ITINERARIO**S3**

CARBONIA - GONNESA - IGLESIAS

26,64 km

318 m

220 m

1 h 46 min

Ciclabilità: **FACILE**

Attrattività: **ALTA**

★★★ Qualità: **ALTA**

Sulcis, Iglesiente

Direttrice secondaria sud-occidentale, diramazione Gonnesa - Iglesias

- Cammino di Santa Barbara
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 35, n. *S1*

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 9
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO 11
ANALISI TECNICA **13**
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO 13
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO 15
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.S3 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 Carbonia - Gonnesa - Iglesias, 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. S3 Carbonia - Gonnesa - Iglesias, lungo 26,64 km, collega i due principali centri del Sulcis-Iglesiente sulle tracce della vecchia ferrovia S. Giovanni Suergiu - Iglesias, un suggestivo percorso dismesso dalla metà degli anni '70 e parzialmente convertito in pista ciclabile. Attraverso il territorio retrocostiero della Sardegna sud-occidentale, l'itinerario connette due poli ricchi di attrazioni turistiche e culturali: dalle architetture anni '30 di Carbonia al centro medioevale di Iglesias, passando per le numerose testimonianze della tradizione mineraria della zona, di cui ancora oggi si possono osservare i siti di archeologia industriale nel Parco Geominerario storico ambientale della Sardegna, inserito nella Rete Geoparks Unesco. L'itinerario interessa importanti luoghi di valenza naturalistica, tra cui le aree SIC della Costa di Nebida e del Monte Linas - Marganai, oltre al cantiere forestale di Nuraxi Figus - Funtanamare gestito da Fo.Re.S.T.A.S..

1

2

3

4

5

6

7

8

9

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 percorre il territorio retrocostiero della Sardegna sud-occidentale, attraversando le due regioni storiche del Sulcis-Iglesiente, oggi parzialmente comprese nell'Unione dei Comuni del Sulcis e nell'Unione dei Comuni Metalla e il Mare. Questo territorio ricade nei due Ambiti di Paesaggio definiti dal PPR nelle schede d'Ambito n. 6 Carbonia e isole Sulcitane e n. 7 Bacino metallifero. L'organizzazione territoriale di questi luoghi è definita a sud dal "mare interno" formato dal sistema insulare del Sulcis, che comprende le Isole di Sant'Antioco e di San Pietro, e dalla fascia costiera antistante che si estende a nord dell'istmo di Sant'Antioco fin oltre il promontorio di Capo Altana, caratterizzando la struttura della fascia su cui insiste il nucleo del bacino carbonifero del Sulcis. La fascia costiera di Portoscuso e San Giovanni Suergiu è caratterizzata nel settore meridionale dal sistema lagunare di Boi Cerbus/Punta s'Aliga e dello Stagno e Forru e dall'insenatura marino litorale racchiusa tra la costa di Sant'Antioco e quella sulcitana, che presenta una spiccata tendenza evolutiva verso condizioni lagunari. Il settore più interno, individuato morfologicamente dal valico che separa la valle del Cixerri dal territorio del Sulcis, è caratterizzato dalla presenza del bacino carbonifero, oggetto di una complessa infrastrutturazione che ha fortemente segnato il paesaggio dell'Ambito, quale conseguenza di un progressivo addensarsi di processi produttivi, economici e sociali legati all'attività estrattiva e di trasformazione. Risalendo lungo la costa occidentale si incontra il vasto sistema orografico che dal settore costiero occidentale di Buggerru, Nebida, Masua e della spiaggia di Fontanamare, si estende al fluminese, ai rilievi di Gonnesa ed alla sinclinale di Iglesias, fino a comprendere il sistema orografico meridionale della dorsale del Linas-Marganai. L'organizzazione territoriale dell'area è strettamente legata alle attività estrattive minerarie, ormai completamente cessate, che hanno interessato con continuità l'intero l'Ambito paesaggistico dell'anello metallifero dall'epoca protostorica sino ai giorni nostri, segnando in modo indelebile anche la struttura del sistema insediativo.

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**
Costa di Nebida	SIC
Monte Linas - Marganai	SIC
Cantiere forestale di Nuraxi Figus - Funtanamare	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L'itinerario ciclabile Carbonia - Gonnesa - Iglesias attraversa i centri urbani o i territori comunali di:

Comune (abitanti)	**Transito in**
Carbonia (28 564 abitanti)	centro urbano
Gonnesa (5 032 abitanti)	centro urbano
Iglesias (26 988 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 60 584 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

La città di Iglesias è una delle sette **città regie** della Sardegna, che in epoca aragonese, dal XIV al XVI secolo, godevano di particolari ed esclusivi privilegi; da città regia Iglesias fu sottratta all'infeudazione e sottoposta alla giurisdizione reale, oltre a godere di diverse prerogative sulle campagne circostanti. Iglesias è anche compresa nei **Luoghi Francescani in Sardegna**, un percorso a tappe attraverso le comunità in cui si insediarono i seguaci di San Francesco d'Assisi alla scoperta delle tracce lasciate dalla storia del francescanesimo nell'Isola.

