

ITINERARIO 19

BADESI - SANTA TERESA DI GALLURA



 55,86 km

 857 m

 883 m

 3 h 43 min

 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **ALTA**

★★★ Qualità: **MEDIO-ALTA**

 Alta Gallura, Gallura

 Direttrice trasversale settentrionale, EuroVelo, BiciItalia, SNCT

-  - percorso "Le vie del mare"; Tra Saperi e Sapori: dalla Gallura al Monte Acuto; Strada del Vermentino di Gallura DOCG; C100T
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 18, n. 20



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	14
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO	17
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	19
QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI	21
OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS	23
IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI	23
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	25
BIBLIOGRAFIA	25
SITOGRAFIA	25
REPERTORIO IMMAGINI	25
ALLEGATI	27
ALL. 1: TAVOLA N. 1.19 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI	27

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Badesi - Santa Teresa di Gallura, 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. 19, Badesi - Santa Teresa di Gallura, di 55,86 km, è in continuità con gli itinerari di Porto Torres - Badesi e Santa Teresa di Gallura - Arzachena. I principali comuni attraversati dall'itinerario sono Badesi, Trinità d'Agultu e Vignola, Aglientu e Santa Teresa di Gallura, quest'ultimo importante centro turistico del nord Sardegna e sede del porto commerciale per i collegamenti con la Corsica. È un itinerario costiero che insieme all'itinerario Porto Torres - Badesi costituisce la direttrice principale trasversale settentrionale; inoltre fa interamente parte dei percorsi compresi all'interno della proposta di rete EuroVelo, della rete BiciItalia e della Ciclovía della Sardegna, inserita all'interno del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche. Interconnette importanti luoghi di attrazione non solo turistica ma anche paesaggistica, poiché attraversa territori sede di importanti luoghi di interesse naturalistico, situati in prossimità dell'itinerario: le Foci del Coghinias, Monte Russu e Capo Testa sono Siti di interesse Comunitario (SIC), mentre i Cantieri forestali di Badesi e di Vignola - La Contessa - Rena Majori rientrano all'interno del sistema gestito dall'Agenzia Fo.Re.S.T.A.S.



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 ed 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 nel Nord Sardegna, attraversa la regione storica dell'Alta Gallura e il territorio compreso nell'Unione dei Comuni dell'Alta Gallura (che si sviluppa su una superficie di 1054,71 kmq e comprende i comuni di Aggius, Aglientu, Badesi, Bortigiadas, Calangianus, Luogosanto, Luras, Santa Teresa di Gallura, Tempio Pausania, Trinità d'Agultu e Viddalba). L'Ambito della Gallura Nord Occidentale, definito dal PPR nella scheda d'ambito n° 16, è caratterizzato dalla conformazione della fascia costiera, in cui si alternano tratti a falesia e tratti interessati da ambiti dunali, a partire dai bordi della piana del Coghinas, in corrispondenza del promontorio dell'Isola Rossa, fino ai compendi sabbiosi dei cordoni dunali di Rena Majore. La struttura dell'arco costiero si sviluppa prevalentemente secondo una tipologia di costa alta, caratterizzata dalla dominante delle formazioni granitiche, nella quale si attestano il sistema delle falesie e la spiaggia di Tinnari, le scogliere di Porto Leccio, l'areale della Costa Paradiso, le scogliere di Li Campaneddi, il Canale La Lizza verso Cala Sarraina, le pinete sul litorale da Punta di Li Francesi, intervallato dal promontorio degli Scogli di Monte Russu, fino all'ambito dei cordoni dunali di Rena Majore.

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
Foci del Coghinas	SIC
Monte Russu	SIC
Capo Testa	SIC
Cantieri forestali di Badesi e Vignola - La Contessa - Rena Majori - Complesso forestale del Granito	Fo.Re.S.T.A.S.
Cantiere forestale Vignola - La Contessa - Rena Majori - Complesso forestale del Granito	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L’itinerario ciclabile Badesi - Santa Teresa di Gallura attraversa i centri urbani o territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Badesi (1 847 abitanti)	territorio comunale
Trinità d’Agultu (2 249 abitanti)	territorio comunale
Aglientu (1 173 abitanti)	territorio comunale
Santa Teresa di Gallura (5 279 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 10.548 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il centro di Badesi fa 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.

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
Torre di Longonsardo	Torre	Santa Teresa di Gallura	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17931
Rinagghiu	Spiaggia	Trinità d'Agultu e Vignola	
La Marinedda	Spiaggia	Trinità d'Agultu e Vignola	https://www.sardegnaecultura.it/it/esplora/la-marinedda
Vignola	Spiaggia	Aglientu	
Rena bianca	Spiaggia	Santa Teresa di Gallura	https://www.sardegnaecultura.it/it/esplora/rena-bianca

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
Complesso di Lu Brandali	Sito archeologico	Santa Teresa di Gallura	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20753
Li Mindi	Spiaggia	Badesi	https://www.sardegnaecultura.it/it/esplora/li-mindi
Cala Canneddi	Spiaggia	Trinità d'Agultu e Vignola	https://www.sardegnaecultura.it/it/esplora/cala-canneddi
Cala Pischina	Spiaggia	Aglientu	
Chischinagghju	Spiaggia	Aglientu	
La Piana	Spiaggia	Aglientu	
Lu Litarroni	Spiaggia	Aglientu	
Naracu Nieddu	Spiaggia	Aglientu	
Rena di Matteu	Spiaggia	Aglientu	
Rena Majori	Spiaggia	Aglientu	https://www.sardegnaecultura.it/it/esplora/rena-majori
Riu di li saldi	Spiaggia	Aglientu	

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. L'infrastruttura viaria più importante che attraversa l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile è la SP90, che collega i centri urbani di Badesi e Santa Teresa di Gallura. La rete stradale si completa con numerose altre strade secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente sia per l'accesso alle spiagge che per l'accesso ai fondi agricoli, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

Il sistema portuale. Il principale porto presente lungo l'itinerario è quello di Santa Teresa di Gallura, porto commerciale e turistico situato nelle Bocche di Bonifacio, a pochi minuti di navigazione dall'Arcipelago di La Maddalena, dalla Costa Smeralda e dalla Isole del Sud della Corsica (Cavallo, Lavezzi); è presente il collegamento via traghetto con la Corsica attraverso la rotta Santa Teresa di Gallura-Bonifacio.

