

ITINERARIO 15

BORORE - SEDILO



 12,94 km

 52 m

 163 m

 00 h 51 min

 Ciclabilità: **FACILE**

 Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIO-ALTA**

 Marghine, Guilcer

 Direttrice locale di collegamento Borore, Sedilo e Oristano

-  - Sentieri Fontana Putzola G-611A, Frontigheddu G611B, San Costantino G-611, Sedilo-Iloi G-610
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 10, n. 12



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	8
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	10
ANALISI TECNICA	12
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	12
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	13
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO	15
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	17
QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI	19
OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS	21
IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI	21
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	23
BIBLIOGRAFIA	23
SITOGRAFIA	23
REPERTORIO IMMAGINI	23
ALLEGATI	25
ALL. 1: TAVOLA N. 1.15 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI	25

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Borore - Sedilo, 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. 15 Borore - Sedilo, di 12,94 km, collega i centri di Borore e Sedilo attraverso un percorso che costeggia la Zona di Protezione Speciale dell'Altopiano di Abbasanta. Importante il complesso nuragico Duos Nuraghes e il Complesso di Iloi. Facilmente raggiungibile dal centro di Sedilo il lago artificiale di Omodeo, ricadente nel SIC Media valle del Tirso e Altopiano di Abbasanta – Rio Siddu. Si ricorda infine la famosa giostra equestre di *S'Ardia*, che si svolge ogni anno nel mese di luglio nel Santuario dedicato a San Costantino a Sedilo.



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 **infrastrutture**, 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, situato nella Sardegna centro-occidentale, attraversa le regioni storiche del Marghine e del Guilcer. Il Marghine è una subregione del Logudoro collocata nella Sardegna centro-occidentale e il cui centro principale è Macomer. Il suo territorio si estende a nord dall'altopiano di Abbasanta, ricadendo per intero nella provincia di Nuoro, ed è attraversato longitudinalmente dall'omonima catena montuosa, connessa a quella del Goceano con cui costituisce un unico allineamento da ovest ad est nella zona centro-settentrionale dell'isola. Il Marghine, che ha la sua vetta più elevata in Punta Palai (1200 m) in territorio di Bolotana, è in realtà il bordo di un altopiano, culminante in una serie di rilievi trachitici dalla caratteristica forma di torre. È un territorio dalle grandi valenze naturalistiche, con punti di estremo interesse come i boschi di roverelle o le sorgenti che contraddistinguono il Monte Santu Padre (1120 m) nel territorio di Bortigali o il rilievo vulcanico del Monte S. Antonio di Macomer (808 m), dai quali si gode una vista spettacolare sulla Planargia, sul Montiferru e sul Gennargentu. Altro elemento caratterizzante il paesaggio di questa regione è rappresentato dalle ampie superfici piane (tabulari), ben isolate da pressoché continui orli di scarpata, costituite da espandimenti di lave basaltiche. Queste particolari forme si osservano soprattutto nella fascia nord-occidentale della "catena"; gli esempi più evidenti sono rappresentati dalle propaggini orientali dell'Altopiano di Campeda e, più a nord, da quello di Campu Mannu. Il Guilcer, acronimo derivato dall'antico dipartimento post-giudicale denominato *Parte Cier Real* con capoluogo a Ghilarza, è un'area geografica situata in una posizione centrale dell'isola, da secoli crocevia di attività e commerci. Comprende un altopiano basaltico e la sottostante pianura dove scorre il fiume Tirso e si trova l'invaso artificiale del Lago Omodeo.

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
Altopiano di Abbasanta	ZPS

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

L’itinerario ciclabile Borore - Sedilo attraversa i centri urbani o territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Borore (2 117 abitanti)	centro urbano
Aidomaggiore (451 abitanti)	territorio comunale
Sedilo (2 121 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 4 689 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

I centri urbani di Borore e Aidomaggiore 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.

