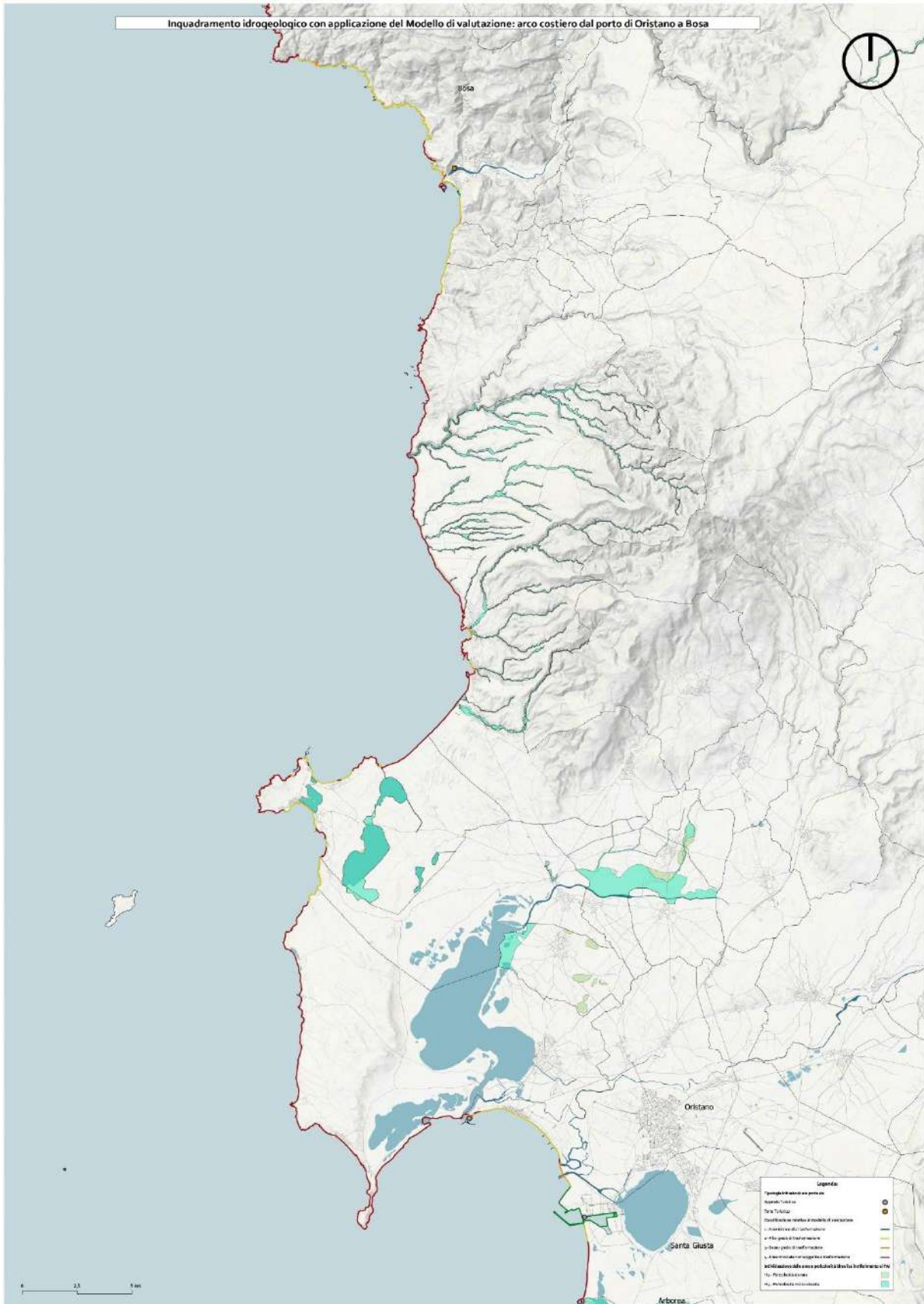


Figura 70 - Arco costiero tra il porto di Oristano Torregrande e il Porto di Bosa - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità idraulica

Nel tratto tra il porto di Oristano Torregrande e il Porto di Bosa sono presenti un ampio tratto costiero indicato col colore giallo che comprende i litorali dei Comuni di Cabras, Riola Sardo e San Vero Milis, un secondo tratto nel Comune di Cuglieri e un terzo tratto che comprende i Comuni di Tresnuraghes, Magomandas e Bosa (Figura 71).

