ITINERARIO**39**

MONTI (STAZIONE) - TEMPIO PAUSANIA

34,75 km

575 m

317 m

2 h 19 min

Ciclabilità: **MEDIA**

Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIA**

Gallura, Alta Gallura

Direttrice locale di collegamento Ozieri, Tempio Pausania e Olbia

- Strada del Vermentino di Gallura DOCG, Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto;
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 29

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 10
ANALISI TECNICA **12**
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO 12
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO 14
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO 18
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA 20

QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI **23**

OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS **25**

IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI 25

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI **27**

BIBLIOGRAFIA 27
SITOGRAFIA 27
REPERTORIO IMMAGINI 27

ALLEGATI **29**

ALL. 1: TAVOLA N. 1.39 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI 29

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Monti (stazione Monti-Telti) - Tempio Pausania, 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. 39 Monti (stazione Monti-Telti) - Tempio Pausania, lungo 34,75 km, attraversa il cuore montuoso della Gallura risalendo le pendici orientali del monte Limbara immerse tra i boschi, fino ai centri di Calangianus e Tempio Pausania. L'itinerario recupera buona parte del tracciato della ferrovia dismessa Monti-Tempio Pausania, in particolare nel tronco Calangianus-Monti già oggetto di conversione in percorso turistico ciclopedonale. Con un percorso dalle moderate pendenze che si snoda nell'articolata orografia del territorio, l'itinerario attraversa un contesto pressoché disabitato, in una sequenza di panorami straordinari tra i boschi e l'aspra natura granitica del paesaggio gallurese. L'itinerario costituisce parte della direttrice locale di collegamento Ozieri, Tempio e Olbia, che attraverso tre itinerari connette le regioni storiche del Logudoro, del Monteacuto e della Gallura toccando i territori di Oschiri, Berchidda e Telti. Si tratta di un itinerario suggestivo che attraversa aree di grande importanza paesaggistica e naturalistica, tra cui si ricorda l'area SIC del Monte Limbara e il cantiere forestale di Calangianus, che rientra 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 i**nfrastrutture**, in cui vengono descritti la rete stradale principale, la rete ferroviaria, i nodi di integrazione intermodale, tutte caratteristiche utili per individuare i punti di forte attrattività trasportistica;
- i **parchi ciclistici**, ossia tutta la rete secondaria di percorsi ciclistici attualmente presenti e integrabili con l'itinerario principale individuato nella fase di pianificazione di livello regionale;
- i **servizi per il cicloturismo**, in cui vengono individuati, localizzati e dimensionati tutti i servizi utili al cicloturista. In particolare sono individuate le strutture ricettive alberghiere e non e indicati sul territorio ulteriori servizi necessari al ciclista da integrare a quelli già presenti.

IL PAESAGGIO

L'itinerario, sviluppato nell'entroterra centro-settentrionale dell'Isola, attraversa le due regioni storiche della Gallura e dell'Alta Gallura e il territorio compreso nelle Unioni dei Comuni del Monte Acuto e dell'Alta Gallura. La regione storica e geografica della Gallura comprende la parte nord-orientale dell'Isola, delimitata a ovest dal fiume Coghinas e a sud-est dal monte Nieddu, nel comune di San Teodoro. L'area risulta dominata dal massiccio montuoso del Limbara, secondo in Sardegna per dimensione e importanza, con la massima altitudine di 1.362 metri s.l.m. raggiunta da Punta Balistrieri. Il complesso di natura granitica, assieme al fiume Coghinas rappresenta un fattore di delimitazione e isolamento di questa regione, condizione accentuata dai profondi solchi delle valli fluviali interne e dalle diverse tessere del mosaico tellurico. In Gallura si possono osservare almeno tre tipi di paesaggio in cui l'intervento dell'uomo ha inciso in modo significativo, ciascuno dei quali si distingue per differenti particolarità e velocità di modificazione. Il paesaggio degli insediamenti interni può definirsi a lenta modificazione, quello dell'habitat disperso degli stazzi appare in bilico tra la tendenza all'abbandono e la sua ripresa, quello costiero è senza dubbio il più soggetto a trasformazioni, con accelerazioni improvvise e modifiche sostanziali. Il secolare isolamento che caratterizza il territorio lontano dalla costa, più riparato dai venti e caratterizzato da imponenti affioramenti granitici e boschi di querce e sughere, è legato alla difficoltà con cui le vie di comunicazione si snodano nel contesto orografico, dove il carattere impresso dalla conformazione granitica della natura domina ancora rispetto alle infrastrutture.