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

Non sono presenti punti di interesse situati all'interno dei centri urbani attraversati dall'itinerario in analisi.

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Fontana Putzola	Sentiero	Sedilo	
Sedilo - Iloi	Sentiero	Sedilo	http://www.sardegnaambiente.it/j/v/874?s=3&v=9&c=6707&ids=53
Nuraghe Sanilo	Sito Archeologico	Aidomaggiore	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21272

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie più importanti che attraversano l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile sono la SS131 Carlo Felice, arteria principale dell'isola che collega Cagliari e Porto Torres e la SS131dcn che collega Nuoro con la SS131 ad Abbasanta; queste infrastrutture attraversano l'area in senso trasversale consentendo il collegamento con i principali nodi dell'isola. Inoltre, l'ambito è interessato da diverse strade provinciali che consentono il collegamento tra i centri urbani interessati dall'itinerario e quelli limitrofi. 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. Lungo l'itinerario in oggetto si trova la stazione di Borore, situata lungo la linea ferroviaria Cagliari-Golfo Aranci, nota anche come Dorsale Sarda, principale collegamento ferroviario tra nord e sud dell'isola attraverso tutte le province, gestito da Ferrovie dello Stato.

I nodi di integrazione intermodale. Lungo l'itinerario si intercetta una fermata delle linee autobus di TPL gestite dall'ARST, che costituisce 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 al proposto Parco Ciclistico del Marghine, del Goceano, del Monte Acuto e del Fondovalle del Tirso, di cui di seguito si riporta una breve descrizione.

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.

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Sentiero Fontana Putzola G-611A	Sedilo
Sentiero Frontigheddu G-611B	Sedilo
Sentiero San Costantino: Sedilo - Guado Pedra Lada G-611	Sedilo
Sentiero Sedilo - Iloi G-610	Sedilo

Il **Sentiero Fontana Putzola G-611A** è un percorso turistico che si snoda dal centro abitato di Sedilo in direzione sud e lungo il quale si possono osservare numerosi endemismi vegetali e siti d'interesse archeologico come il nuraghe di Busurtei; inoltre sono presenti numerosi punti panoramici con vista sul Lago Omodeo.

Il **Sentiero Frontigheddu G-611B** attraversa luoghi di particolare interesse naturalistico e archeologico del territorio di Sedilo, come il Santuario campestre di San Costantino. Presso il Santuario sono custodite sculture nuragiche, chiamate *perdas fittas*, che molto probabilmente rappresentano una divinità femminile. Essendo abbastanza prossimo al Lago Omodeo, il tracciato attraversa alcuni splendidi punti panoramici. Il sentiero ha inizio nella località Su Frontigheddu, che è anche il punto di partenza della suggestiva manifestazione equestre di S'Ardia, e termina nella località Su Pranu.

Il **Sentiero San Costantino: Sedilo - Guado Pedra Lada G-611** attraversa il paese di Sedilo in direzione del guado di Pedra Lada (fiume Tirso). A Sedilo è possibile visitare il Museo del Territorio, diviso in due sezioni: una parte dedicata all'ambiente naturale del Mediterraneo e una parte dedicata all'archeologia. Inoltre, è possibile visitare il Museo dell'Ardia, dedicato a una delle feste più sentite e conosciute in Sardegna: questo antichissimo torneo equestre, che si tiene il 6 e il 7 luglio, commemora l'antica Battaglia di Ponte Milvio. Il percorso conduce alla chiesa di San Giacomo, nei pressi del sentiero 611A di Fontana Putzola, dove si trova una sorgente d'acqua. Successivamente si può proseguire verso il Santuario di San Costantino. Accanto al Santuario, nell'area chiamata Su Frontigheddu, si sviluppa il sentiero 611B che porta alla località di Su Pranu. Lungo l'itinerario ci si può inoltrare verso il Lago Omodeo, dove è possibile visitare il nuraghe Busurtei (G-611C).