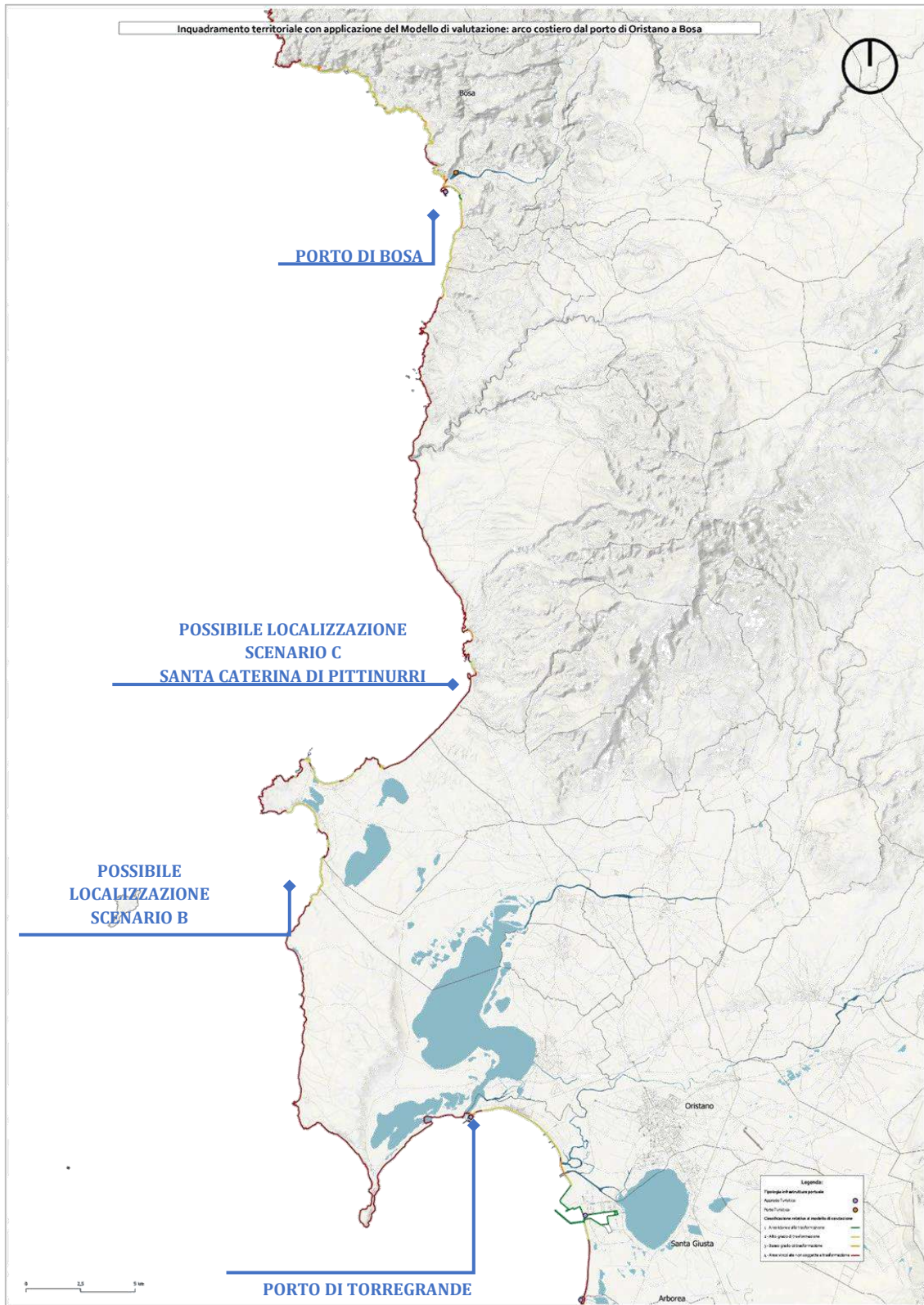


Figura 71 - Arco costiero tra il porto di Oristano Torregrande e il Porto di Bosa. Applicazione del modello di valutazione

In riferimento ai Comuni di Cabras, Riola Sardo e San Vero Milis, il tratto giallo, classificato come “Alto grado di trasformazione”, parte dall’ultimo tratto costiero a nord del Comune di Cabras e comprende tutto l’arco costiero del Comune di Riola. Il tratto ricadente nel Comune di San Vero Milis è più spezzettato e comprende il tratto di costa in prossimità della Spiaggia di Putzu Idu e dell’insediamento di Mandriola e poi il tratto di costa in prossimità dell’insediamento Su Pallosu e delle Spiagge lungo l’insediamento di Sa Marigosa (Figura 72).

