ITINERARIO 13
SORRADILE - SAMUGHEO

35,16 km

678 m

646 m

2 h 20 min

Ciclabilità: **MEDIA**

Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIA**

Barigadu, Mandrolisai

Direttrice locale di collegamento Illorai, Sorradile, Ales e Villamar

- Sentieri T-510, T-511A, T511B T-513, T-513A, Cammino di Santu Jacu, Ippovia Costa-a-Costa della Sardegna
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 9, n. 14

INTRODUZIONE 5

ANALISI 6

ANALISI DEL CONTESTO 6
IL PAESAGGIO 6
I VINCOLI AMBIENTALI 6
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI 7
LE INFRASTRUTTURE 8
I PARCHI CICLISTICI 9
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO 11
ANALISI TECNICA 13
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO 13
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO 15
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO 18
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA 20

QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI 23

OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS 25

IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI 25

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI 27

BIBLIOGRAFIA 27
SITOGRAFIA 27
REPERTORIO IMMAGINI 27

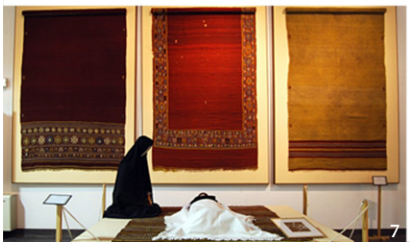
ALLEGATI 29

ALL. 1: TAVOLA N. 1.13 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI 29

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Sorradile - Samugheo, facente parte della rete ciclabile del sistema di mobilità ciclistica della Regione Sardegna. L'attività di pianificazione del sistema ha definito un insieme coordinato di misure, interventi ed attività complementari ed integrate finalizzate a promuovere e rendere disponibile un nuovo ed inconsueto modo di conoscere e vivere il territorio, con una forte connotazione ecologica ed ambientale. In particolare, i territori interessati dall'itinerario cicloturistico in oggetto potranno trovare ulteriori occasioni ed opportunità di crescita attraverso la promozione della mobilità cicloturistica. In sintesi, si tratta di pianificare ed organizzare una rete multiuso, non solo di percorsi, ma in grado di rendere possibile differenti modi di fruizione del territorio e di strutturare l'intero e multiforme scenario territoriale.

L'itinerario n. 13 Sorradile - Samugheo, lungo 35,16 km, collega i due centri opposti del Barigadu, attraversando il centro urbano di Nughedu S. Vittoria e i territori comunali di Neoneli e Sorgono, quest'ultimo nella regione storica del Mandrolisai. Da Sorgono, l'itinerario si collega alla linea turistica del Trenino Verde per Mandas, attraverso una diramazione che in località San Mauro raggiunge la stazione ferroviaria posta al centro del paese. L'itinerario è parte della direttrice di interesse locale che collega Illorai, Sorradile, Ales e Villamar e attraverso il centro di Sedilo si collega alla direttrice longitudinale centro-occidentale, e ai percorsi di scala nazionale e europea. L'itinerario interconnette importanti siti di interesse storico e paesaggistico, come la Necropoli di Sas Arzolas de Goi, il Museo faunistico dell'Oasi di Assai, il Nuraghe Talei e il Santuario di San Mauro, il Museo dell'Arte Tessile Sarda e l'area del Complesso Forestale Barigadu gestita da Fo.Re.S.T.A.S.. Inoltre, è raggiungibile l'area gravitante attorno al lago artificiale di Omodeo, ricadente nel SIC Media valle del Tirso e Altopiano di Abbasanta - Rio Siddu.



ANALISI

ANALISI DEL CONTESTO

Durante la fase di analisi, si è cercato di individuare dei temi da approfondire per ottenere un quadro completo delle caratteristiche e delle potenzialità che il territorio offre a chi intende trascorrervi una ciclovacanza.
L'analisi che segue è articolata in diverse categorie:
- il **paesaggio**, in cui vengono descritti i vari scenari paesaggistici presenti nei territori attraversati dall'itinerario e individuati i principali vincoli ambientali presenti nel territorio;
- i **centri urbani** e i **punti di interesse**, in cui si presentano gli insediamenti attraversati e le attrattività raggiungibili lungo l'itinerario ciclabile;
- le i**nfrastrutture**, in cui vengono descritti la rete stradale principale, la rete ferroviaria, i nodi di integrazione intermodale, tutte caratteristiche utili per individuare i punti di forte attrattività trasportistica;
- i **parchi ciclistici**, ossia tutta la rete secondaria di percorsi ciclistici attualmente presenti e integrabili con l'itinerario principale individuato nella fase di pianificazione di livello regionale;
- i **servizi per il cicloturismo**, in cui vengono individuati, localizzati e dimensionati tutti i servizi utili al cicloturista. In particolare sono individuate le strutture ricettive alberghiere e non e indicati sul territorio ulteriori servizi necessari al ciclista da integrare a quelli già presenti.

IL PAESAGGIO

L'itinerario in analisi, sviluppato nel cuore della Sardegna centrale, attraversa il territorio della regione storica del Barigadu, compreso nell'Unione dei Comuni del Barigadu costituita da Ardauli, Bidonì, Busachi, Fordongianus, Neoneli, Nughedu Santa Vittoria, Samugheo, Sorradile e Ula Tirso, e i margini occidentali della regione storica del Mandrolisai, in cui ricade il comune di Sorgono. L'antico territorio del Barigadu è ubicato a sud del lago Omodeo, imponente invaso artificiale creato negli anni '20 attraverso lo sbarramento del fiume Tirso, che oggi rappresenta un importante elemento paesistico del territorio. Il Barigadu presenta un paesaggio d'altopiano dominato dalla vegetazione, in cui la macchia mediterranea e le sugherete crescono rigogliose grazie alle favorevoli condizioni pedoclimatiche. In queste aree i processi di valorizzazione del territorio montano hanno consentito di preservare, oltre alla selvaggia bellezza, un gran numero di specie animali e vegetali autoctone e hanno consentito la reintroduzione del cervo sardo, che oggi è possibile visitare nell'Oasi Naturalistica di Assai, situata fra i centri di Neoneli e Nughedu S. Vittoria. Il Mandrolisai, la più occidentale tra tutte le Barbagie, è caratterizzato dagli ampi pascoli, dai boschi di castagno, da sugherete e dalla presenza di numerosi vigneti che rappresentano le più importanti risorse economiche del territorio. Nella regione storica del Mandrolisai, inoltre, sono collocate le più alte cime montuose delle Barbagie, tra cui Punta La Marmora, la vetta più elevata del Gennargentu e dell'Isola.

I VINCOLI AMBIENTALI

Nella fase di analisi paesaggistica, si sono individuate alcune aree sottoposte a vincoli ambientali, in particolare zone SIC, ZPS e Fo.Re.S.T.A.S.

Le aree ZPS (Zone di Protezione Speciale) e SIC (Siti di Interesse Comunitario) fanno riferimento ad un'unica direttiva a livello europeo: Natura 2000, che 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. La Direttiva riconosce il valore di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell'uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura. Alle aree agricole, per esempio, sono legate numerose specie animali e vegetali ormai rare e minacciate per la cui sopravvivenza è necessaria la prosecuzione e la valorizzazione delle attività tradizionali, come il pascolo o l'agricoltura non intensiva. Nello stesso titolo della Direttiva viene specificato l'obiettivo di conservare non solo gli habitat naturali ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, etc.).
Un altro elemento innovativo è il riconoscimento dell'importanza di alcuni elementi del paesaggio che svolgono un ruolo di connessione per la flora e la fauna selvatiche (art. 10). Gli Stati membri sono invitati a mantenere o all'occorrenza sviluppare tali elementi per migliorare la coerenza ecologica della rete Natura 2000. Le aree gestite dall'Ente Foreste della Sardegna (Fo.Re.S.T.A.S.), rappresenta un soggetto strategico per la gestione, tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale della Sardegna e delle foreste in particolare.

