

ITINERARIO 21

ARZACHENA - OLBIA



 72,23 km

 857 m

 912 m

 4 h 50 min

 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **ALTA**

★★★ Qualità: **MEDIO-ALTA**

 Gallura

 Direttrice longitudinale orientale-costiera, EuroVelo, Bictalia, SNCT

-  - percorso "Le vie del mare"; Strada del Vermentino di Gallura DOCG; CicOlbia Rete Urbana Ciclopedonale; C100T
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 20, n. 22



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	9
I PARCHI CICLISTICI	10
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	12
ANALISI TECNICA	15
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	15
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	17
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO	20
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	22
QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI	25
OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS	27
IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI	27
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	29
BIBLIOGRAFIA	29
SITOGRAFIA	29
REPERTORIO IMMAGINI	29
ALLEGATI	31
ALL. 1: TAVOLA N. 1.21 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI	31

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Arzachena - Olbia, 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. 21 Arzachena - Olbia, lungo 72,23 km, si sviluppa in continuità con gli itinerari di Santa Teresa di Gallura - Arzachena e Olbia - Siniscola e attraversa i comuni di Arzachena e Golfo Aranci per arrivare alla città di Olbia, dove un lungo tratto di attraversamento urbano collega il porto commerciale, la stazione ferroviaria e l'aeroporto. Questo itinerario fa parte della direttrice longitudinale orientale-costiera, che collega Santa Teresa di Gallura con Cagliari; inoltre fa interamente parte dei percorsi compresi all'interno della proposta di rete EuroVelo, della rete BiciItalia e della Ciclovía della Sardegna, inserita nel Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche. Il percorso consente l'accessibilità ai porti di Golfo Aranci e Olbia, all'aeroporto di Olbia e alle stazioni ferroviarie in cui sono presenti i servizi di Trenitalia per Macomer, Oristano e Cagliari. Si tratta di un suggestivo itinerario costiero che raggiunge i principali luoghi di attrazione turistica della Costa Smeralda, di Olbia e di Golfo Aranci e coinvolge diverse aree di interesse naturalistico che si trovano in prossimità dell'itinerario: l'Arcipelago di La Maddalena è Parco Nazionale, Sito di Interesse Comunitario (SIC) come Capo Figari e l'Isola Figarolo, e Zona a Protezione Speciale (ZPS) come anche Cala Sabina, Punta Canigione e ancora l'Isola Figarolo.



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, sviluppato lungo la costa nord-orientale della Sardegna, attraversa la regione storica della Gallura e il territorio compreso nell'Unione dei Comuni della Gallura (che si sviluppa su una superficie di 492,25 kmq e comprende i comuni di Arzachena, La Maddalena, Palau, Sant'Antonio di Gallura e Telti). Nell'Ambito della Gallura Nord Orientale, definito dal PPR nella scheda n° 17, l'organizzazione territoriale è caratterizzata dalla centralità ambientale costiera data da una successione di tratti rocciosi di origine granitica (dominati dal sistema della penisola di Coluccia e di Punta Falcone, dal promontorio di Capo Testa, dalle scogliere di Punta Sardegna e di Punta Cuncato e dalle emergenze rocciose di Punta Capo d'Orso), intervallati a tratti di costa bassa sabbiosa (come quelli in corrispondenza della Foce del Liscia e delle dune di Porto Puddu) che si sviluppano complessivamente attraverso profondi e articolati sistemi di insenature, tipiche delle coste a rias, tra cui emergono quelle di confluenza a mare dei due principali corridoi vallivi: il fiume Liscia ed il Rio San Giovanni.

Inoltre per un breve tratto l'itinerario tocca anche l'ambito del Golfo di Olbia, definito dal PPR nella scheda d'ambito n° 18. Anche tale ambito è incardinato sul sistema delle rias, che connotano l'identità ambientale della Gallura costiera orientale: il golfo esterno di Olbia, teso tra le due singolarità calcareo-dolomitiche di Capo Figari a nord e Tavolara a sud, è delimitato sulla costa settentrionale dalla Ria di Cugnana, ritagliata tra il promontorio di Rudalza e la fascia costiera occidentale dominata dai monti di Cugnana mentre sulla costa meridionale un'articolazione di rias minori (porto Istana, porto Taverna e Porto San Paolo) crea la sponda continentale di fronte all'arcipelago di Tavolara e Molara, circoscritto a sud da Capo Coda Cavallo.