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**
Monte Limbara	SIC
Cantiere forestale Calangianus | Complesso forestale Limbara	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L'itinerario ciclabile Monti (stazione Monti-Telti) - Tempio Pausania attraversa i centri urbani o i territori comunali di:

Comune (abitanti)	**Transito in**
Monti (2 418 abitanti)	territorio comunale
Calangianus (4 112 abitanti)	centro urbano
Tempio Pausania (14 141 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 20 671 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

I centri urbani di Monti e Tempio Pausania fanno parte dell'associazione nazionale **Città del Vino** che si propone la valorizzazione e promozione turistica dei territori del vino, la diffusione della cultura del vino e della qualità enologica oltre che la salvaguardia delle risorse ambientali e la tutela delle realtà produttive e paesaggistiche locali.
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 Pietro	Chiesa	Tempio Pausania	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21624
Chiesa di SS. Cosma e Damiano	Chiesa	Tempio Pausania	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21614
Stazione ferroviaria	Edificio	Tempio Pausania	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19480
Museo Diocesano	Musei	Calangianus	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=22605&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1
Museo Diocesano	Museo	Tempio Pausania	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=25807&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1
Museo Bernardo de Muro	Museo	Tempio Pausania	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=24588&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1
Museo delle macchine del sughero	Museo	Tempio Pausania	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=24585&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1

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

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Tomba di li giganti di Pascareddha	Sito Archeologico	Calangianus	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=22248
Fonte di Li Paladini	Sito Archeologico	Tempio Pausania	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21469

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie principali dell'ambito interessato dall'itinerario tra la stazione ferroviaria di Monti-Telti e il centro urbano di Tempio Pausania sono la SS729 Sassari-Olbia, che collega la zona nord-occidentale dell'Isola con la costa orientale e la SS127 Settentrionale Sarda che si snoda da Olbia a Sassari attraverso l'Alta Gallura Dalle strade statali si diramano varie strade provinciali che collegano i principali centri urbani, tra le quali si ricorda la SP147 tra Monti e Telti. Inoltre, sono presenti diverse strade secondarie a basso volume di traffico, utili principalmente per l'accesso ai fondi agricoli, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Lungo l'itinerario è presente la stazioni ferroviaria di Monti-Telti, interessata 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. Inoltre, la stazione di Monti-Telti è capolinea della ferrovia locale Monti-Tempio, dismessa dalla fine degli anni Cinquanta; l'itinerario in oggetto recupera buona parte del suo tracciato ferroviario, le cui modeste pendenze ben si adattano alla sua conversione in percorso ciclabile. Di questa linea rimangono attualmente attivi gli scali di Luras, Nuchis e Tempio, interessati 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), due tratte che 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.

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 cinque 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
Strada del Vermentino di Gallura DOCG	Gallura
Itinerario RAS 313 In-Movimento "Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto"	Unione dei Comuni Alta 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 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 "la pista ciclabile Ex ferrovia Monti-Calangianus" a Monti, "l'itinerario dal

centro storico a Li Conchi" a Calangianus, "gli antichi sentieri: da Nuchis a Luras attraverso Ponte 'e Nughes" e "Li Conchi: le antiche dimore dei viandanti" a Tempio Pausania.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
29	Olbia - Monti (stazione Monti-Telti) - Berchidda

L'itinerario in oggetto costituisce parte della **direttrice di collegamento Ozieri, Tempio Pausania e Olbia**, di interesse comprensoriale e locale, che attraverso tre itinerari connette le regioni storiche di Logudoro, Monteacuto e Gallura attraverso i centri di Oschiri, Berchidda, Monti e Calangianus.

I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO

Un itinerario ciclabile che possa essere utilizzato da diversi target di ciclisti turisti non è solo caratterizzato da un insieme di tratti diversamente ciclabili, ma è anche rappresentato da una serie di altri elementi, strumenti ed attrezzature che ne completano la caratterizzazione come prodotto turistico. Tra questi un ruolo importante è svolto dai cosiddetti ciclo servizi, che ricomprendano aree di sosta sicura ed attrezzate per far riposare i ciclisti o ripararli dalla pioggia(con servizi igienici, punti di approvvigionamento di acqua potabile, copertura telefonica etc.) e con assistenza (info-bike con ufficio turistico, chiosco informativo con personale e materiali come mappe, cartine, guide del territorio, disponibilità di Wi-Fi etc.), punti di ristoro (Bici-Grill), soggiorno (Bike-Hotel, ma anche ostelli, campeggi, agriturismo, B&B attrezzati "a misura di ciclista") in cui poter usufruire di accompagnamento (guide turistiche che parlino diverse lingue o almeno l'inglese) e maggiori informazioni (bicycle friendly), ciclo parcheggi liberi e ciclo stazioni custodite e coperte, integrate con altri modi di trasporto (Bike&Treno, Bike&Bus, Bike&Traghetto) con cui è possibile trasportare la bici, ciclo officine e servizi di assistenza tecnica, servizi di bike-sharing e/o noleggio di biciclette ed attrezzature, etc. tutti opportunamente localizzati e facilmente accessibili.
In particolare un'area di sosta attrezzata (che può variare in termini di dimensione in relazione al contesto e al luogo in cui viene localizzata) può offrire spazi per far rifocillare e riposare i ciclisti o riparali dalla pioggia(panchine in zone in ombra o riparate/coperte), servizi igienici, contenitori rifiuti, tavolini pic-nic, fontanelle con idonei allacciamenti per il rifornimento acqua potabile, rastrelliere, parchi gioco per bambini, punti panoramici e/o postazioni per il "bird watching", ed eventualmente un sistema per la trasmissione Wi-Fi con accesso gratuito. In generale queste aree possono essere localizzate prioritariamente in corrispondenza di strutture ricettive già presenti lungo l'itinerario, mentre nel caso di non presenza un criterio può essere quello di prevederne una ogni 7/10 km dell'itinerario principale.
Un Bici-Grill, normalmente da posizionare all'inizio e alla fine di percorsi (in una porta di accesso ad una area naturalistica e comunque in zone non "fragili", in prossimità di una stazione di interscambio modale), o a metà per quelli più lunghi, in analogia con i più noti autogrill devono essere organizzati per accogliere, rifocillare, assistere ed informare il cicloturista con la possibilità di accedere ad una ristorazione legata alle attività sportive (bevande energetiche, frutta, etc.), all'assistenza con idonee attrezzature per la manutenzione delle biciclette, all'informazione con materiale adeguato e personale specializzato, noleggio di biciclette.
Un Bike-Hotel a misura di ciclista dovrebbe poter disporre ed offrire un pacchetto di servizi quali: depositi sicuro ed officina, spogliatoio, lavanderia per abbigliamento tecnico, assistenza medica e fisioterapica, ristorazione speciale, pernottamento anche di un solo giorno, convenzioni speciali, trasferimenti e recupero ciclista e/o del mezzo lungo il percorso, informazioni e mappe cicloturistiche.