Di seguito l'elenco delle aree di interesse naturalistico situate in prossimità dell'itinerario.

Nome dell'area naturalistica	**Categoria**
Cantiere forestale Barigadu - Neoneli - Complesso forestale Barigadu	Fo.Re.S.T.A.S.

I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI

L'itinerario ciclabile Sorradile - Samugheo attraversa i centri urbani o territori comunali di:

Comune (abitanti)	**Transito in**
Sorradile (379 abitanti)	centro urbano
Nughedu S. Vittoria (483 abitanti)	centro urbano
Neoneli (682 abitanti)	territorio comunale
Sorgono (1 673 abitanti)	territorio comunale
Samugheo (3 031 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 6 248 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

I centri di Sorradile, Neoneli e Samugheo sono compresi all'interno di **Borghi autentici d'Italia**, associazione che riunisce piccoli e medi comuni, enti territoriali ed organismi misti di sviluppo locale, con l'obiettivo di un modello di sviluppo locale sostenibile ed attento alla valorizzazione delle identità locali.
I centri di Neoneli, Sorgono e Samugheo fanno parte dell'associazione nazionale **Città del Vino** che si propone la valorizzazione e promozione turistica dei territori del vino, la diffusione della cultura del vino e della qualità

enologica oltre che la salvaguardia delle risorse ambientali e la tutela delle realtà produttive e paesaggistiche locali. Inoltre, Sorgono fa anche parte del circuito **Autunno in Barbagia,** iniziativa promossa dalla Camera di Commercio di Nuoro in cui a turno da settembre a dicembre 32 paesi del cuore della Sardegna aprono ai visitatori le loro *cortes*, i cortili tipici delle antiche case, per promuovere la scoperta delle tradizioni di questo affascinante territorio.

Di seguito l'elenco dei punti di interesse che si trovano all'interno dei centri urbani attraversati dall'itinerario.

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Chiesa di San Sebastiano	Chiesa	Sorradile	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18395
Chiesa di San Giacomo	Chiesa	Nughedu S. Vittoria	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18355
Museo S'omo 'e sa Majarza	Museo	Bidonì	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=19013&v=2&c=2487&c1=2125&visb=&t=1
Museo dell'Arte Tessile Sarda	Museo	Samugheo	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=19517&v=2&c=2487&c1=2125&visb=&t=1

Di seguito l'elenco dei punti di interesse che si trovano ad una distanza massima di 1 km dall'itinerario.

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Chiesa di San Pietro	Chiesa	Bidonì	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17744
Chiesa di San Mauro	Chiesa	Sorgono	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=18390&v=2&c=2488&c1=2124&t=1
Museo faunistico dell'Oasi di Assai	Museo	Neoneli	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=24616&v=2&c=2487&c1=2125&visb=&t=1
S'Araighinos	Sentiero	Neoneli	http://www.sardegnaambiente.it/j/v/874?s=3&v=9&c=6707&ids=73
S'Isteddu	Sentiero	Neoneli	http://www.sardegnaambiente.it/j/v/874?s=3&v=9&c=6707&ids=70
Necropoli di Sas Arzolas de Goi	Sito Archeologico	Nughedu S. Vittoria	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=22265
Nuraghe Talei	Sito Archeologico	Sorgono	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21276

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie più importanti che attraversano l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile sono la SS388, strada statale del Tirso e del Mandrolisai che collega la SS131 con le aree più interne del Barigadu e del Mandrolisai, e la SS128 Centrale Sarda, che attraversa il cuore della Sardegna da Oniferi a Monastir. Inoltre, l'ambito è attraversato da diverse strade provinciali che consentono il collegamento tra i principali centri urbani, tra cui si ricordano la SP15, la SP31, la SP76 e la SP61, interessate dall'itinerario in analisi. La rete stradale si completa con numerose altre strade secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente per l'accesso ai fondi agricoli, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Il territorio attraversato dall'itinerario in analisi risulta privo di stazioni ferroviarie interessate da linee di trasporto passeggeri ordinarie attive; tuttavia la stazione ferroviaria di Sorgono è interessata dal servizio turistico del Trenino Verde gestito da ARST e in particolare dalla linea ferroviaria turistica a scartamento ridotto Mandas - Sorgono. La linea, con uno sviluppo di 95,30, si snoda in un suggestivo itinerario nei territori incontaminati dell'entroterra, attraverso il paesaggio collinare del Sarcidano con i tipici "tacchi" calcarei, la vallata del Riu Mannu e le zone granitiche della Barbagia, fino a raggiungere il vero e proprio cuore della Sardegna.

I nodi di integrazione intermodale. Lungo l'itinerario, specie in prossimità dei tratti in cui lo stesso si affianca o percorre le strade provinciali e comunali, si intercettano dieci fermate delle linee autobus di TPL gestite da ARST, che costituiscono un'adeguata offerta per l'interscambio bici-bus.

I PARCHI CICLISTICI

Per rendere attrattivo un sistema di mobilità ciclistica di livello territoriale può essere importante integrare la rete ciclabile principale di livello regionale con un cosiddetto "parco ciclistico", che può essere definito come un vasto territorio particolarmente vocato all'uso della bicicletta nel tempo libero e per turismo, svago e sport, sia per mezzo della mountain bike che della bicicletta da corsa. In questi parchi possono essere anche diffuse forme di cicloturismo familiare, che ha più interesse a conoscere il territorio con ritmo lento, in condizioni tranquille ed altamente sicure. Queste realtà devono presentare una elevata piacevolezza del paesaggio e strutture ricettive di primordine. Dal punto di vista ciclabile devono presentare un fitto reticolo di piste esteso e fruibile da tutti i target di cicloturisti e in grado di offrire itinerari e paesaggi differenti.
Il Parco Ciclistico può essere visto con funzione di promozione e coordinamento delle iniziative delle realtà locali attraversate, come un'opportunità di sviluppo turistico e di diffusione culturale dei territori, deve coinvolgere i Comuni interessati, eventuali Enti Parco, Comunità Montane o Consorzi di Bonifica oltre agli operatori del settore del turismo in un'ottica di valorizzazione delle proprie risorse territoriali.
L'itinerario in analisi attraversa e fa supporto a due Parchi Ciclistici proposti:

- il Parco Ciclistico del Marghine, del Goceano, del Monte Acuto e del Fondovalle del Tirso comprende il primo tratto di itinerario da Sorradile a Nughedu S. Vittoria.
- il Parco Ciclistico del Mandrolisai, delle Barbagie, del Gennargentu e dell'Ogliastra comprende la rimanente porzione di itinerario fino a Sorgono.

Di seguito si riporta una breve descrizione dei due parchi ciclistici proposti.