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
Castello di Salvaterra	Castello	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17914
Tratto di mura	Castello	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17917
Cattedrale di Santa Chiara	Chiesa	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17799
Chiesa del Collegio	Chiesa	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18353
Chiesa della Madonna delle Grazie o Convento dei Frati Minori	Chiesa	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19231
Chiesa di San Domenico	Chiesa	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24846
Chiesa di San Francesco	Chiesa	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18296
Chiesa di San Salvatore	Chiesa	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18073
Chiesa di Santa Maria di Valverde	Chiesa	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17810
Città di fondazione	Edificio	Carbonia	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19467
Miniera di Monte Poni	Edificio	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21483
Miniera di San Giovanni	Edificio	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21523
Case I.N.C.I.S.	Edificio	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19364
Istituto Tecnico Mineriario e Museo Giorgio Asproni	Edificio	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19375
Palazzetto Liberty in corso Matteotti	Edificio	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19378
Palazzina ex Società Mineraria Sarda	Edificio	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19379
Palazzo vescovile	Edificio	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18310
Scuole elementari	Edificio	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19369
Civico Museo Archeologico	Museo	Carbonia	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=19027&v=2&c=2487&c1=2128&visb=&t=1
Museo civico di Paleontologia e Speleologia	Museo	Carbonia	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=19513&v=2&c=2487&c1=2128&visb=&t=1

Museo del carbone	Museo	Carbonia	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=25951&v=2&c=2487&c1=2128&visb=&t=1
Collezione archeologica	Museo	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=22515&v=2&c=2487&c1=2128&visb=&t=1
Museo dell'Arte Mineraria	Museo	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=22723&v=2&c=2487&c1=2128&visb=&t=1
Museo Etnografico	Museo	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?s=22725&v=2&c=2487&c1=2128&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
Miniera di Sedda Moddizzis	Edificio	Iglesias	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21474
Abitato di Monte Sirai	Sito Archeologico	Carbonia	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18879
Nuraghe Sirai e fortificazioni fenicie	Sito Archeologico	Carbonia	http://www.sardegnacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18885

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie principali dell'ambito interessato dall'itinerario tra i centri di Carbonia e Iglesias sono la SS126 Sud-Occidentale Sarda, principale via di collegamento del sud-ovest della Sardegna che attraversa il territorio del Sulcis-Iglesiente da Sant'Antioco fino all'innesto con la SS131 a Marrubiu, e la SS130 Iglesiente che collega il centro di Iglesias con il capoluogo sardo. Dalle strade statali si diramano varie strade provinciali, che collegano i principali centri urbani e le località balneari del litorale, tra cui si ricordano la SP2 e la SP82 per Portovesme e Portoscuso e la SP83 che conduce alla costa di Gonnesa, Iglesias e Buggerru. Inoltre, sono presenti diverse strade secondarie a basso volume di traffico, utili principalmente per l'accesso ai fondi agricoli e alle spiagge della costa, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Lungo l'itinerario si incontrano le stazioni ferroviarie di Carbonia-Serbariu, capolinea della ferrovia Carbonia-Villamassargia/Domusnovas, e di Iglesias, capolinea della ferrovia Decimomannu-Iglesias. Quest'ultima linea, che transita anche per la stazione di Villamassargia/Domusnovas, consente di realizzare il collegamento ferroviario tra il Sulcis-Iglesiente e la città di Cagliari. Inoltre, a Carbonia è presente anche l'ex stazione ferroviaria di Carbonia, situata sulla vecchia ferrovia S. Giovanni Suergiu-Iglesias che collegava il Sulcis con l'Iglesiente e di cui l'itinerario in analisi ricalca parte del tracciato, dismesso dalla metà degli anni '70. Lungo questo tratto si incontrano le ex stazioni ferroviarie di Cortoghiana, Bacu Abis, Gonnesa, Monteponi e le fermate di Sirai, Barbusi, Pozzo Nuovo, Ceramica, Cabitza, oltre a varie opere ferroviarie tra caselli, viadotti e gallerie.

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 dodici 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 delle Miniere del Sulcis-Iglesiente, del Linas-Marganai e dell'arcipelago del Sulcis, del quale si riporta una breve descrizione.

Il **Parco Ciclistico delle Miniere del Sulcis-Iglesiente, del Linas-Marganai e dell'arcipelago del Sulcis** comprende le tre aree del parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna, Arburense e Guspinese (Montevecchio, Ingurtosu, Piscinas, etc.), Iglesiente (Monteponi, San Giovanni, Campo Pisano, San Benedetto, Buggerru, Porto Flavia e Masua, etc.) e Sulcis (Serbariu, Nuraxi Figus, etc.), il parco del Linas Marganai con le cascate di Sa Spendula e le grotte di Domusnovas, la fascia costiera del basso Sulcis e l'arcipelago omonimo con l'isola del Toro, di Sant'Antioco e le sue lagune (stagno di Santa Caterina, Is Pruinis, etc.), l'arcipelago di San Pietro, punta s'Aliga, le spiagge di Gonnesa, la costa di Nebida, il Pan di Zucchero e i faraglioni di Masua, Porto Flavia, Cala Domestica, Buggerru e Portixeddu, Capo Pecora e la costa di Arbus con Scivu, Funtanazza, Piscinas, Marina di Arbus e Porto Palma. Questo parco ciclistico ricomprende anche le piste ciclabili pianificate all'interno del Piano Sulcis oltre che quelle che ricalcano il tracciato della ferrovia dismessa da San Gavino, a Sciria e Montevecchio e che prosegue per Ingurtosu e Piscinas. Si ricorda infine che all'interno del parco si sviluppa il cammino di Santa Barbara, lungo circa 400 km, che attraversa luoghi di culto, siti minerari dismessi, strade antiche, mulattiere ed ex ferrovie minerarie.