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
Arcipelago La Maddalena	SIC/ZPS
Capo Figari e Isola Figarolo	SIC
Capo Figari, Cala Sabina, Punta Canigione e Isola Figarolo	ZPS
Parco Nazionale dell’Arcipelago di La Maddalena	Parco Nazionale

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

L’itinerario ciclabile Arzachena - Olbia attraversa i centri urbani o i territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Arzachena (13 639 abitanti)	centro urbano
Golfo Aranci (2 454 abitanti)	territorio comunale
Olbia (59 968 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 76 061 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il centro di Olbia fa parte dell’associazione nazionale **Città dell’Olio**, nata per divulgare la cultura dell’olivo e dell’olio di qualità, tutelando e promuovendo l’ambiente e il paesaggio olivicolo.

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 Sulpicio	Chiesa	Olbia	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17911
Hotel Cala di Volpe	Edificio	Arzachena	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19417
Chiesa di Stella Maris, Porto Cervo	Edificio	Arzachena	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19404
Centro Commerciale Terranova	Edificio	Olbia	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19398
Municipio	Edificio	Olbia	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19380
Villa Clorinda	Edificio	Olbia	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19387
Museo Etnografico	Museo	Arzachena	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?s=24614&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1
Città punica	Sito archeologico	Olbia	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18861
Città romana	Sito archeologico	Olbia	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20042
Monumenti romani	Sito archeologico	Olbia	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20268
Tempio a pozzo di Sa Testa	Sito archeologico	Olbia	http://www.sardegnaecultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21295
Cala Battistoni	Spiaggia	Arzachena	
Cala Bitta	Spiaggia	Arzachena	https://www.sardegnaecultura.it/it/esplora/cala-bitta
Cala Grano	Spiaggia	Arzachena	
Liscia di Vacca	Spiaggia	Arzachena	
Pevero	Spiaggia	Arzachena	http://www-archivio.sardegnaecultura.it/it/punto-di-interesse/pevero
Pitrezza	Spiaggia	Arzachena	
Bados	Spiaggia	Olbia	https://www.sardegnaecultura.it/it/esplora/bados
La Playa - Pittulongu	Spiaggia	Olbia	https://www.sardegnaecultura.it/it/node/15080
Lo squalo - Pittulongu	Spiaggia	Olbia	
Mare e rocce	Spiaggia	Olbia	
Marinella	Spiaggia	Olbia	
Pellicano	Spiaggia	Olbia	

Portisco	Spiaggia	Olbia	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/portisco
Punta Nuraghe	Spiaggia	Olbia	

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
Nuraghe Albucciu e villaggio tomba di giganti Moro	Sito archeologico	Arzachena	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20784
Cala dei Ginepri	Spiaggia	Arzachena	
Cala Petra Ruja	Spiaggia	Arzachena	
Grande Pevero	Spiaggia	Arzachena	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/grande-pevero
Li Itriceddi	Spiaggia	Arzachena	
Liscia Ruja	Spiaggia	Arzachena	
Porto Paglia	Spiaggia	Arzachena	
Cala Sabina	Spiaggia	Golfo Aranci	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/cala-sabina
Cala Sassari	Spiaggia	Golfo Aranci	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/cala-sassari
Marineledda	Spiaggia	Golfo Aranci	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/marineledda
Nodu Pianu	Spiaggia	Golfo Aranci	
Sos Aranzos	Spiaggia	Golfo Aranci	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/sos-aranzos
Spiaggia Bianca	Spiaggia	Golfo Aranci	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/spiaggia-bianca
Marina di Cugnana	Spiaggia	Olbia	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/marina-di-cugnana
Razza di Junca	Spiaggia	Olbia	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/cala-razza-di-giunco
Rena bianca	Spiaggia	Olbia	http://www-archivio.sardegnaturismo.it/it/punto-di-interesse/rena-bianca-olbia

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. L'infrastruttura viaria principale dell'ambito interessato dall'itinerario tra i centri urbani di Arzachena e Olbia è la SS125 Orientale Sarda, strada che percorre la Sardegna orientale da Olbia fino a Cagliari; da Arzachena la stessa consente di raggiungere il centro di Palau, mentre la SS427 attraversa il cuore della Gallura fino a Calangianus. Dalla SS125 si diramano varie strade provinciali (SP13, SP59, SP73, SP16), che consentono di raggiungere le numerose località turistiche e le spiagge della costa. Inoltre, sono presenti diverse strade secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente per l'accesso ai fondi agricoli e alle spiagge, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Lungo l'itinerario sono presenti le due stazioni ferroviarie di Olbia e di Golfo Aranci, interessate dalla linea di trasporto passeggeri ordinaria attiva di Cagliari-Golfo Aranci - nota anche come Dorsale Sarda - che collega Cagliari col porto gallurese di Golfo Aranci, passando per vari centri del Campidano, della Sardegna centrale e della Gallura; lungo la stessa linea sono presenti inoltre le fermate di Marinella e Cala Sabina, nelle omonime località balneari. Inoltre, la stazione di Arzachena, situata lungo la ferrovia Sassari-Tempio-Palau e dismessa dal 1997, è interessata dal servizio turistico del Trenino Verde gestito da ARST, che prevede le linee turistiche Sassari - Palau Marina (151 Km) e Tempio Pausania - Palau Marina (59 Km): le due tratte propongono un suggestivo viaggio attraverso la Gallura più interna passando per il lago del Liscia e, nel primo caso, proseguendo nel paesaggio collinare dell'Anglona.