Lungo l'itinerario sono state individuate alcune strutture ricettive attualmente presenti e precisamente:

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

Inoltre, lungo l'itinerario e in particolare nel centro urbano di Tempio Pausania 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:
- 2 ciclostazioni
- 2 info-point
- 1 officine specializzate
- 4 aree di sosta.

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

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

Itinerario. L'itinerario ha origine nella stazione ferroviaria di Monti-Telti, situata a circa 4 km a nord del centro urbano di Monti e presso la quale il percorso trova connessione con l'itinerario proveniente da Olbia e diretto a Berchidda. Dalla stazione ferroviaria l'itinerario si sviluppa lungo il sedime della ferrovia Monti-Tempio, dismessa dalla fine degli anni Cinquanta e già oggetto di interventi di ripristino del tracciato in forma di percorso turistico ciclopedonale. In particolare la tratta Monti- Calangianus è stata oggetto di recupero e destinata a percorsi turistici integrati, sviluppati dall'Unione dei Comuni Alta Gallura attraverso i fondi PIA della Regione Sardegna. Seguendo il tratto di ex ferrovia Monti-Calangianus, lungo solo 27 km, l'itinerario attraversa un territorio pressoché disabitato, immerso tra i paesaggi del versante orientale del massiccio del Limbara. L'itinerario percorre il tracciato serpeggiante di ferrovia dismessa in direzione nord con una pista in sede propria non affiancata (*vedi sezione tipo* **B6**), ad eccezione del breve tratto convertito in strada vicinale, lungo il quale il transito avviene in sede promiscua con i veicoli (**D3**). Proseguendo in sede propria non affiancata (**B6**), l'itinerario supera l'intersezione con la SS147 (**E4**) e si dirige a sinistra in direzione nord-ovest, attraversando con continue giravolte il paesaggio immerso tra la vegetazione di cisto e lentisco, alternata da sugherete. Dopo circa 1,5 km l'itinerario supera il casello n. 4, da cui ha inizio il percorso turistico verso Calangianus già realizzato. Ricalcando questo percorso l'itinerario prosegue ancora in sede propria non affiancata (**B9**) con una serie di curve che gli consentono di salire di quota, costeggiando le falde orientali del massiccio del Limbara, fino a giungere alla fermata di Piras, in una zona popolata da pochi nuclei familiari. Superata la fermata di Piras, attualmente in stato di abbandono, l'itinerario prosegue lungo il tracciato ferroviario in direzione nord-ovest verso la località Vaccileddu per circa 8 km, salendo gradualmente di quota. Dopo aver descritto un ampio tratto di curva verso nord l'itinerario raggiunge la Fermata Rifornitore, attraversando un suggestivo paesaggio immerso tra rocce di granito e fitta vegetazione di corbezzolo, querce da sughero e olivi. Dalla Fermata Rifornitore, edificata sul punto più alto della linea per Tempio Pausania, l'itinerario prosegue ancora in sede propria non affiancata per circa 5 km in direzione nord-ovest, compiendo un'altra serie di curve fino ad intersecare la SS127 in corrispondenza del casello n. 13, oggi in stato di abbandono. Superata l'intersezione con la strada statale (**E4**), l'itinerario prosegue in sede propria sul tracciato della ferrovia. Dopo un breve tratto parallelo alla SS127, sale ancora più a nord attraversando una zona fittamente coperta di boschi in località Campu Spicatoglia per poi deviare verso sud e attraversare nuovamente la strada statale dopo circa 2,7 km, in prossimità del casello n. 15.