Inoltre, l'itinerario transita in prossimità della località turistica di Isola Rossa, nel comune di Trinità d'Agultu e Vignola, dove è presente il porticciolo turistico "Marina Isola Rossa", che consente un approdo sicuro lungo la fascia costiera compresa tra le Bocche di Bonifacio e il porto turistico di Castelsardo. Tale struttura è facilmente raggiungibile dall'itinerario, essendo collocata a meno di 1 km dallo stesso.

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 diciassette fermate delle linee autobus di TPL gestite dall'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:

- nel primo tratto (da Badesi fino a Isola Rossa) l'itinerario ricade all'interno del Parco Ciclistico dei due Mari;
- nel secondo tratto (la parte più cospicua di itinerario fino a Santa Teresa di Gallura) ricade all'interno del Parco Ciclistico della Gallura e dell'Arcipelago della Maddalena.

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

Il Parco Ciclistico dei due Mari comprende il parco di Porto Conte e Capo Caccia, con l'area marina protetta di Capo Caccia e Punta Giglio, il Parco dell'Asinara, la foresta demaniale di Porto Conte (2400 ha) costituita da quattro corpi distinti: Lago Baratz (Sassari), Punta Giglio, Le Prigionette e Monte Doglia (Alghero), dove sono presenti aree di sosta attrezzate, una rete di sentieri con capanni etc., la fascia costiera da Alghero centro città sino a Fertilia e San Giovanni, Porto Ferro, l'Argentiera e Canaglia (area del parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna), Stintino e l'entroterra della Nurra (La Corte, Tottubella, Santa Maria La Palma), e la fascia costiera di Porto Torres sino a Platamona, Castelsardo, Valledoria con le foci del Coghinas, Badesi e l'Isola Rossa. In questa prospettiva, inoltre, si colloca il piano degli itinerari ciclistici comunali in studio da parte del Comune di Alghero e di Stintino.

Il Parco Ciclistico della Gallura e dell'Arcipelago della Maddalena ricomprende nella parte interna il parco del Limbara, la foresta demaniale di Su Filigosu, il lago del Coghinas, il lago del Liscia, il lago di Casteldoria con le Terme, il castello di Monte Acuto, il Monte Olia, e sul versante costiero il litorale di Trinità d'Agultu con Costa

Paradiso, l'area di Aglientu con Monte Russu e Vignola, Capo Testa e Santa Teresa di Gallura, il parco dell'Arcipelago della Maddalena, Capo Ferro e l'Orso di Palau, Capo Figari e l'area marina protetta di Tavolara, Capo Coda Cavallo, lo stagno di San Teodoro. Questo parco ciclistico, interconnesso alla dorsale orientale, potrebbe individuare una serie di itinerari locali di accesso alle aree più attrattive come le isole di La Maddalena e Caprera.

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Percorso "Le Vie del Mare"	Unione dei Comuni Alta Gallura, Unione dei Comuni Gallura
Itinerario RAS 313 In-Movimento "Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto"	Unione dei Comuni Alta Gallura
Strada del Vermentino di Gallura D.O.C.G	Gallura
Cammino100Torri Cammino orientale: Via Gallura	Gallura

Il percorso **Le Vie del Mare**, intervento previsto nell'Accordo di Programma Quadro del Progetto di Sviluppo Territoriale "La Città di Paesi della Gallura" e promosso in partenariato dall'Unione dei Comuni Alta Gallura e dall'Unione dei Comuni Gallura, è un progetto che interessa il versante costiero e si caratterizza per attività a basso impatto ambientale orientate alla mobilità sostenibile. Il progetto prevede la realizzazione di piste ciclabili di collegamento extracomunale a partire da Viddalba verso Baia delle Mimose nel Comune di Badesi, passando per il Comune di Trinità d'Agultu e il Comune di Aglientu, per arrivare al centro di Santa Teresa di Gallura e proseguire per Palau fino ad Arzachena. Nello stesso è previsto inoltre l'acquisto, in alcuni casi, di mezzi a basso impatto ambientale (elettrici) e la realizzazione di aree di sosta attrezzate.

Il macroitinerario **Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto**, promosso dai Comuni dell'Area Leader GAL Alta Gallura-Gallura attraverso la misura 313 del Programma di Sviluppo Rurale 2007/2013, intende mettere in rete il territorio dell'Alta Gallura e del Monte Acuto attraverso la definizione di itinerari intercomunali escursionistici, culturali ed enogastronomici a supporto del turismo rurale. Gli itinerari convergono da un lato verso il mare e dall'altro verso il Monte Limbara, col proposito di avviare uno sviluppo integrato costa-entroterra in grado di dare forza alle risorse ambientali, storiche, religiose e folkloristiche del territorio. L'ambito attraversato dall'itinerario in analisi è interessato da "i sentieri di campagna tra dune e vigneti" a Badesi, "i percorsi di Li Rosi Marini" ad Aglientu e da "i percorsi della Torre Longosardo" a Santa Teresa di Gallura.