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

Denominazione itinerario	**ubicazione**
Cammino di Santa Barbara	Sulcis

Il **Cammino di Santa Barbara** è un itinerario che combina archeologia mineraria e appassionata devozione religiosa, incarnando l'anima del bacino minerario del Sulcis-Iglesiente-Guspinese, una terra in cui spiagge mozzafiato e promontori a picco sull'acqua si affacciano su un incantevole tratto di mare, dominati da rilievi montuosi e collinari. Il percorso segue gli antichi sentieri minerari, le strade utilizzate dai minatori, le vecchie mulattiere e le ferrovie utilizzate per il trasporto dei minerali, oggi ormai dismesse. Allo stesso tempo l'itinerario tocca luoghi di culto dedicati alla patrona dei minatori, rievocando la memoria di una tradizione religiosa e civile tramandata nel tempo dai minatori. Il cammino si compone di 24 tappe per un totale di circa 400 chilometri, da percorrere a piedi nel territorio di 23 Comuni del Sulcis-Iglesiente-Guspinese che ospitano straordinarie testimonianze storico-culturali e ricchezze paesaggistiche. L'ambito attraversato dall'itinerario in oggetto risulta interessato dal Cammino di Santa Barbara nelle tappe n. 22 Carbonia - Nuraxi Figus, n. 23 Nuraxi Figus - Bacu Abis e n. 24 Bacu Abis - Iglesias.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
35	Gonnesa - Arbus (Piscinas)
S1	Giba - S. Giovanni Suergiu - Carbonia

L'itinerario in oggetto è uno dei percorsi ciclabili individuati dal Piano straordinario per il Sulcis (Delib. CIPE n. 31 del 20.02.2015 e GU n. 138 del 17.06.2015 "Progetto strategico Sulcis"), una strategia di sviluppo territoriale per la valorizzazione dei luoghi, anche attraverso una serie di interventi di natura infrastrutturale con cui si intende recuperare i vecchi tracciati delle ex Ferrovie Meridionali Sarde e convertirli in piste ciclabili.

Nel tratto tra Carbonia e Gonnesa l'itinerario costituisce parte della **direttrice sud-occidentale**, di livello secondario, che attraverso cinque itinerari connette Terralba a Cagliari percorrendo la costa sud-occidentale della Sardegna e transitando per Arbus, Gonnesa, Carbonia, S. Giovanni Suergiu, Giba e Pula. Unitamente al tratto meridionale della direttrice longitudinale centrale-occidentale, che collega Terralba a Cagliari passando per Sanluri, questa direttrice consente di realizzare un tour ad anello del versante sud-occidentale dell'isola.

Inoltre, questa porzione di itinerario è compresa nel percorso ciclabile di scala nazionale inserito nella rete Bicitalia, recentemente aggiornata a settembre 2017, in continuità con l'itinerario BI19 Ciclovia Tirrenica.

Il tratto di itinerario tra Gonnesa e Iglesias costituisce la **diramazione Gonnesa - Iglesias**, ciclovia di interesse comprensoriale e locale che consente di collegare la direttrice secondaria sud-occidentale con la città di Iglesias.

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

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

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

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

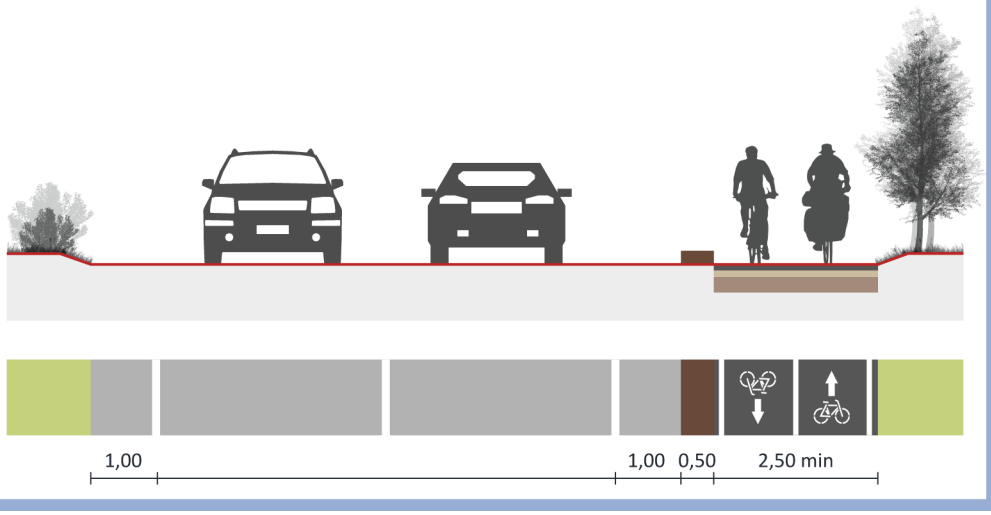
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle *sezioni tipo* riportate nel paragrafo seguente)