Superata anche questa intersezione, l'itinerario prosegue a sud della strada statale in direzione ovest per circa 1,5 km, fino al casello n. 16, attualmente restaurato. Dopo aver superato l'intersezione con la viabilità locale (**E5**), l'itinerario si dirige a nord verso l'abitato di Calangianus, percorrendo il tracciato ferroviario in sede propria per circa 2 km fino a raggiungere la viabilità locale a sud-ovest del centro urbano.

Proseguendo in sede promiscua (**D3**) lungo il tracciato ferroviario, oggi asfaltato e inglobato nella viabilità locale, l'itinerario raggiunge il centro urbano di Calangianus dalla via la Talga. A Calangianus, centro noto per la lavorazione del sughero, è possibile visitare il centro storico con le caratteristiche strade e case in granito e il Museo Diocesano di Santa Giusta

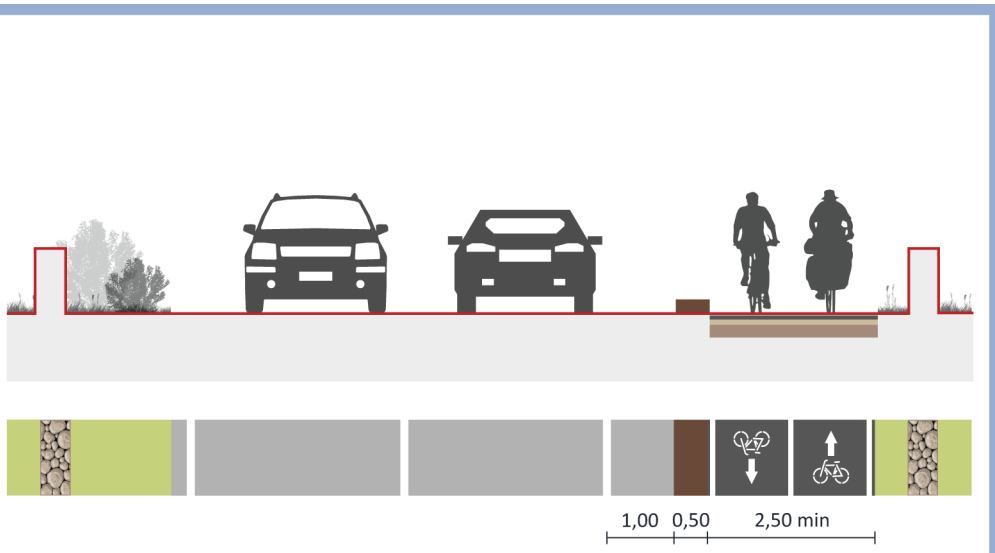
Al contrario, lasciando il tracciato ferroviario e proseguendo sulla viabilità locale a sud-ovest del centro urbano l'itinerario prosegue verso Tempio Pausania, transitando per la piccola frazione di Nuchis.

Con un percorso in sede promiscua (**D4**), dopo circa 1,5 km l'itinerario raggiunge le tombe di giganti di Pascareddha, area archeologica immersa in un bosco di sughere, alle falde settentrionali del Monte di Deu. Proseguendo in sede promiscua (**D2** e **D4**) lungo le strade vicinali ai margini occidentali del territorio comunale di Calangianus, l'itinerario attraversa prima la linea ferroviaria Sassari-Tempio-Palau, interessata dal servizio turistico del Trenino Verde, e poco più avanti la SS127 (**E1**), per proseguire ancora in sede promiscua (**D2**) lungo la strada

vicinale per Nuchis, distante poco più di un chilometro. L'itinerario attraversa il piccolo borgo di Nuchis lungo il Corso Vittorio Emanuele e la via S. Spirito, con un percorso in sede promiscua (**D7**) che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana. L'intero paesino, frazione di Tempio Pausania immersa tra sugherete e formazioni granitiche dalle forme affascinanti, merita una visita per le caratteristiche costruzioni in granito e le antiche chiese dello Spirito Santo e dei SS Cosma e Damiano. L'itinerario prosegue con un percorso in sede promiscua (**D2**) in direzione sud-ovest lungo una strada vicinale che confluisce sulla SS127 dopo circa 2 km, in località Lu Naracu. Dopo un breve tratto in sede propria affiancata alla strada statale (**A2B**), l'itinerario prosegue lungo una strada vicinale a est di Tempio Pausania con un percorso in sede promiscua (**D4**) per circa 1,5 km. Percorrendo la via Torino in sede promiscua (**D7**), mediante l'organizzazione di una Zona 30 urbana, l'itinerario fa ingresso al centro urbano di Tempio Pausania dai suoi margini nord-orientali e qui trova conclusione. Tempio Pausania, ai piedi del Monte Limbara nel cuore della Gallura, è un centro rinomato per la lavorazione del sughero e del granito ma anche per i suoi vigneti di Vermentino e Moscato. Il suo centro storico, animato ogni anno da una delle più ricche e festose manifestazioni carnevalesche dell'isole, presenta le caratteristiche costruzioni in granito della Gallura e ospita un omaggio dell'architetto Renzo Piano a Fabrizio De Andrè, che scelse questi luoghi come sua residenza negli anni '70. Inoltre il territorio di Tempio è rinomato per le numerose sorgenti e fonti da cui sgorga un'acqua oligominerale dalle proprietà curative.