Il **Sentiero Sedilo - Iloi G-610** inizia nel centro abitato di Sedilo ed è caratterizzato dalla presenza di numerosi siti nuragici, ma riveste una particolare importanza anche dal punto di vista paesaggistico. Snodandosi in prossimità del Lago Omodeo offre infatti numerosi punti panoramici. Nella prima porzione di sentiero è consigliata una sosta nel Parco Archeologico di Iloi, che riunisce insieme monumenti di epoche preistoriche diverse. Appena giunti sul posto, emergono per maestosità il nuraghe polilobato e, nelle immediate vicinanze, le numerose capanne nuragiche. A poche decine di metri si possono osservare i resti di due tombe dei giganti, ovvero tombe nuragiche, costituite da grandi conci di basalto. Percorrendo il sentiero in direzione del lago, dopo alcune centinaia di metri, è possibile osservare le Domus de Janas di Ispilluncas che, con 34 grotte censite, costituiscono una delle più grandi necropoli ipogee della Sardegna.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
10	Sedilo - Oristano
12	Macomer - Illorai/Tirso (stazione)

L'itinerario in oggetto costituisce con l'itinerario n. 10 Sedilo - Oristano la **direttrice di collegamento Borore, Sedilo e Oristano**, un corridoio ciclabile di interesse locale che rappresenta un'alternativa di percorso per raggiungere la città di Oristano in maniera più diretta rispetto al percorso effettuato dalla direttrice principale longitudinale centrale-occidentale che transita per Macomer e Bosa.

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 ripararli 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 fisioterapia, 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:
- 4 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
- 2 aree di sosta.