Il **Parco Ciclistico del Marghine, del Goceano, del Monte Acuto e del Fondovalle del Tirso** comprende i territori a nord di Bortigali, Badde Salighes, Mulargia, Campeda, Foresta Burgos, Foresta Fiorentini, Monte Pisanu, Foresta di Anela, sino ad arrivare a Nughedu San Nicolò, Pattada con il lago di Monte Lerno, il fondovalle e la piana del Tirso con le terme di San Saturnino.

Il **Parco ciclistico del Mandrolisai, delle Barbagie, del Gennargentu e dell'Ogliastra** comprende il Parco Nazionale della Barbagia di Belvì, Mandrolisai e la Barbagia di Ollolai, la Barbagia di Seulo, il Gennargentu, con Punta Lamarmora, e il territorio dell'Ogliastra. Sono comprese: le foreste di Uatzo, con le cime di Conca Giuanni Fais (1495 m) e Bruncu Istiddì (997 m) e il tracciato del trenino verde Mandas-Arbatax; la foresta di Alase, che parte da una quota di 418 m nella zona del Flumendosa per arrivare a 1459 m nella Punta Funtana Cungiada; la foresta di Montarbu con la presenza dei tacchi calcarei, con Pizzu Margiani Pubusa (1324 m), in cui si trovano dei punti sosta attrezzati e un museo-centro visita; la foresta di Bingionniga, situata nella parte centrale dell'Ogliastra, con i tacchi di Jerzu, per arrivare poi alla costa (Porto Frailis, Lido di Orrì, Lido di Cea, Punta Niedda, Torre di Bari, etc.).

Inoltre, l'itinerario in analisi si integra e si collega con ulteriori percorsi e itinerari di livello locale.

Denominazione itinerario	**ubicazione**
Sentiero Alamoiu - Oasi di Assai T-510	Barigadu
Sentiero S'Araighinos T-511B	Barigadu
Sentiero S'Isteddu T-511A	Barigadu
Sentiero Nolau T-513	Barigadu
Sentiero Monte Cresia T-513A	Barigadu
CSJ: tappa n. 9 Nughedu Santa Vittoria - Sedilo	Barigadu, Guilcer
CSJ: tappa n. 10 Nughedu Santa Vittoria - Sorgono	Barigadu, Mandrolisai
Ippovia Costa-a-Costa della Sardegna	Barbagia, Barigadu, Mandrolisai, Campidano di Oristano

Il **Sentiero Alamoiu - Oasi di Assai T-510** ha inizio presso la periferia di Nughedu S. Vittoria e, attraverso la località Perdu Orrù, conduce verso l'Oasi naturalistica di Assai, dove si possono trovare punti panoramici che offrono diverse prospettive del fiume Taloro e della sua ampia valle. Si prosegue verso l'Oasi naturalistica, dove è possibile sostare presso le aree attrezzate gestite dall'Ente Foreste, nella zona denominata Alamoiu dal quale l'area prende il suo nome. Nell'Oasi naturalistica di Assai si può visitare il Museo naturalistico, che ospita numerose specie faunistiche imbalsamate ed una xiloteca. Lungo il sentiero si possono incontrare molte specie animali tipiche degli ambienti forestali e nel recinto di ripopolamento si può osservare il cervo sardo. Inoltre, dall'area di Su Marghinesu, il sentiero porta al punto panoramico di Punta Pranu Santa Vittoria.

Il **Sentiero S'Isteddu T-511A** attraversa l'Oasi naturalistica di Assai e rientra in parte all'interno della stessa Oasi, istituita negli anni '80, in cui sono stati reintrodotti, tra gli ungulati protetti, il cervo sardo e il daino.

Il **Sentiero S'Araighinos T-511B** attraversa luoghi di particolare interesse naturalistico e culturale. In particolare l'Oasi naturalistica di Assai è caratterizzata dalla presenza di numerose aie carbonili, veri e propri segni culturali del passato. Il sentiero è facilmente raggiungibile: inizia in prossimità del recinto di ripopolamento del cervo sardo e finisce presso la fontana di S'Araighinos.

Il **Sentiero Nolau T-513** prende il nome dal toponimo della località che ospita la necropoli di Prunittu. Il percorso ha come tema fondamentale l'archeologia e la storia attraverso il culto religioso, e si snoda tra domus de janas e chiese campestri, in un territorio dalle notevoli emergenze paesaggistiche, su cui domina il Lago Omodeo. Dalla chiesa parrocchiale di Sorradile, dedicata a San Sebastiano Martire che, secondo la leggenda, salvò la popolazione dalla peste, il sentiero prosegue in direzione del Santuario di Santa Maria di Turrana (XIII sec.) dove è possibile fermarsi nell'ampio piazzale. Non molto distanti dal Santuario sono presenti le domus de janas della Necropoli di Prunittu, accessibili dopo circa 200 metri dal bivio che conduce al Santuario di Santa Maria, dove è situato il segnale direzionale che indica l'ingresso all'area archeologica. Proseguendo si trova il Santuario campestre di San Nicola detto di Nurozo, della seconda metà del XII secolo, così chiamato in quanto sorto nel sito campestre dove si trovava il villaggio medievale di Nurozo. Il sentiero prosegue in direzione nord verso il Lago Omodeo, dove, nella località Monte Simeone, si trovano altre domus de janas. Dopo qualche centinaio di metri si raggiungono le sponde del lago Omodeo dove vi è un molo galleggiante.

Il **Sentiero Monte Cresia T-513A** è un itinerario escursionistico che attraversa luoghi di particolare interesse paesaggistico, e di interesse archeologico-religioso. Lungo il percorso è infatti possibile osservare il panorama sul Lago Omodeo, e i ruderi di una antica chiesa campestre. Questa breve appendice del sentiero T-513 offre vedute panoramiche lungo tutto il suo percorso.

Il **Cammino di Santu Jacu** è un itinerario religioso di circa 1250 km che ripercorre gli antichi luoghi legati al culto di San Giacomo in Sardegna attraverso i percorsi dell'asse centrale tra Cagliari e Porto Torres, del braccio laterale occidentale tra Bolotana e Oristano, del braccio laterale orientale tra Ozieri e Olbia e del cammino del sud-ovest attraverso il Sulcis e fino alle isole di San Pietro e Sant'Antioco. L'ambito attraversato dall'itinerario in oggetto risulta interessato dal Cammino di Santu Jacu nelle tappe n. 9 Nughedu S. Vittoria - Sedilo e n. 10 Nughedu S. Vittoria - Sorgono, comprese all'interno dell'asse centrale che da Cagliari arriva a Porto Torres.

L'**Ippovia Costa-a-Costa della Sardegna** è un progetto promosso dall'Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio, in collaborazione con la Federazione Italiana Turismo Equestre. Si tratta di un percorso di circa 135 km lungo vecchie mulattiere e sentieri esistenti e attrezzati con aree di sosta, che mette in collegamento la costa occidentale con quella orientale dell'isola, dalla località di Su Pallosu nel Comune di San Vero Milis fino a Santa Maria Navarrese nel Comune di Baunei. L'ambito attraversato dall'itinerario in oggetto risulta interessato dall'Ippovia Costa-a-Costa della Sardegna nei tratti Gavoi-Samugheo e Samugheo-San Vero Milis.