La **Strada del Vermentino di Gallura D.O.C.G.** è un itinerario enogastronomico volto alla valorizzazione del territorio della Gallura e delle sue produzioni vitivinicole e agroalimentari, integrando l'offerta enogastronomica con le bellezze storiche e paesaggistiche dei luoghi. Il percorso coinvolge e mette a sistema aziende e cantine vitivinicole, enoteche, imprese agricole, agriturismi, ristoranti, strutture ricettive, enti locali e istituzioni dei comuni di Aggius, Arzachena, Badesi, Berchidda, Budoni, Calangianus, La Maddalena, Loiri - Porto S. Paolo, Luogosanto, Luras, Monti, Olbia, Padru, S. Antonio di Gallura, S. Teresa di Gallura, San Teodoro e Tempio Pausania.

Il **Cammino100Torri** è un itinerario che percorre l'intero periplo della Sardegna attraverso le torri costiere dell'isola, che fin dal Medioevo hanno dominato spettacolari paesaggi costituendo il principale sistema difensivo, di avvistamento e di comunicazione della fascia costiera. Senza mai allontanarsi dal mare, tale percorso circolare

si snoda tra spiagge, foreste e stagni, consentendo di cogliere le differenze tra i climi e i paesaggi delle coste orientale e occidentale dell'isola. Il cammino orientale si sviluppa su 597 km da Cagliari alla Gallura, attraverso un territorio dall'andamento morfologico vario che alterna pianure, stagni e spiagge a massicci e scarpate scoscese sul mare dove sono incastonate spettacolari calette. L'ambito attraversato dall'itinerario in analisi è interessato dalla **Via della Gallura**, che percorre la costa nord-orientale da San Pietro a Mare (Valledoria) a Budoni.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
18	Porto Torres - Badesi
20	Santa Teresa di Gallura - Arzachena

L'itinerario in oggetto costituisce con l'itinerario n. 18 Porto Torres - Badesi la **direttrice trasversale settentrionale**, un corridoio ciclabile che percorre la costa nord da ovest a est, passando per Castelsardo e Badesi. Da Santa Teresa di Gallura, invece, è posto in collegamento con l'itinerario n. 20 Santa Teresa di Gallura - Arzachena, primo percorso della direttrice longitudinale orientale costiera che percorre la costa est fino a Cagliari.

Inoltre, l'itinerario è interamente compreso nei percorsi di cui la Regione Sardegna ha richiesto l'inserimento nella rete di scala europea EuroVelo, ed in particolare all'interno di EuroVelo 8 Itinerario del Mediterraneo, nel percorso ciclabile di scala nazionale inserito nella rete Bicalitalia (recentemente aggiornata a Settembre 2017), in continuità con l'itinerario BI19 Ciclovía Tirrenica, e infine nella Ciclovía della Sardegna facente parte del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche (Luglio 2017).

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 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:

- 101 alberghi o strutture ricettive di altro tipo (b&b, appartamenti, affittacamere etc.)
- 3 campeggi.

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
- 7 aree di sosta.

Inoltre, si ricorda il progetto **Orizzonte Fari**, con cui la Regione Sardegna e l'Agenzia del Demanio promuovono la valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico insistente sul territorio regionale, con particolare riguardo ai beni costieri come fari, stazioni semaforiche e di vedetta, sul modello del progetto nazionale *Valore Paese - FARI*. Il progetto si propone di cedere in concessione di valorizzazione e/o locazione dieci edifici costieri, nove regionali e uno ancora in capo allo Stato, situati in zone di particolare rilievo paesaggistico-ambientale e dalle grandi potenzialità turistiche. Le nuove destinazioni d'uso, in chiave turistico-ricettiva, mirano a promuovere una rete regionale dedicata a forme di turismo sostenibile legate alla cultura del mare e dell'ambiente mediterraneo. In quest'ottica tali strutture potrebbero entrare a far parte del sistema di servizi cicloturistici a supporto degli itinerari ciclabili.

Nell'ambito interessato dall'itinerario in analisi ricade l'**Ex stazione segnali di Punta Falcone**, nel comune di Santa Teresa di Gallura, struttura realizzata nella prima metà del XX secolo e dismessa dal 2002.