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



A2B

Tipologia:
Sede propria affiancata

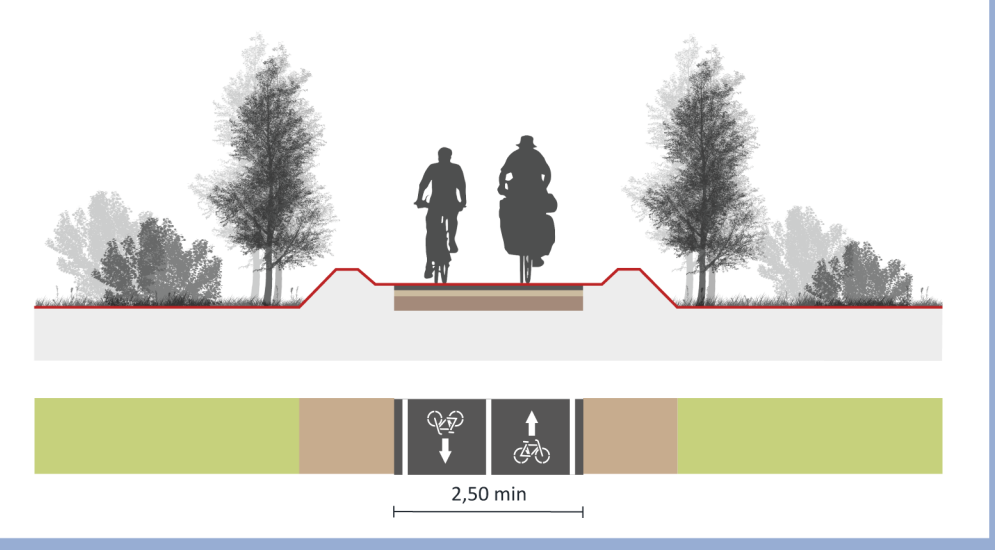
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su spazi della sede stradale

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AEB1



B6

Tipologia:
Sede propria non affiancata

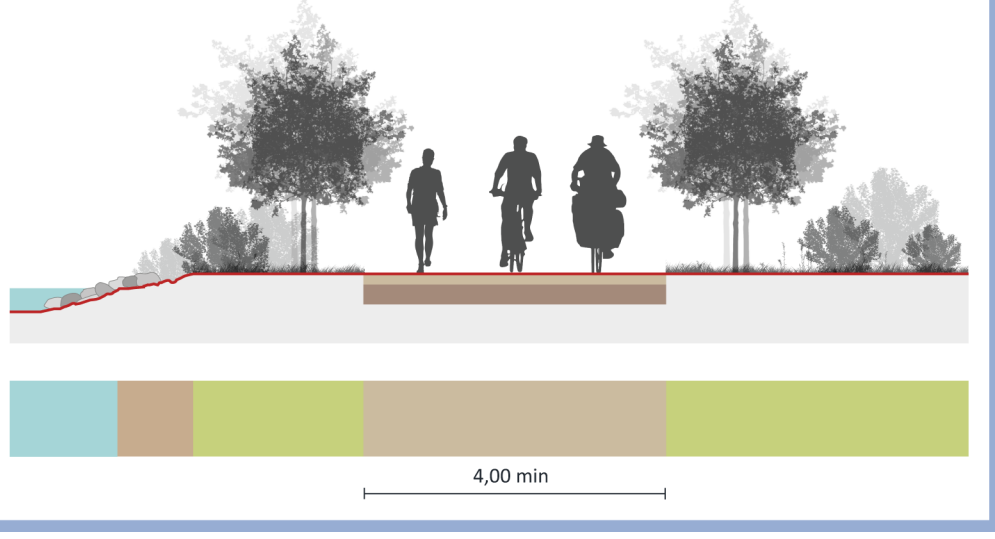
Posizione:
Inserita su tracciato di ferrovia dismessa non riutilizzato