Itinerario. L'itinerario ha origine in prossimità della stazione ferroviaria di Carbonia-Serbariu, ai margini sud-occidentali del centro urbano di Carbonia, da cui in continuità con l'itinerario proveniente da Giba si sviluppa in direzione nord-ovest sul tracciato della ex ferrovia Siliqua-San Giovanni Suergiu-Calasetta, dismessa dalla fine degli anni '70 e parzialmente convertita in percorso ciclabile. L'itinerario prosegue il percorso ciclabile realizzato tra S. Giovanni Suergiu e Carbonia dal Piano triennale dei lavori pubblici 2010 della ex Provincia di Carbonia-Iglesias, dirigendosi verso la stazione ferroviaria con una pista in sede propria affiancata al marciapiede (*vedi sezione tipo* **A6B**), con cui attraversa la via della Costituente (**E13**). Raggiunto il piazzale antistante la stazione ferroviaria l'itinerario lo attraversa con una pista in sede propria (**A1B** e **A6B**) e intercetta il tracciato della vecchia ferrovia, la cui sede risulta ancora parzialmente armata. L'itinerario prosegue in direzione nord-ovest con una pista in sede propria sul sedime della ferrovia dismessa (**B7**), che dopo circa 1, 5 km si allontana dai binari ancora interessati dal transito ferroviario per proseguire parallelamente alla SS126. L'itinerario percorre in sede propria (**B6**) il tracciato ferroviario ancora leggibile sino alla frazione di Sirai, dove prosegue in sede promiscua con i veicoli (**D7**) mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana da concordare con l'Amministrazione Comunale. Inoltre, dalla frazione di Sirai con una deviazione dall'itinerario di circa 2 km è possibile raggiungere il parco archeologico di Monte Sirai, che conserva i resti dell'insediamento di epoca fenicia. Dopo aver attraversato la strada statale Sirai (**E1**), l'itinerario prosegue in direzione nord, attraversando la SP2 e percorrendo in sede promiscua (**D3** e **D4**) alcune strade vicinali del territorio di Carbonia che hanno ormai inglobato il tracciato ferroviario dismesso. Dopo circa 2 km, nel tratto in cui il tracciato ferroviario risulta ancora leggibile e non riutilizzato dalla viabilità locale l'itinerario lo percorre in sede propria (**B6**) per circa 600 metri, incontrando i ruderi dell'ex fermata ferroviaria di Barbusi. Nel tratto compreso tra le frazioni carboniesi di Acqua Callentis e Cortoghiana l'itinerario prosegue per circa 2 km in sede promiscua (**D3**), lungo la strada vicinale ricavata sul sedime del vecchio tracciato ferroviario. Raggiunta l'ex stazione ferroviaria di Cortoghiana, oggi in stato di abbandono, l'itinerario ritorna a percorrere in sede propria (**B6**, **E4** ed **E5**) il tracciato di ferrovia dismessa che corre pressoché parallelo alla SS126 per circa 4 km. Ai confini nord-occidentali del territorio comunale di Carbonia, il tracciato ferroviario si allontana dalla SS126 e costeggiando la frazione di Bacu Abis si muove in direzione nord e raggiunge l'omonima stazione ferroviaria della ex ferrovia Siliqua-San Giovanni Suergiu-Calasetta, oggi in stato di rudere. L'itinerario prosegue in sede propria non affiancata per circa 1,5 km raggiungendo il territorio comunale di Gonnesa a sud-ovest del centro abitato. Percorrendo il corso G. Matteotti in sede promiscua con i veicoli (**D7**), mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana da concordare con l'Amministrazione Comunale, l'itinerario fa ingresso nel centro di Gonnesa e lo attraversa seguendo il tracciato della vecchia ferrovia, oggi ormai inglobato nel tessuto urbano. Raggiunta la vecchia stazione di Gonnesa, trasformata nel tempo in abitazione privata, l'itinerario prosegue in direzione nord per circa 1,5 km ancora in sede promiscua (**D2** e **D3**) lungo le strade ricavate sull'ex sedime ferroviario, lasciandosi alle spalle l'abitato. Dal centro urbano di Gonnesa è possibile raggiungere le spiagge della costa, con una deviazione dall'itinerario di circa 4 km, oppure visitare le strutture delle vecchie miniere di Monte Onixeddu e Sedda Moddizzis, importanti testimonianze della tradizione mineraria del luogo. Proseguendo in direzione di Iglesias, l'itinerario percorre il tracciato dell'ex ferrovia con una pista in sede propria non affiancata (**B6**) per circa 2, 6 km fino alla frazione iglesiente di Bindua, dove è possibile visitare la Miniera di San Giovanni e la suggestiva grotta di Santa Barbara. L'itinerario attraversa la piccola frazione in sede promiscua con i veicoli (**D7**), mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana da concordare con l'Amministrazione Comunale, per ritornare sul sedime ferroviario ai margini nord-orientali di Bindua. Percorrendo in sede propria (**B6**) il vecchio tracciato per circa 1 km, l'itinerario raggiunge la Miniera di Monteponi, uno dei più caratteristici insediamenti minerari dell'isola, e l'omonima stazione ferroviaria ormai abbandonata. L'itinerario prosegue con la stessa tipologia di percorso ancora per 5,5 km circa, raggiungendo il centro urbano di

Iglesias dai suoi margini meridionali e terminando in corrispondenza della stazione ferroviaria, dove il tracciato di ferrovia dismessa trova naturalmente conclusione. Ad Iglesias, città regia ricca di attrazioni culturali e tradizioni secolari, è possibile visitare numerosi luoghi di interesse tra cui le numerose chiese, da cui deriva il nome stesso del centro, e le varie strutture minerarie che fanno parte del Parco Geominerario della Sardegna, riconosciuto dall'Unesco.