ANALISI TECNICA

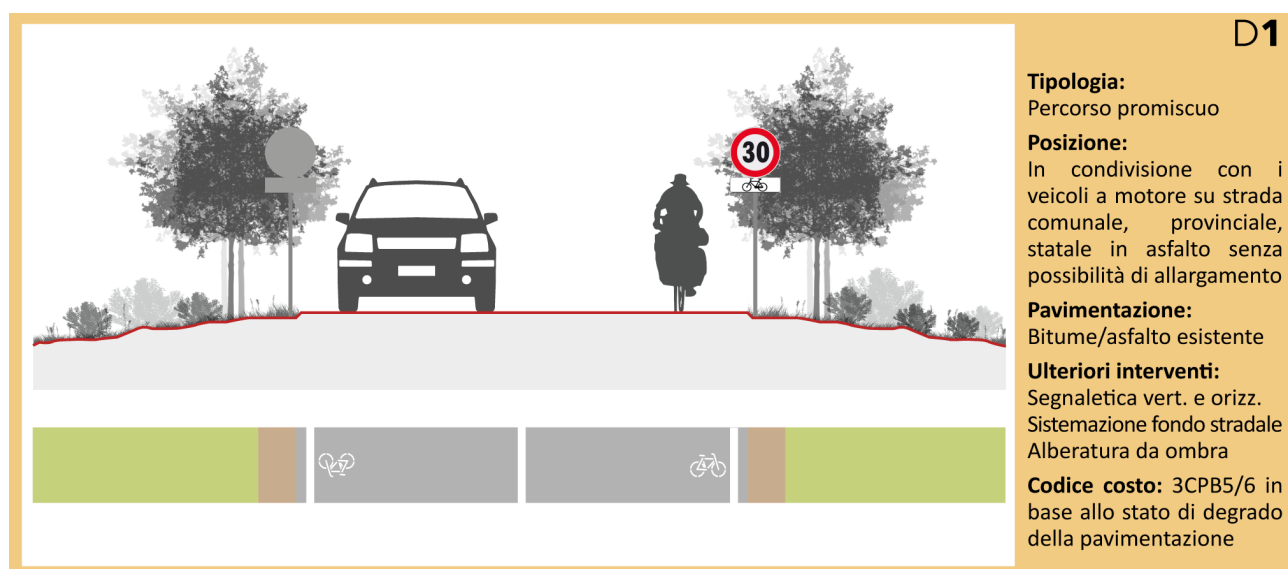
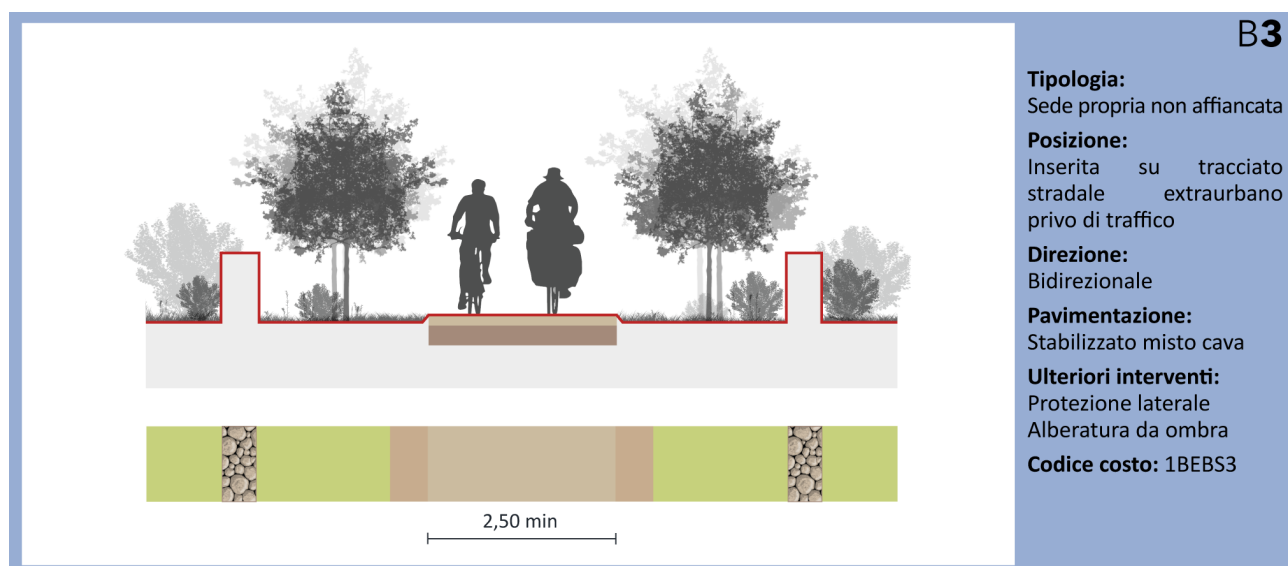
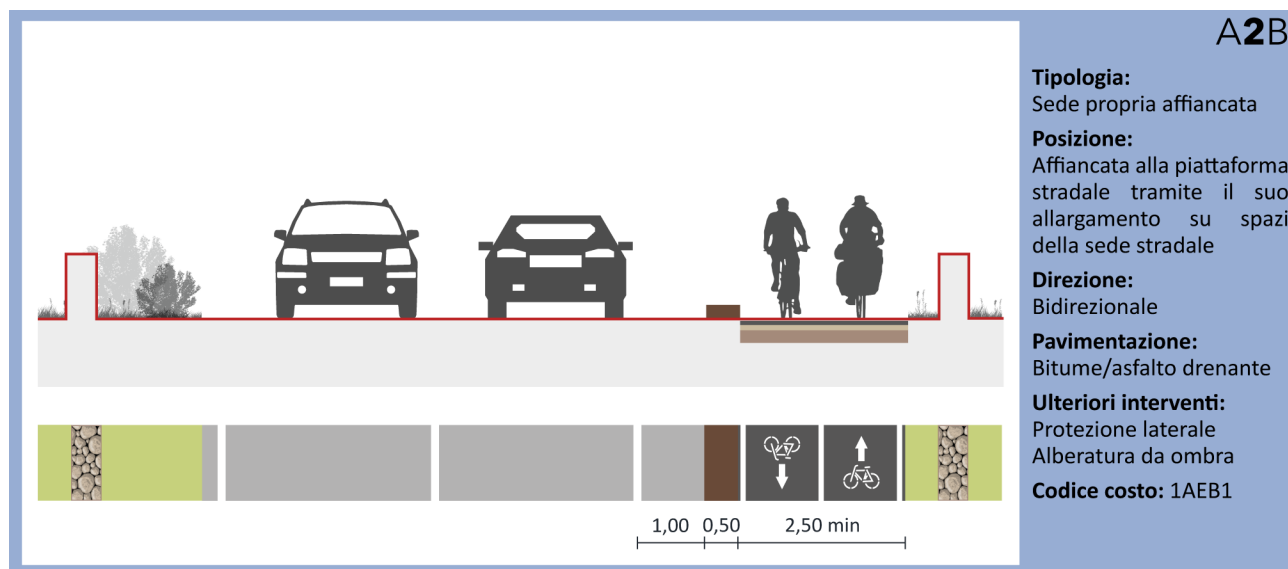
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