Nell'ambito della Rete Ciclabile Regionale l'itinerario è posto in continuità con i seguenti itinerari:

N. itinerario	Denominazione itinerario
9	Illorai/Iscra (stazione) - Sedilo - Sorradile
14	Samugheo - Ales - Villamar

L'itinerario in oggetto costituisce parte della **direttrice di collegamento Illorai, Sorradile, Ales, Villamar**, di interesse comprensoriale e locale, che attraverso quattro itinerari percorre l'entroterra e le regioni storiche di Barigadu, Alta e Bassa Marmilla, rappresentando un'alternativa di percorso nel centro Sardegna rispetto alla direttrice principale longitudinale centrale-occidentale che attraversa l'isola da nord a sud.

I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO

Un itinerario ciclabile che possa essere utilizzato da diversi target di ciclisti turisti non è solo caratterizzato da un insieme di tratti diversamente ciclabili, ma è anche rappresentato da una serie di altri elementi, strumenti ed attrezzature che ne completano la caratterizzazione come prodotto turistico. Tra questi un ruolo importante è svolto dai cosiddetti ciclo servizi, che ricomprendano aree di sosta sicura ed attrezzate per far riposare i ciclisti o ripararli dalla pioggia(con servizi igienici, punti di approvvigionamento di acqua potabile, copertura telefonica etc.) e con assistenza (info-bike con ufficio turistico, chiosco informativo con personale e materiali come mappe, cartine, guide del territorio, disponibilità di Wi-Fi etc.), punti di ristoro (Bici-Grill), soggiorno (Bike-Hotel, ma anche ostelli, campeggi, agriturismo, B&B attrezzati "a misura di ciclista") in cui poter usufruire di accompagnamento (guide turistiche che parlino diverse lingue o almeno l'inglese) e maggiori informazioni (bicycle friendly), ciclo parcheggi liberi e ciclo stazioni custodite e coperte, integrate con altri modi di trasporto (Bike&Treno, Bike&Bus, Bike&Traghetto) con cui è possibile trasportare la bici, ciclo officine e servizi di assistenza tecnica, servizi di bike-sharing e/o noleggio di biciclette ed attrezzature, etc. tutti opportunamente localizzati e facilmente accessibili.

In particolare un'area di sosta attrezzata (che può variare in termini di dimensione in relazione al contesto e al luogo in cui viene localizzata) può offrire spazi per far rifocillare e riposare i ciclisti o riparali dalla pioggia(panchine in zone in ombra o riparate/coperte), servizi igienici, contenitori rifiuti, tavolini pic-nic, fontanelle con idonei allacciamenti per il rifornimento acqua potabile, rastrelliere, parchi gioco per bambini, punti panoramici e/o postazioni per il "bird watching", ed eventualmente un sistema per la trasmissione Wi-Fi con accesso gratuito. In generale queste aree possono essere localizzate prioritariamente in corrispondenza di strutture ricettive già presenti lungo l'itinerario, mentre nel caso di non presenza un criterio può essere quello di prevederne una ogni 7/10 km dell'itinerario principale.
Un Bici-Grill, normalmente da posizionare all'inizio e alla fine di percorsi (in una porta di accesso ad una area naturalistica e comunque in zone non "fragili", in prossimità di una stazione di interscambio modale), o a metà per quelli più lunghi, in analogia con i più noti autogrill devono essere organizzati per accogliere, rifocillare, assistere ed informare il cicloturista con la possibilità di accedere ad una ristorazione legata alle attività sportive (bevande energetiche, frutta, etc.), all'assistenza con idonee attrezzature per la manutenzione delle biciclette, all'informazione con materiale adeguato e personale specializzato, noleggio di biciclette.
Un Bike-Hotel a misura di ciclista dovrebbe poter disporre ed offrire un pacchetto di servizi quali: depositi sicuro ed officina, spogliatoio, lavanderia per abbigliamento tecnico, assistenza medica e fisioterapica, ristorazione speciale, pernottamento anche di un solo giorno, convenzioni speciali, trasferimenti e recupero ciclista e/o del mezzo lungo il percorso, informazioni e mappe cicloturistiche.

Lungo l'itinerario sono state individuate alcune strutture ricettive attualmente presenti e precisamente:
- 15 alberghi o strutture ricettive di altro tipo (b&b, appartamenti, affittacamere etc.).

Per quanto riguarda i servizi di pernottamento, si possono considerare sufficienti quelli già presenti lungo l'itinerario, con la previsione di ottimizzare ed inserire i servizi specifici dedicati ai cicloturisti.
I servizi a supporto del cicloturista risultano invece insufficienti; a questo proposito, si è ritenuto necessario integrare i servizi presenti lungo l'itinerario con strutture appositamente dedicate ai ciclisti.
In particolare all'interno dei centri urbani attraversati dovranno essere collocate aree di sosta, infopoint, officine specializzate e ciclostazioni.
Inoltre sono posizionate ulteriori aree di sosta lungo i tratti extraurbani, privilegiando i punti di particolare interesse paesaggistico.

I servizi proposti per l'integrazione sono i seguenti:
- 2 ciclostazioni
- 2 info-point
- 2 officine specializzate
- 4 aree di sosta.

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

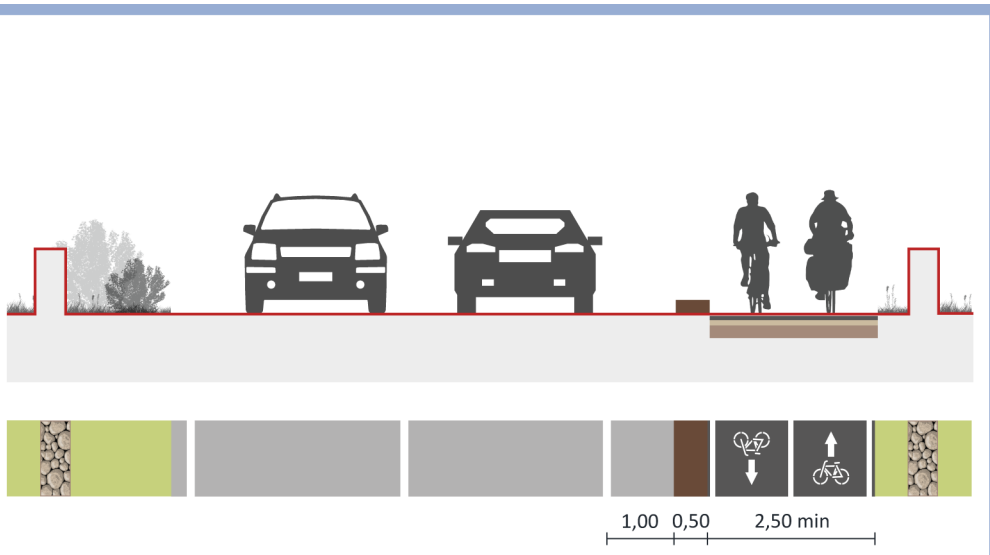
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle *sezioni tipo* riportate nel paragrafo seguente)