Il sistema portuale. Il principale porto presente lungo l'itinerario è quello di Olbia, che rappresenta uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo e anche un importante scalo commerciale. Dal porto di Olbia sono operati i collegamenti con Civitavecchia, Genova, Piombino e Livorno. Anche il porto di Golfo Aranci, grazie alla particolare posizione geografica, è uno dei più trafficati scali marittimi dell'isola e consente il collegamento via mare con il porto italiano di Livorno. Oltre ai due porti commerciali di Olbia e Golfo Aranci, si ricordano anche i porti turistici Marina dell'Orso di Poltu Quatu, Marina di Porto Cervo, Marina di Portisco, Marina di Porto Rotondo, Porto Marana, Porto di Baia Caddinas e Marina di Olbia, dotati di tutti i servizi per la nautica da diporto.

Il sistema aeroportuale. Lungo l'itinerario è presente l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, uno dei principali scali aeronautici internazionali della Sardegna, situato a circa un chilometro dal centro di Olbia.

I nodi di integrazione intermodale. Lungo l'itinerario, in particolare in prossimità dei tratti in cui lo stesso si affianca o percorre le strade provinciali e comunali, si intercettano diciannove 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, 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, e deve quindi 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 della Gallura e dell'Arcipelago della Maddalena, del quale si riporta una breve descrizione.

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 Comuni Gallura
Strada del Vermentino di Gallura DOCG	Gallura
CiclOlbia Rete urbana ciclopedonale	Olbia
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 extra comunale 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.

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 progetto **CiclOlbia**, promosso dal Comune di Olbia nell'ambito del Quarto e Quinto Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, è stato avviato nel 2013 ed è attualmente in corso. Il progetto comprende, tra le altre attività, la redazione del **Piano Comunale della Rete Ciclopedonale** e di progetti preliminari per la messa in sicurezza di alcuni nodi critici. Il progetto generale di realizzazione della rete di percorsi ciclopedonali protetti prevede un complesso percorso che dalla spiaggia di Bados, ubicata a nord del centro abitato di Olbia, consentirà di raggiungere le spiagge del Lido del Sole, situate a sud. I percorsi proposti nel progetto si collegano alle piste ciclopedonali esistenti o in fase di progettazione a cura del Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna (CIPNES). Tali percorsi interessano, inoltre, l'area del lungomare, il porto ed i parchi urbani, consentendo di collegare il centro città con l'aeroporto e con l'area in cui sono ubicati il porto turistico Marina di Olbia ed il teatro Michelucci.

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
20	Santa Teresa di Gallura - Arzachena
22	Olbia - Siniscola

L'itinerario in oggetto fa parte della **direttrice longitudinale orientale-costiera**, un corridoio ciclabile che percorre la costa orientale della Sardegna collegando Santa Teresa di Gallura con la città di Cagliari attraverso otto itinerari che transitano per Olbia, Dorgali, Tortolì, Villaputzu e Villasimius.

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 Bicalia (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:

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

Lungo l’itinerario e in particolare nel centro urbano di Olbia è presente una struttura ricettiva compresa nel circuito Albergabici di FIAB e dunque dotata di servizi adatti a chi si muove in bici per cicloturismo, ciclismo su strada e in mountain bike.

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:

- 3 ciclostazioni
- 2 info-point
- 2 officine specializzate
- 8 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 ricadono l'**ex stazione semaforica di Capo Ferro**, struttura realizzata nella prima metà del XX secolo in tale località del comune di Arzachena e dismessa nel 2006, e l'**ex stazione di vedetta di Capo Figari**, nel comune di Golfo Aranci, costituita da semaforo e caserma realizzati nel 1890 e dismessi nel 2006.