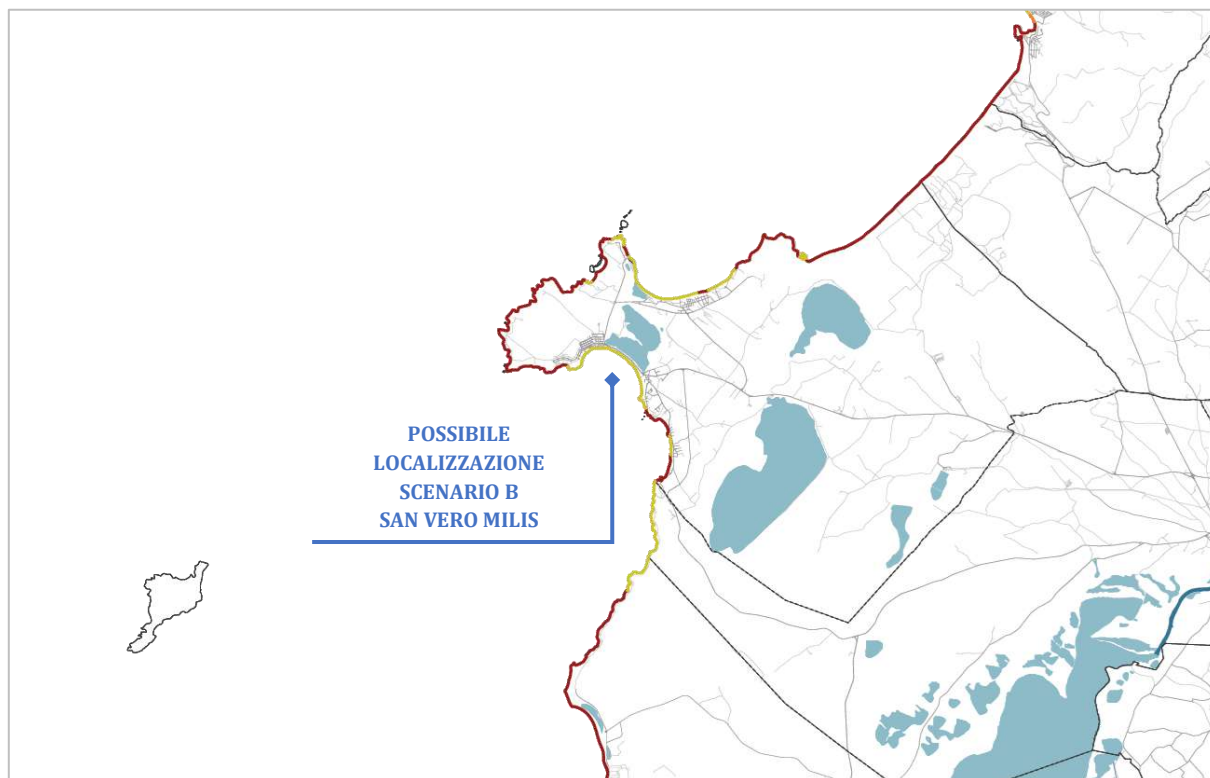


Figura 72 - Arco costiero tra il porto di Oristano Torregrande e il Porto di Bosa. Applicazione del modello di valutazione - Comuni di Cabras, Riola Sardo e San Vero Milis

In riferimento al secondo tratto che riguarda il Comune di Cuglieri, è presente un tratto in parte arancione, classificato come “Basso grado di trasformazione” in prossimità della Spiaggia dei Preti e dell’insediamento di Santa Caterina di Pittinuri e in parte giallo, classificato come “Alto grado di trasformazione” in prossimità dell’insediamento di S’Archittu (Figura 73).



Figura 73 - Arco costiero tra il porto di Oristano Torregrande e il Porto di Bosa. Applicazione del modello di valutazione - Comune di Cuglieri

In riferimento al terzo tratto ricadente nei Comuni di Tresnuraghes, Magomandas e Bosa, è quasi totalmente giallo, classificato come “Alto grado di trasformazione”. Nel Comune di Tresnuraghes abbiamo un primo tratto arancione, classificato come “Basso grado di trasformazione” in prossimità della Spiaggia di Porto Alabe e poi un tratto giallo sino al confine con il Comune di Magomandas. Il tratto costiero del Comune di Magomandas è tutto giallo, classificato come “Alto grado di trasformazione”. In riferimento al Comune di Bosa, è presente un primo tratto arancione, classificato come “Basso grado di trasformazione” in prossimità della Spiaggia di Turas e poi un tratto quasi del tutto giallo fino al Porto di Bosa (Figura 74).



Figura 74 - Arco costiero tra il porto di Oristano Torregrande e il Porto di Bosa. Applicazione del modello di valutazione - Comuni di Tresnuraghes, Magomandas e Bosa

Per lo Scenario B, una possibile localizzazione di un nuovo porto potrebbe riguardare il tratto di costa del Comune di San Vero Milis, mentre per lo Scenario C, una possibile localizzazione di un nuovo porto potrebbe riguardare il tratto di costa di Cuglieri in prossimità di Santa Caterina di Pittinurri.

Arco costiero dal Porto di Bosa al Porto di Alghero (Scenario C)