L'itinerario ha origine nel centro urbano di Sorradile, da cui a partire dal corso Umberto I si sviluppa in continuità con l'itinerario precedente proveniente dalla stazione ferroviaria di Iscra, nel comune di Illorai. L'itinerario attraversa il piccolo borgo adagiato sul dolce declivio verso la valle del Tirso, transitando nel rione di Corte 'e Josso posto a valle con un percorso in sede promiscua (*vedi sezione tipo* **D7**) che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana. Percorrendo la via San Michele, l'itinerario lascia l'abitato per raggiungere la SP15 che conduce al centro urbano di Nughedu S. Vittoria e, ancora oltre, a Neoneli. L'itinerario percorre la strada provinciale per circa 2 km in sede propria, con una pista affiancata alla piattaforma stradale (**A2B**) che in alcuni brevi tratti si allontana dalla sede stradale per transitare lungo dei sentieri in sede propria non affiancata (**B3**). Con questa tipologia di percorso l'itinerario raggiunge il piccolo paese di Nughedu S. Vittoria, adagiato su un costone roccioso in posizione panoramica a ridosso del monte Santa Vittoria; qui è possibile visitare il centro storico con la chiesa seicentesca di San Giacomo, che sorge su un'ampia piazza. Dai margini nord-occidentali l'itinerario attraversa parte del centro urbano transitando ancora sulla strada provinciale con un percorso in sede promiscua (**D7**) che prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana. Lasciandosi l'abitato alle spalle, l'itinerario prosegue sulla SP15 in sede propria affiancata (**A2B**) e dopo circa 700 metri intercetta il sentiero che, con una deviazione di circa 3,5 km, consente di raggiungere l'Oasi Naturalistica di Assai, area di ripopolamento del cervo e del daino, e il Museo faunistico con esemplari di specie regionali. Ancora in sede propria sulla strada provinciale l'itinerario raggiunge l'intersezione tra la SP15, la SP85 e la SP31 nel territorio comunale di Neoneli e, dopo averla superata (**E8**), prosegue sulla SP31 senza passare per il centro urbano, che può essere raggiunto proseguendo sulla SP15 con una deviazione di circa 3 km. Il centro abitato di Neoneli, nelle verdi colline del Barigadu, è caratterizzato da case in trachite decorate in stile aragonese e presenta un territorio ricco di siti archeologici di epoca nuragica. L'itinerario percorre la SP31 con una pista in sede propria affiancata (**A2B**), che in alcuni tratti può richiedere la necessità di operare sbancamenti (**A5B**) o di lasciare il passo al transito in sede promiscua (**D1**), a meno di operare interventi infrastrutturali rilevanti. Dopo circa 8 km attraverso il territorio comunale di Neoneli, l'itinerario raggiunge l'intersezione tra la SP31, la SP4 che conduce ad Austis e la SP76.
Imboccando quest'ultima l'itinerario prosegue in direzione sud con un percorso in sede promiscua (**D1**) e dopo circa 3 km raggiunge la Provincia di Nuoro nella regione storica del Mandrolisai, a cui appartengono i centri di Ortueri e Sorgono. Mentre il borgo medioevale di Ortueri può essere raggiunto con una deviazione di circa 3 km a ovest, l'itinerario prosegue nel territorio comunale di Sorgono ancora in sede promiscua sulla strada provinciale, che nel Nuorese prende il nome di SP68. Dopo circa 3 km, l'itinerario supera in sede propria affiancata l'intersezione con la SS388 (**A2B** e **E8**) e prosegue sulla stessa ancora in sede propria affiancata (**A2B**) in direzione del Santuario campestre di San Mauro, distante meno di 1 km. Proseguendo sulla strada statale in direzione opposta è possibile raggiungere il Parco archeologico di Biru 'e Concas, dove risiede una delle più straordinarie concentrazioni di menhir del Mediterraneo. Poco prima di raggiungere la chiesa di San Mauro, l'itinerario lascia la strada statale che consente di raggiungere il centro di Sorgono, distante circa 8 km, e prosegue sulla SP68 in direzione sud, con una pista affiancata alla piattaforma stradale (**A2B**), preceduta da un breve tratto in sede promiscua (**D1**). Lungo la SS388, invece, si sviluppa il collegamento Bici+Treno che consente di raggiungere la stazione ferroviaria di Sorgono, capolinea della linea turistica Mandas - Sorgono del Trenino Verde gestito da ARST. L'itinerario percorre la SP68 fino a raggiungere l'intersezione con la SP61, e si immette su quest'ultima in direzione di Samugheo con un percorso di 10 km lungo la strada provinciale, che nell'Oristanese prende il nome di SP33. Lungo questo tratto la proposta di percorso alterna una pista in sede propria affiancata (**A2B** e **A5B**), di circa 6 km, al transito in sede promiscua (**D1**) nei tratti in cui non risulti possibile intervenire se non con opere infrastrutturali rilevanti. Percorrendo la strada provinciale l'itinerario fa ingresso a Samugheo dai

suoi margini settentrionali e, dopo aver superato in sede propria l'intersezione a rotatoria (**E10**) alle porte del paese, imbocca la via A. Gramsci con un percorso in sede promiscua che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana. L'itinerario trova conclusione nel centro di Samugheo, dove in continuità con lo stesso ha origine l'itinerario per Ales e Villamar. A Samugheo, borgo custode di un patrimonio inestimabile come quello della tessitura artigianale, è possibile girare per i rioni del centro storico, con le case in trachite rossa ornate da murales che rappresentano i tappeti come emblema del paese, e visitare il MURATS – Museo Unico Regionale dell'Arte Tessile Sarda, che conserva la memoria storica della tradizione tessile nell'Isola.

Quando l'itinerario attraversa un centro urbano si propone l'istituzione di una zona 30 urbana da concordare con l'Amministrazione Comunale, all'interno della quale si prevede l'utilizzo di opportuni accorgimenti progettuali per la moderazione del traffico, necessari in particolare a limitare la velocità dei veicoli motorizzati nel passaggio da un ambito extraurbano ad un ambito urbano; inoltre si ritiene opportuno integrare la segnaletica esistente con quella specifica per avvisare gli utenti della promiscuità (ad esempio con pittogrammi ripetuti a distanza regolare), facendo particolare attenzione alle intersezioni.

SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO



A**2**B

Tipologia:
Sede propria affiancata

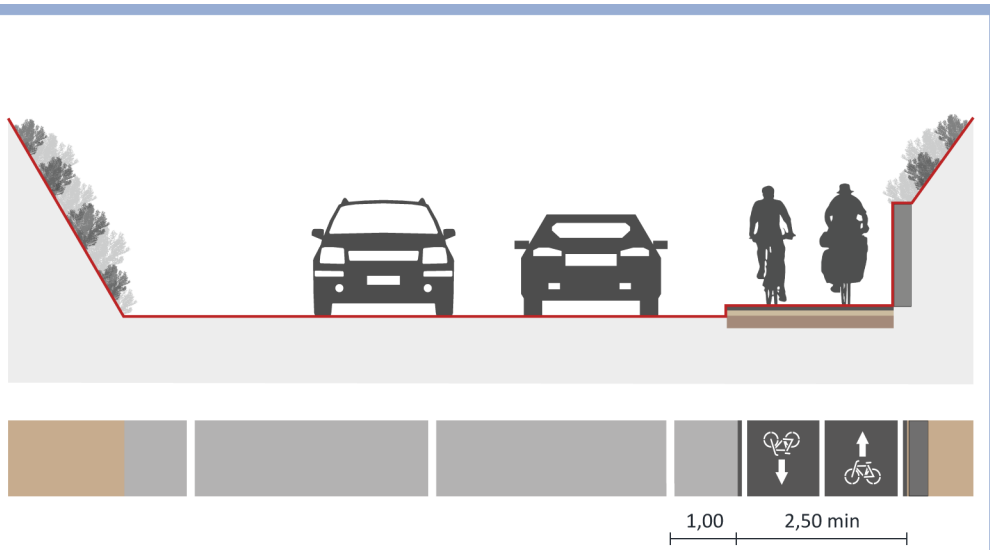
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su spazi della sede stradale