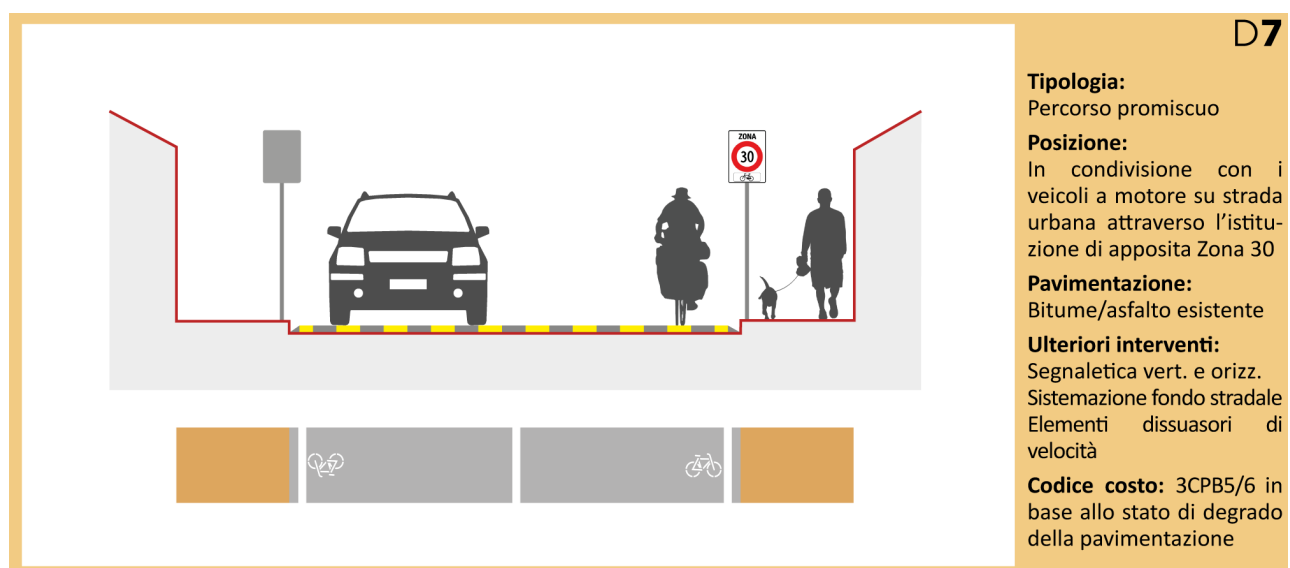
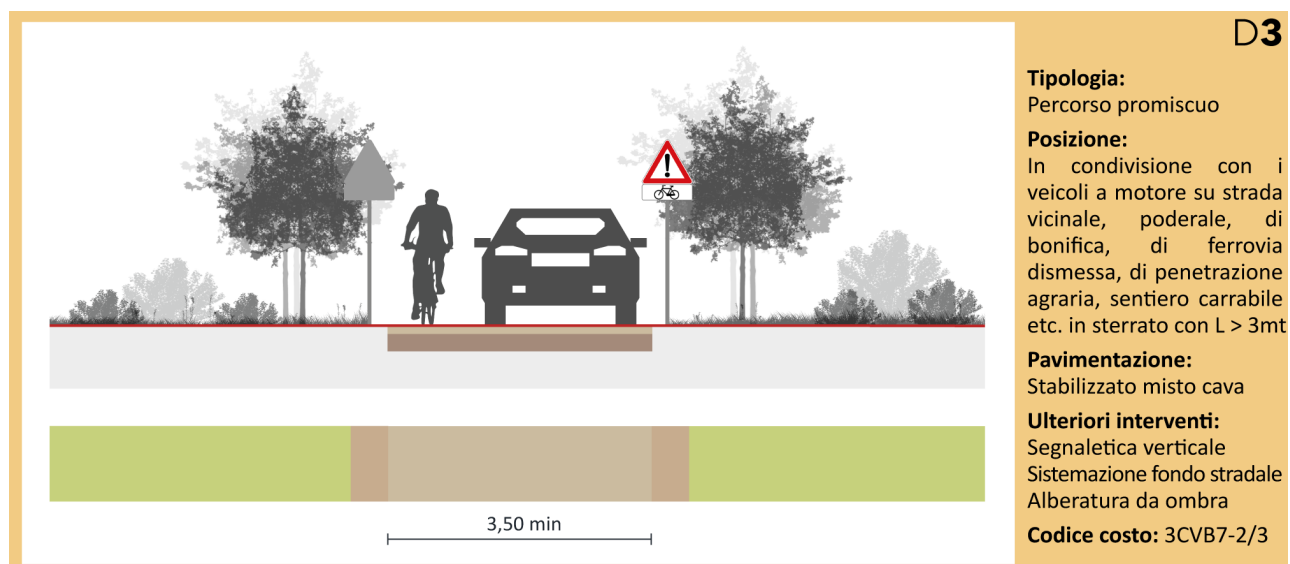
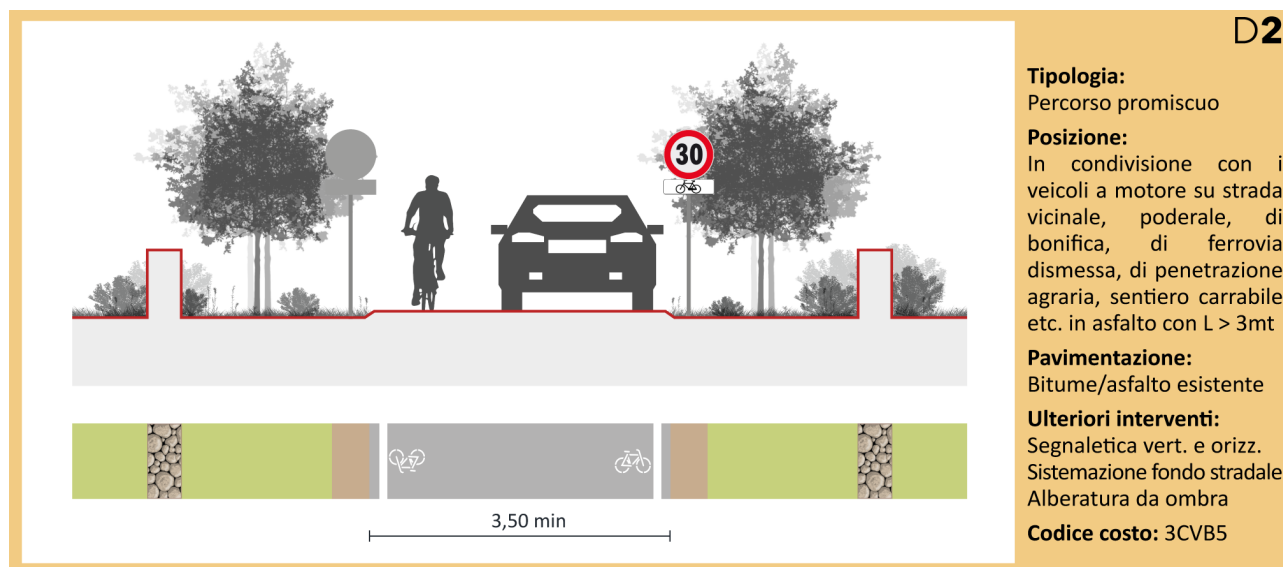
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle *sezioni tipo* riportate nel paragrafo seguente)