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



A**1**B

Tipologia:
Sede propria affiancata

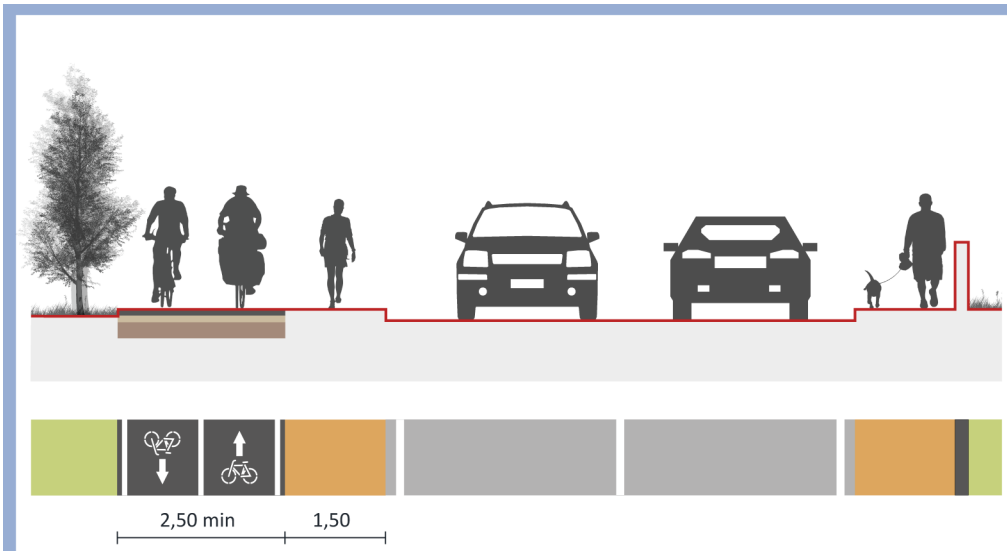
Posizione:
Inserita all'interno della piattaforma stradale

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AEB1



A**6**B

Tipologia:
Sede propria affiancata

Posizione:
Affiancata al marciapiede in contiguità con i flussi pedonali attraverso il suo allargamento

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AUB1

B**6**

Tipologia:
Sede propria non affiancata

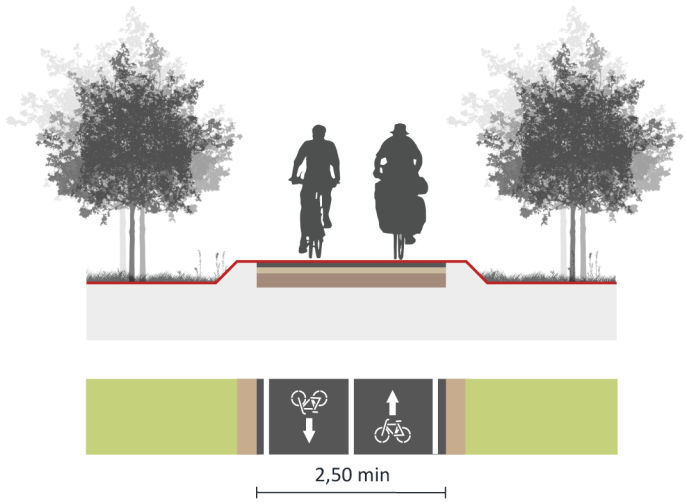
Posizione:
Inserita su tracciato di ferrovia dismessa non riutilizzato

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBF1



B7

Tipologia:
Sede propria non affiancata

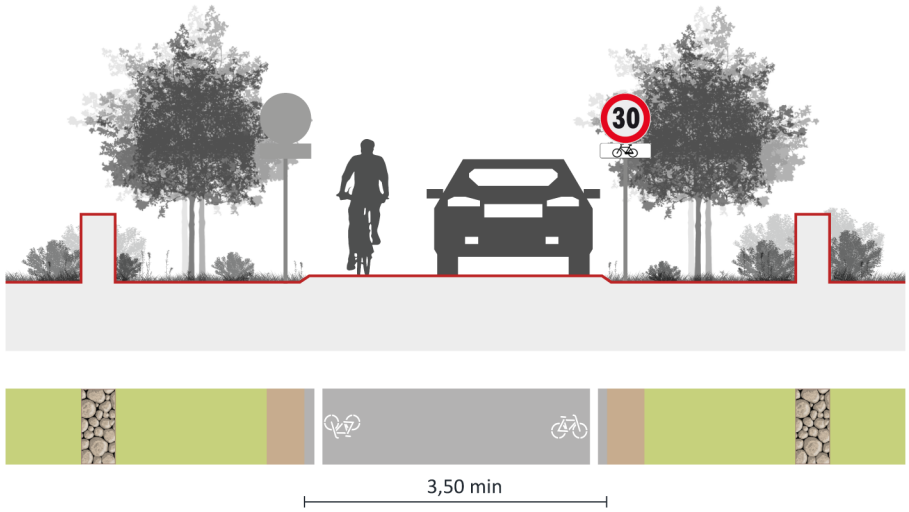
Posizione:
Inserita su tracciato di ferrovia dismessa non ancora rimossa