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

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

Itinerario. L'itinerario ha origine nel centro urbano di Arzachena e nel primo tratto percorre a ritroso parte dell'itinerario n. 20 con cui è posto in continuità, per poi dirigersi verso la costa. L'itinerario transita sulla SS427, nel tratto di penetrazione urbana di Arzachena, con un percorso in sede promiscua che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana (*vedi sezione tipo D7*) e prosegue in affiancamento (**A2B**) sulla SP14; da qui, deviando su una strada vicinale, l'itinerario percorre in sede promiscua un breve tratto della SS125 (D1) e imbocca la SP13 in direzione di Cannigione con una pista in sede propria affiancata (**A2B**) fino all'intersezione con la SP162 (**E6**). Percorrendo la strada provinciale in sede promiscua (**D1**), l'itinerario attraversa "la radice" del Golfo di Arzachena e in località Tilzitta imbocca la strada che consente di raggiungere Baja Sardinia con un percorso in sede propria affiancata (**A2B**) alla viabilità esistente, fatti salvi i pochi tratti in cui la presenza di viadotti o restringimenti di carreggiata obbligano il transito in sede promiscua (**D1**), a meno di interventi infrastrutturali di un certo rilievo. Poco prima di Baja Sardinia, con un percorso in sede promiscua dettato dalle ridotte dimensioni della sede stradale (**D1**) l'itinerario devia sulla SP59, strada che conduce alle principali località balneari della Costa Smeralda: Poltu Quatu, Liscia di Vacca, Capo Ferro e Porto Cervo marina e centro. Da Porto Cervo l'itinerario prosegue sulla stessa strada con una pista in sede propria affiancata (**A2B**) fino alla frazione di Abbiadori, dove supera l'intersezione a rotatoria con la SP94 (**E10**). Quest'ultima viene intercettata successivamente percorrendo in sede promiscua la strada vicinale Località la Nialiccia (**D2**) e proseguendo su un sentiero (**D4**) che evita di utilizzare la strada provinciale. Percorrendo in sede propria (**A2B**) un breve tratto della SP94, l'itinerario supera l'intersezione con la SP60 (**E8**) - da cui si può accedere a Cala di Volpe, Capriccioli e Romazzino - e percorre in sede promiscua (**D3**) una strada vicinale litoranea che consente l'accesso alle spiagge di Liscia Ruja, Petra Ruja e Razza di Juncu. Da qui l'itinerario si rinnesta sulla SP94 per raggiungere Portisco (**E8**) e proseguire sulla SP73, che utilizza per raggiungere Cugnana - frazione del comune di Olbia - con una pista in sede propria affiancata (**A2B**), il cui inserimento in alcuni tratti potrebbe richiedere interventi di sbancamento (**A5B**). Lungo questo tratto lo stupendo panorama consente di ammirare il frastagliato andamento della costa di Porto Rotondo e le isolette di Soffi e Mortorio. All'intersezione tra la SP73 e la SP99 (**E8**) l'itinerario imbocca quest'ultima lungo il viale Rudalza con una pista affiancata (**A2B**), per dirigersi verso il golfo di Marinella e la SP16. Lungo questo tratto, tramite la rotatoria con la Via Monte Ladu, è possibile raggiungere il centro e il porto turistico di Porto Rotondo. Dalla rotatoria (**E10**) l'itinerario prosegue in affiancamento sulla via Capri per innestarsi sulla SP16 che conduce a Golfo Aranci. Quest'ultima può essere raggiunta imboccando la via G. Marconi in corrispondenza della rotatoria con la SP82: con una deviazione dall'itinerario di circa 4 km è possibile arrivare al centro urbano, con il porto commerciale e la stazione ferroviaria.

L'itinerario, invece, prosegue in affiancamento sulla SP82 verso Pittulongu e Olbia; questa strada consente l'accesso alla Spiaggia Bianca, Cala Sassari, Punta Pedrosa, Terrata e Nodu Pianu.

A Pittulongu l'itinerario intercetta le piste ciclabili realizzate nell'area urbana del comune di Olbia con il progetto CiclOlbia: una serie di itinerari ciclabili urbani e suburbani che comprende anche piste già realizzate (come il percorso ciclopeditone sul viale Isola Bianca realizzato dall'Autorità Portuale e quello comunale sul viale di Pittulongu) o già progettate e da realizzare con altri finanziamenti (via Re di Puglia POR FERS 2007/2013 Patto Territoriale Bassa Gallura) o promosse da altri enti (pista ciclopeditone lungo l'agglomerato industriale consortile realizzata dal Consorzio Industriale Provinciale Nord-est Sardegna e finanziata con mutuo Fondo Jessica per 4.750.000 €).