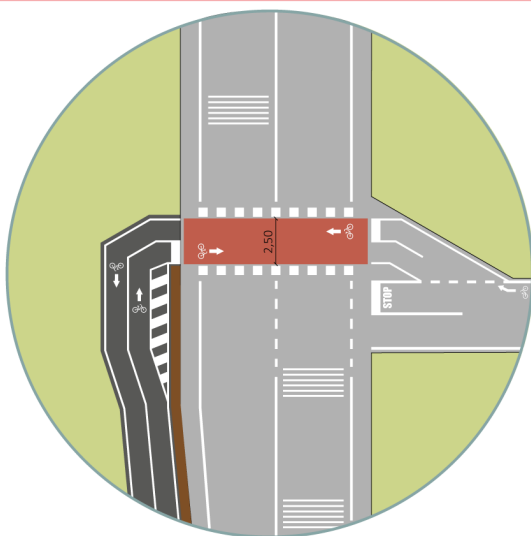
Il percorso si sviluppa in continuità con l'itinerario precedente proveniente da Porto Torres, e continua ad attraversare l'area SIC "Foci del Coghinas". In particolare l'itinerario trova origine a nord-ovest del centro urbano di Badesi, in corrispondenza della strada che pone in collegamento l'abitato con le spiagge di Badesi Mare. Il primo tratto si sviluppa in sede promiscua (*vedi sezione tipo D1*) lungo la strada comunale che conduce alla spiaggia Li Mindi, aperta sul panorama del Golfo dell'Asinara, dalla quale attraverso una bretella stradale è possibile raggiungere la spiaggia di Li Junchi. Dall'ampio parcheggio dotato di servizi per campeggio e camper, l'itinerario prosegue con una soluzione tipologica in sede propria (**B3**) su un sentiero parallelo al litorale, fino a raggiungere l'area di sosta in prossimità della spiaggia di Li Feruli, nel comune di Trinità D'Agultu e Vignola. L'itinerario prosegue in sede promiscua (**D2**) lungo una strada vicinale a bassissimo traffico che consente di raggiungere la piccola frazione di Paduledda, sulla collina che sovrasta l'Isola Rossa; questo percorso in salita è caratterizzato da una pendenza media del 2,55% e presenta due brevi tratti di pendenza superiore al 10%. Ai margini dell'abitato, imboccando la strada SP39 verso il litorale, l'itinerario prosegue in direzione nord-ovest con una pista in sede propria affiancata alla piattaforma stradale (**A2B**); in prossimità dell'ingresso alla località balneare di Isola Rossa l'itinerario devia sulla strada che conduce alla spiaggia di La Marinedda con un percorso in sede promiscua con i veicoli a motore, ritenuto ammissibile per i ridotti volumi di traffico (**D1**). Superata la spiaggia, l'itinerario percorre in sede propria (**B3**) alcuni sentieri nell'entroterra della Costa di Canneddi e raggiunge la strada per Tinnari, sulla quale transita in sede promiscua (**D3**). Lasciando la sede promiscua, l'itinerario attraversa la SP90 (**E7**) e prosegue sulla stessa in direzione nord-est con un percorso in sede propria affiancata alla piattaforma stradale (**A2B**), fatti salvi i pochi tratti in cui la presenza di viadotti o restringimenti di carreggiata obbligano il transito in sede promiscua (**D1**). Lungo questo tragitto possono essere raggiunte la località di Costa Paradiso, con gli insediamenti e i servizi turistici e la spiaggia di Li Cossi, la spiaggia della Cruzitta e Cala Sarraina. Prima di arrivare a Baia Vignola l'itinerario lascia la SP90 per percorrere in sede promiscua (**D2**) la strada vicinale Li Tilaggi, che conduce verso Portobello di Gallura, e si rinnesta sulla SP90a Baia Vignola con un percorso in sede propria (**A2B**). Da qui, l'itinerario supera l'intersezione con la SP5 (**E8**) e transita in prossimità di Vignola Mare e le numerose spiagge della costa di Aglientu, dominata dal promontorio di Monti Russu. Prima di raggiungere Rena Majore, insediamento turistico residenziale nel comune di Aglientu, l'itinerario lascia la SP90 per avvicinarsi alla costa percorrendo in sede promiscua (**D3**) un sentiero esistente che richiederà opportune sistemazioni utili a garantire la sicurezza e il confort dei ciclisti. Questo percorso viene utilizzato sino alla spiaggia di Rena di Matteu. Da qui l'itinerario riprende la SP90 in sede propria (**A2B**) per proseguire verso Santa Teresa di Gallura. Superata l'intersezione a rotatoria con la SS133bis (**E10**), l'itinerario transita in sede promiscua lungo un tratto del centro abitato, in cui si prevede l'istituzione di una zona 30 urbana (**D7**) da concordare con l'Amministrazione Comunale. L'itinerario trova conclusione presso la piazza P. Modesto, in prossimità della fermata ARST dei servizi di trasporto automobilistico. A Santa Teresa è possibile visitare il centro storico, la spiaggia di Rena Bianca e la Torre di Longonsardo, Capo Testa e la spiaggia di Santa Reparata; inoltre dal porto commerciale di Santa Teresa è possibile usufruire dei servizi di navigazione marittima per raggiungere la Corsica.