ANALISI TECNICA

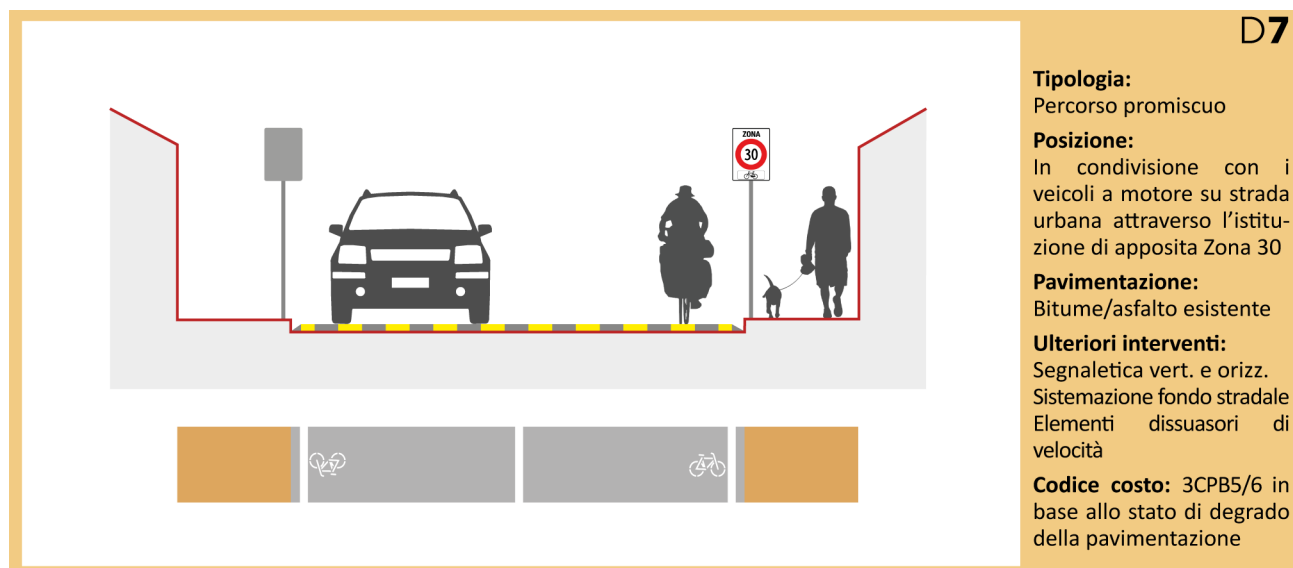
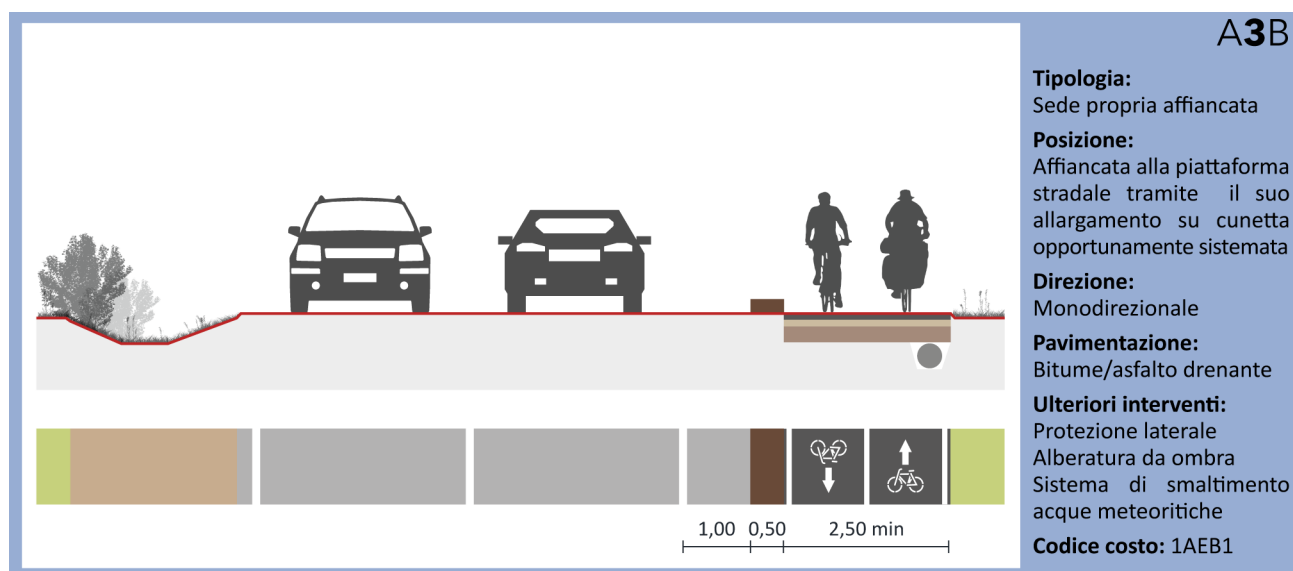
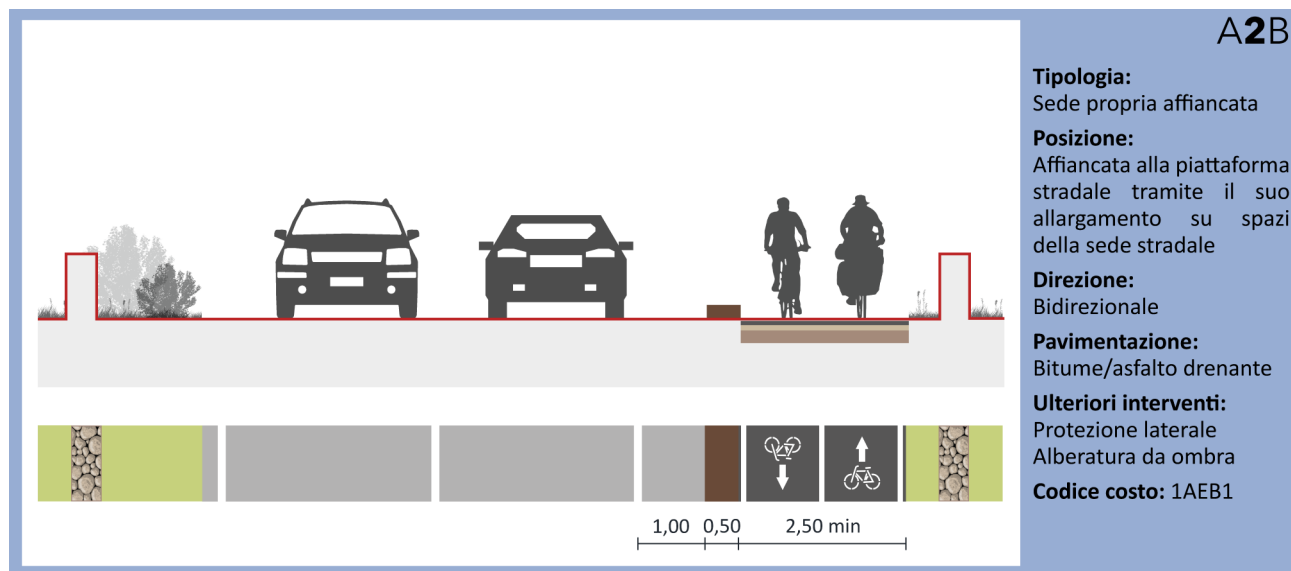
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