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBF1



B9

Tipologia:
Sede propria ciclopedonale non affiancata

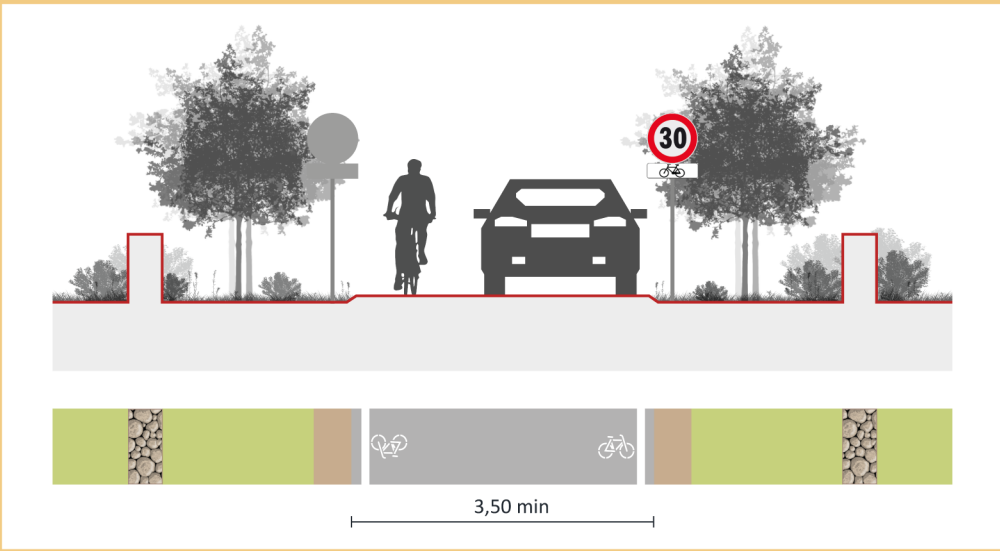
Posizione:
Inserita su tracciato stradale in aree di pregio ambientale

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBS3



D**2**

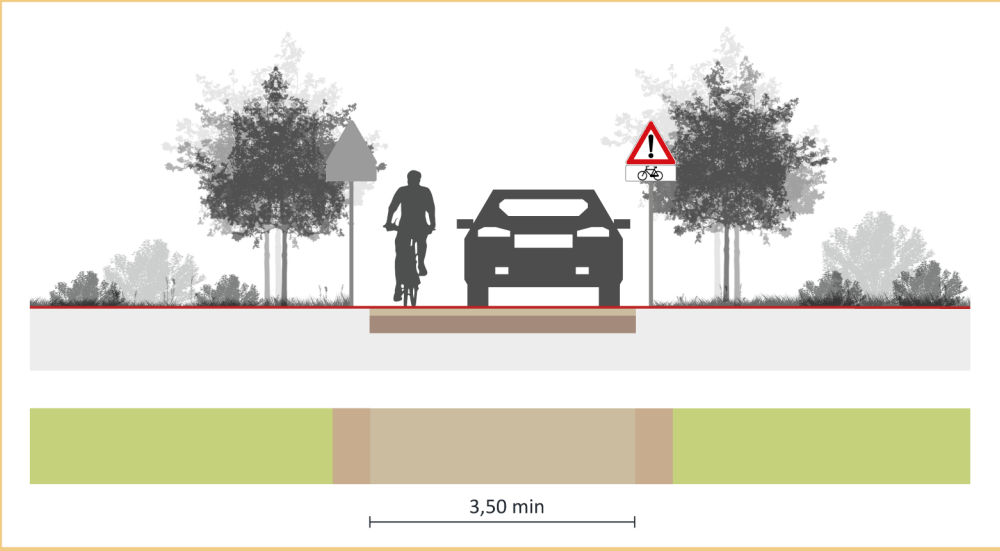
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



D**3**

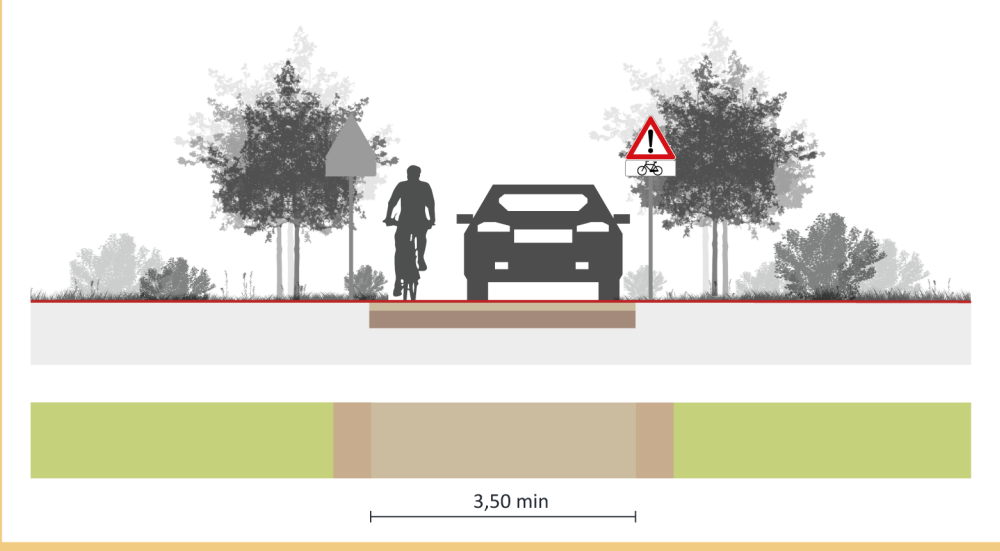
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