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Rimozione binari e traverse
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBF1



D2

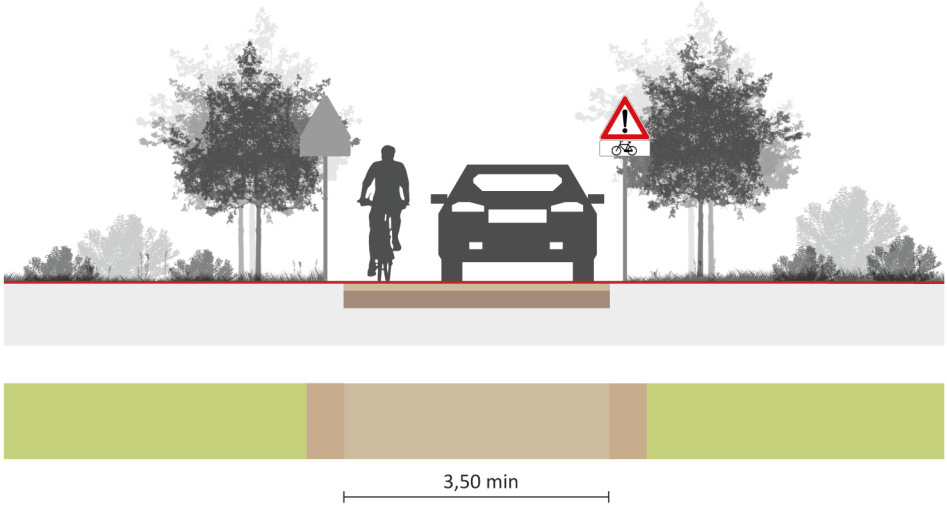
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

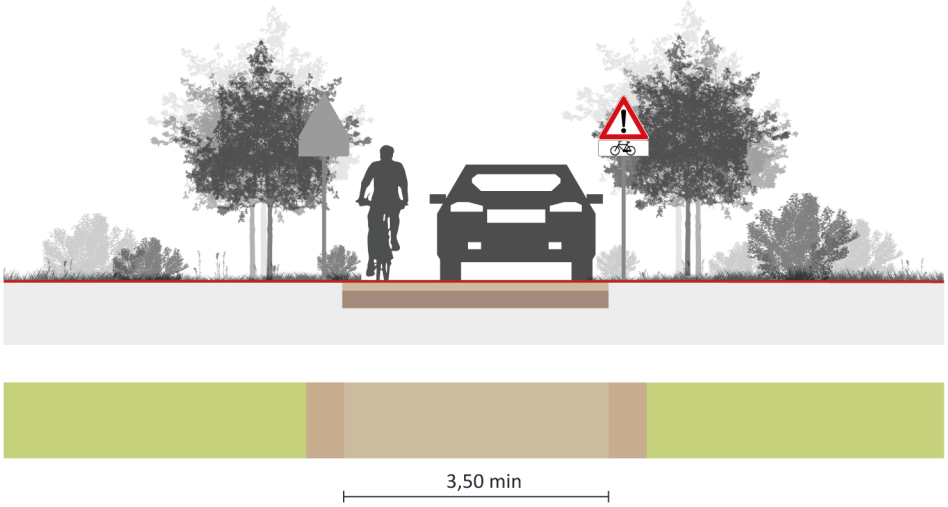
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



D4

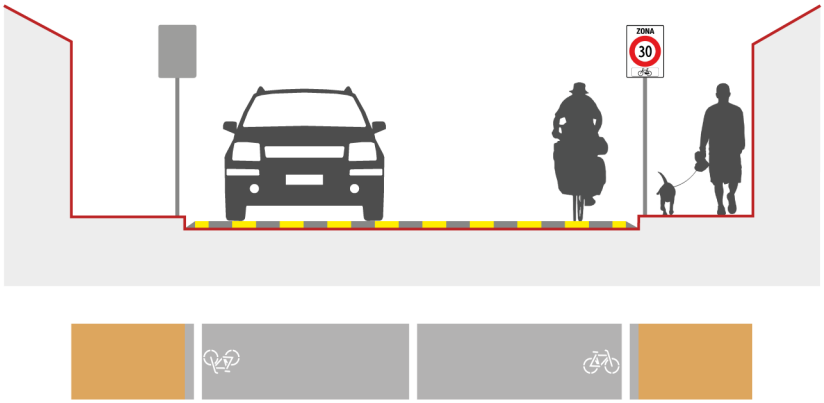
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