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AEB1



A**5**B

Tipologia:
Sede propria affiancata e rialzata

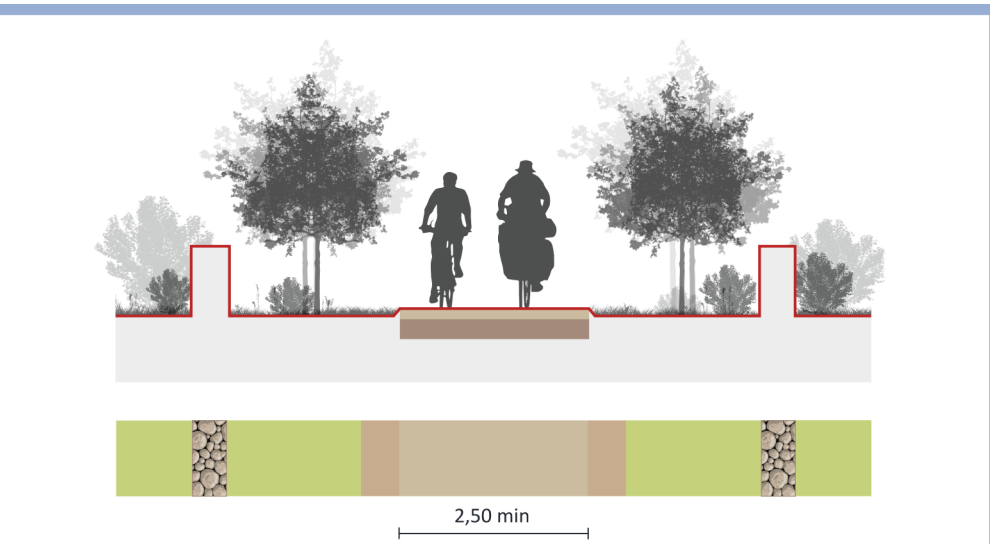
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite allargamento della sede stradale in trincea

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Scavo scarpata

Codice costo: 1AEB1



B**3**

Tipologia:
Sede propria non affiancata

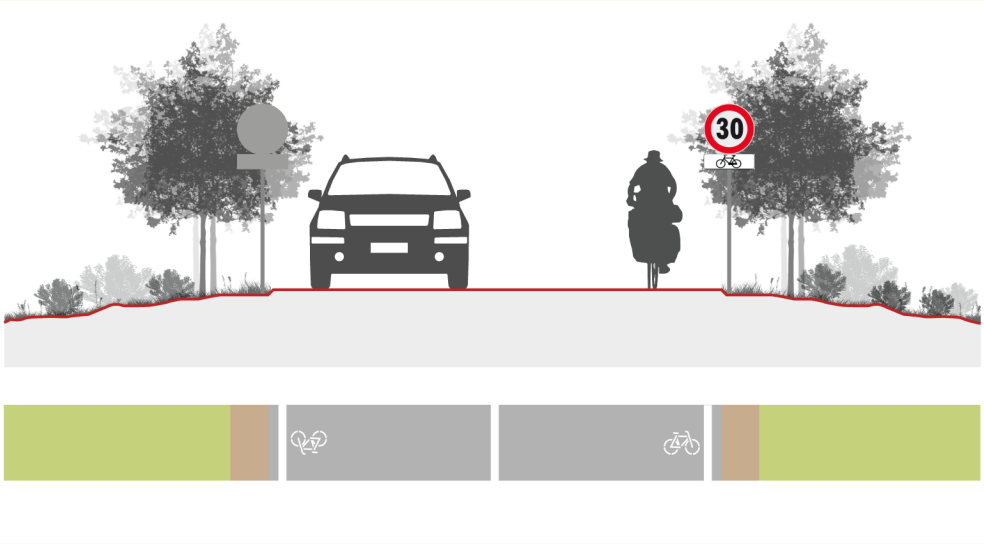
Posizione:
Inserita su tracciato stradale extraurbano privo di traffico

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBS3



D**1**

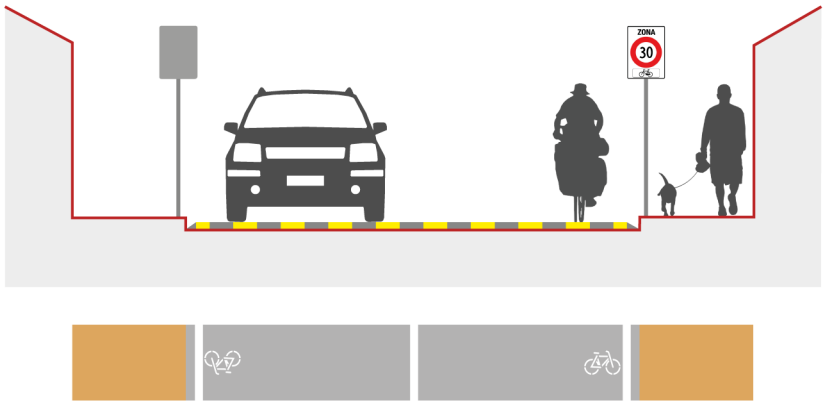
Tipologia:
Percorso promiscuo

Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su strada comunale, provinciale, statale in asfalto senza possibilità di allargamento

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

Ulteriori interventi:
Segnaletica vert. e orizz.
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CPB5/6 in base allo stato di degrado della pavimentazione



D**7**

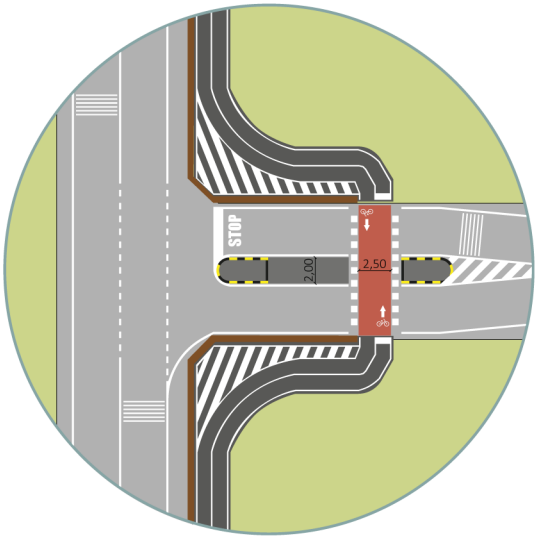
Tipologia:
Percorso promiscuo

Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su strada urbana attraverso l'istituzione di apposita Zona 30

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

Ulteriori interventi:
Segnaletica vert. e orizz.
Sistemazione fondo stradale
Elementi dissuasori di velocità

Codice costo: 3CPB5/6 in base allo stato di degrado della pavimentazione



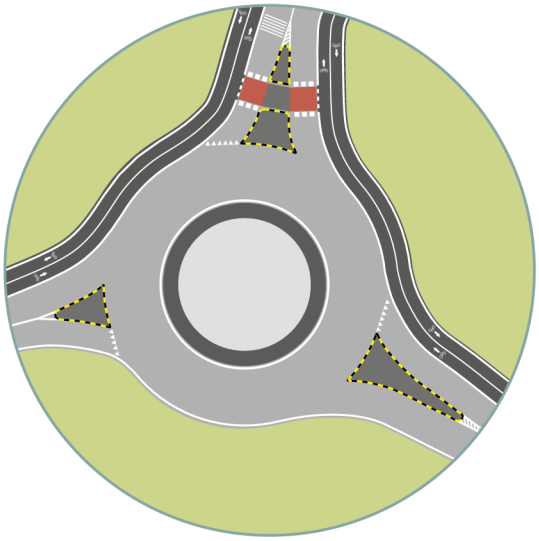
E**8**

Tipologia:
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico , a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:
- attraversamento ciclabile
- isola centrale salvagente
- dissuasori di velocità
- segnaletica vert. e orizz.