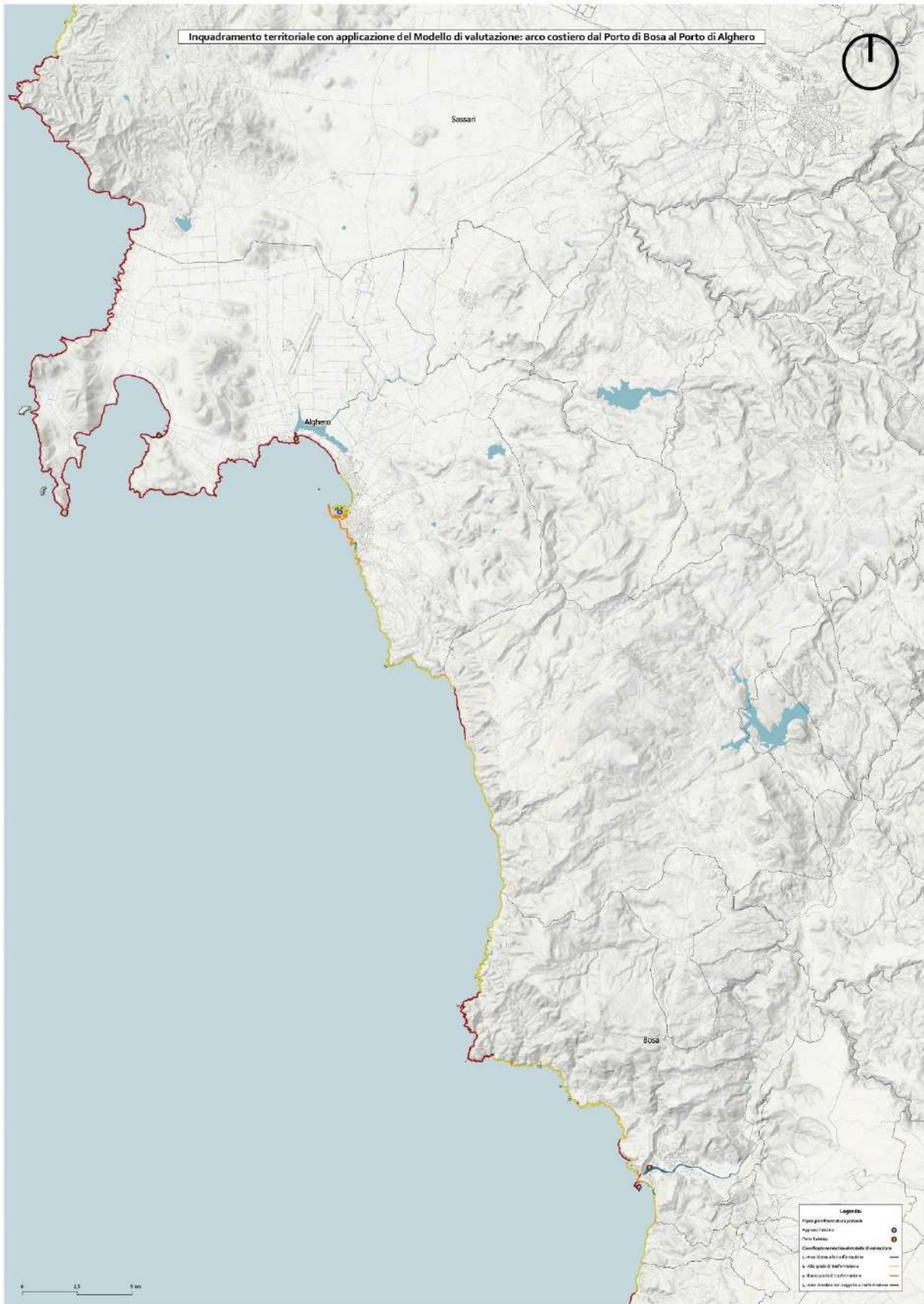


Figura 75 - Arco costiero dal Porto di Bosa al Porto di Alghero. Inquadramento territoriale.

L'Arco costiero in oggetto riguarda i comuni di Bosa, Villanova Monteleone e Alghero. In riferimento al Comune di Bosa prevalgono le aree classificate ad "Alto grado di trasformazione", di colore giallo (Figura 80) all'altezza della "Costa di Tentizos". Nel Comune di Villanova Monteleone prevalgono le "Aree vincolate con Alto grado di trasformazione" che vanno dalla Spiaggia di Porto Tangone fino alla località "Sa Mesa de S'Atentu". In questo tratto di costa si inserisce un piccolo tratto appartenente alla Classe "Area vincolate con basso grado di trasformazione" in arancio. Il tratto a sud del Comune di Alghero è caratterizzato da aree ad "Alto grado di trasformazione", di colore giallo.