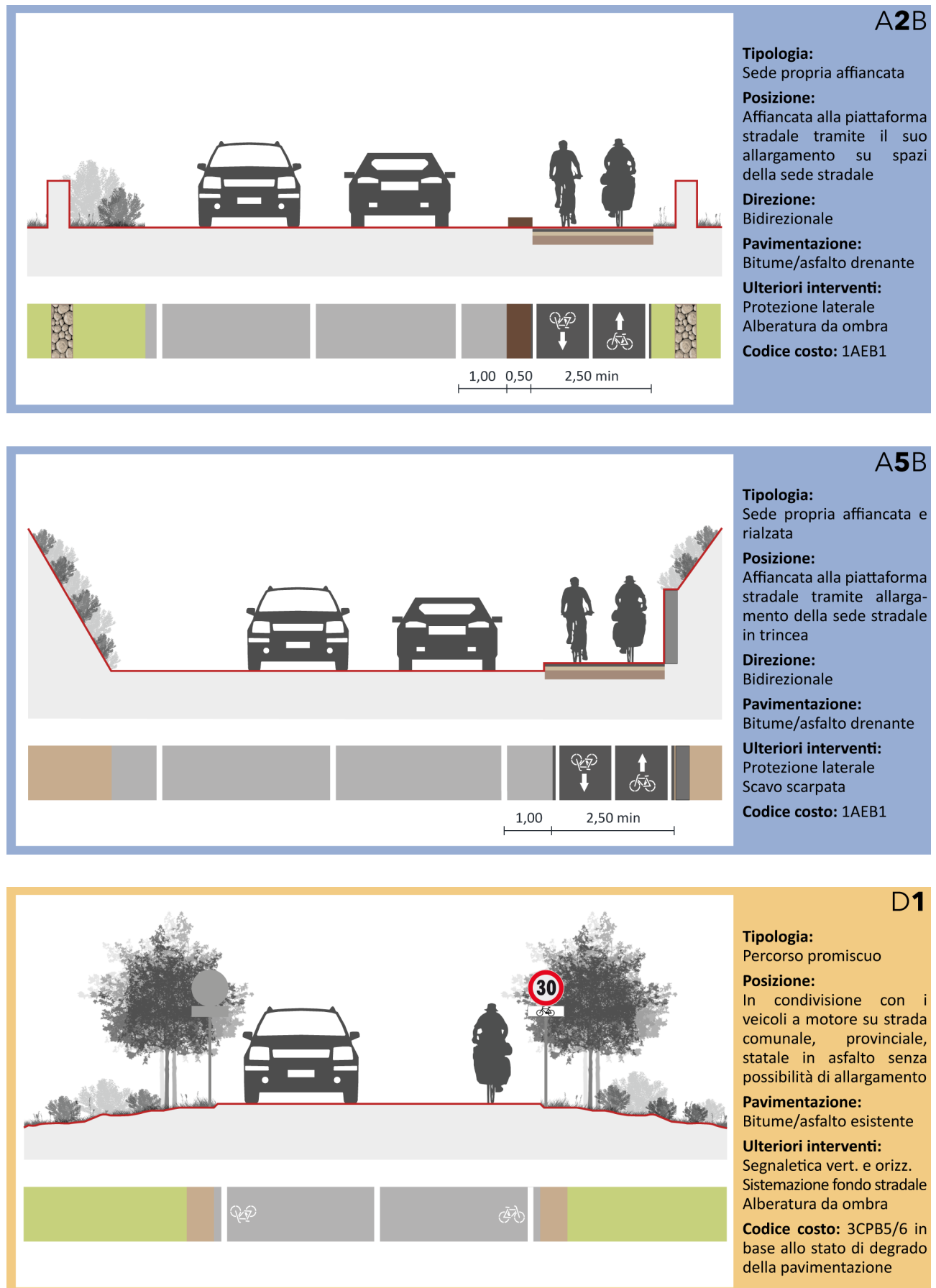
Pertanto, il tratto di penetrazione urbana di Olbia dell'itinerario in analisi ricalca parte di questi percorsi ciclabili, in particolare per consentire l'accessibilità al porto commerciale e ai servizi marittimi di trasporto passeggeri, alla stazione ferroviaria dove sono presenti i servizi di Trenitalia e all'aeroporto di Olbia Costa Smeralda.

Dalla pista esistente lungo via Pittulongu l'itinerario prosegue in direzione di Olbia percorrendo la Pista dei Lidi, la pista ciclopedonale del progetto CIPNES e, ancora oltre, il tratto di pista del progetto CiclOlbia sul lungomare Escrivà de Balaguer, che consente di raggiungere il percorso ciclopedonale sul viale Isola Bianca fino alla stazione marittima e all'imbarco dei traghetti.