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







E7

Tipologia:

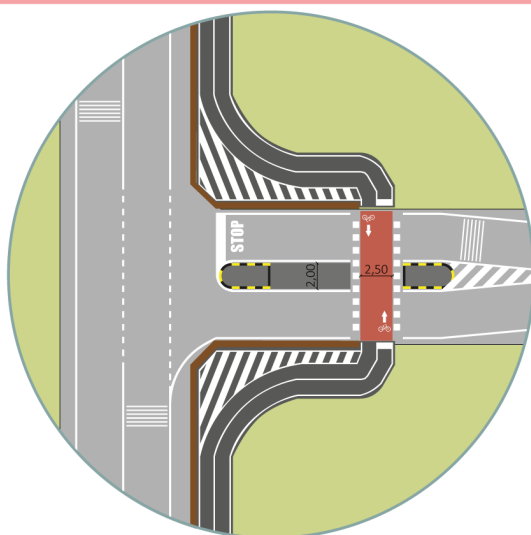
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) a bassa intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata e percorso promiscuo

Interventi:

- corsia di separazione del flusso ciclabile
- attraversamento ciclabile
- dissuasori di velocità
- segnaletica vert. e orizz.

Tipo intervento: I2

Codice costo: 4E



E8

Tipologia:

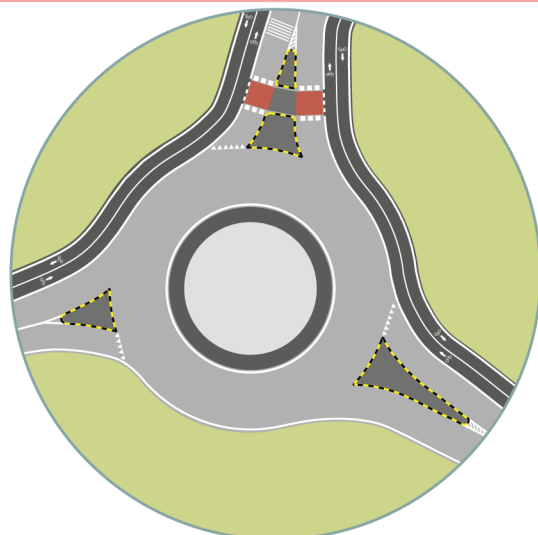
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:

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

Tipo intervento: I3

Codice costo: 4E



E10

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

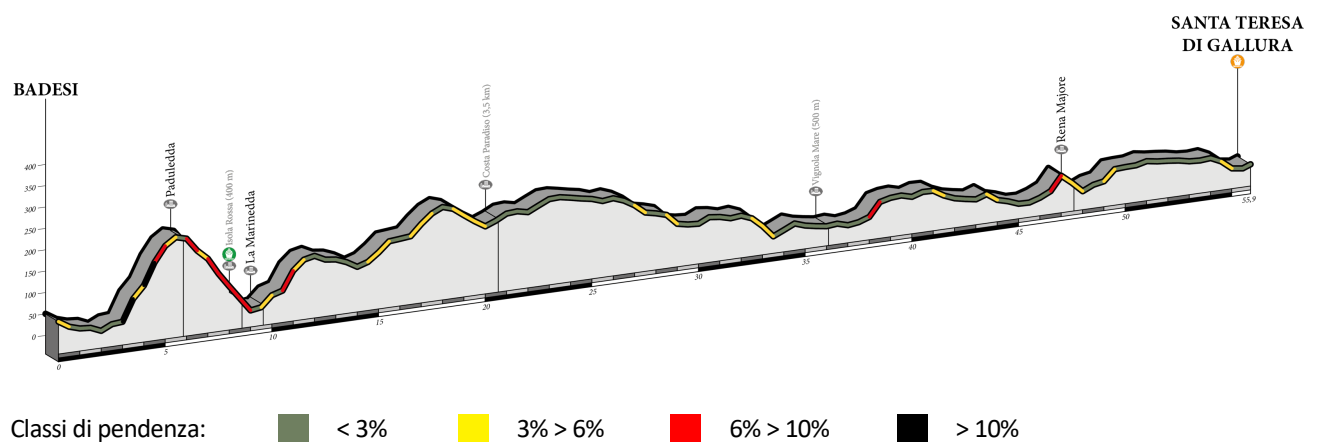
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Il percorso, nel suo complesso, si sviluppa per circa il 70% su livellette minori del 3% e solo il 10% della sua lunghezza presenta livellette superiori al 6%, collocate in prevalenza lungo il tratto iniziale che raggiunge il centro di Paduledda e prosegue verso la località di Isola Rossa. La porzione rimanente di itinerario si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%.