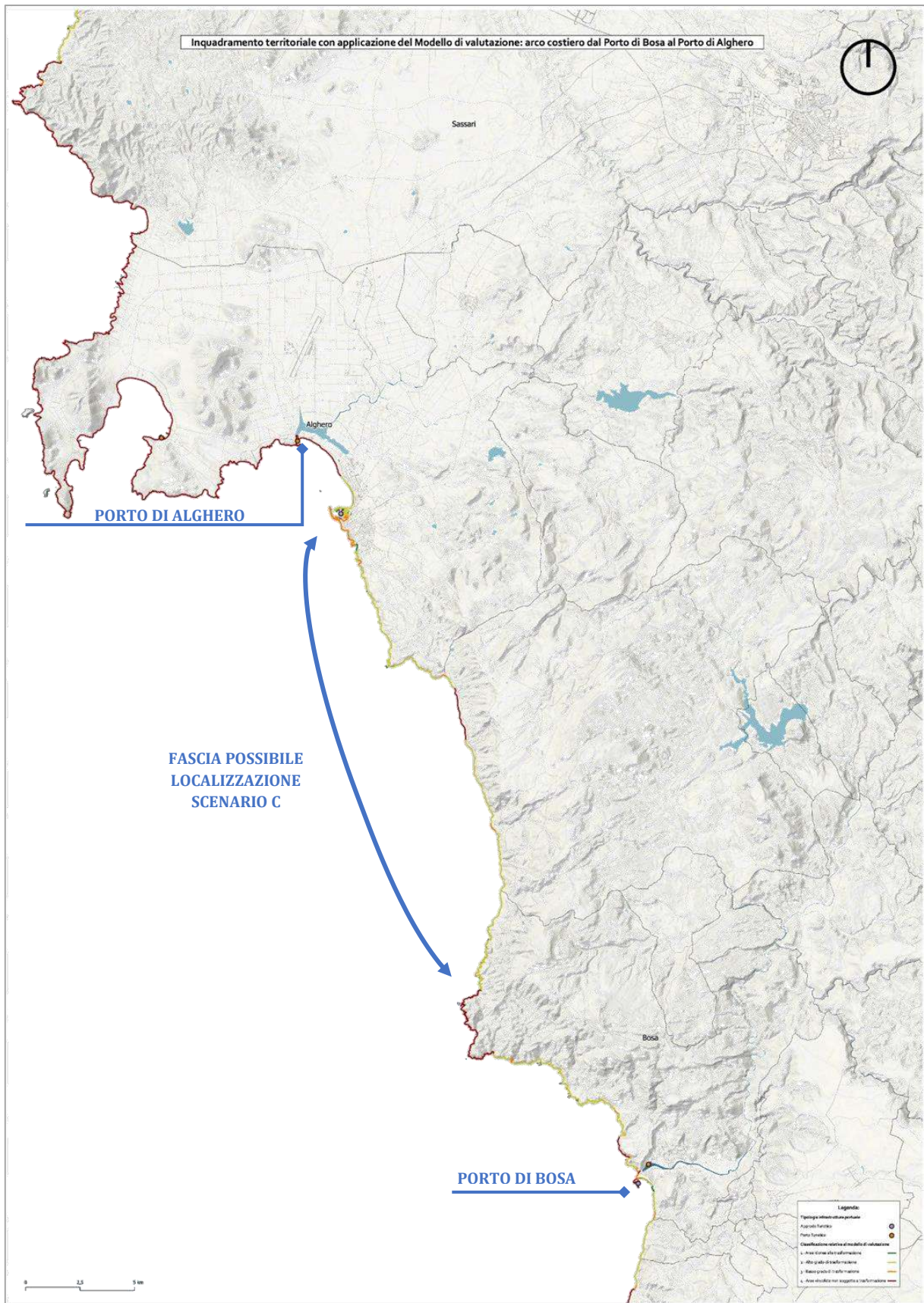


Figura 80 - Arco costiero dal Porto di Bosa al Porto di Alghero. Applicazione del modello di valutazione.

Arco costiero tra il Porto di Alghero e il Porto di Stintino (Scenario B e Scenario C)



Figura 81 - Arco costiero tra il Porto di Alghero e il Porto di Stintino - Inquadramento territoriale

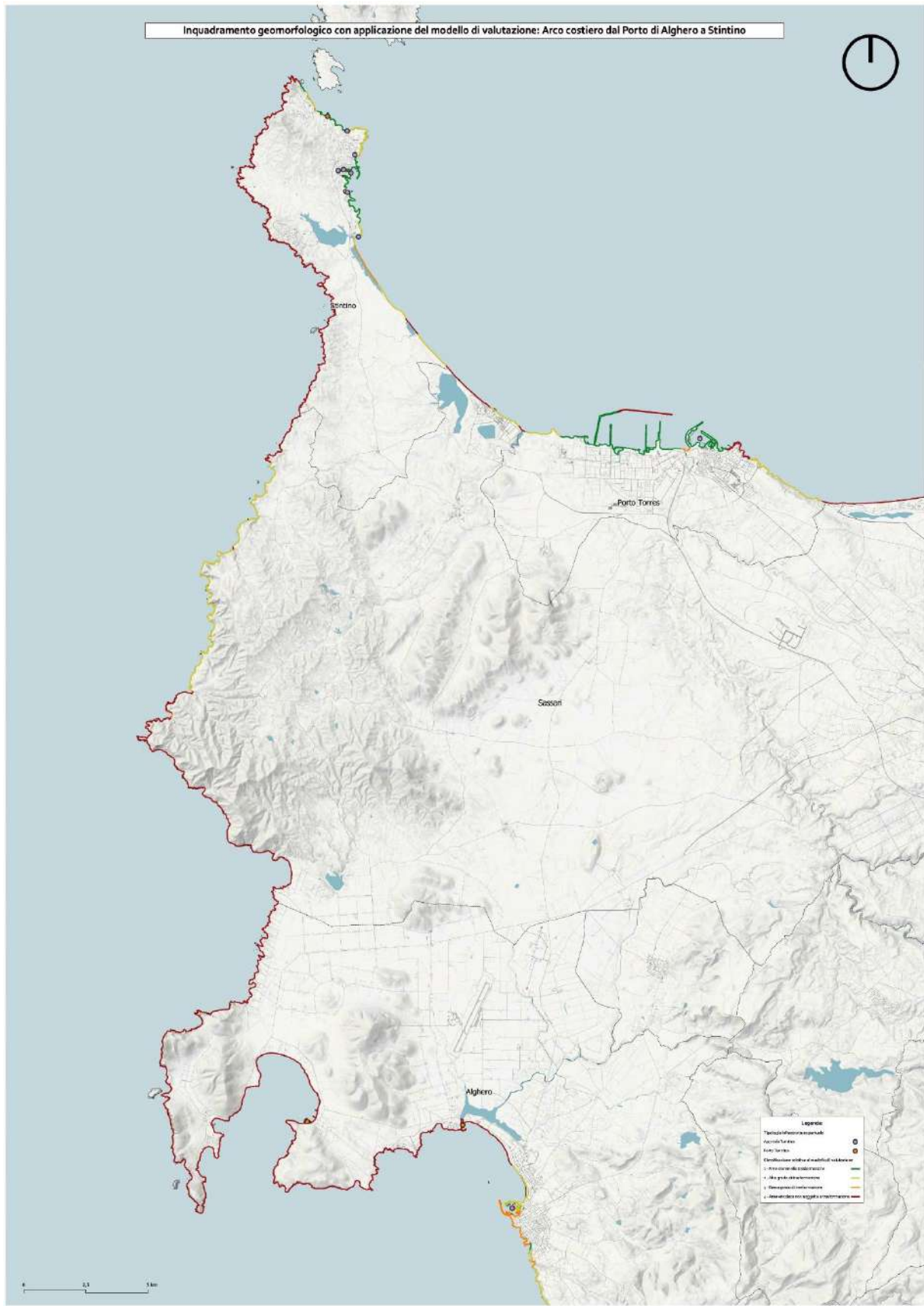


Figura 84 - Arco costiero tra il Porto di Alghero e il Porto di Stintino - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità geomorfologica