Dal porto commerciale, inoltre, è possibile raggiungere la stazione ferroviaria attraverso un percorso promiscuo individuato dal progetto CiclOlbia e che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana all'interno del centro storico. L'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, invece, può essere raggiunto utilizzando la pista ciclabile realizzata alla radice del molo Brin, la pista ciclabile lungo costa di via Poltu Ezzu e via Redipuglia sino alla rotatoria di S'Artiglieria (finanziato con fondi POR FERS 2007/2013) ed infine proseguendo attraverso un percorso definito ancora dal progetto CiclOlbia e che recupera parte delle piste previste all'interno dei piani di lottizzazione della zona dell'aeroporto.

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 sarà 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



D2

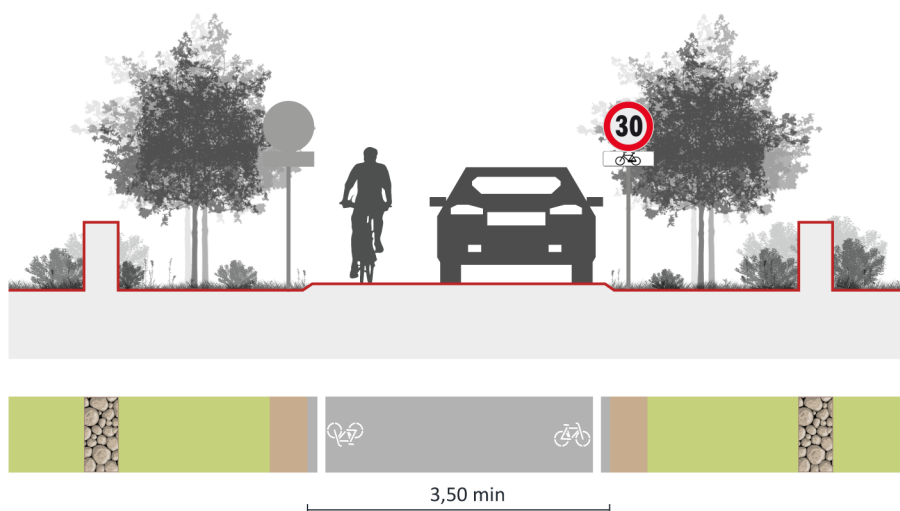
Tipologia:
Percorso promiscuo

Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su strada vicinale, poderale, di bonifica, di ferrovia dismessa, di penetrazione agraria, sentiero carrabile etc. in asfalto con L > 3mt

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

Codice costo: 3CVB5



D3

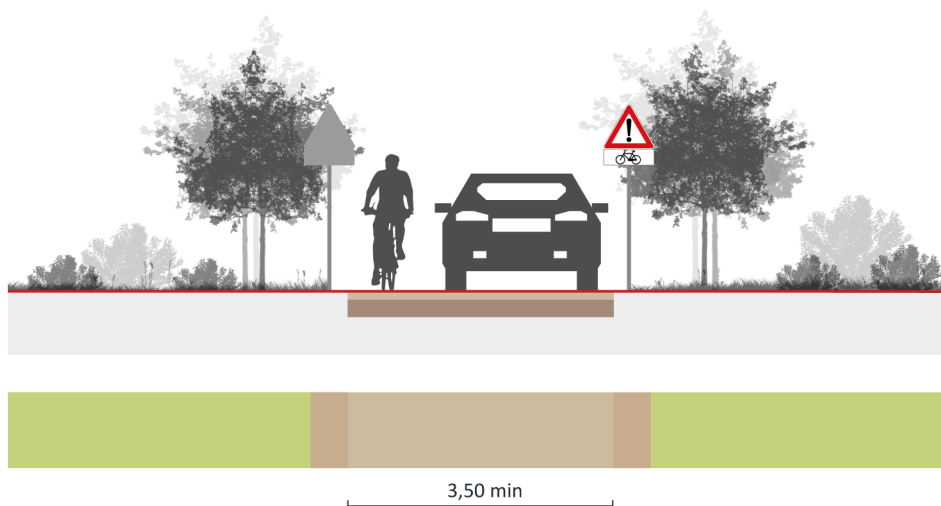
Tipologia:
Percorso promiscuo

Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su strada vicinale, poderale, di bonifica, di ferrovia dismessa, di penetrazione agraria, sentiero carrabile etc. in sterrato con L > 3mt