D**4**

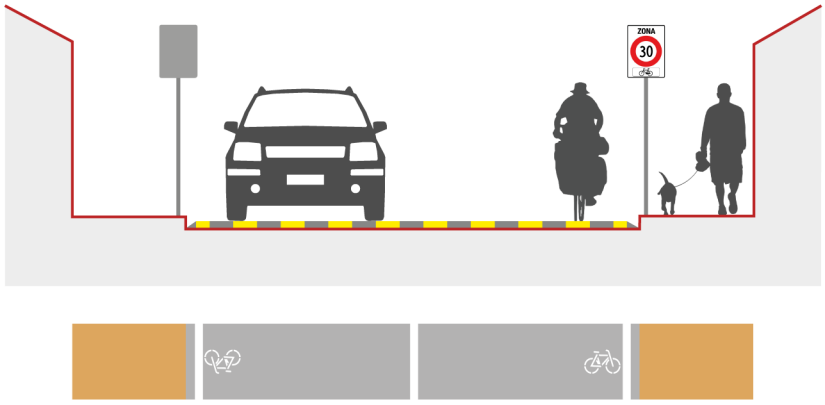
Tipologia:
Percorso promiscuo

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: 3CVB7-1



D7

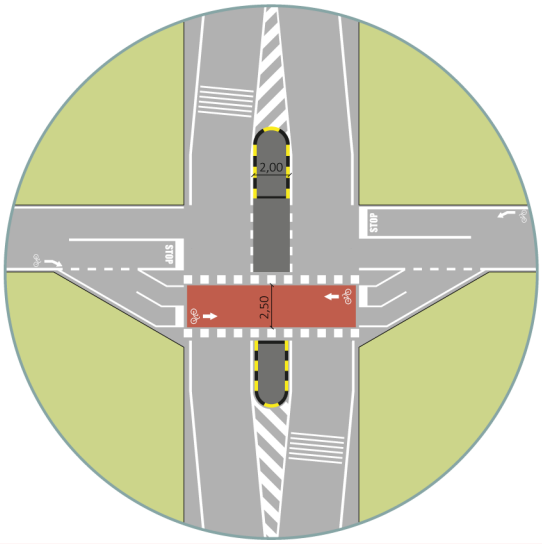
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



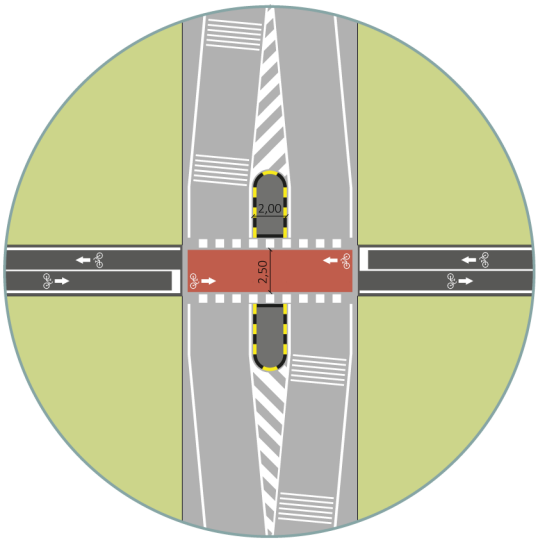
E1

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

Interventi:
- corsia di separazione del flusso ciclabile
- attraversamento ciclabile
- isola centrale salvagente
- dissuasori di velocità
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A1

Codice costo: 4E



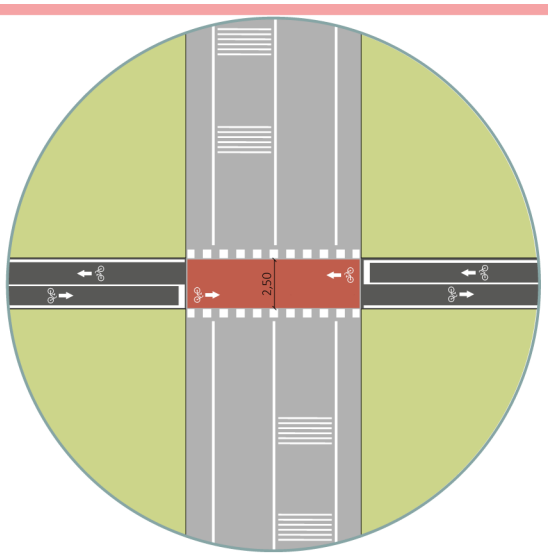
E4

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

Interventi:
- attraversamento ciclabile
- isola centrale salvagente
- dissuasori di velocità
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A3