Tipo intervento: I3

Codice costo: 4E



E**10**

Tipologia:
Attraversamento ciclabile in rotatoria tra strade extraurbane (statale, provinciale o comunale extraurbana), a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:
- inserimento rotatoria*
- attraversamento ciclabile
- isola centrale salvagente
- dissuasori di velocità
- segnaletica vert. e orizz.

Tipo intervento: I5

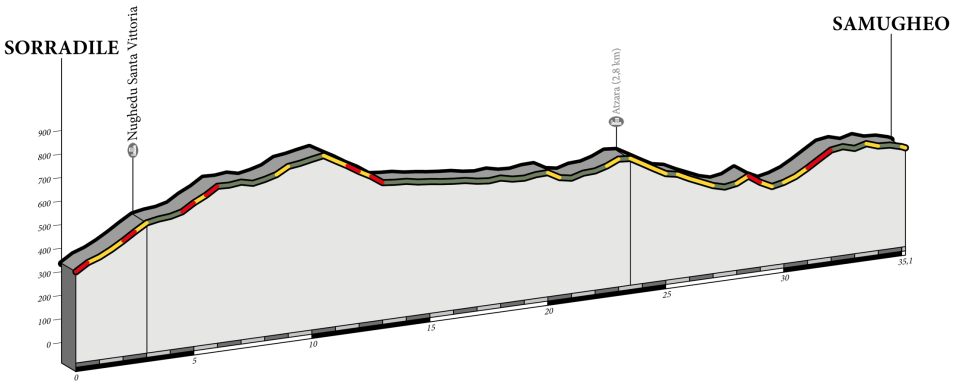
Codice costo: 4E

*eventuale

SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Il percorso nel suo complesso si sviluppa per circa il 55% su livellette minori del 3% e solo per 4,50 km, pari a circa il 13% della sua lunghezza, presenta livellette superiori al 6% ma comunque inferiori al 10%. Questi brevi tratti di maggiore pendenza sono concentrati in particolare nel tratto iniziale che attraversa i territori di Nughedu S. Vittoria e Neoneli, caratterizzati da una maggiore variazione altimetrica. La rimanente porzione di itinerario, pari a circa il 32% della sua lunghezza, si sviluppa su livellette di pendenza compresa tra il 3% e il 6%.
La proposta di itinerario ciclabile è prevista per circa 22 km su pista ciclabile in sede propria (pari al 61% dell'itinerario) mentre il 6% si svolge su un percorso in sede promiscua con i veicoli motorizzati che interessa strade vicinali, arginali, a bassa intensità di traffico (sulle quali si registra un volume di traffico inferiore ai 500 veicoli/giorno) e strade urbane lungo le quali si prevede l'istituzione di specifiche Zone 30.
Il transito in sede promiscua lungo strade statali e provinciali si estende per circa 12 km, rappresentando quindi il 33% circa dell'intero itinerario, e si rende necessario quando non sono disponibili altre alternative di tracciato, a meno di interventi infrastrutturali rilevanti, che potranno essere verificati meglio ed in dettaglio in sede di studio di fattibilità tecnico-economica..
Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 2 ore e 20 minuti, ed è calcolato considerando una velocità media del ciclista di circa 15 km/h.

Di seguito è riportato il profilo altimetrico dell'intero percorso, nel quale sono indicati i centri abitati, le frazioni e i principali punti di interesse turistici e trasportistici attraversati.



Classi di pendenza: < 3% 3% > 6% 6% > 10% > 10%

Nella tabella seguente sono riportate le principali specifiche tecniche e territoriali di dettaglio dell'itinerario:

SCHEDATECNICA N. 13	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	35,16
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	€ 3.537.027,57
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	19,50
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	11,16
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	4,50
Lunghezza itinerario con pendenza > 10% (km)	0,00
Lunghezza già realizzata (km)	0,00
Lunghezza già progettata (km)	0,00
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	2,12
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	21,56
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	11,56
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	0,15
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	1,86
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,03
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	12
Lunghezza del percorso diretto (km)	43,30
Dislivello salite (passo 200 m)	678,23
Dislivello discese (passo 200 m)	646,42
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	0,00
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aeree di pregio ambientale (km)	4,83
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	2,19
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	3
Punti di interesse in centro urbano	4
Punti di interesse lungo l'itinerario	7
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	1
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	0
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	10

VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Sorradile - Samugheo nella valutazione degli indicatori di ciclabilità e attrattività e dell'indice di qualità complessiva.

Indicatore di ciclabilità					
LUNGHEZZA (KM)	DISLIVELLO IN SALITA (M/KM)	PENDENZA MEDIA (%)	GRADO DI PROTEZIONE	FONDO VIABILE	**PUNTEGGIO CICLABILITÀ**
35,16	19,28	3,3	4	ASFALTO	
4	1	1	1	3	**10**

SCALA DELLA CICLABILITÀ

X ≥ 15	Facile
10 ≤ X < 15	Media
X < 10	Difficile

Ciclabilità media: itinerari di impegno medio adatti al turista ciclista o ciclista attivo ma anche al ciclista lento (slow biker) che vuole cimentarsi in un percorso leggermente più impegnativo rispetto al precedente, di percorrenza medio/lunga, anche non pianeggiante su strade sia asfaltate che non. Gli itinerari presentano una lunghezza totale compresa tra i 40 e i 70 km, su un terreno di pendenza media compresa tra il 2% e il 3% e con un dislivello totale in salita compreso tra i 350 e gli 850 m. Gli itinerari si sviluppano prevalentemente su percorsi ciclabili "sicuri", situati su strade e sentieri a bassa intensità di traffico, zone 30 urbane o su piste ciclabili in sede propria o corsia riservata; i tratti di itinerario sviluppati in sede promiscua su strade statali e provinciali sono limitati a tratti inferiori al 30%.

Indicatore di attrattività					
SERVIZI PRESENTI (N/KM)	AREE NATURALI (N/KM)	PUNTI DI INTERESSE (N/KM)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N/KM)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	**PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ**
0,43	0,03	0,31	0,28	0	
1	2	2	3	2	**10**

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

Y ≥ 15	Attrattività alta
10 ≤ Y < 15	Attrattività media
Y < 10	Attrattività bassa

Attrattività media: itinerari facilmente raggiungibili da località nazionali o internazionali tramite i collegamenti assicurati da almeno un aeroporto o porto con servizi passeggeri attivi, situato in prossimità dell'origine o della destinazione dell'itinerario, o distante dall'itinerario meno di 75 km. Inoltre, lungo gli itinerari è presente un numero di collegamenti con il servizio di trasporto pubblico locale e con quello ferroviario di circa 0,2 per chilometro, favorendo così la mobilità intraregionale e l'intermodalità bici-bus/bici-treno durante lo svolgimento dell'esperienza cicloturistica. Percorrendo gli itinerari è possibile visitare un discreto numero di siti di interesse paesaggistico, storico-culturale e archeologico situati in loro prossimità (circa 20) e attraversare o raggiungere fino a tre aree naturali di pregio ambientale e paesaggistico. In media lungo gli itinerari il cicloturista può sostare e pernottare presso un numero di strutture ricettive superiore a 50.