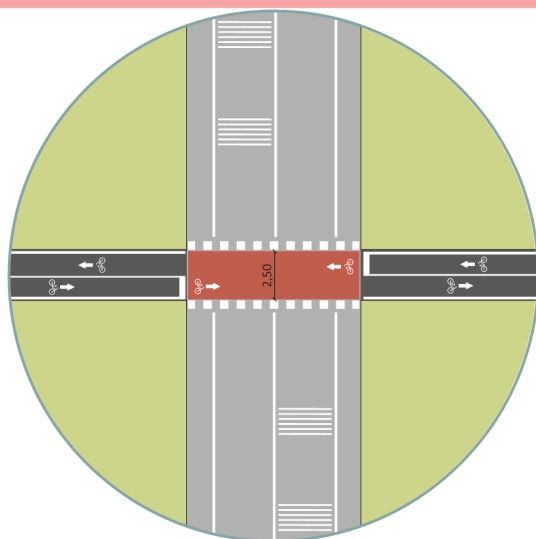
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle *sezioni tipo* riportate nel paragrafo seguente)

L'itinerario trova origine nei margini sud-occidentali del centro urbano di Borore, dove in corrispondenza della via Roma è posto in connessione con l'itinerario che proviene da Macomer e transitando per Borore si dirige alla stazione dismessa di Tirso, nel comune di Illorai. Dall'intersezione tra la via Roma e la SP66 l'itinerario si muove in direzione sud-est percorrendo la strada provinciale con una pista in sede propria affiancata alla piattaforma stradale (*vedi sezione tipo A2B*) e superando le varie intersezioni con la viabilità urbana (**E17**) ed extraurbana (**E5**). Lasciando il centro urbano di Borore l'itinerario transita in prossimità della tomba dei giganti di Imbertighe, sito archeologico raggiungibile dalla SP66 con una deviazione dall'itinerario di circa 300 metri. L'itinerario prosegue sulla SP66 per Sedilo in direzione sud-est con una pista bidirezionale posta in affiancamento alla piattaforma stradale (**A2B** e **A3B**), raggiungendo il territorio comunale di Aidomaggiore. Qui, nel passaggio dalla provincia di Nuoro a quella di Oristano la strada provinciale assume la denominazione di SP26. Dopo circa 4 km l'itinerario supera l'intersezione tra la SP26 e la SP25, da cui imboccando quest'ultima strada provinciale è possibile raggiungere il centro urbano di Aidomaggiore con una deviazione dall'itinerario di circa 2 km. Aidomaggiore, antico borgo agro-pastorale immerso tra i boschi dell'altopiano di Abbasanta e affacciato sul lago Omodeo, offre un territorio ricco di attrazioni naturalistiche e archeologiche, tra cui *domus de janas*, tombe dei giganti e i nuraghi Sanilo, Sa Jua e Tosingalo. L'itinerario non transita per il centro urbano ma prosegue lungo la SP26 in direzione di Sedilo. Dopo aver percorso circa 2,8 km ancora in affiancamento alla piattaforma stradale (**A2B**), l'itinerario prosegue nel territorio comunale di Sedilo e percorrendo ancora la medesima strada per circa 3 km raggiunge i margini nord-occidentali del centro urbano di Sedilo. Superata l'intersezione tra la SP26 e la S90 (**E5**), l'itinerario prosegue in sede propria lungo la via Guevara e attraversa il centro urbano da nord a sud con un percorso in sede promiscua (**D7**), mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana. Sedilo, sull'altopiano di Abbasanta e affacciato sul suggestivo scenario del lago Omodeo, è rinomato per il culto bizantino di San Costantino imperatore a cui è legato il rito arcaico e spettacolare della corsa a cavallo di S'Ardia, evento che si ripete ogni anno tra il 6 e il 7 luglio. L'itinerario trova conclusione ai margini meridionali dell'abitato di Sedilo, in continuità con l'itinerario che consente di raggiungere il centro urbano di Oristano.