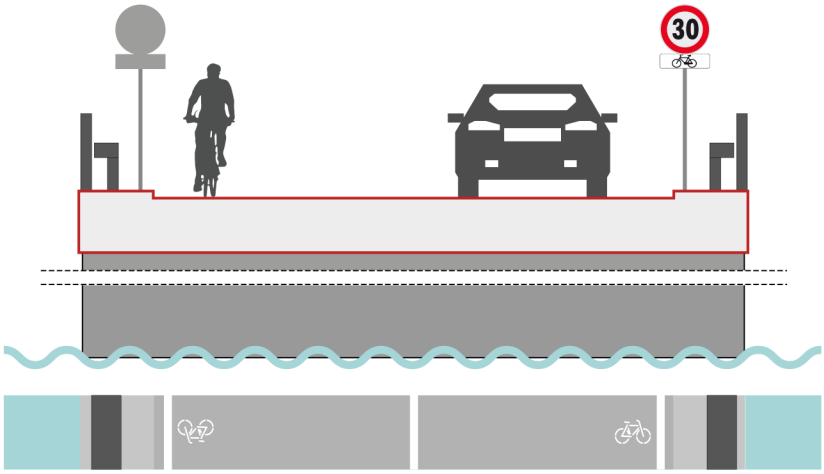
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



D8

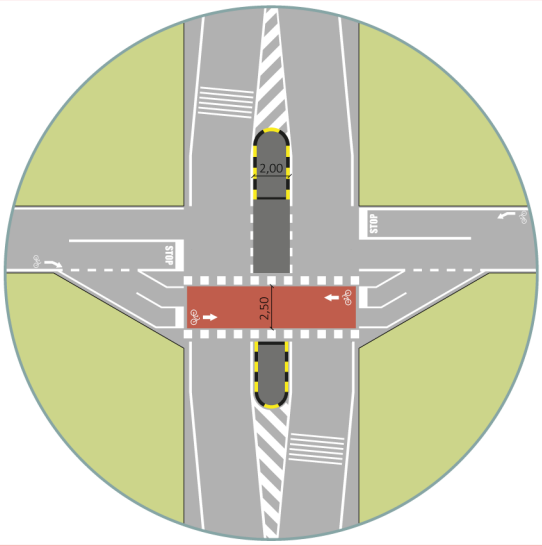
Tipologia:
Percorso promiscuo

Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su ponte, viadotto etc. senza possibilità di allargamento

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

Ulteriori interventi:
Segnaletica vert. e orizz.
Sistemazione fondo stradale

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



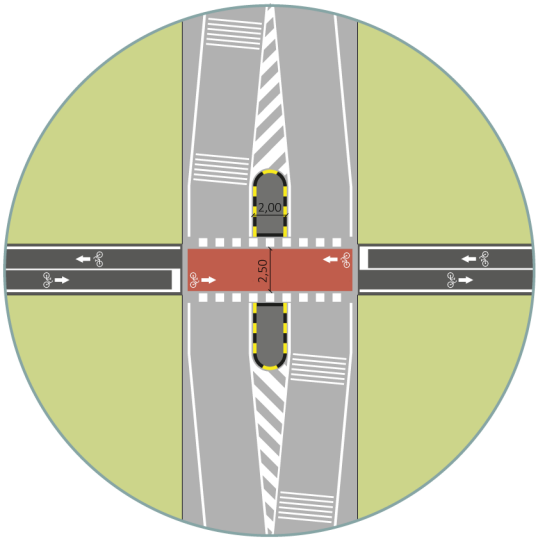
E**1**

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



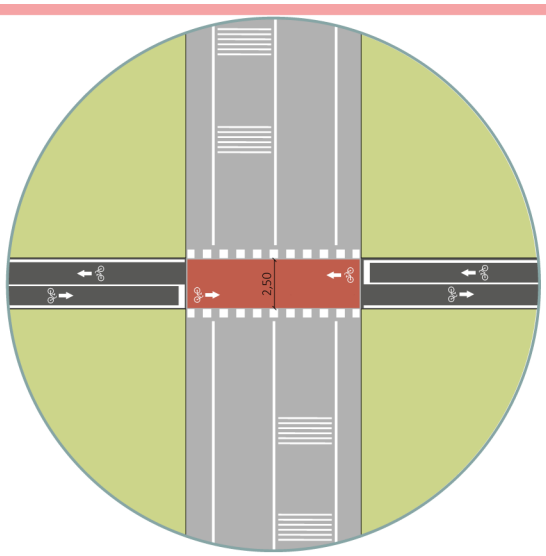
E**4**

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



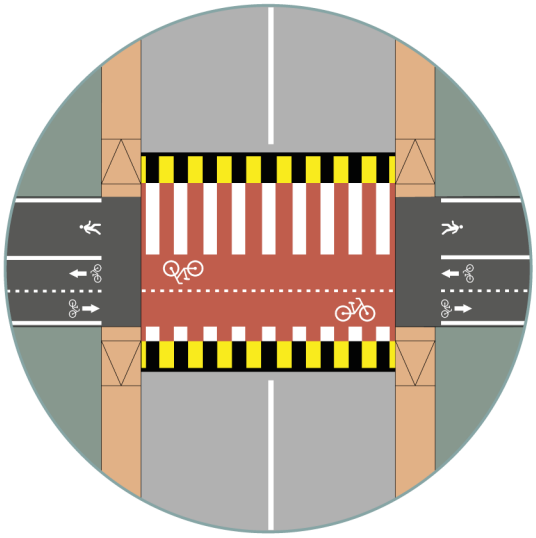
E**5**

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



E**13**

Tipologia:
Attraversamento ciclopedonale rialzato su strada urbana, a connessione di pista ciclabile in sede propria non affiancata