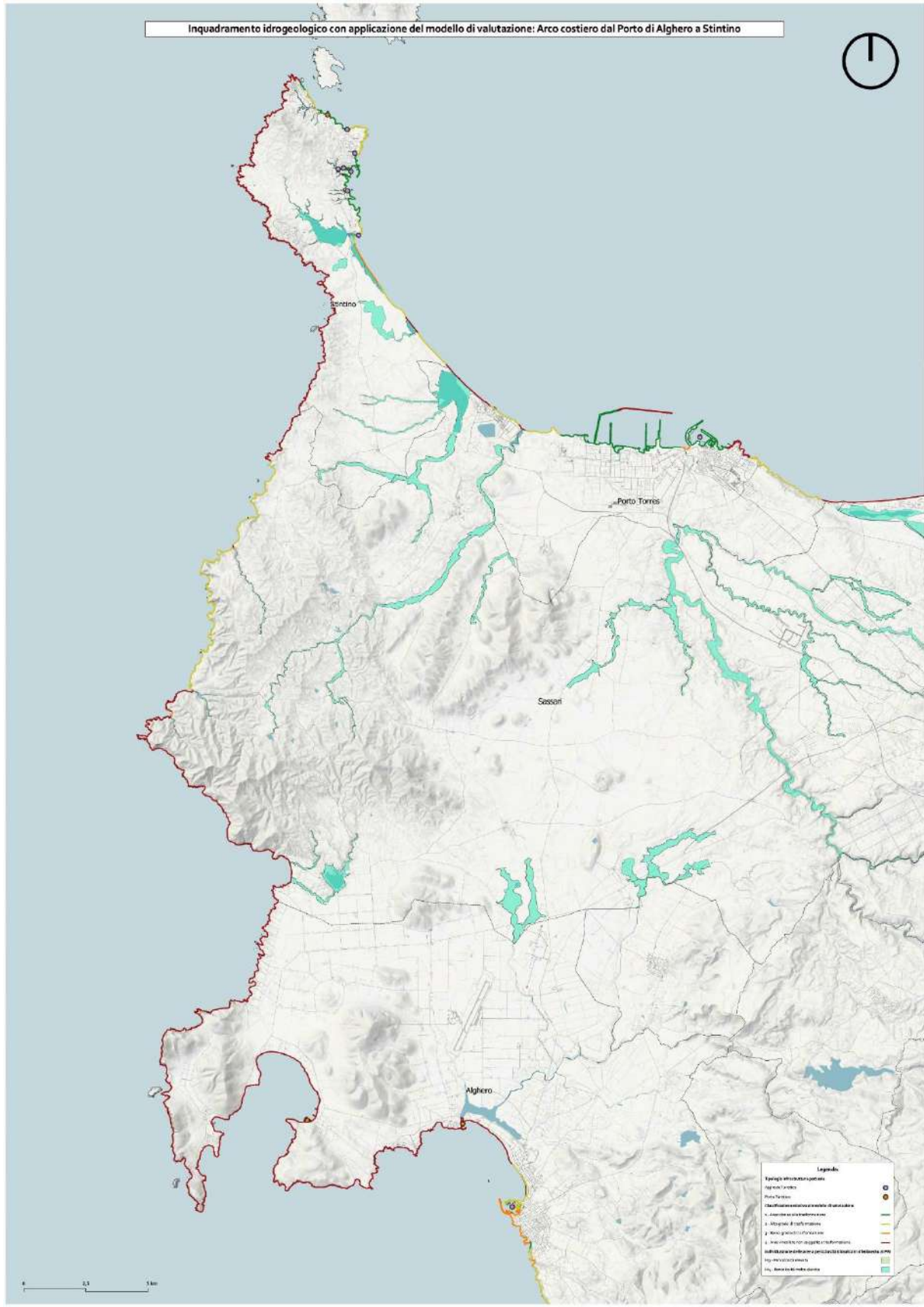


Figura 85 - Arco costiero tra il Porto di Alghero e il Porto di Stintino - Inquadramento secondo il PAI - Aree a pericolosità idraulica

Nel tratto costiero tra il Porto di Alghero e il Porto di Stintino è presente un'ampia fascia indicata con colore giallo (Figura 86Figura 86), completamente ricadente nel Comune di Sassari e classificata come "Alto grado di trasformazione" che comprende la fascia poco dopo Porto Palmas fino alle aree poco più a sud di Punta Funara.