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-2/3



D7

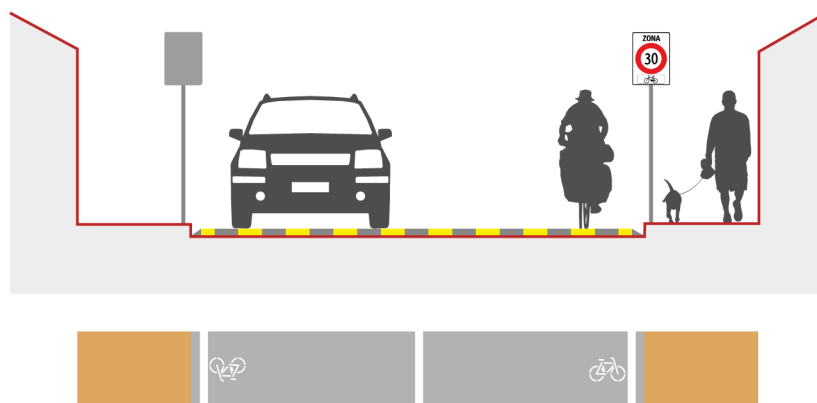
Tipologia:
Percorso promiscuo

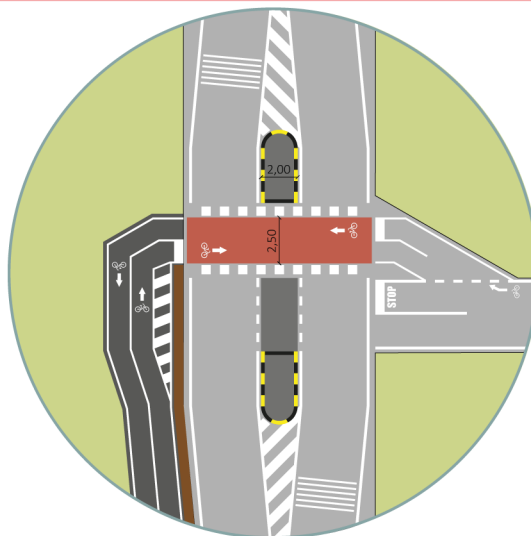
Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su strada urbana attraverso l'istituzione di apposita Zona 30

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





E6

Tipologia:

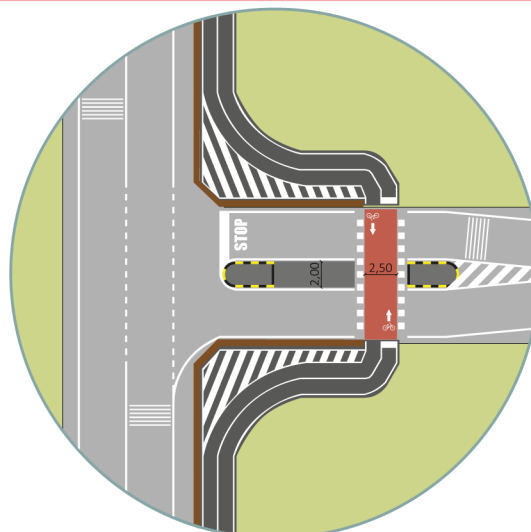
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata e percorso promiscuo

Interventi:

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

Tipo intervento: I1

Codice costo: 4E



E8

Tipologia:

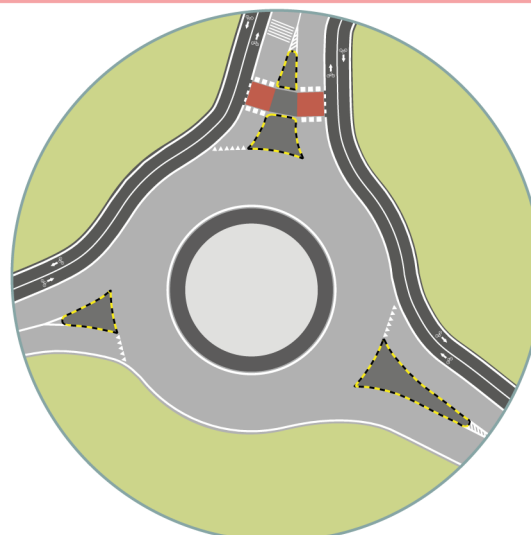
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:

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

Tipo intervento: I3

Codice costo: 4E



E10

Tipologia:

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

Interventi:

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

Tipo intervento: I5

Codice costo: 4E

*eventuale

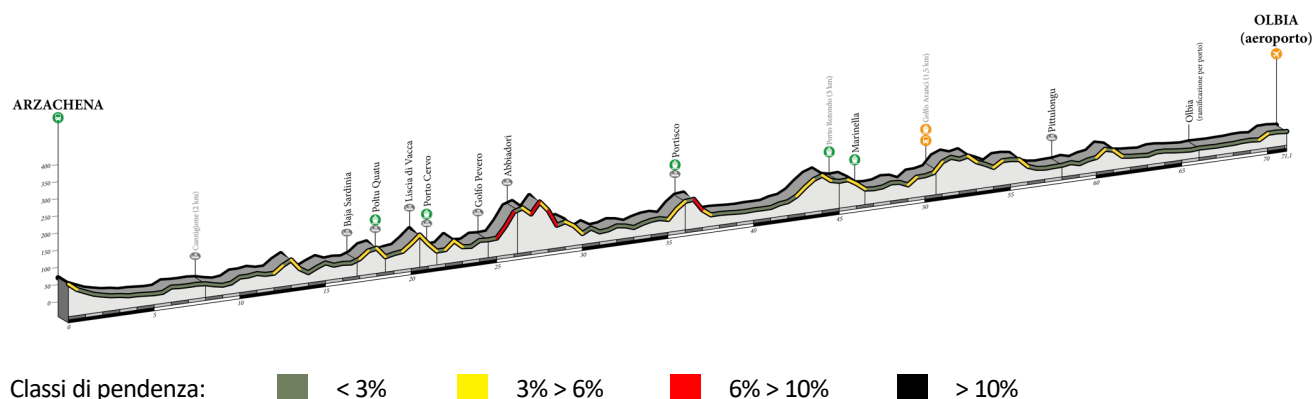
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Nel suo complesso il percorso si sviluppa per circa il 73% su livellette minori del 3% e solo 2,50 km, concentrati lungo la SP59 in prossimità di Abbiadori e su un breve tratto della SP73 dopo Portisco, presentano pendenze comprese tra il 6% e il 10%. La porzione rimanente di itinerario, pari al 21% del percorso totale, si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%.

La proposta di itinerario ciclabile prevede circa 53 km di pista ciclabile in sede propria, pari al 73% della sua lunghezza, mentre il 16% 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 7,5 km, limitandosi quindi a meno del 10% 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 4 ore e 50 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:

SCHEDA TECNICA N. 21	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	72,23
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	6.178.248,00
Lunghezza itinerario con pendenza <3% (km)	53,10
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	15,50
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	2,50
Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km)	0
Lunghezza già realizzata (km)	2,97
Lunghezza già progettata (km)	11,72
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	14,26
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0
Lunghezza in Sede Propria (km)	52,80
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	7,56
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	8,32
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	3,18
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,38
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	16
Lunghezza del percorso diretto (km)	25,5
Dislivello salite (passo 200m)	856,87
Dislivello discese (passo 200m)	912,04
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	72,23
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	0,00
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	14,61
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	16
Punti di interesse in centro urbano	25
Punti di interesse lungo l'itinerario	16
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	1
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	1
Numero di porti lungo l'itinerario	1
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	2
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	19

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Arzachena - Olbia 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
72,23	12,63	1,9	4	ASFALTO	
2	2	3	1	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/KM)	AREE NATURALI (N/KM)	PUNTI DI INTERESSE (N/KM)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N/KM)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ
3,56	0,01	0,57	0,29	2	
4	2	3	3	4	16

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

$Y \geq 15$	Attrattività alta
$10 \leq Y < 15$	Attrattività media
$Y < 10$	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	16	27
LIVELLO DI CICLABILITÀ 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. 21 Lunghezza: 72,23 km Costo totale: 6.178.248,46 € Costo/km: 107.363,78 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 5.559.515,82	52,80	73,09	14,48	20,05	38,31	52,78
Corsia riservata	€ 00,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 554.517,38	19,06	26,38	0,01	0,01	19,05	26,24
Attraversamento ¹	€ 56.447,57	0,38	0,53	0,20	0,27	0,19	0,26
Intersezione ²	€ 7.767,69						
Totale	€ 6.178.248,46	72,23	100,00	14,69	20,34	57,55	79,66

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: Isola di Mortorio, Arcipelago di La Maddalena

Introduzione:

1. Nuraghe Albucciu, Arzachena
2. Particolare della costa, Porto Cervo, Arzachena
3. Chiesa di Stella Maris, Porto Cervo, Arzachena
4. Panorama, Porto Cervo, Arzachena
5. Spiaggia del Grande Pevero, Arzachena
6. Spiaggia di Capriccioli, Arzachena
7. Cala Moresca, Golfo Aranci
8. Isola di Figarolo, Golfo Aranci
9. Chiesa di San Simplicio, Olbia

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.21 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.