Codice costo: 4E



E**5**

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

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

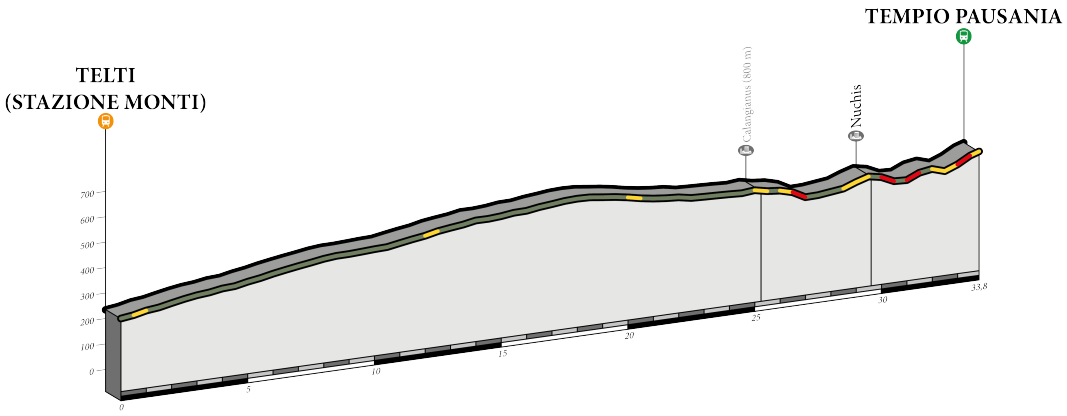
Tipo intervento: A4

Codice costo: 4E

SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Nel suo complesso il percorso si sviluppa per circa l'80% su livellette minori del 3% e solo per 2,00 km, localizzati nel tratto finale tra Calangianus e Tempio Pausania attraverso la frazione di Nuchis, presenta pendenze superiori al 6%, ma sempre al di sotto del 10%. La porzione rimanente di itinerario, pari al 14% del percorso totale, si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%.
La proposta di itinerario ciclabile prevede circa 25 km di pista ciclabile in sede propria, pari al 72% della sua lunghezza, mentre il 28%, pari a 10 km circa, 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. Non è previsto il transito in sede promiscua lungo strade statali e provinciali.
Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 2 ore e 19 minuti ed è calcolato considerando una velocità media del ciclista di circa 15 km/h.

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



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

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

SCHEDA TECNICA N. 39	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	34,75
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	1.085.851,13
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	27,89
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	4,86
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	2,00
Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km)	0,00
Lunghezza già realizzata (km)	19,27
Lunghezza già progettata (km)	0,01
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	28,88
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	26,46
Lunghezza in Sede Propria (km)	25,10
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	0,00
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	7,98
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	1,59
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,08
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	7
Lunghezza del percorso diretto (km)	29,70
Dislivello salite (passo 200m)	575,37
Dislivello discese (passo 200m)	316,75
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	0,00
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aeree di pregio ambientale (km)	11,33
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	1,59
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	3
Punti di interesse in centro urbano	7
Punti di interesse lungo l'itinerario	2
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	1
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	1
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	5

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Monti (stazione Monti-Telti) - Tempio Pausania 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**
34,75	16,55	2,3	1	STABILIZZATO	
4	1	2	4	1	**12**

SCALA DELLA CICLABILITÀ

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

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

Indicatore di attrattività					
SERVIZI PRESENTI (N/KM)	AREE NATURALI (N/KM)	PUNTI DI INTERESSE (N/KM)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N/KM)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	**PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ**
0,92	0,03	0,26	0,17	0	
2	2	2	2	2	**10**

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

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

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

Indice qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
12	**10**	**22**
LIVELLO DI CICLABILITÀ **MEDIA**	**LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ** **MEDIA**	**LIVELLO DI QUALITÀ** **MEDIA**

SCALA DELLA QUALITÀ

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

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

QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI

Scheda di computo dei costi n. 39 Lunghezza: 34,75 km | Costo totale: 1.085.851,13 € | Costo/km: 70.195,30 €/km							
Tipologia	**Costo**	**Lunghezza per tratto**		**Lunghezza realizzata/progettata**		**Lunghezza da realizzare**	
		km	**%**	**km**	**%**	**km**	**%**
Pista in sede propria	€ 785.593,50	25,10	72,22	19,269	55,45	0,00	0,00
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 268.293,40	9,57	27,53	0,00	0,00	0,00	0,00
Attraversamento[1]	€ 25.353,43	0,08	0,24	0,00	0,00	0,01	0,00
Intersezione[2]	€ 6.610,80						
Totale	***€ 1.085.851,13***	***34,75***	***100,00***	***19,27***	***55,45***	***0,01***	***0,00***

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

[2] intervento di posa in opera di segnaletica verticale

OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS

IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BIBLIOGRAFIA

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

SITOGRAFIA

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

REPERTORIO IMMAGINI

(www.lestradeferrate.it, www.sardegnaturismo.it)

Copertina: Scorcio del Monte Limbara, Tempio Pausania
Introduzione:

1. Panorama del paese, Monti
2. Ferrovia dismessa Monti-Tempio tra la stazione Monti e la fermata Piras, Monti
3. Casello n. 7 sulla ferrovia dismessa Monti-Tempio, Calangianus
4. Casello n. 16 sulla ferrovia dismessa Monti-Tempio, Calangianus
5. Ferrovia dismessa Monti-Tempio tra i caselli n. 16 e n. 17, Calangianus
6. Panorama del paese, Calangianus
7. Tomba di giganti di Pascareddha, Calangianus
8. Sughereta, Tempio Pausania
9. Panorama del paese, Tempio Pausania

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.39 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI

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

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