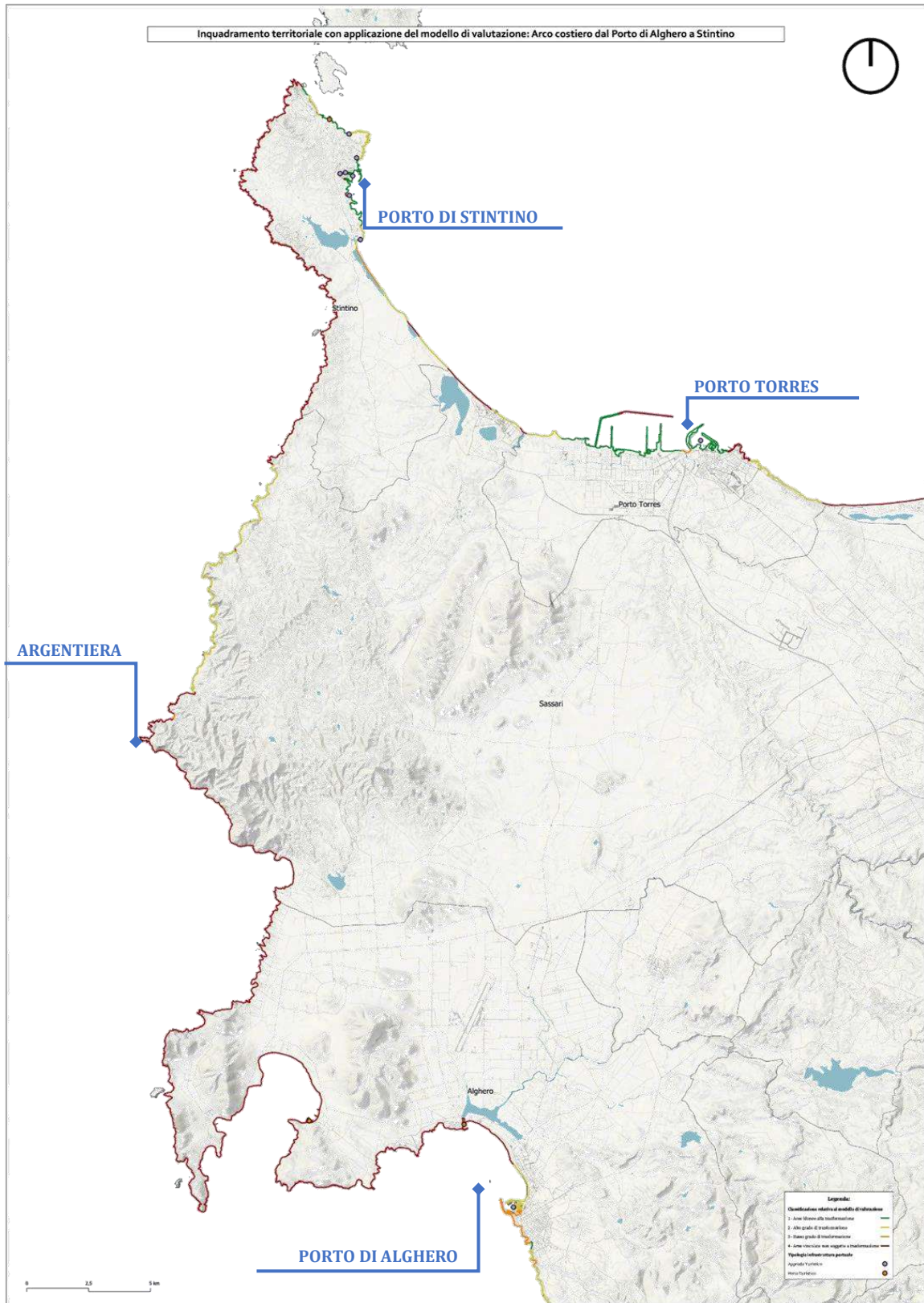


Figura 86 - Arco costiero tra il Porto di Alghero e il Porto di Stintino. Applicazione del modello di valutazione

È presente un piccolo tratto arancione, classificato come “Basso grado di trasformazione” in prossimità dell’Argentiera (Figura 87).