La proposta di itinerario ciclabile è prevista per circa 37 km su pista ciclabile in sede propria (pari al 66% dell'itinerario) mentre il 30% (circa 15 km) 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, che si estende per soli circa 1,6 km, limitandosi quindi a meno del 3% dell'intero itinerario, si rende necessario normalmente 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 3 ore e 43 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.



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

SCHEDATECNICA N. 19	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	55,86
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	6.560.330,50
Lunghezza itinerario con pendenza <3% (km)	38,87
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	11,5
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	4,50
Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km)	1,00
Lunghezza già realizzata (km)	0,00
Lunghezza già progettata (km)	0,00
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	16,84
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	37,17
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	1,60
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	15,65
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	1,24
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,21
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	7
Lunghezza del percorso diretto (km)	50,3
Dislivello salite (passo 200m)	857,14
Dislivello discese (passo 200m)	883,22
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	55,86
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	10,71
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	2,60
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	6
Punti di interesse in centro urbano	5
Punti di interesse lungo l'itinerario	11
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	4
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	1
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	0
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	17

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Badesi - Santa Teresa di Gallura 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
55,86	15,81	2,6	3	ASFALTO	
3	1	2	2	3	11

SCALA DELLA CICLABILITÀ

$X \geq 15$	Facile
$10 \leq X < 15$	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)	AREE NATURALI (N)	PUNTI DI INTERESSE (N)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N)	PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ
1,86	0,07	0,29	0,30	1	
3	3	2	4	3	15

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

$5 < Y \leq 10$	Attrattività alta
$10 < Y \leq 15$	Attrattività media
$Y > 15$	Attrattività bassa

Attrattività alta: itinerari generalmente raggiungibili da località nazionali e internazionali tramite i collegamenti assicurati da almeno un aeroporto o un porto commerciale con servizi passeggeri attivi situato in prossimità dell'origine o della destinazione dell'itinerario, rendendo lo stesso facilmente accessibile. Inoltre, lungo gli itinerari è presente un numero di collegamenti con il servizio di trasporto pubblico locale e con quello ferroviario di circa 0,3 per chilometro, considerati sufficienti a favorire la mobilità intraregionale e l'intermodalità bici-bus/bici-treno durante lo svolgimento dell'esperienza cicloturistica. Percorrendo gli itinerari è possibile visitare un notevole numero di siti di interesse paesaggistico, storico-culturale e archeologico situati in loro prossimità (circa 50) e attraversare o raggiungere almeno 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 100.

Indice qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
11	15	26
LIVELLO DI DIFFICOLTÀ MEDIA	LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ ALTA	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. 19 Lunghezza: 55,86 km Costo totale: 6.560.330,50 € Costo/km: 117.433,96 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 5.916.697,98	37,14	66,48	0,00	0,00	37,14	66,48
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 384.294,26	18,49	33,10	0,00	0,00	18,49	33,10
Attraversamento ¹	€ 243.141,79	0,24	0,43	0,00	0,00	0,24	0,43
Intersezione ²	€ 16.196,46						
Totale	€ 6.560.330,50	55,86	100,00	0,00	0,00	55,86	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.

Di seguito si riportano le osservazioni pervenute in occasione dei suddetti incontri e relative all'itinerario in analisi.

Proponente	Contenuto sintetico delle osservazioni
Comune di Badesi (anche in rappresentanza del Comune di Santa Teresa di Gallura)	Vengono illustrate le iniziative che l'amministrazione sta portando avanti e che contemplano la messa a disposizione di un sistema di navette elettriche per l'accesso alle spiagge meno utilizzate in modo da ridurre la quantità di auto in sosta in prossimità delle spiagge. Lo sviluppo della mobilità ciclistica nel territorio viene accolto dal comune come una grande opportunità.

A tale proposito si precisa che l'itinerario definito rappresenta un "corridoio" ciclabile per il quale sono dati certi il punto di partenza e quello di arrivo e che costituisce parte dell'intelaiatura portante della rete ciclabile regionale. L'itinerario potrà essere ulteriormente definito e integrato con le reti locali nelle successive fasi di attuazione.

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: Spiaggia di Li Junchi, Badesi

Introduzione:

1. Spiaggia di Li Junchi, Badesi
2. Spiaggia Lunga, Isola Rossa, Trinità d'Agultu e Vignola
3. Spiaggia di Cala Tinnari, Costa Paradiso, Trinità d'Agultu e Vignola
4. Spiaggia di Monti Russu, Aglientu
5. Spiaggia Rena Majore, Aglientu
6. Spiagge Rena di Levante e Rena di Ponente, Capo Testa, Santa Teresa di Gallura
7. Valle della Luna, Capo Testa, Santa Teresa di Gallura
8. Spiaggia Rena Bianca, Santa Teresa di Gallura
9. Torre di Longonsardo, Santa Teresa di Gallura

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.19 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.