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





E5

Tipologia:

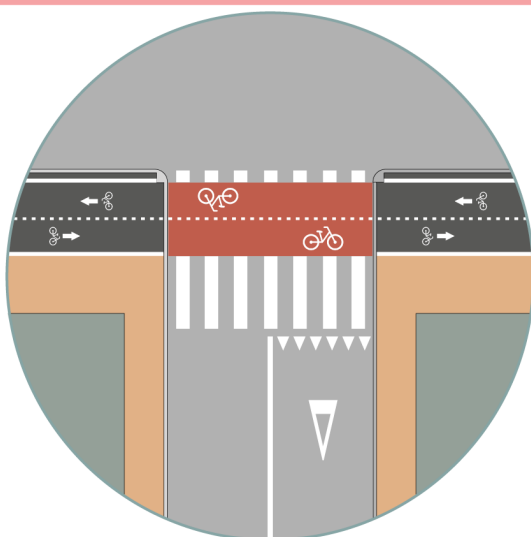
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) a bassa intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria non affiancata

Interventi:

- attraversamento ciclabile
- dissuasori di velocità
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A4

Codice costo: 4E



E17

Tipologia:

Attraversamento ciclope-donale su strada urbana, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:

- attraversamento ciclabile
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A6

Codice costo: 4U

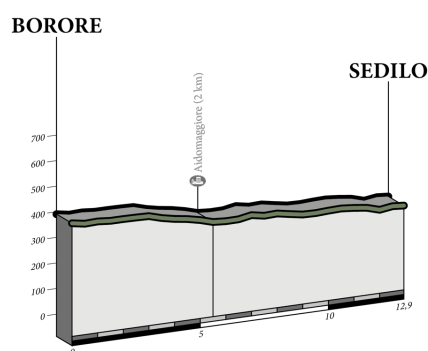
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Il percorso, nel suo complesso, si sviluppa interamente su livellette minori del 3%.

La proposta di itinerario ciclabile è prevista per circa 12 km su pista ciclabile in sede propria, pari al 90% dell'itinerario, mentre il 7% (circa 1 km) si svolge su un percorso in sede promiscua con i veicoli motorizzati che interessa strade urbane lungo le quali si prevede l'istituzione di specifiche Zone 30. L'itinerario non prevede il transito in sede promiscua lungo strade vicinali, arginali, a bassa intensità di traffico (sulle quali si registra un volume di traffico inferiore ai 500 veicoli/giorno) né lungo strade statali e provinciali.

Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 51 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. 15	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	12,94
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	1.908.313,65
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	12,94
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	0,00
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	0,00
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)	1,17
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	11,70
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	0,00
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	0,00
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	0,95
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,30
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	1
Lunghezza del percorso diretto (km)	12,30
Dislivello salite (passo 200 m)	51,82
Dislivello discese (passo 200 m)	162,71
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	0,00
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	1,22
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	1,97
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	2
Punti di interesse in centro urbano	0
Punti di interesse lungo l'itinerario	3
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	2
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	1
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	1

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Borore - Sedilo 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
12,94	12,60	1,2	1	ASFALTO	
4	2	3	4	3	16

SCALA DELLA CICLABILITÀ

$X \geq 15$	Facile
$10 \leq X < 15$	Media
$X < 10$	Difficile

Ciclabilità facile: itinerari di basso impegno adatti al ciclista lento (*slow biker*) ma anche al turista che usa saltuariamente la bici per attività marginali della sua vacanza, prediligendo percorsi di lunghezza contenuta, sviluppati prevalentemente lungo percorsi protetti e asfaltati. Gli itinerari presentano una lunghezza totale compresa tra i 20 e i 50 km, su un terreno pressoché pianeggiante di pendenza media inferiore all'1% e con un dislivello totale in salita inferiore ai 300 m. Gli itinerari si sviluppano quasi esclusivamente su percorsi ciclabili "sicuri", situati su piste ciclabili in sede propria e corsia riservata o in sede promiscua su strade e sentieri a bassa intensità di traffico e zone 30 urbane; i tratti di itinerario sviluppati in sede promiscua su strade statali e provinciali sono assenti o, quando presenti, limitati a tratti inferiori all'1%. In estrema sintesi questi itinerari si rivolgono a tutte le tipologie di cicloturisti.

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
0,31	0,15	0,23	0,15	0	
1	4	2	2	2	11

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

$Y \geq 15$	Attrattività alta
$10 \leq Y < 15$	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
16	11	27
LIVELLO DI CICLABILITÀ FACILE	LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ MEDIA	LIVELLO DI QUALITÀ MEDIO-ALTA

SCALA DELLA QUALITÀ

$30 < X+Y \leq 40$	Qualità alta
$20 < X+Y \leq 30$	Qualità media
$10 \leq X+Y \leq 20$	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. 15 Lunghezza: 12,94 km Costo totale: 1.908.313,65 € Costo/km: 147.439,82 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 1.835.544,27	11,70	90,40	0,00	0,00	11,70	90,40
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 3.600,23	0,95	7,32	0,00	0,00	0,95	7,32
Attraversamento ¹	€ 67.681,73	0,30	2,28	0,00	0,00	0,30	2,28
Intersezione ²	€ 1.487,43						
Totale	€ 1.908.313,65	12,94	100,00	0,00	0,00	12,94	100,00

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.sardegnaecultura.it
www.sardegnaeculturalibrary.it
www.sardegnaecgeoportale.it
www.sardegnaecmobilita.it
www.sardegnaecnatura.com
www.sardegnaecsentieri.it
www.sardegnaecterritorio.it
www.sardegnaecnaturismo.it
www.wikipedia.it

REPERTORIO IMMAGINI

(www.sardegnaecnaturismo.it)

Copertina: Museo del Pane Rituale, Borore

Introduzione:

1. Tomba dei Giganti di Imbertighe, Borore
2. Panorama del paese, Borore
3. Museo del Pane Rituale, Borore
4. Nuraghe Sa Jua, Aidomaggiore
5. Chiesa di Santa Greca, Aidomaggiore
6. Nuraghe Caddari, Aidomaggiore
7. S'Ardia, Sedilo
8. Santuario di San Costantino, Sedilo
9. Lago Omodeo, Sedilo

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.15 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:
 - o ambito urbano: viene riportato un solo punto per categoria;
 - o ambito extraurbano: vengono riportati tutti i punti entro una distanza di 1 km dall'itinerario;
 - o 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.