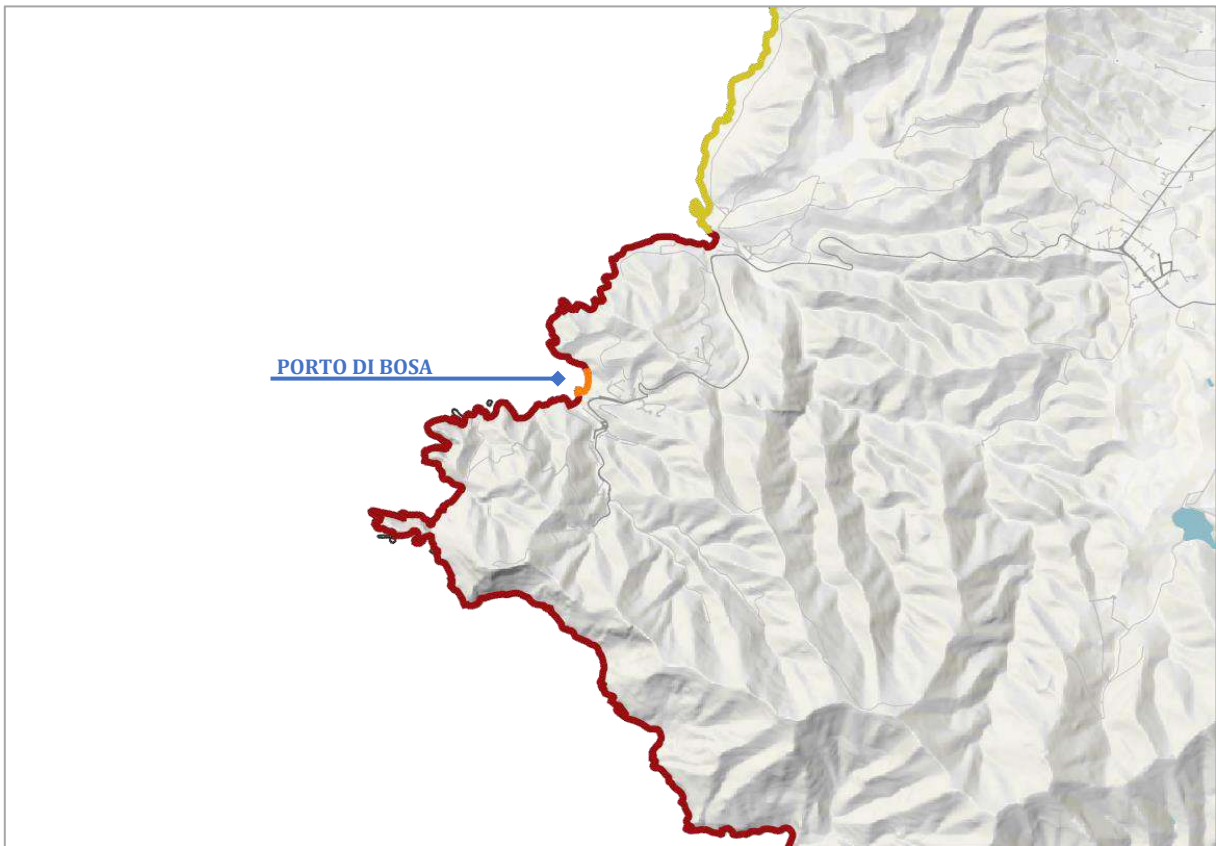


Figura 87 -Arco costiero tra il Porto di Alghero e il Porto di Stintino. Applicazione del modello di valutazione - Argentiera e Porto Palmas

Per lo Scenario B e per lo Scenario C, una possibile localizzazione di un nuovo porto potrebbe riguardare il tratto di costa del Comune di Sassari.

Arco costiero Stintino- Isola Rossa, Arco da Porto Torres al Porto di Castelsardo (Scenario C)



Figura 88 - Arco costiero Stintino - Isola Rossa. Inquadramento territoriale.



Figura 91 - Arco costiero Stintino - Isola Rossa - Inquadramento secondo il PAI - Inquadramento geomorfologico.



Figura 92 - Arco costiero Stintino - Isola Rossa - Inquadramento secondo il PAI - Inquadramento idraulico.

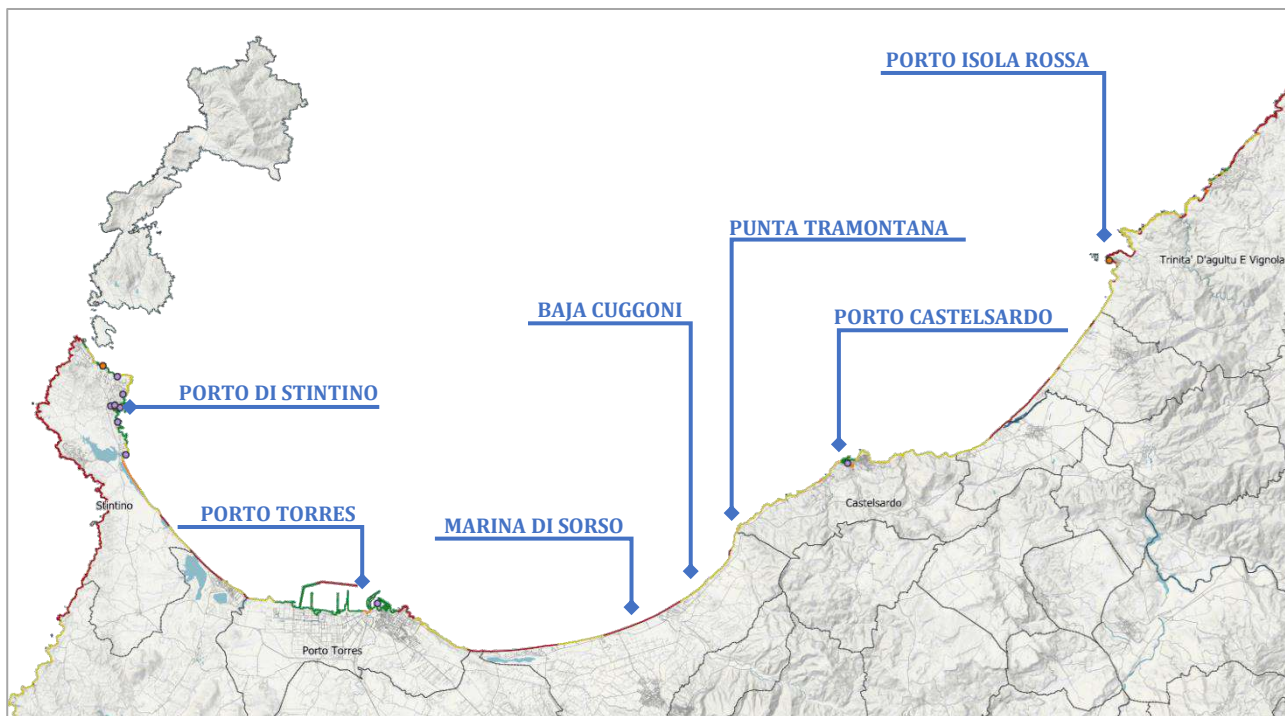


Figura 93 - Arco costiero Stintino - Isola Rossa. Applicazione del modello di valutazione.

L'Arco costiero in oggetto riguarda i comuni di Porto Torres, di Sorso e Castelsardo (Figura 93). In riferimento al Comune di Porto Torres, nel tratto ad Est del Porto le aree sono classificate ad "Alto grado di trasformazione". Con riferimento al Comune di Sorso, le "Aree vincolate non soggette a trasformazione" si alternano a quelle vincolate con "Alto grado di trasformazione" in prossimità della Spiaggia "Secondo Pettine" e "Terzo Pettine" e della Spiaggia "Nono Pettine". In riferimento al Comune di Castelsardo prevalgono le aree classificate ad "Alto grado di trasformazione" nel tratto di costa che va da "Punta Tramontana" fino al Porto di Castelsardo.