Interventi:
- attraversamento ciclabile rialzato
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

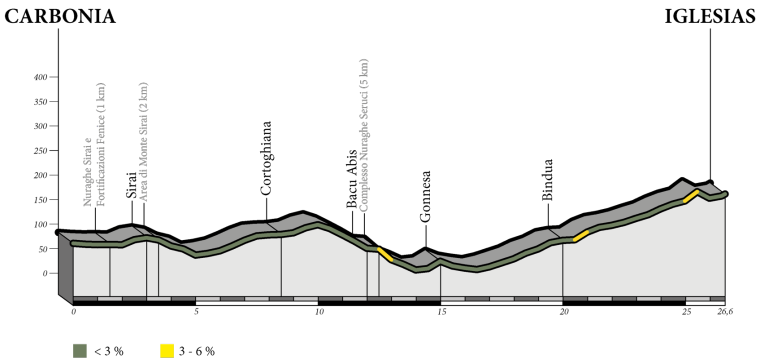
Tipo intervento: A5

Codice costo: 4U

SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Nel suo complesso il percorso si sviluppa per il 94% circa su livellette con pendenza minore del 3% e soltanto per 1,50 km, pari a meno del 6% dell'intero itinerario, presenta pendenze superiori al 3% ma sempre al di sotto del 6%. La proposta di itinerario ciclabile prevede circa 18 km di pista ciclabile in sede propria, pari al 67% della sua lunghezza, mentre il 33%, pari a 9 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 1 ora e 46 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. S3	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	26,64
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	4.329.499,03
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	25,14
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	1,50
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	0,00
Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km)	0,00
Lunghezza già realizzata (km)	0,00
Lunghezza già progettata (km)	0,00
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	8,75
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	19,49
Lunghezza in Sede Propria (km)	17,83
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	0,00
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	5,76
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	2,91
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,14
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	0
Lunghezza del percorso diretto (km)	24,20
Dislivello salite (passo 200m)	318,46
Dislivello discese (passo 200m)	220,10
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	15,53
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aeree di pregio ambientale (km)	3,26
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	4,37
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	6
Punti di interesse in centro urbano	24
Punti di interesse lungo l'itinerario	3
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	3
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	2
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	12

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

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

Indicatore di ciclabilità					
LUNGHEZZA (KM)	DISLIVELLO MASSIMO (M/KM)	PENDENZA MEDIA (%)	GRADO DI PROTEZIONE	FONDO VIABILE	**PUNTEGGIO CICLABILITÀ**
26,64	11,97	1,6	1	MISTO	
4	2	3	4	2	**15**

SCALA DELLA CICLABILITÀ

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

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

Indicatore di attrattività					
SERVIZI PRESENTI (N/KM)	AREE NATURALI (N/KM)	PUNTI DI INTERESSE (N/KM)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N/KM)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	**PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ**
2,74	0,11	1,01	0,56	0	
4	4	3	4	2	**17**

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

Y ≥ 15	Attrattività alta
10 ≤ 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
15	**17**	**32**
LIVELLO DI CICLABILITÀ **FACILE**	**LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ** **ALTA**	**LIVELLO DI QUALITÀ** **ALTA**

SCALA DELLA QUALITÀ

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

La qualità alta, rappresentata dal colore verde, corrisponde all'intervallo di valori assunti dalla somma dei due indicatori di ciclabilità ed attrattività da 30 a 40.

QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI

Scheda di computo dei costi n. S3 Lunghezza: 26,64 km | Costo totale: 4.329.499,03 € | Costo/km: 162.537,04 €/km							
Tipologia	**Costo**	**Lunghezza per tratto**		**Lunghezza realizzata/progettata**		**Lunghezza da realizzare**	
		km	**%**	**km**	**%**	**km**	**%**
Pista in sede propria	€ 3.722.304,50	17,83	66,95	0,00	0,00	17,83	66,95
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 425.627,71	8,67	32,54	0,00	0,00	8,67	32,54
Attraversamento[1]	€ 172.972,78	0,14	0,51	0,00	0,00	0,14	0,51
Intersezione[2]	€ 8.594,04						
Totale	**€ 4.329.499,03**	**26,64**	**100,00**	**0,00**	**0,00**	**26,64**	**100,00**

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

OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS

IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BIBLIOGRAFIA

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

SITOGRAFIA

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

REPERTORIO IMMAGINI

(www.sardegnaturismo.it)

Copertina: Miniera di Masua, Iglesias
Introduzione:
1. Panorama del centro urbano, Carbonia
2. Museo del Carbone, Carbonia
3. Area archeologica di Monte Sirai, Carbonia
4. Nuraghe Seruci, Gonnesa
5. Miniera di Monte Onixeddu, Gonnesa
6. Panorama della costa del Sulcis, Iglesias
7. Panorama del centro urbano, Iglesias
8. Scorcio del centro storico, Iglesias
9. Mura medievali, Iglesias

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.S3 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.