Indice qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
10	**10**	**20**
LIVELLO DI CICLABILITÀ **MEDIA**	**LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ** **MEDIA**	**LIVELLO DI QUALITÀ** **MEDIA**

SCALA DELLA QUALITÀ

30 < X+Y ≤ 40	Qualità alta
20 < X+Y ≤30	Qualità media
10 ≤ X+Y ≤20	Qualità bassa

La qualità media, rappresentata dal colore giallo, corrisponde all'intervallo di valori assunti dalla somma dei due indicatori di ciclabilità ed attrattività da 20 a 29. Per una più specifica chiarezza si è deciso di distinguere la qualità media in due sotto-livelli, che consentono di evidenziare la differenza tra i valori medi tendenti al valore basso (**qualità media** con punteggio tra 20 e 24) e i valori medi tendenti al valore alto (qualità medio-alta con punteggio tra 25 e 29).

QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI

Scheda di computo dei costi n. 13 Lunghezza: 35,16 km | Costo totale: 3.537.027,57 € | Costo/km: 100.610,07 €/km							
Tipologia	**Costo**	**Lunghezza per tratto**		**Lunghezza realizzata/progettata**		**Lunghezza da realizzare**	
		km	**%**	**km**	**%**	**km**	**%**
Pista in sede propria	€ 3.461.456,18	21,56	61,31	0,00	0,00	21,56	61,31
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 51.561,32	13,57	38,59	0,00	0,00	13,57	38,59
Attraversamento[1]	€ 8.970,49	0,03	0,09	0,00	0,00	0,03	0,09
Intersezione[2]	€ 15.039,57						
Totale	***€ 3.537.027,57***	***35,16***	***100,00***	***0,00***	***0,00***	***35,16***	***100***

[1] interventi di moderazione del traffico, posa in opera di segnaletica verticale e orizzontale

[2] intervento di posa in opera di segnaletica verticale

OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS

IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

Il coinvolgimento dei diversi soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico nel corso della stesura del piano è riconosciuto come fondamentale per garantire democraticità e trasparenza del processo. Per tale ragione la fase di analisi dell'offerta esistente precedente all'avvio della VAS ha riguardato il coinvolgimento di enti locali, associazioni e soggetti che a vario titolo possono essere interessati all'argomento e ha consentito di ricevere diverse segnalazioni da parte delle amministrazioni comunali. Inoltre, durante la fase di scoping del processo di VAS sono stati organizzati sei diversi incontri territoriali dislocati nel territorio regionale, ai quali sono state invitate a partecipare le amministrazioni dei Comuni compresi nel territorio di pertinenza, in qualità di Soggetti Competenti in Materia Ambientale. Nel corso degli incontri sono state presentate la bozza di Piano e il documento di scoping con un particolare approfondimento sugli itinerari previsti nel territorio sede dell'incontro, allo scopo di raccogliere ulteriori osservazioni utili alla definizione dei contenuti del Rapporto Ambientale e del Piano.

Relativamente all'itinerario in analisi, in occasione dei suddetti incontri non sono pervenute osservazioni.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BIBLIOGRAFIA

Guida cicloturistica della Sardegna, a cura di Sardegna Ricerche, Regione Autonoma della Sardegna, 2008
Guida al mountain biking della Sardegna, a cura di Sardegna Ricerche, Regione Autonoma della Sardegna, 2009
I primi sei parchi della Sardegna, a cura di Alberto Lacava, Regione Autonoma della Sardegna, 1992
Il Trenino verde della Sardegna, AA. VV., EdiSar, 1995
La Sardegna provincia per provincia: geografia, storia, economia, arte, tradizioni popolari, a cura di Manlio Brigaglia, EdiSar, 1994.
Paesi e Città della Sardegna, Volume I, I Paesi, a cura di Gianni Mura e Antonello Sanna, Banco di Sardegna, 1998.
Piano Paesaggistico Regionale, *Legge Regionale 25 novembre 2004, n. 8, Primo ambito omogeneo - Area Costiera*
Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili della Sardegna, CIREM - Centro Universitario Ricerche Economiche e Mobilità, giugno 2016.
Reti ciclabili in area mediterranea. Vademecum della ciclabilità, AA. VV., progetto CY.RO.N.MED, 2008
Sagre e Feste in Sardegna, Gian Paolo Caredda, Edizioni della Torre, 1990.

SITOGRAFIA

www.bicitalia.it
www.bikeitalia.it
www.fiab-onlus.it
www.istat.it
www.maps.it
www.regione.sardegna.it
www.sardegnaambiente.it
www.sardegna.beniculturali.it
www.sardegnacultura.it
www.sardegnadigitallibrary.it
www.sardegnageoportale.it
www.sardegnamobilita.it
www.sardegnanatura.com
www.sardegnasentieri.it
www.sardegnaterritorio.it
www.sardegnaturismo.it
www.wikipedia.it

REPERTORIO IMMAGINI

(www.sardegnaturismo.it)

Copertina: Murales, Samugheo
Introduzione:

1. Chiesa di San Sebastiano, Sorradile
2. Cantiere Forestale Barigadu, Neoneli
3. Chiesa di San Giacomo, Nughedu S. Vittoria
4. “Sa ‘Innenna” - la vendemmia di Cortes Apertas, Sorgono
5. Santuario campestre di San Mauro, Sorgono
6. Menhir del Parco archeologico Biru ‘e Concas, Sorgono
7. MURATS, Museo Unico Regionale dell’Arte Tessile Sarda, Samugheo
8. Costume tradizionale, Samugheo
9. Particolare della tessitura a telaio artigianale, Samugheo

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.13 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI

L'All.1 contiene una tavola in scala 1:30.000 in cui sono riportati:

- la tipologia di sede;
- gli elementi caratteristici (attraversamenti ferroviari, guadi, passerelle, ponti);
- i punti di interesse suddivisi per categoria (sito archeologico, castello, museo, edificio, chiesa, spiaggia);
  La rappresentazione in planimetria dei punti di interesse varia a seconda dell'ambito di riferimento:
  - ambito urbano: viene riportato un solo punto per categoria;
  - ambito extraurbano: vengono riportati tutti i punti entro una distanza di 1 km dall'itinerario;
  - ulteriori punti: vengono riportati altri punti di interesse rilevanti per la qualità dell'itinerario e che risultano facilmente raggiungibili. Questi punti, a differenza degli altri, si trovano a più di 1 km di distanza dall'itinerario;
- le aree naturali (SIC, ZPS, Aree gestione Fo.Re.S.T.A.S., Parchi Nazionali e Regionali);
- i nodi e le reti di trasporto principali (aeroporti, porti commerciali e turistici, stazioni ferroviarie, stazioni ferroviarie turistiche, fermate extraurbane TPL, ferrovie ordinarie e dismesse, strade, collegamenti via mare con servizi marittimi);
- i cicloservizi proposti: ciclostazioni, info-point, ciclofficine e aree di sosta;
- gli itinerari bici-treno;
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale.