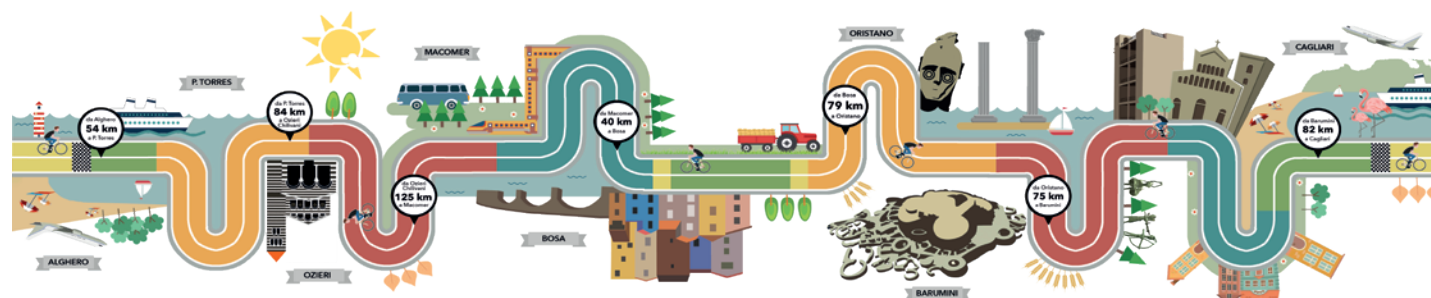


## PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA



# CICLOVIA DELLA SARDEGNA

## SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE - MIT



IT

ELABORATI PER ITINERARIO

Scala

Formato

## Relazione tecnica

/

A4

| FILE | Cartella | Progetto | Categoria | Sottocategoria | Elaborato | Progressivo | Revisione | N.        | Revisione | Data        |
|------|----------|----------|-----------|----------------|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
|      | 6        | PFTE     | IT        | REL            | RT        | CS13        | -         | ELABORATO | 0         | EMISSIONE   |
|      |          |          |           |                |           |             |           |           |           | LUGLIO 2021 |

### PROGETTAZIONE



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI  
Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza Stradale (STS)  
Direttore del servizio: Ing. Massimiliano Ponti



ARST S.p.A. - Trasporti Regionali della Sardegna  
Direttore centrale: Ing. Carlo Poledrini

Gruppo di progettazione:  
Ing. Massimiliano Ponti  
Ing. Edoardo Porcu  
Ing. Gian Piero Cossu

Ing. Silvio Manchinu  
Ing. Maria Cristina Melis

### COORDINAMENTO SCIENTIFICO



**CIREM**  
Centro Interuniversitario  
Ricerche Economiche e Mobilità

Università degli Studi di Cagliari  
Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità  
Direttore scientifico: Prof. Ing. Italo Meloni

Gruppo di lavoro:

Prof. Ing. Italo Meloni  
Arch. Beatrice Scappini  
Arch. Veronica Zucca  
Arch. Andrea Coluccia  
Dott. Riccardo Masula  
Dott. Francesco O. Perseu  
Ing. Angelo Pinna

### RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Ing. Alessandro Boccone

INDICE

|                                          |     |
|------------------------------------------|-----|
| INQUADRAMENTO DEL CONTESTO TERRITORIALE  | 5   |
| INQUADRAMENTO DEL CONTESTO PAESAGGISTICO | 7   |
| IL TRACCIATO CICLABILE DELL’ITINERARIO   | 8   |
| PRIMO TRATTO CAGLIARI - ASSEMINI         | 10  |
| SEZIONI STATO DI FATTO                   | 32  |
| SECONDO TRATTO ASSEMINI - VILLASOR       | 34  |
| SEZIONI STATO DI FATTO                   | 56  |
| TERZO TRATTO VILLASOR - SAMASSI          | 58  |
| SEZIONI STATO DI FATTO                   | 76  |
| QUARTO TRATTO SAMASSI - SANLURI          | 78  |
| SEZIONI STATO DI FATTO                   | 96  |
| QUINTO TRATTO SANLURI - BARUMINI         | 98  |
| SEZIONI STATO DI FATTO                   | 124 |
| BOOK INTERSEZIONI                        | 126 |

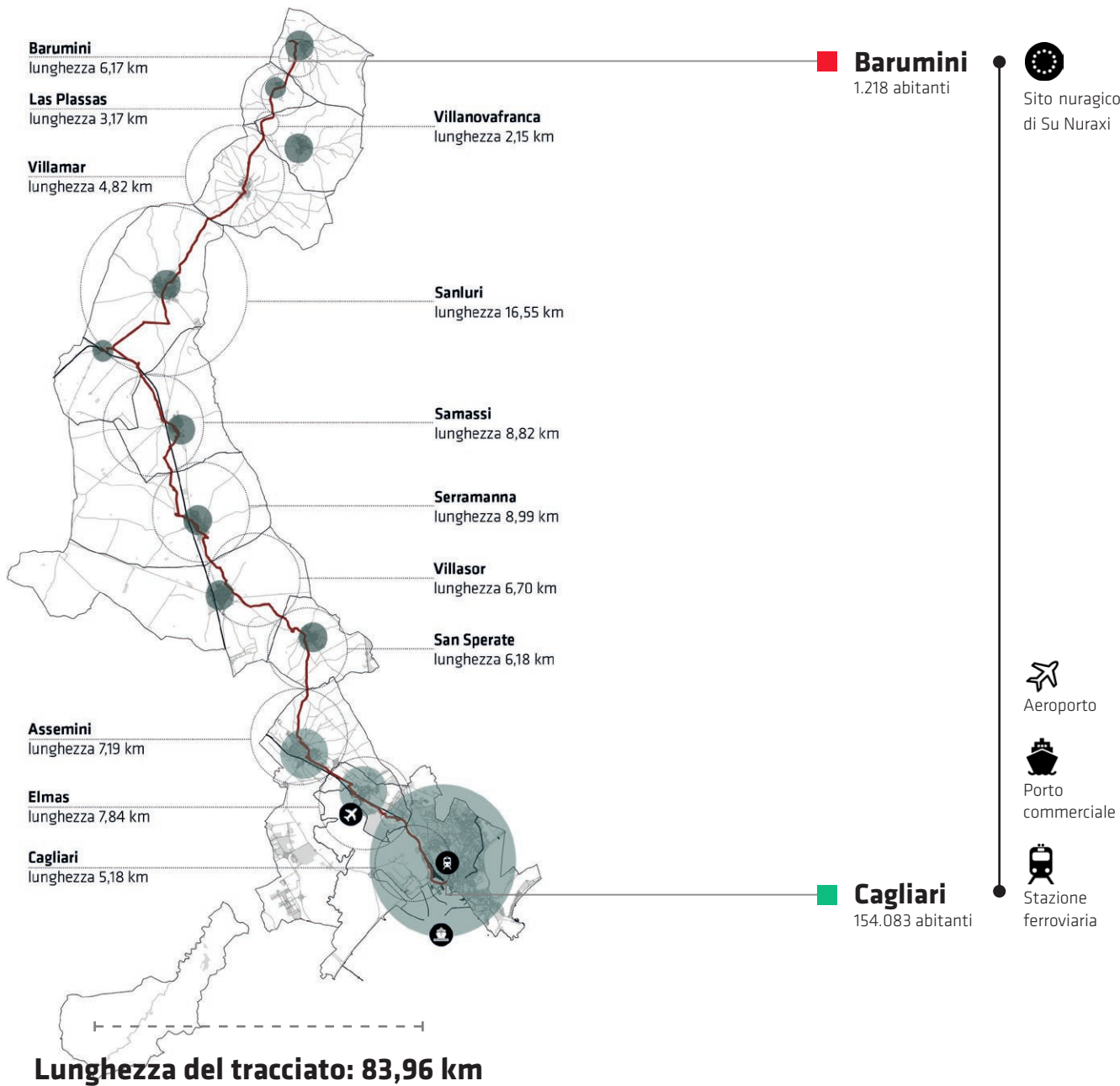
L’itinerario C513 Cagliari - Barumini si sviluppa dal capoluogo di regione e lasciandosi alle spalle il mare cristallino del Golfo degli Angeli attraversa il fertile entroterra del Campidano meridionale e il paesaggio della Marmilla, disegnato da morbide colline adagate dolcemente tra piccole valli ed aspri altopiani di basalto, sino a giungere ai piedi della Giara.

Arte e natura si fondono lungo un percorso di circa 83,96 km, prevalentemente campestre, che da Cagliari accompagna il ciclista alla scoperta di dieci comuni - Elmas, Assemini, San Sperate, Villasor, Serramanna, Samassi, Sanluri, Villamar, Las Plassas e Barumini - ricalcando anche una parte di ciò che resta del tracciato di ferrovia dismessa Isili-Villacidro.

Il progetto “Ciclovia della Sardegna” non intende solo incentivare la mobilità ciclistica e migliorare il tessuto dei percorsi ciclabili ma si propone di legare, tramite un unico filo conduttore, diverse zone della regione, alcune ancora poco conosciute e inesplorate, favorendo la riqualificazione dei territori e offrendo al cicloturista la scoperta di una terra antica.

Inquadramento del contesto territoriale

- Tracciato itinerario
- Origine itinerario
- Destinazione itinerario
- Aeroporto
- Insedimenti principali
- Insedimenti secondari
- Porto commerciale
- Stazione ferroviaria



INQUADRAMENTO DEL CONTESTO TERRITORIALE

Dove siamo

Il percorso ciclabile collega l'ambito urbano di Cagliari con il rinomato sito archeologico di Su Nuraxi a Barumini, unico sito dell'Isola riconosciuto Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'UNESCO, e si sviluppa nell'entroterra centro-meridionale della Sardegna per una lunghezza pari a 83,96 km.

Dalla stazione RFI e dal porto commerciale l'itinerario raggiunge l'aeroporto internazionale di Cagliari-Elmas e prosegue attraverso Elmas e Assemini, comuni appartenenti alla città metropolitana di Cagliari, per poi attraversare i centri di San Sperate, Villasor, Serramanna, Samassi, Sanluri, Villamar, Las Plassas e Barumini, dove risiedono complessivamente 233.900 abitanti, in gran parte localizzati nella città capoluogo e nei comuni della città metropolitana.

Cagliari, capoluogo di regione e dell'omonima città metropolitana, è il centro strategico del sud Sardegna in quanto principale nodo di approdo marittimo all'Isola e sede dell'aeroporto. Sono presenti i seguenti nodi di scambio intermodale: la stazione ferroviaria da cui partono treni regionali, la linea per l'aeroporto ed il servizio di metropolitana leggera; l'aeroporto di Cagliari-Elmas con scali italiani ed europei ed il porto turistico e commerciale con collegamenti interregionali, nazionali ed internazionali.



Cagliari - Cattedrale



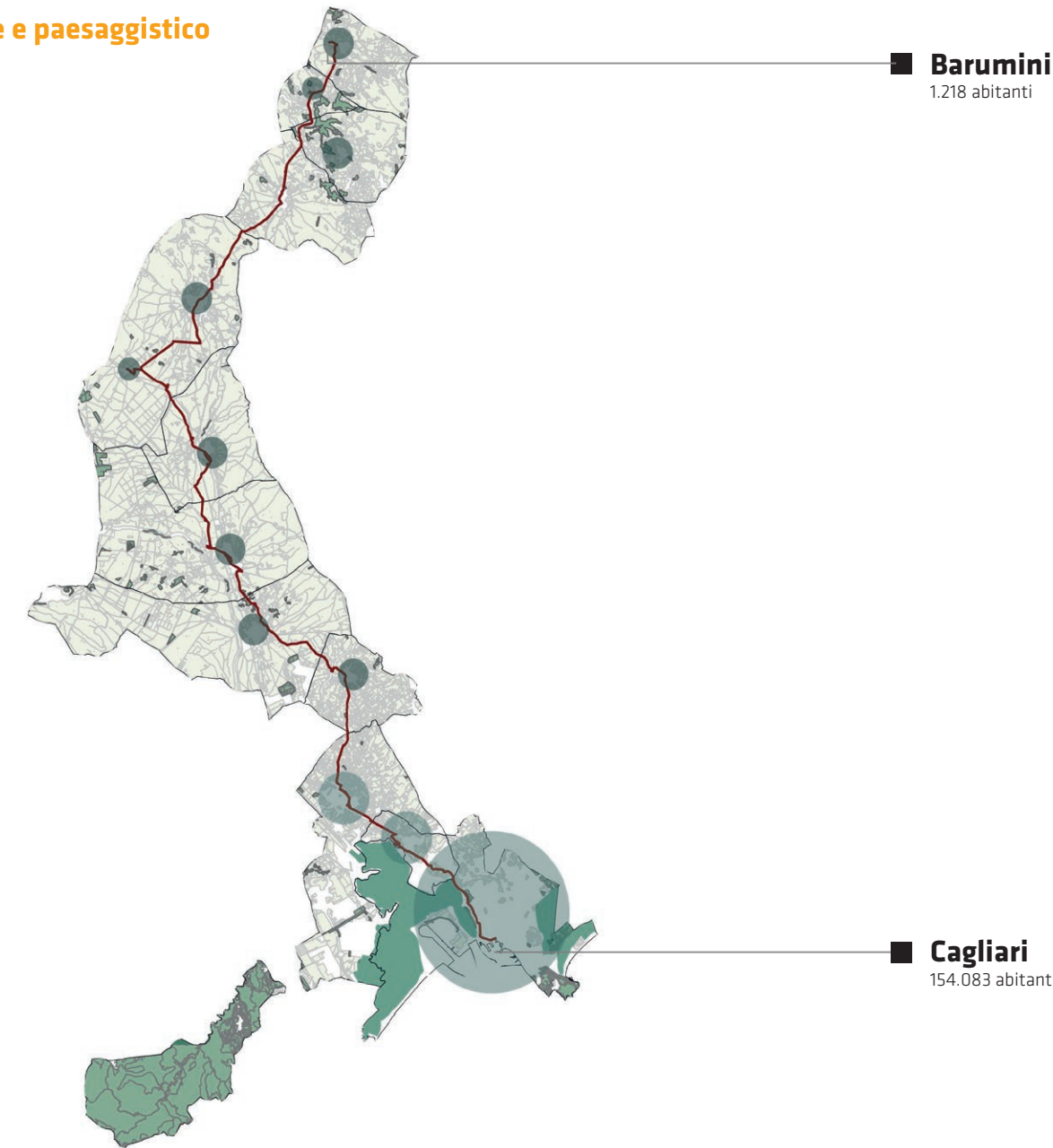
San Sperate - Murale



Barumini - Su Nuraxi

Inquadramento del contesto ambientale e paesaggistico

- Tracciato  
itinerario ciclabile
- Insediamenti  
principali
- Insediamenti  
secondari
- Bosco
- Campi agricoli
- Parchi protetti



INQUADRAMENTO DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Il patrimonio del territorio

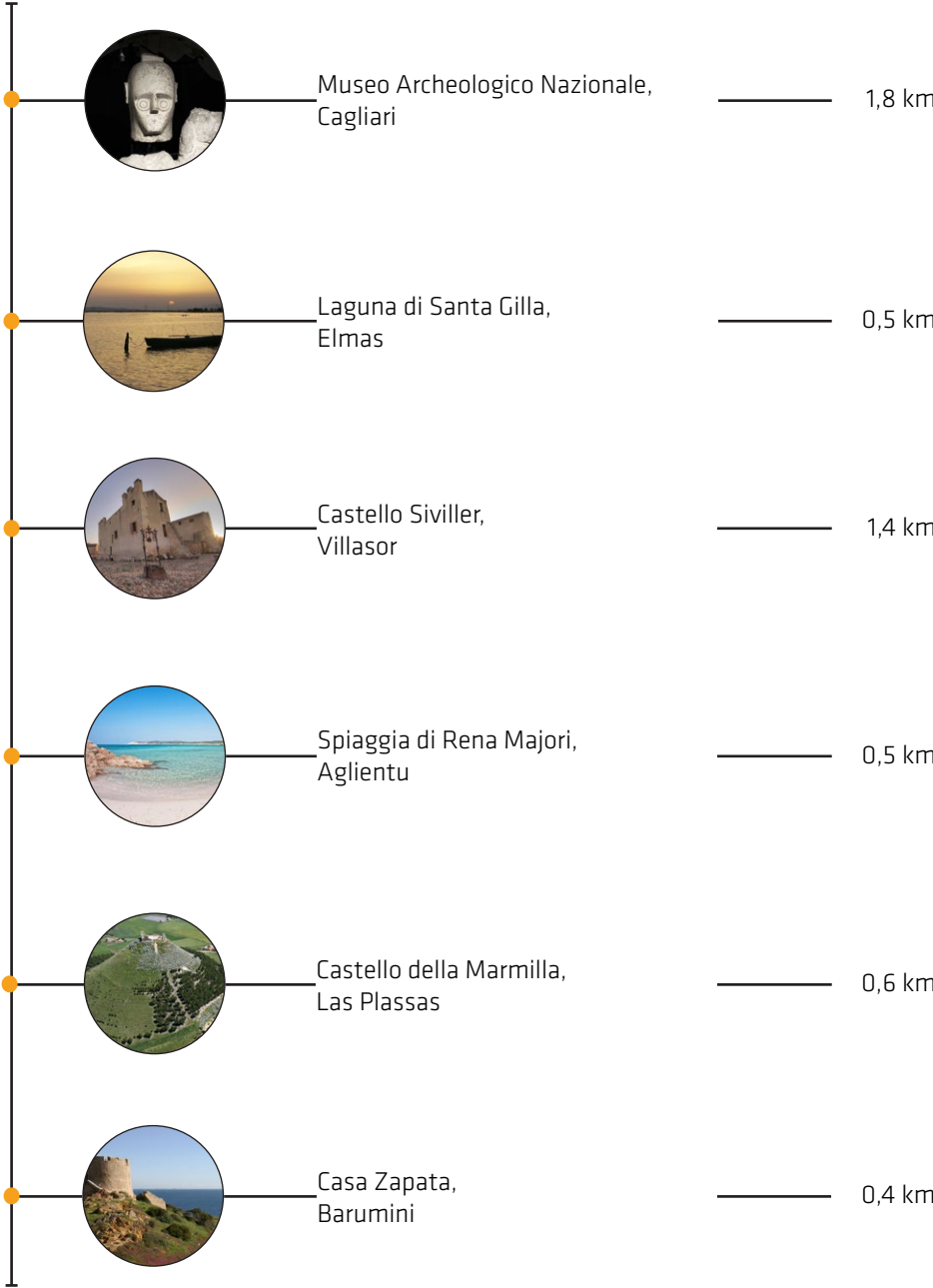
L'itinerario attraversa le quattro sub-regioni storiche del Campidano di Cagliari, Campidano di Sanluri in una piccolissima parte, Marmilla e Sarcidano.

Nel primo tratto l'itinerario attraversa l'estesa pianura del Campidano, con i centri agricoli di San Sperate, Villasor, Serramanna e Samassi, di cui sono note le produzioni di agrumi e ortaggi. A seguire, i territori collinari di Sanluri e gli altopiani del territorio della Marmilla, che a nord è caratterizzata dalla Giara di Gesturi e dalla Giara di Serri. Gli altopiani delle giare sono caratterizzanti della zona e si presentano come enormi fortezze naturali inaccessibili.

Inoltre, questa parte dell'entroterra centro meridionale dell'Isola è ricca di preziose testimonianze archeologiche, prevalentemente nuragiche. Barumini, dove l'itinerario trova conclusione, è un affascinante luogo di storia e cultura, famoso nel mondo per il sito nuragico "Su Nuraxi", dichiarato nel 1997 patrimonio dell'UNESCO.

Anche il resto territorio è ricco di importanti testimonianze archeologiche dell'epoca pre-nuragica e borghi storici caratteristici come Las Plassas, uno dei più piccoli paesi dell'Isola che nasce nel Medioevo ai piedi di un castello e oggi conta appena 250 abitanti.

I km dei punti di interesse sono calcolati come distanza dal tracciato su strada.



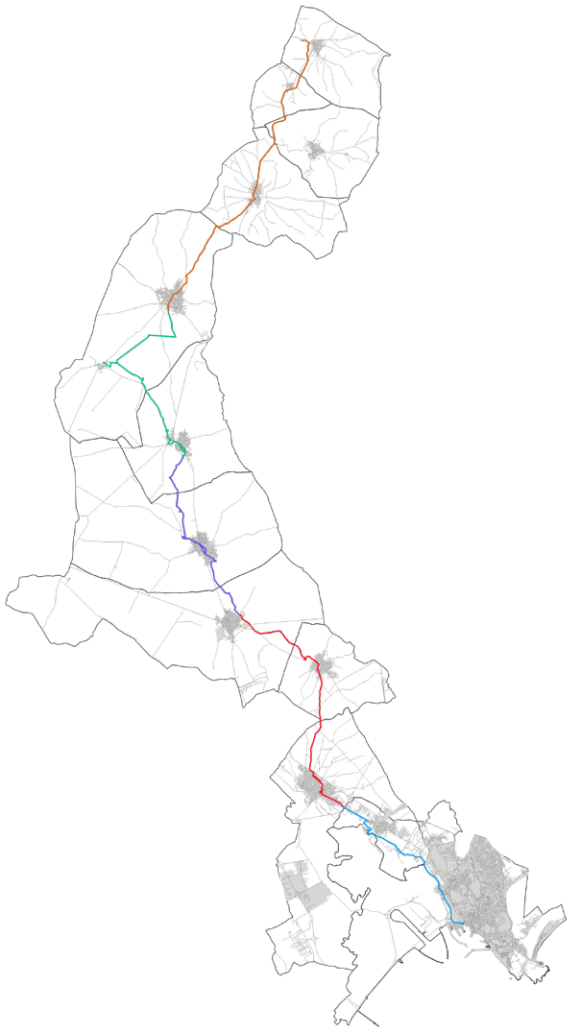


IL TRACCIATO CICLABILE DELL'ITINERARIO

L'itinerario ha origine a Cagliari nel centro intermodale di piazza Matteotti, dove è presente la stazione ferroviaria e il capolinea dei servizi di TPL urbano ed extraurbano, oltre al porto commerciale sito nelle immediate vicinanze.

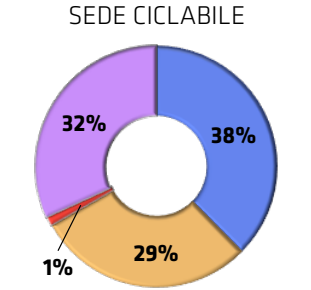
Ricalcando il tracciato ciclabile del Corridoio Cagliari-Elmas (PON Metro Cagliari), l'itinerario si muove in direzione dell'aeroporto di Cagliari-Elmas, importante nodo di accesso all'isola, prosegue costeggiando la laguna di Santa Gilla e attraversa i centri di Elmas e Assemmini. L'itinerario supera la SS130 e prosegue attraverso il territorio agricolo sino al centro abitato di San Sperate, noto come paese-museo per i murales che adornano le vie. Seguendo la SP4 e le strade vicinali che si sviluppano parallelamente alla stessa l'itinerario lambisce il centro di Villasor e prosegue attraverso la fertile pianura irrorata dal *Flumini Mannu* su percorsi arginali che consentono di raggiungere i borghi agricoli di Serramanna e Samassi. Attraversando questi centri storici, con le tipiche abitazioni a corte costruite in terra cruda, l'itinerario prosegue in ambito agricolo sino a raggiungere la piccola stazione dismessa di Sanluri Stato. L'itinerario prosegue verso Sanluri sulle tracce della ferrovia dismessa Isili-Villacidro. Attraverso il centro medievale di Sanluri l'itinerario raggiunge Villamar e prosegue parallelamente alla SS197 seguendo il tracciato dismesso della ferrovia, oggi ancora leggibile solo in alcuni tratti. Transitando nel territorio di Villanovafranca e del piccolo centro di Las Plassas l'itinerario raggiunge Barumini, dove trova conclusione in corrispondenza dell'area attrezzata per l'accesso all'area archeologica di Su Nuraxi, sito riconosciuto dall'UNESCO Patrimonio Mondiale dell'Umanità.

L'itinerario si suddivide in cinque tratti funzionali che vengono di seguito illustrati.

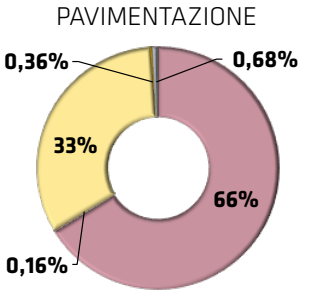


Legenda dei singoli tratti

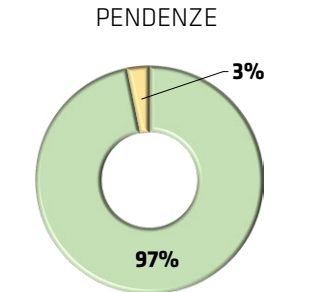
- Tratto 1: Cagliari - Assemmini
- Tratto 2: Assemmini - Villasor
- Tratto 3: Villasor - Samassi
- Tratto 4: Samassi - Sanluri
- Tratto 5: Sanluri - Barumini



- Sede propria
- Sede promiscua
- Sede propria ciclopedonale
- Sede promiscua su corsia valicabile



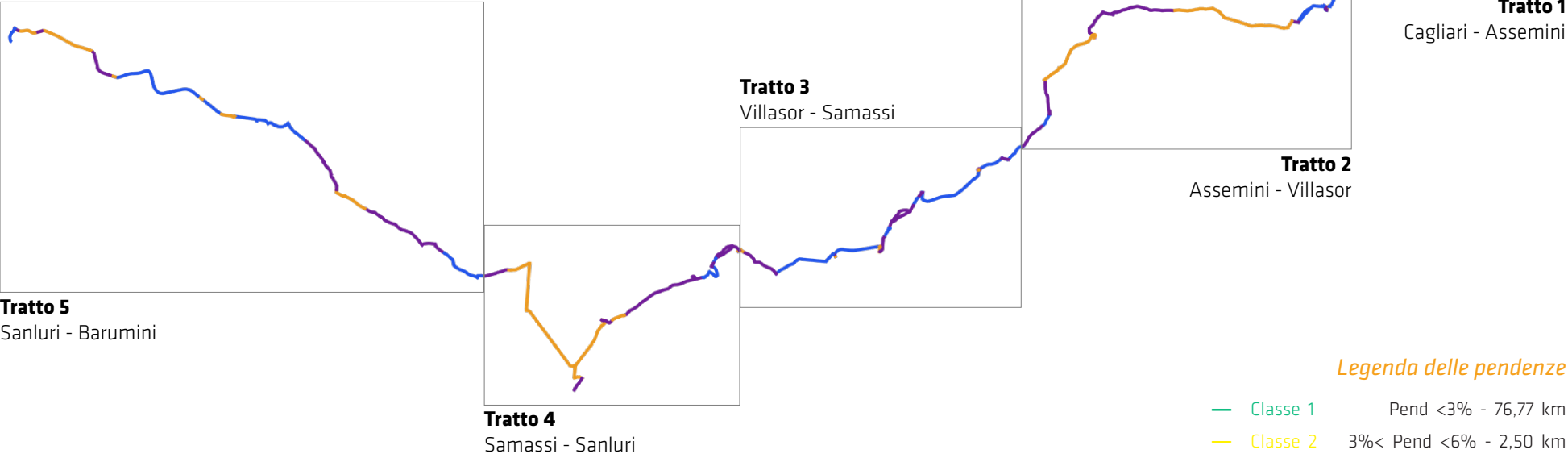
- Asfalto
- Legno
- Terra stabilizzata
- Altro
- Pavè/lastricato



- Classe 1 (Pend <3%)
- Classe 2 (3%< Pend <6%)
- Classe 3 (6%< Pend <10%)

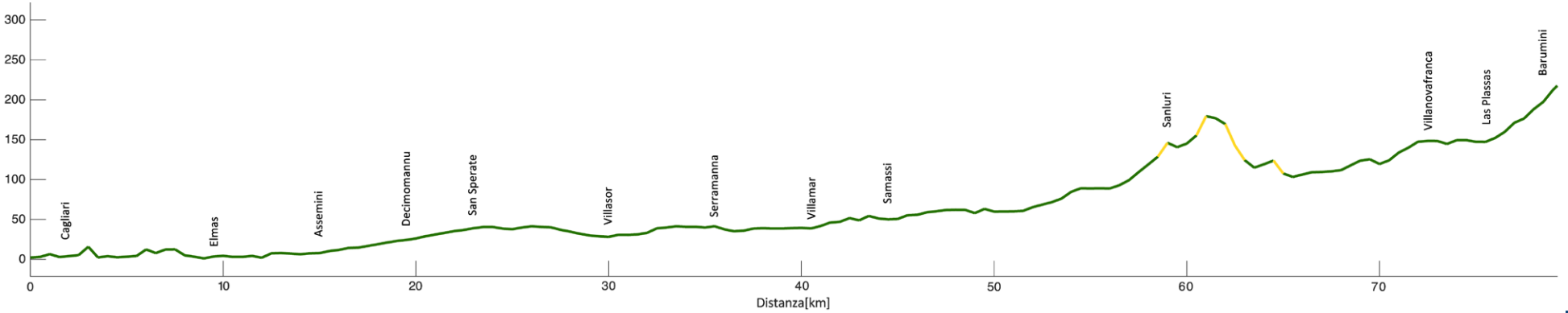
Le tipologie di sede del tracciato

- Ciclovía in sede propria - 31,48 km
- Ciclovía in sede propria ciclopedonale - 1,15 km
- Ciclovía in sede promiscua - 24,70 km
- Ciclovía in sede promiscua su corsia valicabile - 26,70 km



Legenda delle pendenze

- Classe 1 Pend <3% - 76,77 km
- Classe 2 3%< Pend <6% - 2,50 km





# PRIMO TRATTO

# CAGLIARI - ASSEMINI

**Lunghezza:** 12,88 km  
**Origine:** centro intermodale di piazza Matteotti, Cagliari  
**Fine:** via Carmine intersezione Corso Asia,Assemini  
**Aree di cicloservizi presenti:**  
centro intermodale di piazza Matteotti, Cagliari: area di sosta complessa urbana  
aeroporto di Cagliari-Elmas, Elmas: area di sosta complessa extraurbana  
via Ferrovia, stazione ferroviaria di Elmas: area di sosta complessa urbana

- Legenda colori mappa*
- Percorso blu - ciclovía in sede propria
  - Percorso rosso - ciclovía in sede propria ciclopedonale
  - Percorso arancione - ciclovía in sede promiscua
  - Percorso viola - ciclovía in sede promiscua su corsia valicabile
  - Percorso nero - ciclovía su altri tratti
  - Intersezioni
  - Cicloservizi
  - Porto commerciale
  - Stazione ferroviaria

## Punti di interesse



Sistema delle fortificazioni,  
Cagliari



Necropoli di Tuvixeddu  
Cagliari



Chiesa di Santa Caterina,  
Elmas



**FINE**  
Via Carmine,  
Assemini



**INIZIO**  
Piazza Matteotti,  
Cagliari





L'itinerario ciclabile ha origine nel centro urbano di Cagliari in corrispondenza del centro intermodale di piazza Matteotti, che comprende la stazione ferroviaria e i capolinea dei servizi di trasporto pubblico locale urbani ed extraurbani su gomma ed inoltre è situato nelle immediate vicinanze del porto commerciale di Cagliari, caratterizzandosi come fondamentale nodo di scambio modale e di collegamento con le principali destinazioni sia della Sardegna che extrasardegna. L'area del centro intermodale e il tratto di itinerario all'interno del comune di Cagliari, di circa 5 km, ricadono all'interno degli interventi di infrastrutturazione ciclabile previsti nell'ambito del **PON Metro Cagliari - Azione 2.2.3 progetto "Corridoio ciclabile Cagliari-Elmas e ponte ciclopedonale"** e nel **Programma straordinario per la riqualificazione urbana e la sicurezza del quartiere di Sant'Avendrace - Lotto B**, che mirano ad aumentare la mobilità sostenibile dell'area urbana di Cagliari attraverso l'incremento della rete ciclabile cittadina. Il primo tratto dell'itinerario si sviluppa in ambito urbano e periurbano per una lunghezza di 13,20 km e dalla piazza Matteotti segue il percorso del corridoio ciclabile PON Metro Cagliari-Elmas, che si estende all'interno del territorio del Comune di Cagliari fino ai suoi limiti con il Comune di Elmas, proseguendo oltre fino a raggiungere il centro urbano di Assemini attraverso l'area metropolitana e l'aeroporto di Cagliari-Elmas.

In particolare, in corrispondenza del nodo di origine dell'itinerario, **il progetto prevede** la realizzazione di un'area di sosta complessa dotata di ciclostazione inserita all'interno del centro intermodale di piazza Matteotti (fig.1).

Nel dettaglio, dal centro intermodale di piazza Matteotti la ciclovia imbocca in direzione sud la via Sassari, strada urbana a senso unico di marcia con fondo in asfalto mediamente ammalorato e sezione stradale di circa 13,00 m. Nei primi 50 m (foto 1) la strada si articola in una corsia veicolare larga 6,50 m, parcheggi a spina di pesce sul lato sinistro, per una larghezza di 3,50, e marciapiedi larghi 1,50 m su entrambi i lati, mentre nei successivi 80 m (foto 2) presenta una corsia veicolare di 5,00 m con parcheggi in linea di larghezza pari a 2,50 m e marciapiedi di 1,50 m su entrambi i lati. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto (A1BU.01A), posta in affiancamento del marciapiede sul lato

sinistro e separata dalla carreggiata stradale da un cordolo in c.a. invalicabile. Lo spazio necessario è ricavato mediante l'eliminazione dei parcheggi presenti sul lato sinistro, prima a spina di pesce e poi in linea. Per consentire di imboccare la pista ciclabile lungo la via Sassari anche dalla stazione ferroviaria situata sul lato destro all'inizio del tratto **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile semplice, sicuro e corredato da segnaletica orizzontale e verticale, in corrispondenza dell'attraversamento pedonale esistente (A1BURa.01). Inoltre, lungo il tratto l'itinerario attraversa l'ingresso alla stazione ARTS del trasporto pubblico locale su gomma, in corrispondenza del quale **si prevede** un attraversamento semplice, sicuro e corredato da segnaletica orizzontale e verticale (A1BURa.01), realizzato in modo da consentire la corretta manovra di ingresso all'autostazione anche da parte degli autobus snodati.

Percorsa la via Sassari, l'itinerario la attraversa e prosegue con la stessa tipologia di sede per circa 450 m sul viale la Plaia (foto 3), strada urbana a senso unico di marcia e pavimentazione in asfalto in buone condizioni. La strada presenta una sezione di circa 14,00 m, che nei primi 150 m si articola in due corsie veicolari da 3,00 m ciascuna, con parcheggi in linea di larghezza pari a 2,00 m e marciapiedi di 2,00 m su entrambi i lati, mentre nei successivi 300 m presenta tre corsie veicolari di larghezza pari a 3,00 m ciascuna e marciapiedi da 2,50 m su entrambi i lati. In continuità con il tratto precedente **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m (A1BU.01A), posta in affiancamento della carreggiata sul lato destro e separata dalla stessa con un cordolo in c.a. invalicabile. Lo spazio necessario è ricavato nel primo tratto con l'eliminazione dei parcheggi in linea presenti sul lato destro mentre nel secondo tratto mediante la riorganizzazione delle corsie veicolari. Per consentire la prosecuzione dell'itinerario sul lato destro del viale la Plaia **si prevede** la realizzazione di un attraversamento semplice, sicuro e corredato da segnaletica orizzontale e verticale alla fine di via Sassari (A1BURa.01). Lungo questo tratto, inoltre, il percorso interseca una serie di accessi carrabili, posti sul lato destro, per i quali **si ipotizzano** degli attraversamenti semplici sicuri e corredati da segnaletica orizzontale e verticale (A1BURa.01).

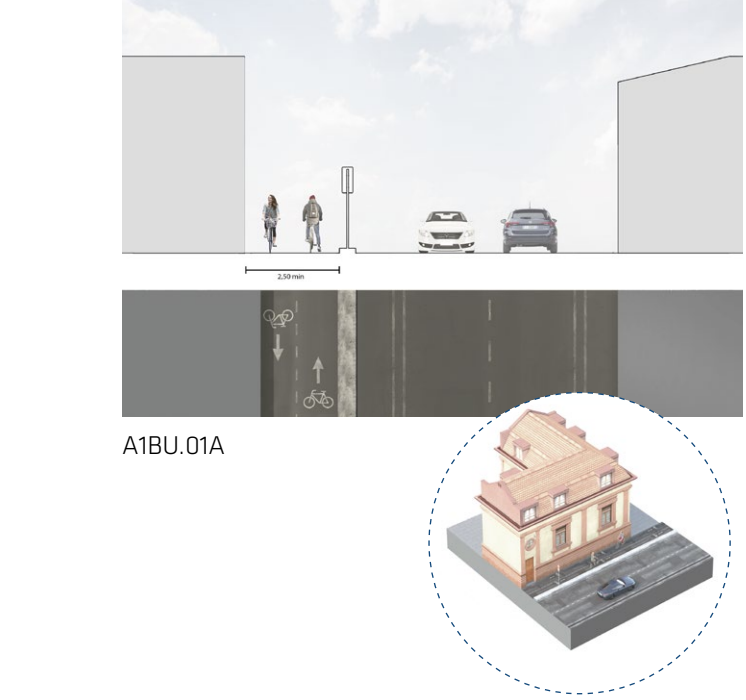


Fig. 1 - Area di sosta complessa urbana

- |                                  |                                         |
|----------------------------------|-----------------------------------------|
| Portabiciclette                  | Deposito Biciclette                     |
| Fontana                          | Sedute                                  |
| Cestino rifiuti                  | Servizio wifi                           |
| Colonnina riparazione biciclette | Punto informativo e noleggio biciclette |



Raggiunta la via Riva di Ponente, tratto di penetrazione urbana della SS195, l'itinerario prosegue in sede propria lungo la stessa per circa 150 m per poi imboccare la via S. Paolo. La SS195 (foto 4) presenta una sezione stradale di circa 15 m, articolata in due corsie per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m, fondo in asfalto in buono stato e marciapiedi su entrambi i lati, a sinistra di larghezza pari a 1,50 m mentre a destra di larghezza compresa tra 1,50 m e 5,00 m. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m posta, nel primo tratto, in affiancamento del marciapiede esistente sul lato destro e alla quota dello stesso attraverso il suo ridimensionamento (A2B.S1), nel secondo tratto, dove il marciapiede presenta una larghezza inferiore ai 4,00 m, attraverso il recupero di uno spazio esistente tra il marciapiede e il muro di confine con il lotto adiacente. Per l'utilizzo di questo spazio, posto ad una quota inferiore a quella del marciapiede, **il progetto prevede** la realizzazione di una mensola in c.a. della larghezza necessaria per ottenere una pista di 2,50 m, con lastre predalles 15+5 e parapetto in acciaio (A1B.05S) da agganciare alla struttura portante.

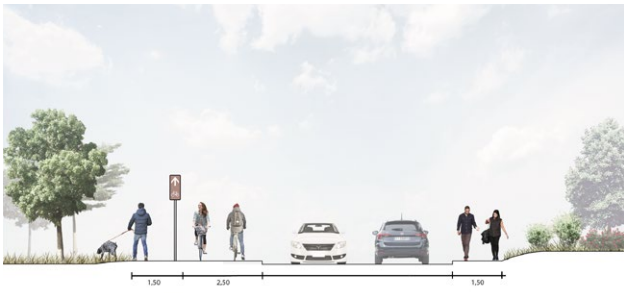
L'itinerario imbuca la via S. Paolo, che nei primi 170 m si presenta a senso unico di marcia, con una sezione stradale di circa 7,00 m articolata in due corsie veicolari di larghezza pari a 3,50 m ciascuna e marciapiede largo 1,50 m sul solo lato destro, e la percorre in sede propria affiancata al marciapiede esistente e alla quota dello stesso secondo le stesse modalità descritte nel tratto precedente (A1B.05S). Superata l'intersezione con la via Calafati, l'itinerario prosegue sulla via S. Paolo, integrandosi lungo questo tratto con il progetto del **Programma straordinario per la riqualificazione urbana e la sicurezza del quartiere di Sant'Avendrace. Lotto B: Parco urbano attrezzato sportivo e educativo** che prevede la riconfigurazione dell'accessibilità della stazione ferroviaria di S. Gilla, rafforzandone l'intermodalità attraverso il risanamento dell'area marginale del parco di San Paolo e la riconfigurazione dell'accessibilità motorizzata, ciclo-pedonale e della sosta.

Il progetto si articola nei seguenti tratti funzionali e relativi interventi:

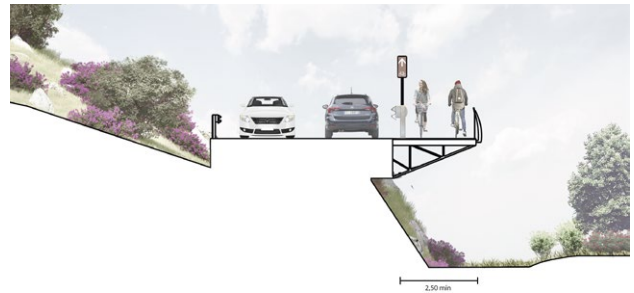
- un primo tratto di circa 700 m lungo la via S. Paolo, interessata dall'intervento

**B\_03 "Infrastrutturazione principale dell'area di San Paolo".** Questa strada urbana presenta una sezione stradale di circa 9,00 m, una corsia veicolare per senso di marcia e fondo in asfalto in buono stato, marciapiede di larghezza pari a 2,00 m sul lato sinistro e di larghezza compresa tra i 3,00 m e i 5,00 m sul lato destro (foto 5). **Il progetto ha previsto** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, affiancata al lato destro della carreggiata e posta al livello del marciapiede, in affiancamento e alla quota dello stesso mediante il suo ridimensionamento (A2B.S1).

- un secondo tratto di circa 350 m interessato dall'intervento **B\_01 "Riconfigurazione tracciato della via Campo Scipione"**, che prevede la rettifica dei primi 450 m del tracciato stradale della via Campo Scipione, attraverso la realizzazione di un nuovo tracciato sviluppato a partire dall'intersezione con via S. Paolo e via Mincio e parallelamente a quest'ultima. **Il progetto ha previsto** la realizzazione di una nuova sede stradale costituita da una corsia per senso di marcia di larghezza pari a 4,50 m, marciapiede da 2,00 m sul lato sinistro, pista ciclabile bidirezionale da 2,50 m e marciapiede da 2,00 m sul lato sinistro. Le due corsie veicolari sono separate mediante un'isola spartitraffico di larghezza compresa tra 2,80 e 6,00 m mentre la pista ciclabile, posta alla quota del piano stradale, è separata dalle corsie veicolari mediante un cordolo in c.a. invalicabile di 0,50 m (A1BU.01M). Dove la ciclovía interseca accessi carrabili **si prevede** la realizzazione di attraversamenti sicuri e segnalati (A1BURa.01). Lungo questo tratto, inoltre, è possibile accedere alla fermata ferroviaria di Cagliari S. Gilla dall'ingresso posto sulla via Mincio.



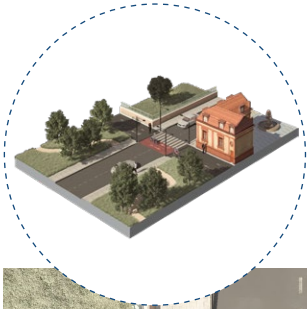
A2B.S1



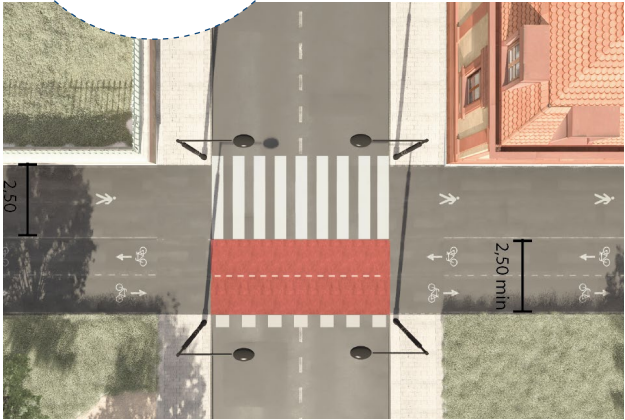
A1B.05S



A1BU.01M



A1BURa.01





L'itinerario attraversa la via Campo Scipione e prosegue per circa 400 m sul lato sinistro della stessa, che si sviluppa in rilevato per collegarsi al cavalcaferrovia di via Mario de Sotgiu, con una sezione stradale di circa 18,00 m, articolata in due corsie per senso di marcia separate da un cordolo in c.a di 1,00 m, pavimentazione in asfalto in buono stato, banchina in terreno naturale di circa 1,00 m con guard-rail sul lato sinistro e marciapiede di circa 2,00 m con barriere di protezione laterale sul lato destro (foto 6). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, di larghezza pari a 2,50 m in affiancamento sul lato sinistro e in allargamento della piattaforma stradale, delimitata dalle corsie veicolari attraverso un guard-rail di protezione (A1BE.01M.03). **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. All'inizio del tratto, per consentire il passaggio dal lato destro al lato sinistro della carreggiata **si prevede** un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato, mediante l'indicazione della sede ciclabile in corrispondenza dell'isola centrale spartitraffico esistente che consente l'attraversamento in due fasi garantendo maggiore sicurezza, il tutto corredato da opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale e di dispositivi di moderazione delle velocità (A1BEM.01).

Raggiunta l'intersezione tra la via Campo Scipione e la via S. Simone (foto 7),



Foto 6



Foto 7

l'itinerario attraversa la piattaforma stradale di via Campo Scipione e prosegue su via S. Simone (foto 7a) in sinistra, ancora in sede propria affiancata per circa 400 m sino a raggiungere l'ingresso del centro commerciale I Fenicotteri. La via S. Simone, strada urbana a doppio senso di marcia, presenta una sezione stradale di 6,00 m con una corsia per senso di marcia, fondo in asfalto in buono stato e banchine di circa 1,50 m in terreno naturale su entrambi i lati. Nei primi 200 m la strada si presenta in modesto rilevato sul lato sinistro protetto da guard-rail, per poi proseguire alla stessa quota del terreno circostante, da cui risulta separata per mezzo di un'aiuola verde larga circa 2,00 m (foto 7b). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, posta in affiancamento sul lato sinistro e in allargamento della piattaforma stradale, delimitata dalle corsie veicolari mediante un cordolo in c.a. invalicabile (A1BU.01M). Nel primo tratto **l'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm (A1BE.01M.03). Il passaggio dal lato sinistro della via Campo Scipione alla via S. Simone avviene tramite un attraversamento ciclabile bidirezionale a raso, sicuro e adeguatamente segnalato ed illuminato (A1BEM.01). Inoltre, lungo il tratto la ciclovia interseca due accessi carrabili in corrispondenza dei quali **si prevede** la realizzazione di attraversamenti sicuri e segnalati, corredati da segnaletica orizzontale e verticale (A1BEV.01).



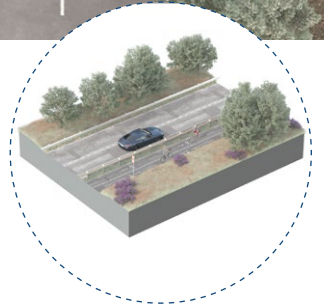
Foto 7a



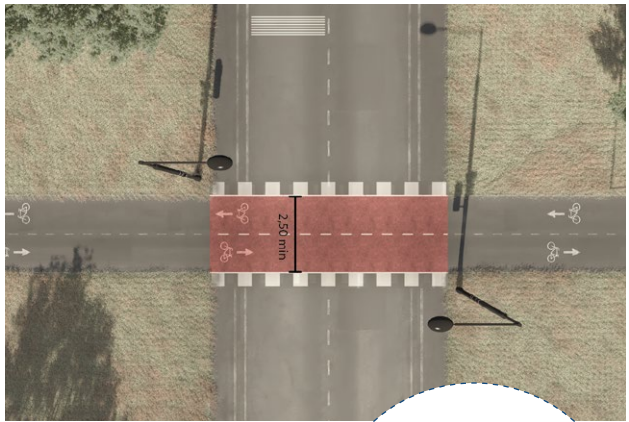
Foto 7b



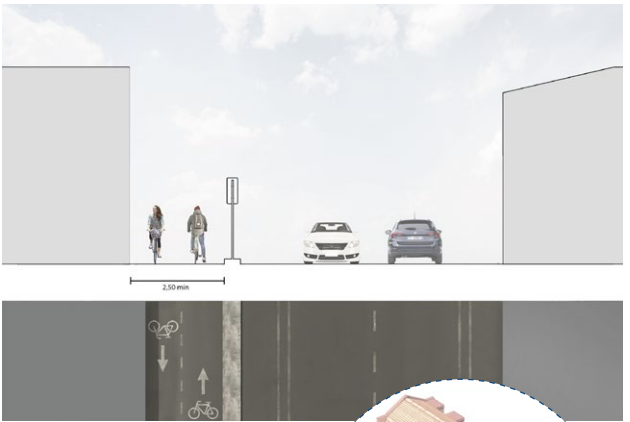
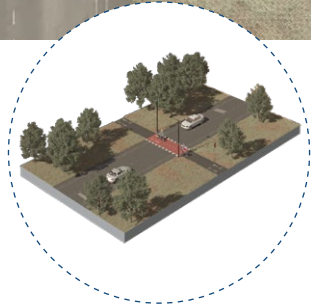
A1BE.01M.03



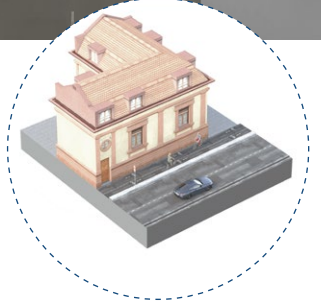
A1BEV.01



A1BEM.01



A1BU.01M





Raggiunto l'ingresso al centro commerciale I Fenicotteri, l'itinerario attraversa la viabilità di accesso alla struttura commerciale e la via S. Simone (**A1MEV.01**) per proseguire in sede promiscua sulla stessa parallelamente alla linea ferroviaria, per circa 350 m. In questo tratto **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'istituzione di una Zona 30, in accordo con l'Amministrazione Comunale, e l'indicazione della sede ciclabile con segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale. **L'intervento prevede** la definizione di una corsia tramite una striscia bianca discontinua valicabile e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso con l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h (**DBC.S4**). Dalla via S. Simone l'itinerario raggiunge la viabilità di accesso alla laguna di Santa Gilla imboccando sulla destra uno stradello con fondo in terra battuta dissestata e una sezione di circa 4,00 m (**foto 8** e **SDBS.H**). Dopo 300 m l'itinerario svolta a destra (**I2PEV.02**) e prosegue in direzione nord per 1,65 km lungo un sentiero che corre parallelo ma distanziato al rilevato ferroviario, sino al limite comunale con Elmas, caratterizzato da una sezione variabile compresa tra i 2,50 m e i 4,00 m e un fondo in terra battuta dissestata (**foto 9**). Lungo il tratto, assimilabile ad una strada senza traffico, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua, l'indicazione della sede ciclabile con segnaletica verticale, l'introduzione del limite di 30 km/h e la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava (**DBV.09H**). Concluso il tratto corrispondente al corridoio ciclabile PON Metro Cagliari-Elmas e raggiunto il territorio comunale di Elmas, l'itinerario supera un canale di adduzione alla laguna di Santa Gilla attraverso un ponticello esistente di luce



Foto 8



Foto 9



Foto 10

paria 4,00 m e protezioni laterali in buono stato di conservazione (**SDB.P.A.03G**). Da qui prosegue ancora per circa 700 m lungo il medesimo sentiero che corre parallelo al rilevato ferroviario, lungo il quale **il progetto prevede** sempre una percorrenza in sede promiscua, con l'indicazione della sede ciclabile mediante segnaletica verticale, l'introduzione del limite di 30 km/h e la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava (**DBV.09H** e **DBP.09H**). Seguendo il sentiero la ciclovia raggiunge la via Sernagiotto e, dopo averla attraversata, la percorre in sede propria per circa 100 m sino all'intersezione con la strada vicinale via Gruxi de Marmori. La via Sernagiotto (**foto 10**) è una strada extraurbana che presenta una sezione di larghezza pari a circa 11,00 m in leggero rilevato, una corsia per senso di marcia da 3,50 m con fondo in asfalto in buono stato e banchine pavimentate di larghezza pari a 2,00 m su entrambi i lati. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale in allargamento alla piattaforma stradale sul lato destro, di larghezza pari a 3,00 m e separata dalla viabilità principale attraverso uno spazio di banchina con vegetazione di larghezza pari a 1,00 m (**A3B.01M.03**). **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. Il passaggio tra la sede promiscua lungo il sentiero e la sede propria lungo la via Sernagiotto avviene attraverso l'inserimento di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro, segnalato ed adeguatamente illuminato, che consente di confluire i due flussi ciclabili sul lato destro della piattaforma stradale (**A1BEM.01**).



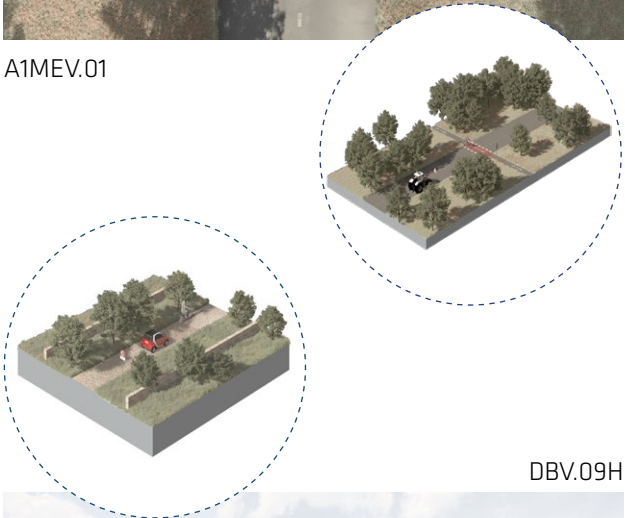
A1MEV.01



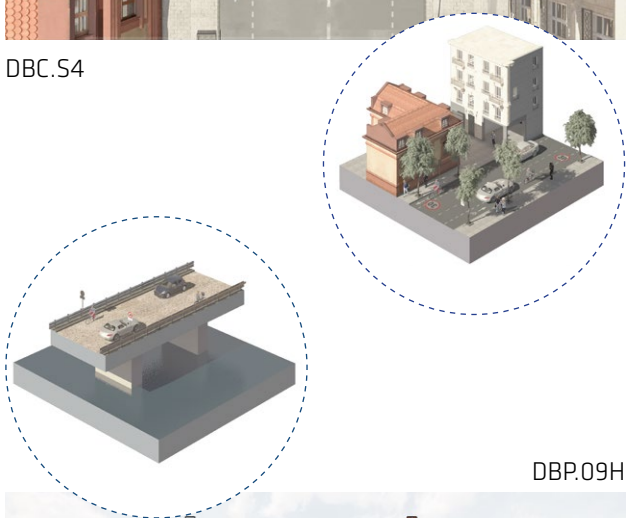
DBC.S4



I2PEV.02



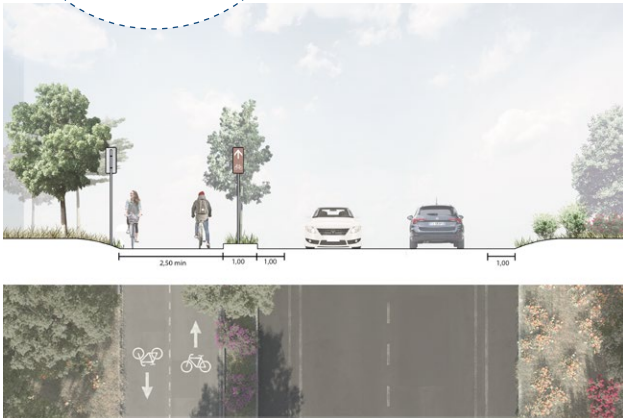
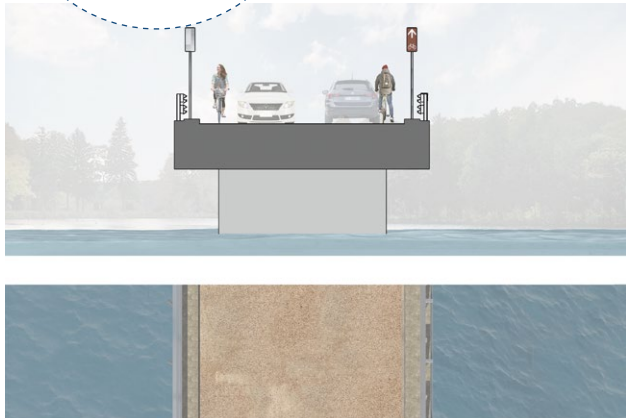
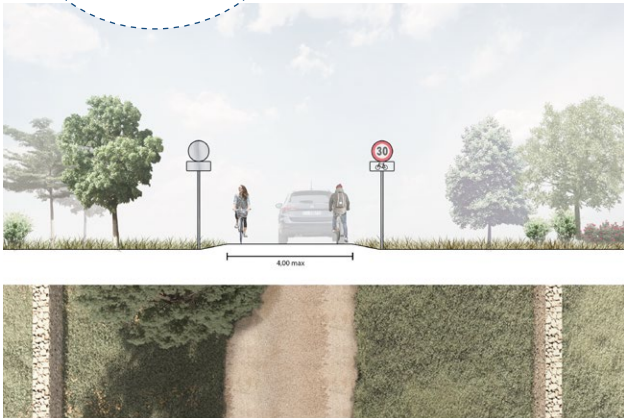
DBV.09H



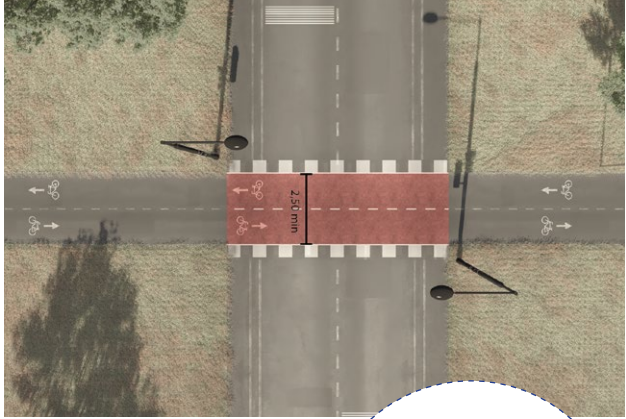
DBP.09H



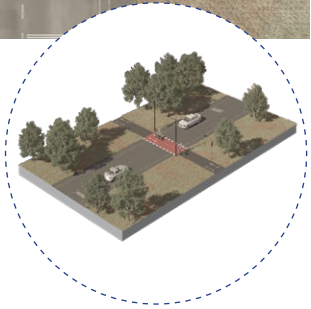
A3B.01M.03







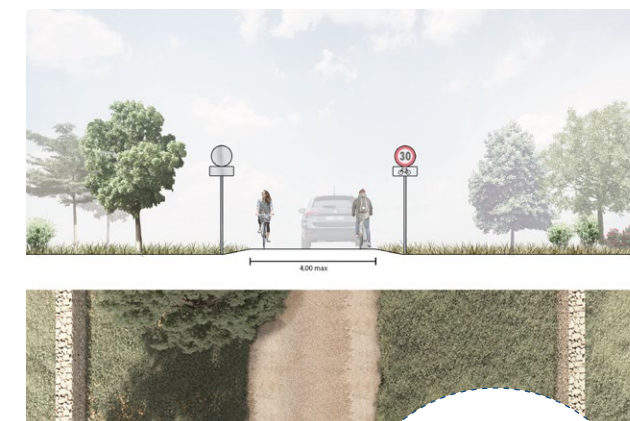
A1BEM.01



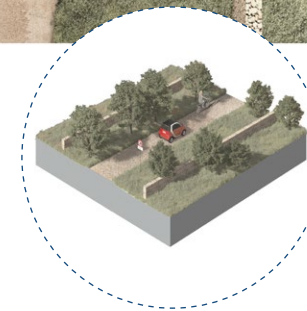
Imboccando sulla destra la via Gruxi de Marmorì (foto 11), strada vicinale utilizzata per l'accesso ai fondi agricoli, di larghezza compresa tra 3,50 m e 4,50 m circa e fondo sconnesso in terra battuta, l'itinerario la percorre per circa 900 m in sede promiscua, superando dopo circa 400 m un piccolo corso d'acqua mediante un ponticello esistente in cattivo stato di manutenzione per quanto riguarda il fondo stradale e la mancanza di opere di protezione laterale (SDB.P.A.03A). Trattandosi di una strada vicinale a basso traffico, il progetto prevede il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale, l'introduzione del limite di 30 km/h e la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava (DBV.09H), oltre alla posa in opera di adeguate protezioni laterali in corrispondenza del ponte tramite l'inserimento di parapetto metallico. All'inizio ed alla fine del tratto, l'itinerario effettua un cambio di tipologia di sede passando da una sede propria bidirezionale ad una sede promiscua e viceversa, mediante l'inserimento di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro, segnalato ed adeguatamente illuminato, che consente di confluire i due flussi ciclabili sul lato della piattaforma stradale in cui è inserita la pista ciclabile (A1MEV.02).

Percorsa tutta la via Gruxi de Marmorì, l'itinerario giunge in prossimità della rotonda tra la SS391, la via Caduti di Nassirya e la via dei Trasvolatori, che regola la viabilità di accesso all'aerostazione di Elmas e prosegue in sede propria per circa 200 m in affiancamento alla via dei Trasvolatori (foto 12), strada a senso unico di marcia con sezione in rilevato, per poi attraversare le tre corsie veicolari di uscita dall'aeroporto e le due in entrata, separate da un'aiuola spartitraffico, e raggiungere la via Caduti di Nassirya. Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale in affiancamento sul lato sinistro della via dei Trasvolatori, di larghezza pari a 2,50 m, alla stessa quota del piano stradale e separata dalla piattaforma stradale da un guard-rail. L'intervento prevede un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm (A1BE.01M.03). Due attraversamenti ciclabili a

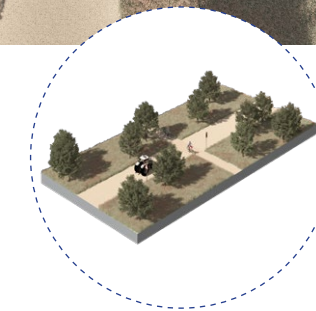
raso sicuri e segnalati, posti sulle corsie di ingresso e uscita all'aeroporto della via dei Trasvolatori (A1BEV.01) consentono di proseguire ancora per un breve tratto su una pista in sede propria, con le medesime caratteristiche sopra descritte. Inoltre, in corrispondenza dell'aerostazione di Elmas si prevede il posizionamento di un'area di sosta complessa dotata di ciclostazione (fig.2).



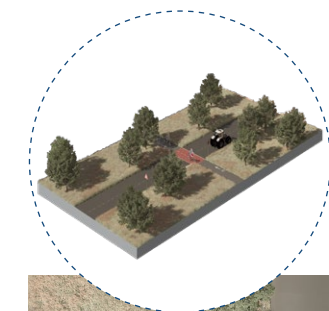
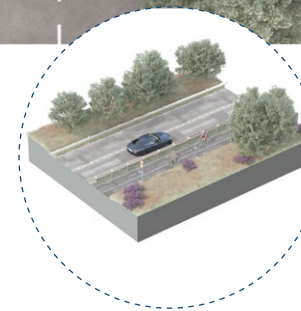
DBV.09H



A1MEV.02



A1BE.01M.03



A1BEV.01



Fig. 2 - Area di sosta complessa extraurbana

- |                                           |                       |
|-------------------------------------------|-----------------------|
| Portabiciclette                           | Sedute                |
| Fontana                                   | Pannello informativo  |
| Cestino rifiuti                           | Wifi                  |
| Punto di ricarica dispositivi elettronici | Servizi igienici      |
| Colonnina SOS                             | Area gioco bambini    |
| Distributori automatici                   | Colonnina riparazione |



L'itinerario prosegue ancora in sede propria per circa 500 m lungo la via Caduti di Nassiriya (**foto 13**) sino a raggiungere una rotatoria esistente a quattro bracci. La strada extraurbana presenta una piattaforma stradale di larghezza pari a 6,00 m, articolata in una corsia per senso di marcia e con fondo in asfalto in buone condizioni, e banchina non pavimentata di 3,00 m su lato destro. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, affiancata alla piattaforma stradale attraverso il suo allargamento sul lato destro, dove è presente sufficiente spazio per accogliere il percorso ciclabile. La pista ciclabile è posta alla stessa quota del piano stradale ed è separata dalla piattaforma stradale mediante l'inserimento di un cordolo in c.a. invalicabile (**A1BE.01M**). **L'intervento prevede** lo scavo della sezione, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. All'imbocco della via Caduti di Nassiriya, per consentire il passaggio dal lato sinistro al lato destro della piattaforma stradale **si prevede** l'inserimento di un attraversamento ciclabile bidirezionale a raso, sicuro, segnalato ed adeguatamente illuminato (**A1BEM.01**). In corrispondenza dell'intersezione a rotatoria che l'itinerario incontra alla fine della via Caduti di Nassiriya **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile bidirezionale a raso, sicuro, segnalato ed adeguatamente illuminato, posto sul braccio nord-est (**ARBE.01**).

Oltre l'intersezione a rotatoria, l'itinerario prosegue per circa 100 m in direzione nord percorrendo una nuova pista ciclabile, realizzata in affiancamento al marciapiede sul lato destro di una nuova strada aperta di recente, in attuazione

del piano di espansione dell'aeroporto di Cagliari (**foto 13a**). La pista in sede propria bidirezionale presenta una sezione di larghezza pari a 2,50 m con fondo in asfalto, risulta separata dalle corsie veicolari mediante una fascia inerbita invalicabile larga circa 1,00 m (**SA3B.A**) e sulla stessa **non si prevedono** ulteriori interventi (**A3B.01M**). Raggiunta una minirotonda, l'itinerario la supera ancora in sede propria, mediante l'attraversamento ciclabile esistente (**ARBE.01**), e lasciando la pista ciclabile prosegue in direzione nord-ovest lungo un sentiero carrabile (**foto 14**) che percorre in sede promiscua per circa 400 m sino alla chiesa di S. Caterina di Semelia, situata in prossimità dell'omonimo insediamento medievale sottoposto a tutela in quanto sullo stesso insistono alcuni ritrovamenti archeologici tra cui un ponte romano. Il sentiero presenta pavimentazione in terra battuta ed una sezione stradale di circa di circa 3,00 m (**SDBS.H**). Trattandosi di uno stradello a basso traffico, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale, l'introduzione del limite di 30 km/h e la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava (**DBV.09H**). Raggiunta la chiesa di S. Caterina di Semelia, la ciclovia prosegue ancora per circa 600 m lungo un sentiero che si sviluppa parallelamente al rilevato ferroviario (**foto 15**), ad una quota più bassa, e presenta una larghezza di circa 2,00 e fondo in terra naturale (**SDBS.M**). **Il progetto prevede** la realizzazione di pista ciclabile bidirezionale in sede propria non affiancata, attraverso l'adeguamento delle dimensioni in sezione fino ad una larghezza di 2,50 m e la sistemazione del fondo stradale mediante la posa di geotessuto, realizzazione sottobase e pavimentazione in stabilizzato misto cava (**BB.09H**).



Foto 13



Foto 13a



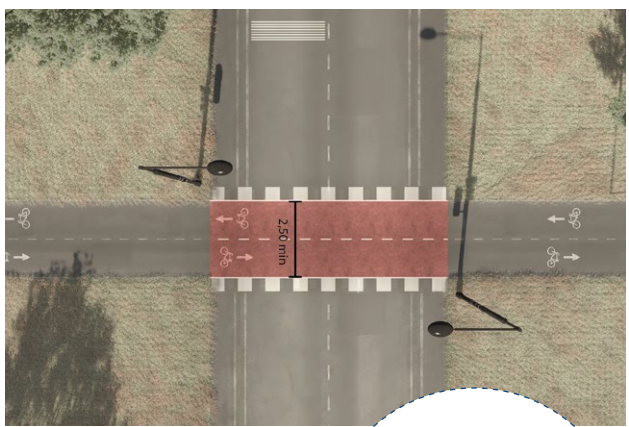
Foto 14



Foto 15



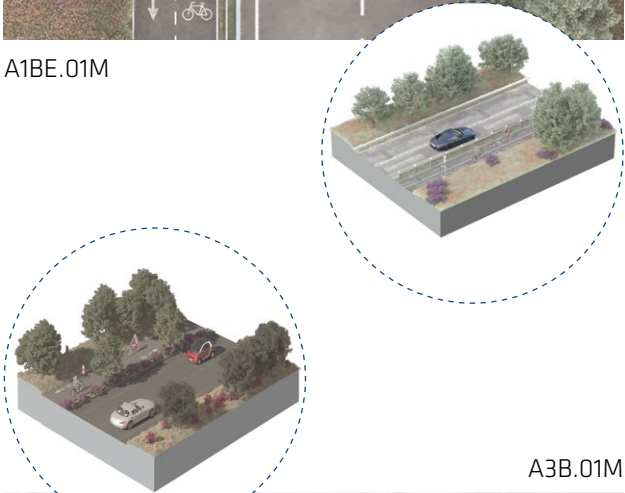
A1BE.01M



A1BEM.01



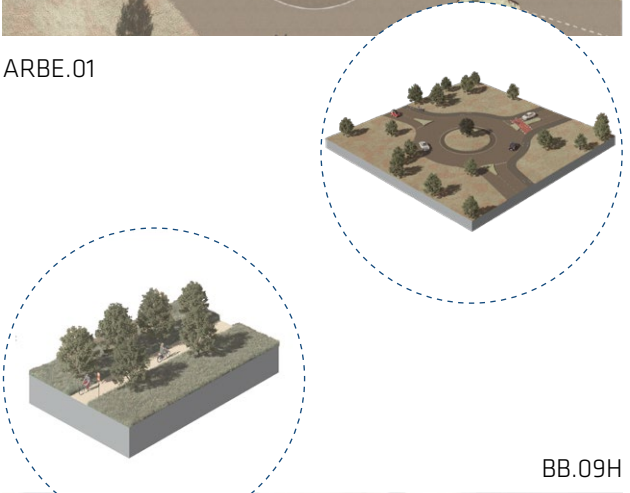
ARBE.01



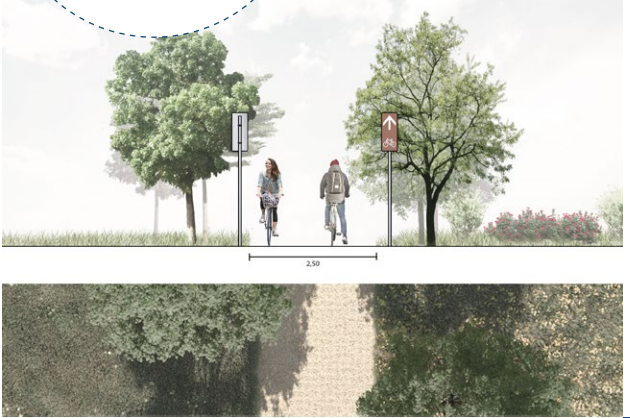
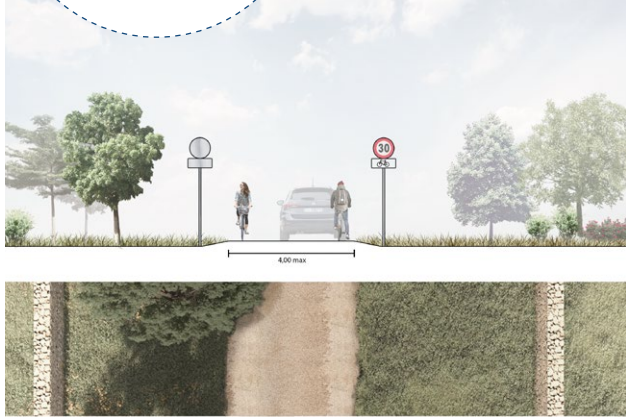
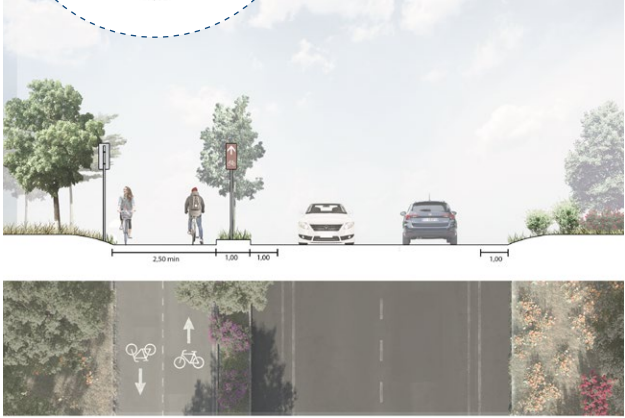
A3B.01M



DBV.09H



BB.09H





Il tratto successivo corrisponde ad un percorso di notevole interesse ambientale in parte esistente (**foto 16** e **foto 17**), sviluppato lungo la sponda nord del Riu di Sestu, che confluisce nello stagno di Cagliari, e lungo la via Quintini; il percorso ciclopeditonale esistente (**SBBCU.A01**) si sviluppa per 1,1 km con una sezione di larghezza pari a circa 3,00 m e si presenta in discrete condizioni per quanto riguarda il fondo in battuto, mentre lungo lo stesso sono presenti due passerelle lignee di sezione 2,50 m per le quali risulta necessario un intervento di adeguamento delle larghezze e ripristino di alcuni tratti di parapetto in legno (**foto 18**). **Il progetto prevede** l'adeguamento del percorso ciclopeditonale mediante l'incremento delle dimensioni in sezione fino a 4,00 m (**BBCE.S2**) e l'adeguamento delle larghezze delle passerelle esistenti (**B6B.1005**) unitamente alla sostituzione delle protezioni laterali ammalorate tramite l'inserimento di parapetto metallico (**N1**), mentre non si prevedono interventi di manutenzione del fondo stradale che si presenta in buono stato. Raggiunta la via Quintini, l'ultimo tratto del percorso ciclopeditonale esistente (**foto 19**) si sviluppa per circa 170 m in affiancamento alla piattaforma stradale esistente, separato dalla stessa da una aiuola con vegetazione di larghezza pari a 1,00 m. Anche in questo caso **il progetto prevede** l'adeguamento del percorso mediante l'incremento delle dimensioni in sezione fino a 4,00 m, ove sussista lo spazio sufficiente (**A3B.S2**).

Lasciando il percorso ciclopeditonale esistente, che trova conclusione in corrispondenza dell'intersezione tra la via Quintini e la via Sacchi, l'itinerario prosegue per circa 150 m lungo la via Sacchi (**foto 20**), strada a doppio senso di marcia con sezione di larghezza pari a 7,00 m fondo in asfalto dissestato e



Foto 16



Foto 17



Foto 18

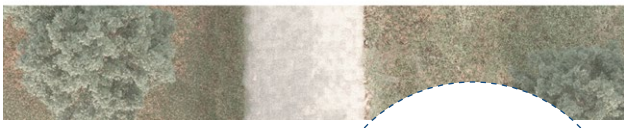


Foto 19



Foto 20

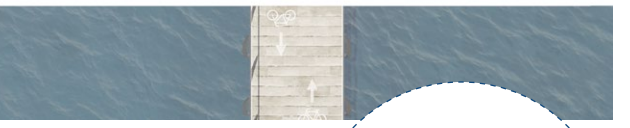
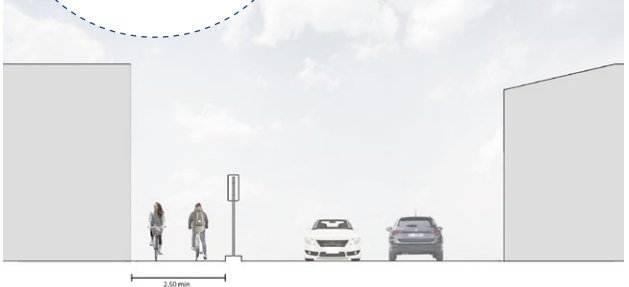
marciapiede da 1,00 m sul lato sinistro. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale larga 2,50 m, affiancata alla piattaforma stradale mediante il risezionamento delle corsie veicolari e l'eventuale allargamento sul lato destro e separata dalla stessa attraverso un cordolo in c.a. invalicabile di larghezza pari a 0,50 m (**A1BU.01M**). Per consentire il raccordo tra la pista ciclabile esistente e la sua prosecuzione lungo la via Sacchi **si prevede** la realizzazione di due attraversamenti ciclabili sicuri e segnalati sulla via Quintini e sulla via Sacchi, corredati da segnaletica verticale. (**A1BEV.02**).



BBCE.S2



A1BU.01M



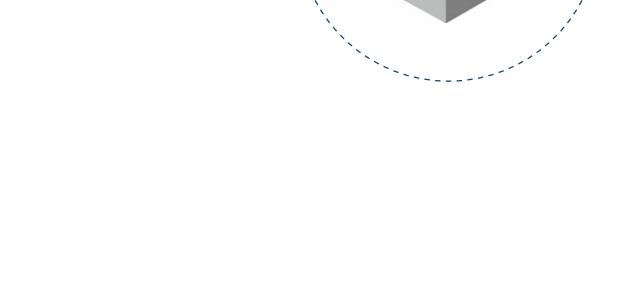
B6B.1005



A1BEV.02



A3B.S2





L'itinerario imbocca la via Giliaquas (foto 21) e la percorre per 280 m sino all'intersezione a rotatoria con la via Tocco. La via Giliaquas si sviluppa in sovrappasso ferroviario e presenta una sezione stradale di larghezza pari a 7,00 m, marciapiede di 1,50 m sul lato sinistro e banchina di 0,50 m sul lato destro. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'istituzione di una Zona 30 (da concordare con l'Amministrazione Comunale), la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'indicazione della sede ciclabile con opportuna segnaletica orizzontale e verticale, ovvero mediante una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.), associata alla posa in opera di dispositivi di moderazione del traffico (**DBC.S4** e **DBP.S4**). Il passaggio dalla sede propria alla sede promiscua lungo la via Giliaquas avviene attraverso l'inserimento di un attraversamento sicuro e segnalato che permette di confluire i flussi ciclabili sul lato sinistro (**A1MEV.01**). In corrispondenza dell'intersezione a rotatoria a tre bracci tra la via Giliaquas e la via Tocco (foto 22) l'itinerario intercetta il sistema di piste ciclabili realizzate all'interno del comune di Elmas, in parte presente anche intorno alla rotatoria come pista ciclabile bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m affiancata al percorso pedonale. Per consentire l'imbocco della pista ciclabile dalla via Giliaquas **il progetto prevede** il completamento della pista ciclabile bidirezionale esterna alla corona giratoria della rotatoria, secondo le medesime caratteristiche di quella esistente (**A2B.01M**) e la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale sul braccio lungo la via Giliaquas, per consentire di confluire i flussi ciclabili verso il lato sinistro in corrispondenza del cambio di sede dal



Foto 21



Foto 22



Foto 23



Foto 24

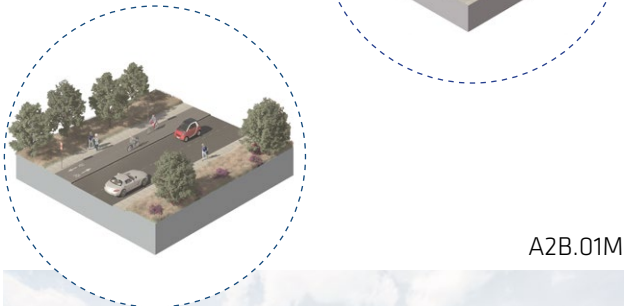
promiscuo alla sede propria bidirezionale (**A1MEB.01**).

L'itinerario prosegue per circa 750 m in direzione nord sulla pista ciclabile bidirezionale già presente lungo la via Tocco (foto 23), realizzata in sede propria bidirezionale con sezione 2,50 m e fondo in asfalto colorato, posta in affiancamento alla carreggiata e separata dalla stessa da un cordolo in cemento armato di 0,50 m (**SA1BCE.A**), lungo la quale **non sono previsti** interventi (**A1BU.S1**).

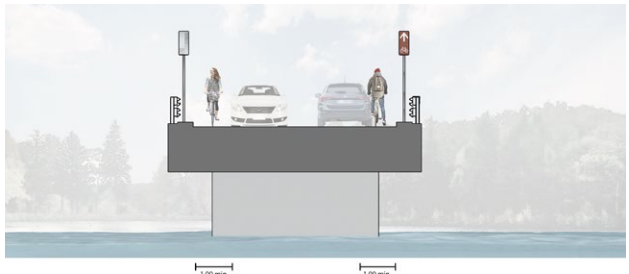
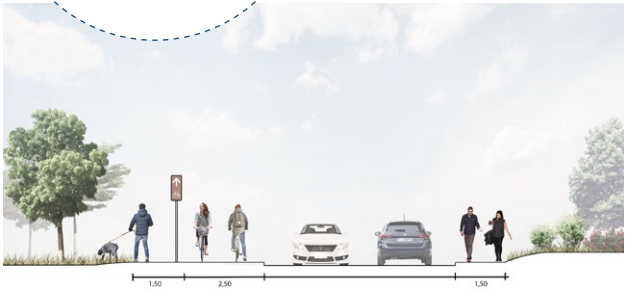
Raggiunta l'intersezione a rotatoria tra la via Tocco e la via Carloforte (foto 24), già parzialmente attrezzata di attraversamenti ciclabili, l'itinerario prosegue per una lunghezza di circa 308 metri sulla via Carloforte sino alla via Sulcitana (ex SS130). La via Carloforte è una strada urbana con sezione stradale di larghezza pari a circa 6,00, fondo in asfalto in buono stato di conservazione, banchine pavimentate da 1,00 e marciapiede di circa 2,00 m sul lato sinistro. Lungo questo tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e in particolare **si prevede** l'indicazione della sede ciclabile tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.), unitamente alla modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo (**DBC.S4**). In corrispondenza dell'inizio del tratto, ovvero nel braccio della rotatoria sulla via Carloforte dove viene effettuato il cambio di tipologia da una sede propria ad una promiscua, **si prevede** la realizzazione di un attraversamento monodirezionale sicuro e segnalato che consente di confluire i flussi ciclabili in promiscuo sulla pista ciclabile esistente (**A1MEV.01**).



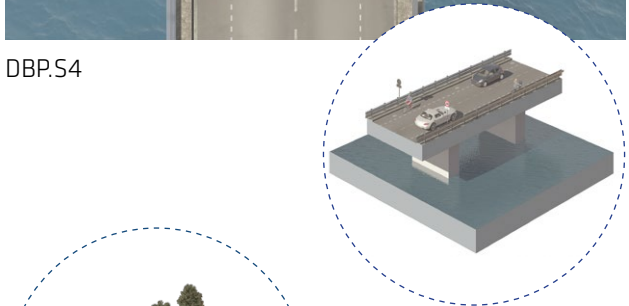
DBC.S4



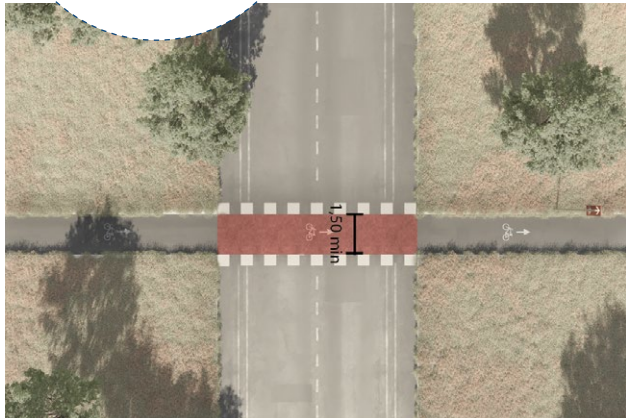
A2B.01M



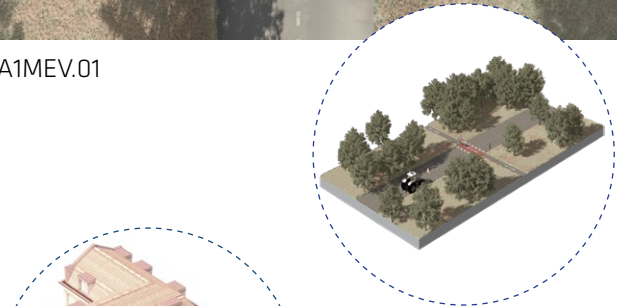
DBP.S4



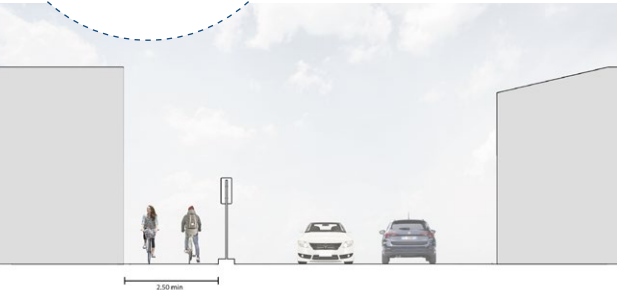
A1MEB.01



A1MEV.01



A1BU.S1





L'itinerario raggiunge e percorre per circa 1,7 km la via Sulcitana sino all'ingresso del centro abitato di Assemini. La strada extraurbana che collega Elmas ad Assemini presenta una sezione di larghezza compresa tra gli 8,00 m e i 9,00 m, distinta in una corsia per senso di marcia, delimitata in sinistra da una fascia alberata larga circa 1,50 m oltre la quale trova luogo un percorso pedonale di circa 1,50 m e in destra da un percorso pedonale pavimentato e alberato, largo 1,50 m, affiancato da una pista in sede propria bidirezionale con sezione di larghezza pari a circa 2,20 m e fondo in asfalto colorato, che si sviluppa per circa 750 m fino all'intersezione con la via Einaudi (foto 25 e SA2B.A). Il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato sulla via Sulcitana in adiacenza a quello pedonale già esistente e regolato da semaforo, opportunamente integrato e segnalato (A1BEA.01), che consente di imboccare in direzione di Assemini la pista ciclabile esistente lungo la via Sulcitana. Per quanto riguarda quest'ultima si prevede l'adeguamento della larghezza in sezione, dove attualmente inferiore a 2,50 m, attraverso il suo allargamento sul lato destro caratterizzato dalla presenza di vegetazione (A2B.01M), oltre alla realizzazione di attraversamenti semplici e in sicurezza in corrispondenza di alcuni accessi privati che il percorso interseca (A1BEV.01). All'intersezione tra la via Sulcitana e la via Einaudi, dove la pista ciclabile esistente trova conclusione, si prevede la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato sulla via Einaudi (A1BEV.01) mentre lungo la via Sulcitana il progetto prevede la prosecuzione del percorso ciclopeditonale in sede propria bidirezionale, rialzato rispetto al piano stradale con larghezza pari a 4,00 m e fondo in asfalto, in continuità con il tratto esistente e



Foto 25



Foto 26

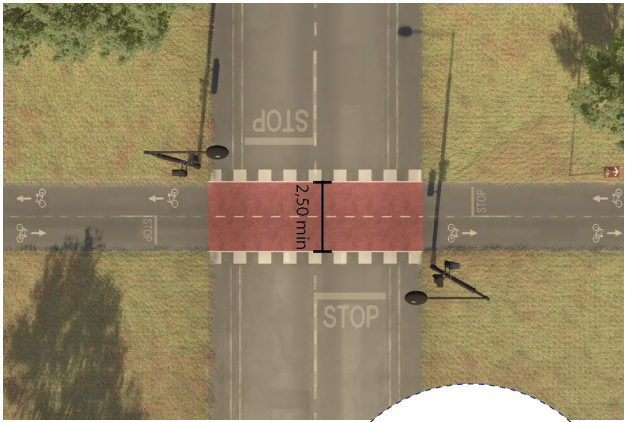


Foto 27

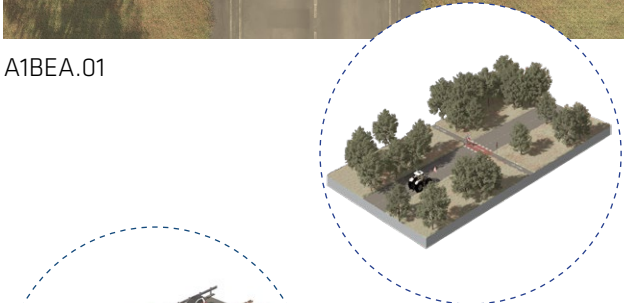


Foto 28

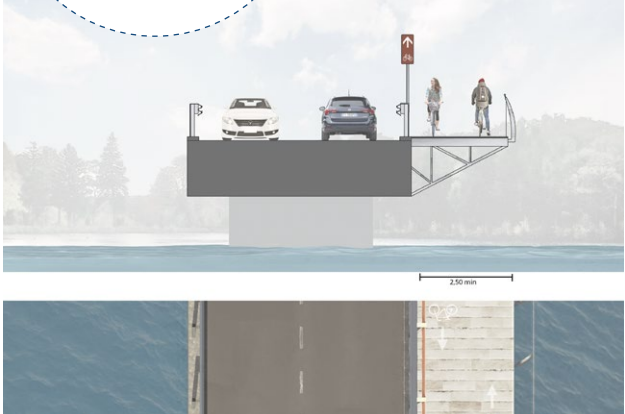
precedentemente descritto (A2B.01M.03). Inoltre, lungo questo tratto della via Sulcitana sono presenti due attraversamenti su ponticelli (foto 26) nei quali saranno valutati interventi di rimodulazione della carreggiata garantendo la dimensione minima di 3,50 m per le corsie veicolari e l'eventuale restringimento della pista ciclabile per un breve tratto (A1B.05P). Infine, l'ultimo tratto della via Sulcitana si sviluppa attraverso il sottopasso della SP2 (foto 27), dove la strada presenta una carreggiata di larghezza pari a 6,30 m con banchine laterali di 2,50 m circa. In corrispondenza del manufatto, per permettere l'inserimento della pista ciclabile sul lato destro si prevede il restringimento della carreggiata opportunamente segnalato ai veicoli tramite apposita segnaletica orizzontale e verticale, garantendo la larghezza minima di 3,50 m per corsia veicolare e la realizzazione nella banchina destra di una pista ciclabile bidirezionale, con larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, separata dalle corsie veicolari mediante l'inserimento di un guard-rail di separazione laterale (A1BE.01A). L'intervento prevede lo scavo della sezione, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. In questo tratto, non essendo presente uno spazio sufficiente per realizzare un percorso ciclopeditonale, l'itinerario prosegue in sede propria esclusivamente ciclabile. Percorrendo la via Sulcitana l'itinerario raggiunge i margini sud-orientali del centro urbano di Assemini in corrispondenza dell'intersezione tra la via Carmine e il corso Asia (foto 28).



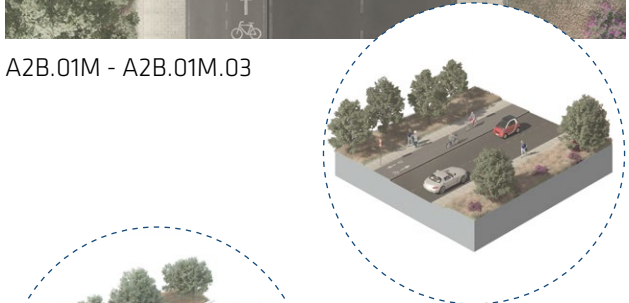
A1BEA.01



A1B.05P



A2B.01M - A2B.01M.03



A1BE.01A

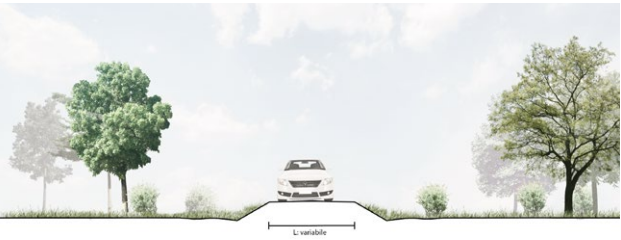


A1BEV.01

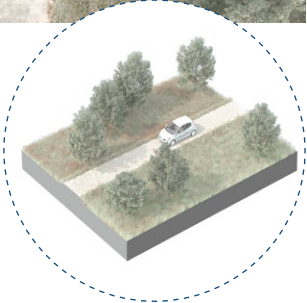




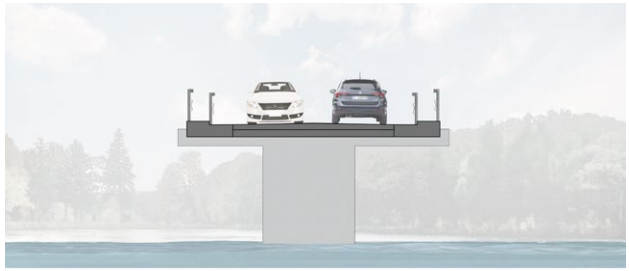
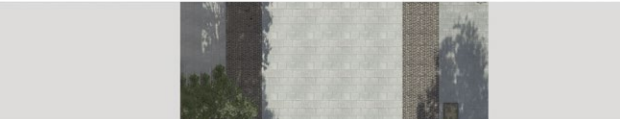
# SEZIONI STATO DI FATTO



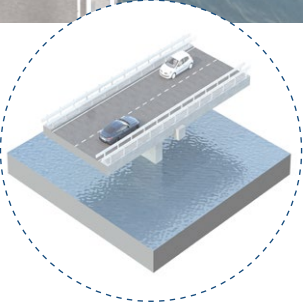
SDBS.A - SDBS.H - SDBS.M



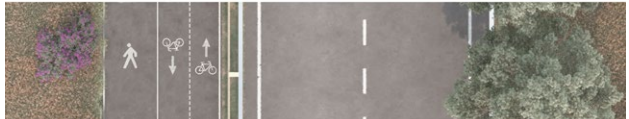
SBBCU.A01



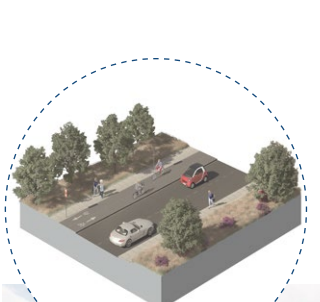
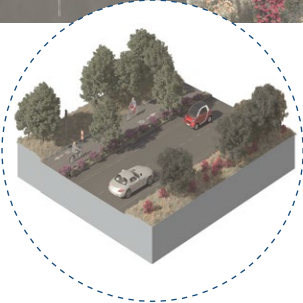
SDB.P.A.03G - SDB.P.A.03A



SA1BCE.A



SA3B.A



SA2B.A





# SECONDO TRATTO

# ASSEMINI - VILLASOR

**Lunghezza:** 18,40 km  
**Origine:** corso Asia intersezione via Carmine, Assemini  
**Fine:** viale Don Rocco Vaquer intersezione via Emilia, Villasor  
**Aree di cicloservizi presenti:**  
via Sardegna, San Sperate: area di sosta semplice urbana

- Legenda colori mappa*
- **Percorso blu** - ciclovia in sede propria
  - **Percorso arancione** - ciclovia in sede promiscua
  - **Percorso viola** - ciclovia in sede promiscua su corsia valicabile
  - **Percorso nero** - ciclovia su altri tratti
  - Intersezioni
  - Cicloservizi
  - Stazione ferroviaria

## Punti di interesse



Museo della Ceramica,  
Assemini



Giardino Sonoro,  
San Sperate



Castello Siviller,  
Villasor



**FINE**  
Via Cimitero  
Villasor



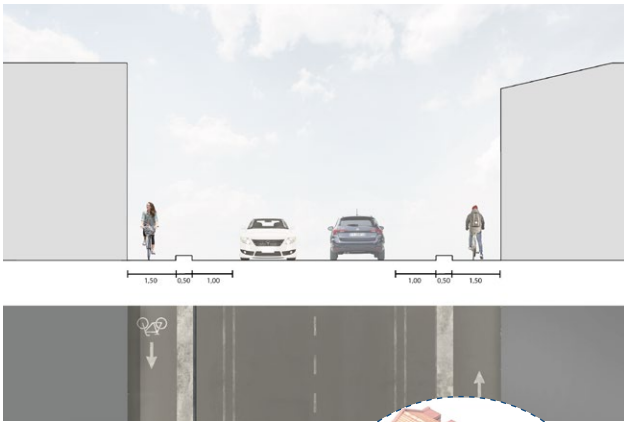
**INIZIO**  
corso Asia  
Assemini





Raggiunti i margini sud-orientali del centro urbano di Assemini in corrispondenza dell'intersezione tra la via Carmine e il corso Asia, la ciclovia imbecca il corso Asia e prosegue per circa 1,70 km su quest'ultimo (**foto 29**) e sul corso America, strade urbane a doppio senso di marcia caratterizzate da una sezione stradale variabile compresa tra i 16 m e i 18 m, che si articola in due corsie veicolari di circa 4,50 m separate da aiuola spartitraffico invalicabile di 1,50 m, seguite su entrambi i lati da corsie di parcheggio in linea di larghezza pari a 2,00 m e marciapiede di sezione compresa tra 1,50 m e 3,50 m. Lungo il tratto **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria monodirezionale affiancata su entrambi i lati della piattaforma stradale e posta alla quota del piano carrabile, con sezione di larghezza pari a 1,50 m e fondo in asfalto, inserita attraverso opportuno ridimensionamento delle corsie veicolari, garantendo la larghezza minima di 3,50 m per corsia veicolare, e separata dalle stesse mediante cordolo invalicabile in c.a di larghezza pari a 0,50 m (**A1MU.01A** e **fotoinserimento\_1**). All'inizio del tratto, in corrispondenza dell'intersezione tra la via Carmine e il corso Asia, per consentire il passaggio dalla sede propria bidirezionale lungo la via Sulcitana alla monodirezionale sviluppata lungo il corso Asia **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro e segnalato in corrispondenza dell'attraversamento pedonale esistente (**A1MURa.01** e **intersezione 1**). Percorrendo il corso America l'itinerario prosegue all'interno del centro urbano di Assemini, in direzione nord-ovest verso il centro dell'abitato. Prima di giungere all'intersezione tra corso America, corso Europa, via Carmine, via Cagliari e via Sardegna, l'itinerario lascia il corso America e deviando a destra prosegue per circa 60 m all'interno della piazza Sacro Cuore, parco retrostante la parrocchia B. V. del Carmine, fino a raggiungere ed attraversare la via Sardegna, strada urbana a doppio senso di marcia, con sezione di larghezza pari a 14,00 m circa articolata in una corsia da 3,00 m per senso di marcia e una fascia di parcheggi in linea da 2,00 m sul lato sinistro, oltre ai marciapiedi da 2,50 m su entrambi i lati. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria non affiancata, con sezione di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto (**BB.S1**), ricavata all'interno della

piazza Sacro Cuore lungo il vialetto pedonale esistente al confine con la chiesa parrocchiale, e di un attraversamento ciclabile bidirezionale a raso, sicuro e segnalato, lungo la via Sardegna (**A1BURa.01**) in adiacenza all'attraversamento pedonale esistente. All'inizio del tratto, per consentire il passaggio dalla sede propria monodirezionale sviluppata lungo il corso America alla bidirezionale all'interno del parco, **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro e segnalato in adiacenza all'attraversamento pedonale esistente sul corso America (**A1MURa.01**). Attraversata la via Sardegna, l'itinerario imbecca e percorre per circa 140 m la via Belli (**foto 30**), strada urbana a senso unico di marcia e fondo in asfalto in cattivo stato, con sezione di larghezza pari a 7,00 m articolata in corsia da 3,00 m, marciapiede da 1,50 m sul lato destro, fascia di parcheggio in linea da 2,00 m e marciapiede da 0,50 m sul lato sinistro. **Il progetto prevede** lungo la via Belli il transito in sede promiscua con i veicoli mediante l'istituzione di un senso unico eccetto bici (**DBCS.S4**), che consente al flusso ciclabile di percorrere la strada in piena sicurezza anche in senso contrario rispetto al flusso veicolare. **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale della corsia ciclabile di senso opposto a quella veicolare, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo, oltre al rifacimento della pavimentazione in asfalto.



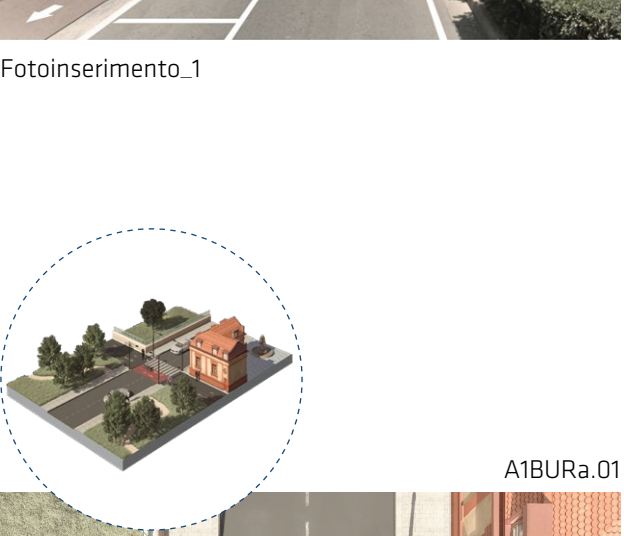
A1MU.01A



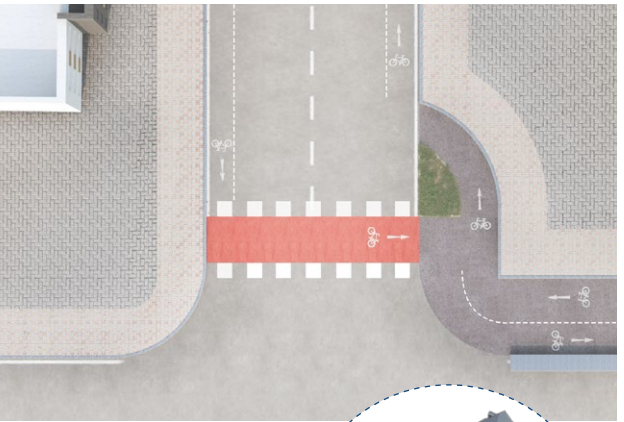
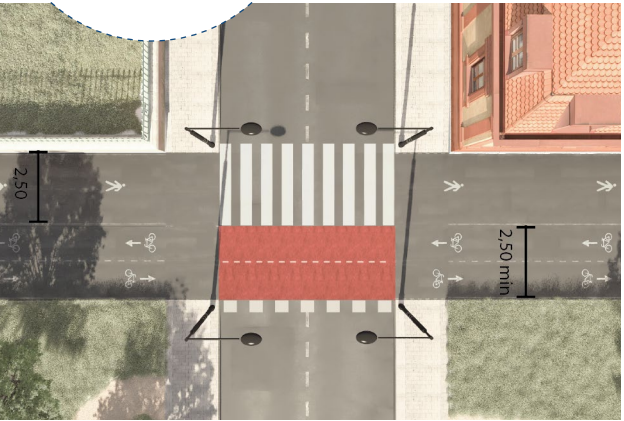
BB.S1



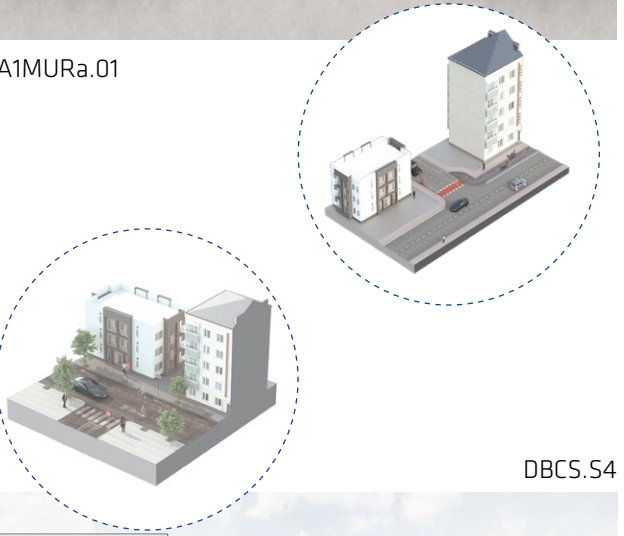
Fotoinserimento\_1



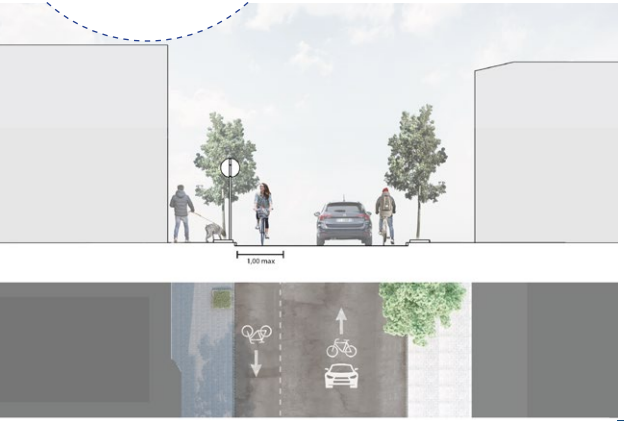
A1BURa.01



A1MURa.01



DBCS.S4

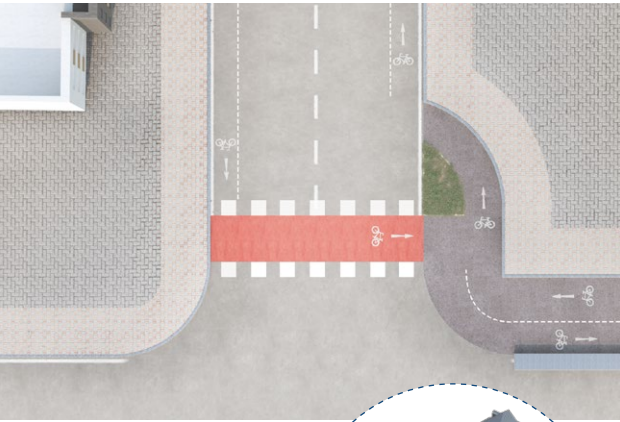




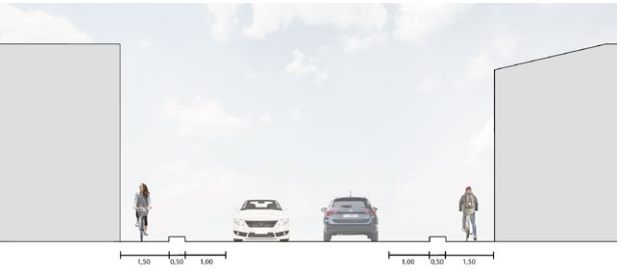
Dalla via Belli l'itinerario raggiunge e percorre per circa 800 m il corso Europa (foto 31), strada urbana a doppio senso di marcia che nei primi 200 m si presenta articolata in una corsia di circa 3,50 m per senso di marcia, una fascia centrale di separazione con guard-rail di circa 1,00 m, una pista ciclabile sul lato sinistro, posta a livello del marciapiede e che dopo un breve tratto a doppio senso di marcia diventa monodirezionale da 1,50 m (SA2M.A), e marciapiedi di larghezza compresa tra 1,00 m e 3,00 m su entrambi i lati. Non essendoci spazio sufficiente in destra per la realizzazione di una sede propria monodirezionale dedicata al transito in direzione nord, lungo il tratto in analisi **il progetto prevede** l'utilizzo della pista esistente per il transito in direzione sud e in senso contrario il transito in sede promiscua con i veicoli lungo il corso Europa fino all'incrocio con la via Il Agosto 1980. **L'intervento prevede** l'organizzazione di una Zona 30 urbana e l'indicazione della sede ciclabile con opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, in particolare attraverso il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra della corsia veicolare, delimitata da una striscia bianca discontinua invalicabile e corredata da pittogrammi, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (DBC.S4). Per consentire il passaggio dalla sede propria monodirezionale esistente sul corso Europa alla sede promiscua lungo la via Belli **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro e segnalato, posto in adiacenza all'attraversamento pedonale esistente (A1MURa.01). Oltre l'intersezione con la via Il Agosto 1980, già dotata di attraversamento ciclabile monodirezionale (A1MURa.01), l'itinerario prosegue per circa 600 m



DBC.S4



A1MURa.01



A1MU.S1



Foto 34a



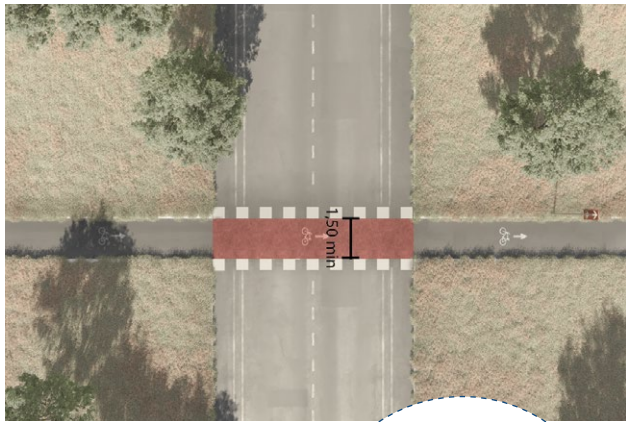
In corrispondenza dell'intersezione tra la via Maiorana/via Edison e via Piave, la biforcazione descritta nel paragrafo precedente si ricongiunge in un'unica strada che prende il nome di corso Africa, anch'essa dotata di piste ciclabili realizzate dall'amministrazione comunale in sede propria monodirezionale su entrambi i lati della piattaforma stradale, alla quota del piano stradale e separate dalle corsie veicolari mediante un cordolo in c.a. o una striscia gialla continua invalicabile (**intersezione 2**). L'itinerario devia a destra sulla via Piave (**foto 35**) e prosegue in direzione nord per circa 200 m in sede promiscua lungo la stessa, strada urbana a doppio senso di marcia e fondo in asfalto in buone condizioni, con sezione stradale pari a 10,00 m articolata in una corsia da 3,50 m per senso di marcia e marciapiedi da 1,50 m su entrambi i lati. Lungo la via Piave **il progetto prevede** l'organizzazione di una Zona 30 e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC. S4**). Per consentire il passaggio dalla sede propria monodirezionale alla sede promiscua **il progetto prevede** l'inserimento di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro e segnalato, che consente un'omogeneizzazione dei flussi ciclabili a quelli veicolari (**A1MEB.01**).

Il tratto descritto termina in corrispondenza dell'intersezione tra la Via Piave e la SS130 Iglesiente (**foto 35a**), strada a due corsie per senso di marcia separate da un guard-rail centrale, per una sezione di larghezza complessiva pari a 14,00 m. In corrispondenza dell'intersezione con un'arteria stradale a traffico intenso come la SS130, attualmente regolata da impianto semaforico dedicato esclusivamente al traffico veicolare, **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile a raso, sicuro, segnalato ed illuminato, regolato da impianto semaforico. L'attraversamento sarà segnalato sulla carreggiata stradale mediante due strisce bianche discontinue e, nel tratto di attraversamento e nei 10 metri precedenti e successivi la pavimentazione della pista ciclabile sarà colorata per attirare l'attenzione dei ciclisti. Lungo le

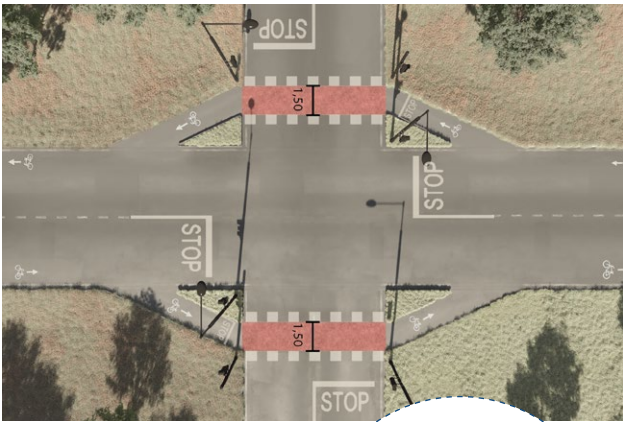
carreggiate stradali, a una distanza di 150 metri, verrà segnalata la presenza del semaforo e dell'attraversamento ciclabile tramite dei segnali verticali di attenzione e verranno realizzati dei rallentatori ottici di colore giallo (**A2PEA.01X** e **intersezione 3**). Si precisa che l'attraversamento ciclabile della SS130 regolato da impianto semaforico costituisce una soluzione temporanea che mira a rendere questo tratto di itinerario immediatamente fruibile, tenendo presente al contempo che l'arteria stradale in oggetto è interessata da un più ampio progetto di messa in sicurezza promosso dall'assessorato ai LL.PP. della RAS, che prevede l'eliminazione di tutte le intersezioni a raso e la chiusura di ogni accesso alla strada statale, con contestuale realizzazione di percorsi alternativi, al fine di limitare la pericolosità della stessa. In particolare, l'intersezione tra la SS130 e la via Piave prevede la realizzazione lungo la SS130 di uno scavalco con sottostante rotatoria deputata a gestire il traffico locale, garantendo la permeabilità in sicurezza tra l'ambito urbano e l'ambito agricolo.



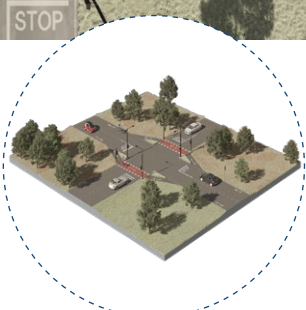
DBC.S4



A1MEB.01



A2PEA.01X





Attraversata la strada statale, l'itinerario si lascia alle spalle l'ambito urbano del centro di Assemini e si immette in ambito agricolo in direzione di San Sperate, proseguendo, per circa 300 m, in sede promiscua una strada vicinale che corre parallela alla SS130 (foto 36), caratterizzata da una sezione di larghezza pari a circa 3,50 m e un fondo in terra battuta, eccetto un primo breve tratto in asfalto, attualmente in buone condizioni. Il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua con i veicoli attraverso l'istituzione di una zona 30, l'allargamento della sezione sino a 4,00 m, la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (DBV.09H).

L'itinerario raggiunge la via Gibilene (foto 37), strada comunale tra Assemini e San Sperate che attraversa l'ambito agricolo di Assemini, e più precisamente la località Sa Ruina, e vi transita sempre in sede promiscua per circa 2,6 km sino all'incrocio con la strada vicinale detta "strada dei Canadesi", lungo un percorso che intercetta gli ingressi a varie aziende agricole e al centro sportivo del Cagliari Calcio di Asseminello; la strada in analisi presenta una sezione di larghezza compresa tra i 3,00 e i 4,00 m e fondo in asfalto che in diversi tratti si presenta in cattivo stato di manutenzione (foto 38). Trattandosi di una strada a bassissimo volume di traffico, il progetto prevede il transito ciclabile in sede promiscua con i veicoli, con l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di sistemi di compatibilità ciclabile e riduzione di velocità, tra cui segnaletica orizzontale e verticale, oltre alla sistemazione puntuale del fondo stradale in asfalto, ove ammalorato (DBV.S3 e fotoinserimento\_2).

Oltre l'intersezione con la strada dei Canadesi (foto 39) l'itinerario prosegue per circa 600 m lungo la strada vicinale "località Sa Serra" ancora in sede



Foto 36



Foto 37

promiscua (foto 40), raggiungendo così il territorio comunale di San Sperate. Il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato per dare continuità alla ciclovía in sede promiscua in corrispondenza dell'intersezione (A2PEV.01) mentre lungo la strada vicinale, che presenta una sezione di larghezza compresa tra i 3,00 m e i 4,50 m e un fondo in terra naturale dissestato, trattandosi di una strada a bassissimo volume di traffico si prevede ancora il transito ciclabile in sede promiscua con i veicoli introducendo il limite di velocità di 30 km/h e inserendo adeguati sistemi di compatibilità ciclabile, tra cui segnaletica orizzontale e verticale, unitamente alla sistemazione del fondo stradale ammalorato con stabilizzato misto cava (DBV.09H). Inoltre, in prossimità del confine comunale tra Assemini e San Sperate, lungo la strada vicinale si attraversa un ponte con un fondo stradale in cattivo stato di manutenzione e il degrado delle opere di protezione laterale (foto 41), per il quale si prevede il rifacimento della pavimentazione (DBP.01A03) e l'inserimento di adeguata protezione laterale tramite parapetto metallico.



Foto 38



Foto 39



Foto 40



Foto 41



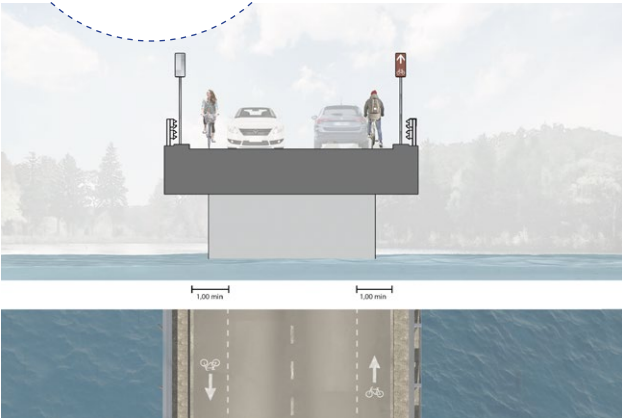
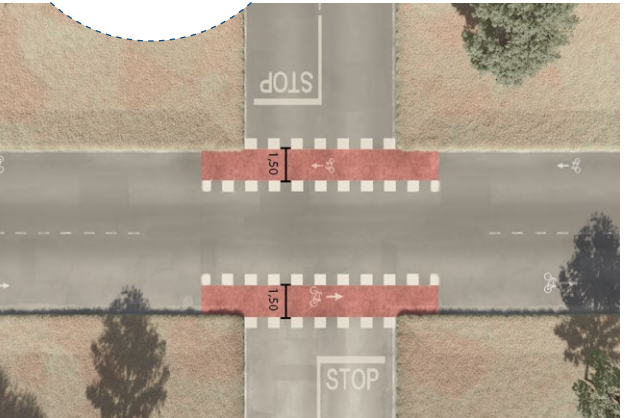
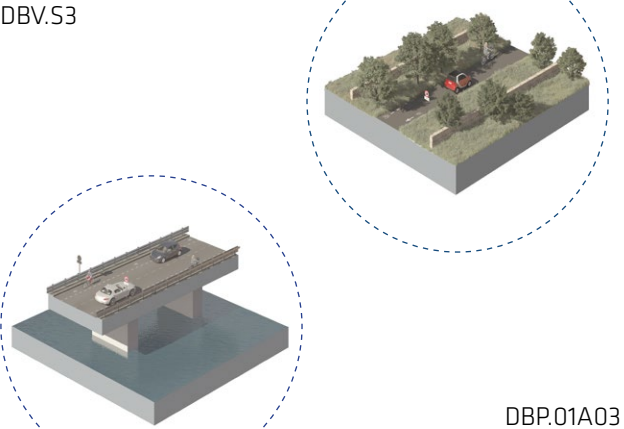
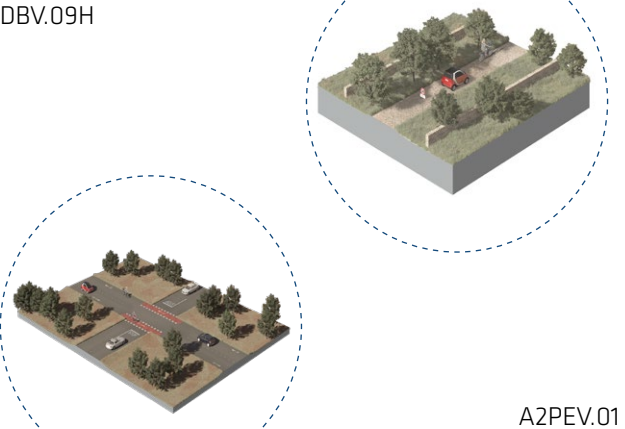
DBV.09H



DBV.S3



Fotoinserimento\_2





Il tratto successivo prosegue sulla medesima strada vicinale per circa 2,8 km fino a raggiungere i margini meridionali del centro abitato di San Sperate; la strada presenta una sezione variabile tra i 3,00 m (in territorio agricolo, [foto 42](#)) e 6,00 m (in prossimità del centro urbano, [foto 43](#) e [foto 44](#)) e fondo in asfalto in buono stato di manutenzione ([SDBV.A](#)). Dato il ridotto volume di traffico, **il progetto prevede** ancora il transito ciclabile in sede promiscua con i veicoli attraverso l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale nel tratto che presenta una sezione inferiore ai 4,00 m ([DBV.S3](#)), mentre nel tratto con sezione superiore ai 4,00 m anche attraverso il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata da una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) ([DBV.S4](#)). Inoltre, lungo il tratto sono presenti due nodi di intersezione con altre infrastrutture stradali, nei quali **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato per dare continuità alla ciclovía in sede promiscua in corrispondenza dell'intersezione:

- il primo nodo riguarda l'intersezione con la SP5 ([foto 45](#)), lungo la quale **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato sulla carreggiata stradale mediante due strisce bianche discontinue; nel tratto di attraversamento e nei 10 metri precedenti e successivi, la pavimentazione della pista ciclabile sarà colorata per attirare l'attenzione dei ciclisti e verranno realizzati dei rallentatori ottici di colore giallo. Questo dispositivo verrà aggiunto anche lungo la carreggiata stradale in corrispondenza

della segnaletica verticale che avvisa della presenza dell'attraversamento ([A2PEM.01X](#)).

- il secondo nodo riguarda l'intersezione con una strada secondaria a basso traffico ([foto 46](#) e [foto 47](#)) in cui **il progetto prevede** la segnalazione del tracciato ciclabile sulla carreggiata stradale mediante due strisce bianche discontinue; nel tratto di attraversamento, come nei 10 metri precedenti e successivi, la pavimentazione della pista ciclabile sarà colorata per attirare l'attenzione dei ciclisti e verranno realizzati dei rallentatori ottici di colore giallo ([A2PEV.01](#) e [intersezione 4](#)).



Foto 42



Foto 43



Foto 46



Foto 47



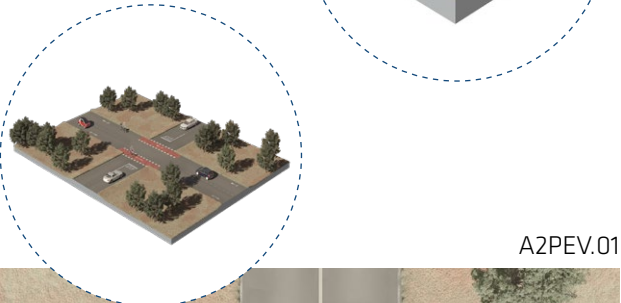
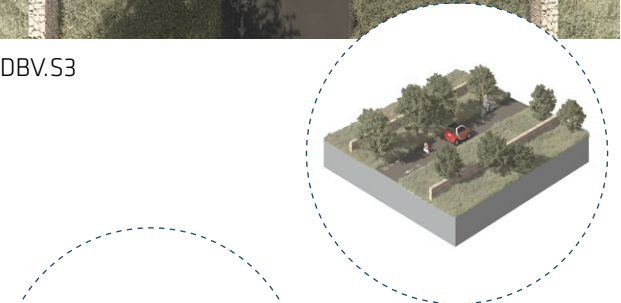
Foto 44



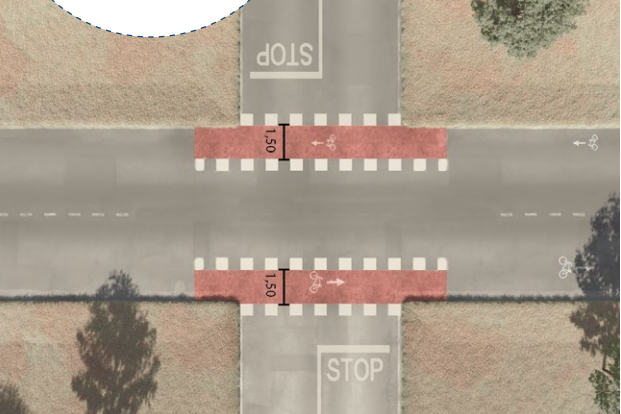
Foto 45



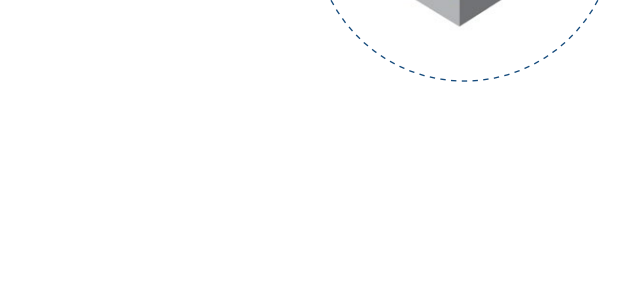
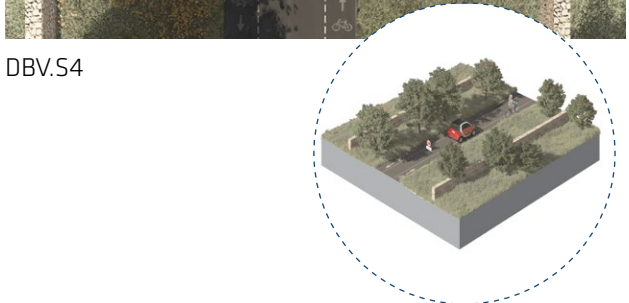
DBV.S3



A2PEV.01



DBV.S4



A2PEM.01X





L'itinerario fa ingresso al centro abitato di San Sperate, paese museo famoso per murales, pietre 'sonore', vivacità culturale e prodotti della terra, tra cui le pesche. Percorrendo per circa 800 m la via Assemini (foto 48), strada urbana a doppio senso di marcia e fondo in asfalto in buono stato di manutenzione, con sezione di larghezza compresa tra i 6,50 e 7,00 m e marciapiede da 1,00 m su entrambi i lati, l'itinerario raggiunge la via Sardegna (foto 49), strada urbana a doppio senso di marcia con carreggiata di larghezza pari a circa 6,50 m e marciapiede in cemento di larghezza pari a 1,50 m su entrambi i lati, e la percorre per circa 50 m fino all'intersezione con la via Risorgimento, tratto di penetrazione urbana della SS130dir. All'interno del centro urbano di San Sperate **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'istituzione di una Zona 30 da concordare con l'Amministrazione Comunale, l'inserimento di segnaletica verticale e orizzontale, mediante il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata da una striscia bianca discontinua valicabile e destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (DBC.S4). Lungo la via Sardegna l'itinerario attraversa il ponte sul rio Concias (DBP.S4), che allo stato attuale non richiede interventi manutentivi. In corrispondenza delle intersezioni tra la via Assemini e la via Sardegna e tra la via Sardegna e la via Risorgimento, per dare continuità alla ciclovia in sede promiscua **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato attraverso opportuna segnaletica orizzontale e verticale (I2PUB.01).



Foto 48



Foto 49

Imboccando la via Risorgimento (foto 50) l'itinerario prosegue attraverso il centro urbano di San Sperate per circa 350 m su questa strada urbana, che si presenta a doppio senso di marcia e con fondo in asfalto in buone condizioni, una sezione stradale di larghezza pari a circa 8,00 m e marciapiedi di circa 1,50 m su entrambi i lati. Raggiunta l'intersezione con la via Cagliari e la via Croce Santa, tratto di penetrazione urbana della SP4, la ciclovia imbocca quest'ultima strada (foto 51) e la percorre per circa 150 m sino alla piazza Santa Croce. La via Croce Santa si presenta anch'essa a doppio senso di marcia con sezione stradale di larghezza compresa tra i 7,50 m e gli 8,50 m, parcheggi in linea da 2,00 m sul lato destro e marciapiedi di circa 2,00 m su entrambi i lati. Anche lungo questo tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'istituzione di una Zona 30 da concordare con l'amministrazione comunale, l'inserimento di segnaletica verticale e orizzontale, mediante il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata da una striscia bianca discontinua valicabile e destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (DBC.S4). Inoltre, in corrispondenza delle varie intersezioni con la viabilità urbana per dare continuità alla ciclovia in sede promiscua **il progetto prevede** la realizzazione di attraversamenti ciclabili sicuri e segnalati attraverso opportuna segnaletica orizzontale e verticale (A2PURa.01).



Foto 50



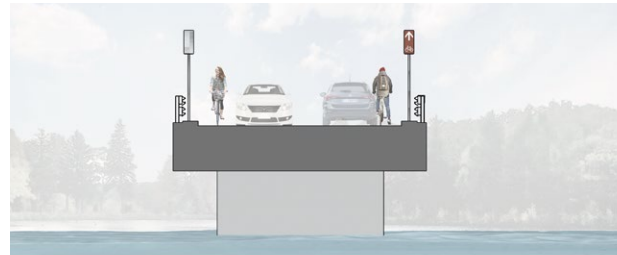
Foto 51



DBC.S4



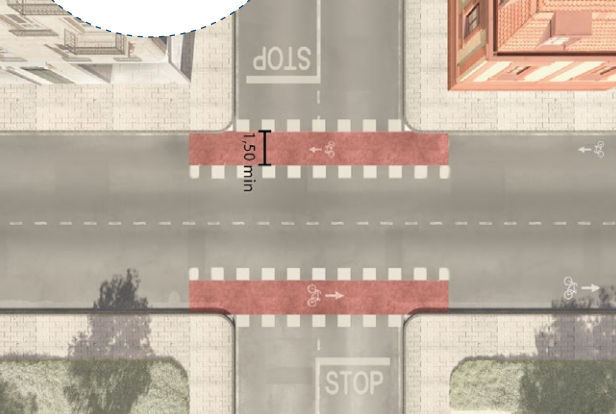
DBP.S4



I2PUB.01



A2PURa.01





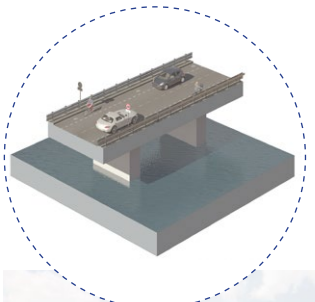
Dalla piazza Santa Croce la ciclovia prosegue all'interno di San Sperate ancora per circa 250 m lungo la via XI Febbraio sino a raggiungere i margini nord-occidentali del centro urbano. La via XI Febbraio è una strada urbana a doppio senso di marcia che costituisce anch'essa un tratto di penetrazione urbana della SP4 e che nei primi 70 m presenta una carreggiata di larghezza pari a circa 4,50 m senza marciapiedi (foto 52) mentre nel tratto successivo presenta una larghezza di circa 8,00 m con parcheggi in linea sul lato destro di 2,00 m e marciapiedi di 1,00 m su entrambi i lati (foto 53). Anche lungo quest'ultimo tratto di attraversamento del centro urbano **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'istituzione di una Zona 30 da concordare con l'amministrazione comunale, l'inserimento di segnaletica verticale e orizzontale, mediante il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata da una striscia bianca discontinua valicabile e destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (DBC.S4). In corrispondenza delle varie intersezioni con la viabilità urbana per dare continuità alla ciclovia in sede promiscua **il progetto prevede** la realizzazione di attraversamenti ciclabili sicuri e segnalati da opportuna segnaletica orizzontale e verticale (A2PURA.01).

L'itinerario lascia l'ambito urbano del centro abitato di San Sperate proseguendo per circa 750 m ancora in sede promiscua sulla SP4 (foto 54), strada extraurbana a doppio senso di marcia e sezione stradale di larghezza pari a circa 6,50 m priva di banchine laterali. **Il progetto prevede** l'implementazione dei sistemi

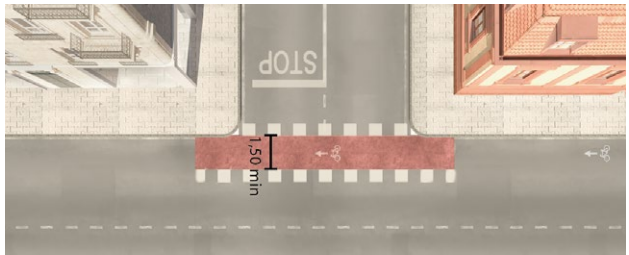
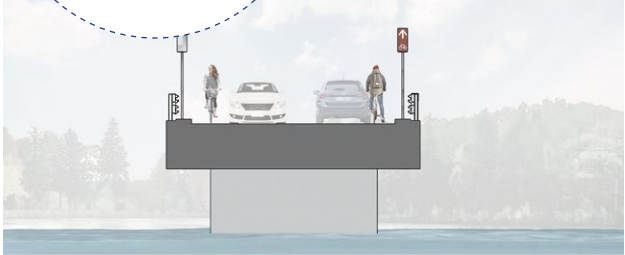
di compatibilità ciclabile, tra cui la segnaletica verticale e orizzontale, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (DBO.S4). Lungo il tratto l'itinerario attraversa il Riu Mannu di San Sperate in sede promiscua sul ponte esistente (foto 55), che presenta una luce di circa 50 m e una larghezza pari a circa 4,50 m (SDB.P.A.01G), e perciò a traffico veicolare alternato, e che allo stato attuale non richiede particolari interventi manutentivi salvo l'inserimento di opportuna segnaletica (DBP.S4). In corrispondenza delle intersezioni con la viabilità locale ed alcuni accessi privati posti sul lato destro **il progetto prevede** la realizzazione di attraversamenti semplici e in sicurezza (A2PEV.01).



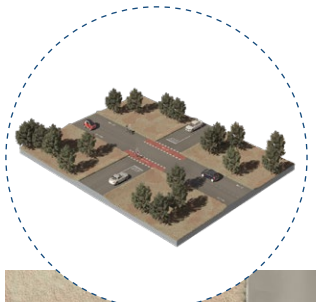
DBC.S4



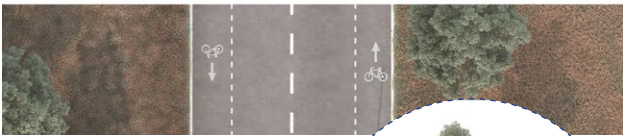
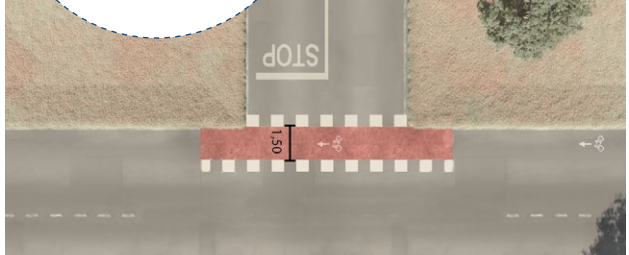
DBP.S4



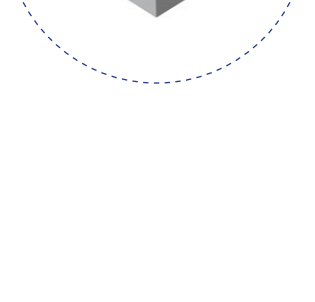
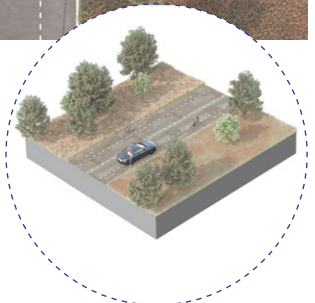
A2PURA.01



A2PEV.01



DBO.S4





Dopo circa 280 m dal tratto di attraversamento del letto del fiume, l'itinerario lascia la strada provinciale per svoltare a sinistra e proseguire su una strada vicinale che presenta una sezione di larghezza pari a circa 4,00 m e fondo in asfalto in buono stato di manutenzione (**SDBV.A**). L'itinerario percorre questa strada in direzione sud-est per circa 100 m sino a raggiungere l'intersezione con un'altra strada vicinale posta in sinistra e proseguire su quest'ultima che si sviluppa ad un livello inferiore rispetto alla strada provinciale (**foto 56**). Per consentire di confluire i flussi ciclabili dal lato destro della SP4 alla strada vicinale che si innesta sul lato sinistro della piattaforma stradale, **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale sulla strada provinciale, sicuro e segnalato mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità, tra cui dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione e illuminazione (**A2PEM.01T**). Allo stesso modo, in corrispondenza dell'intersezione successiva **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile a raso sicuro e segnalato che consente di confluire i flussi ciclabili dal lato destro al lato sinistro della strada vicinale (**I2PEV.01**).

L'itinerario prosegue in sede promiscua per circa 1,3 km lungo la viabilità locale sottostante la SP4 percorrendo la strada vicinale che, oltre i primi 90 m, attraversa la strada provinciale mediante un sottopasso di lunghezza pari a circa 7,50 m e sezione di 3,50 m (**foto 57**), e poi prosegue in direzione nord-ovest sino al confine col territorio comunale di Villasor. La strada presenta una larghezza di circa 3,50 m e un fondo in asfalto mediamente efficiente (**foto 58**). In considerazione della natura rurale della strada, utilizzata prevalentemente



Foto 56



Foto 57



Foto 58

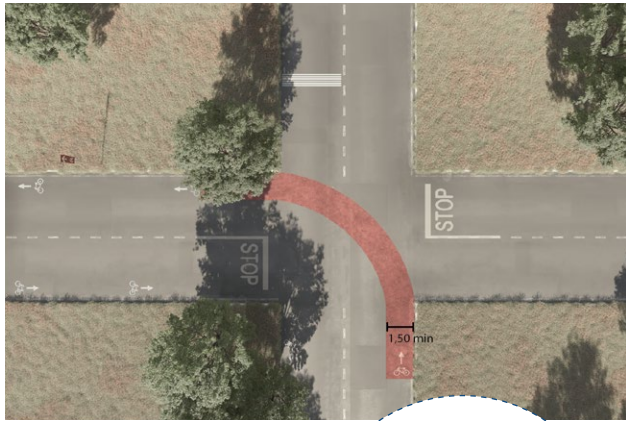


Foto 59

per l'accesso ai fondi agricoli che vi si affacciano, e dei conseguenti bassissimi volumi di traffico che vi si registrano, **il progetto prevede** lungo il tratto una percorrenza in sede promiscua con i veicoli (**DBV.S3**). **L'intervento prevede** la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h, segnalato mediante l'inserimento di specifica segnaletica verticale e orizzontale e la sistemazione puntuale del fondo stradale in asfalto. Per quanto riguarda il sottopasso, questo si presenta in buono stato conservativo e non necessita di particolari interventi manutentivi ma vista la sua profondità **si prevede** la posa in opera di apparecchi di illuminazione dello spazio coperto al fine di implementare le condizioni di sicurezza del tracciato ciclabile. Inoltre, lungo il percorso, a circa 650 m dal sottopasso, si incontra un ponte di modeste dimensioni (**foto 59**) per il quale **si prevede** la fornitura e posa in opera di un parapetto metallico su entrambi i lati al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza per il transito ciclabile (**DBP.S3**). Lungo il tratto il percorso ciclabile interseca alcune strade vicinali ed accessi privati in corrispondenza dei quali **il progetto prevede** la realizzazione di attraversamenti ciclabili sicuri e segnalati, delimitati da due strisce bianche discontinue e messi in sicurezza mediante segnaletica orizzontale e verticale (**A2PEV.01**).



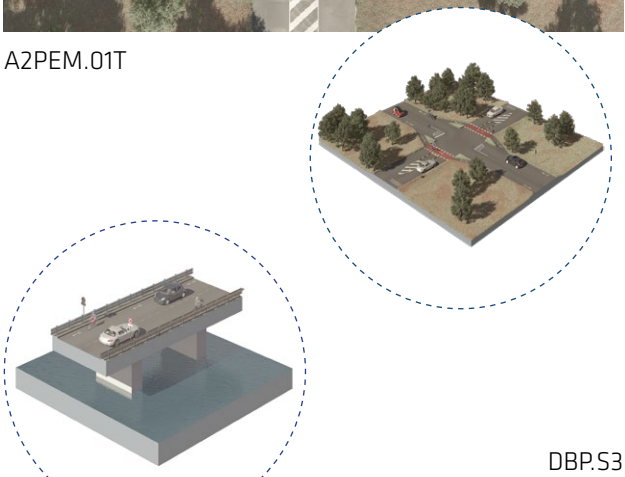
A2PEM.01T



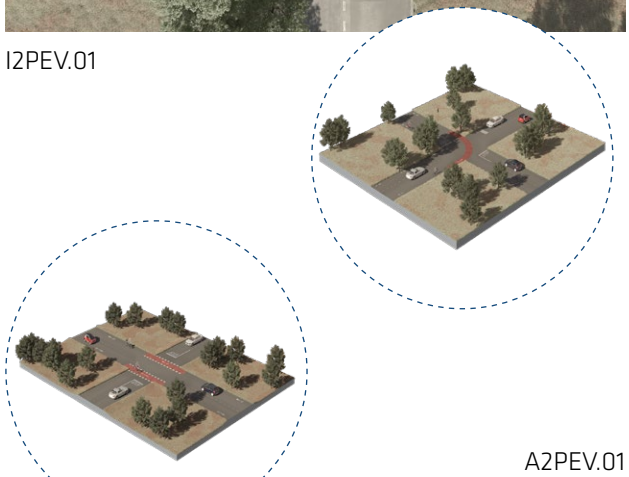
I2PEV.01



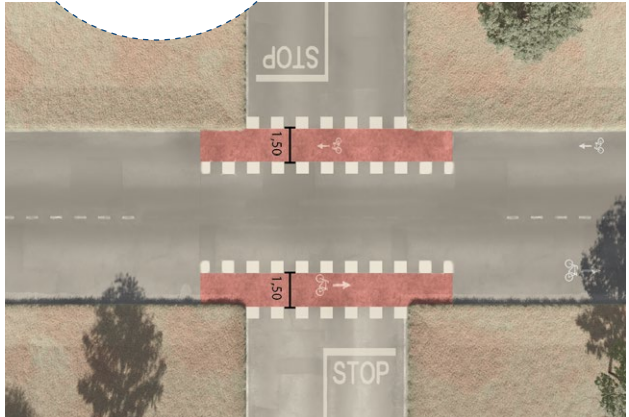
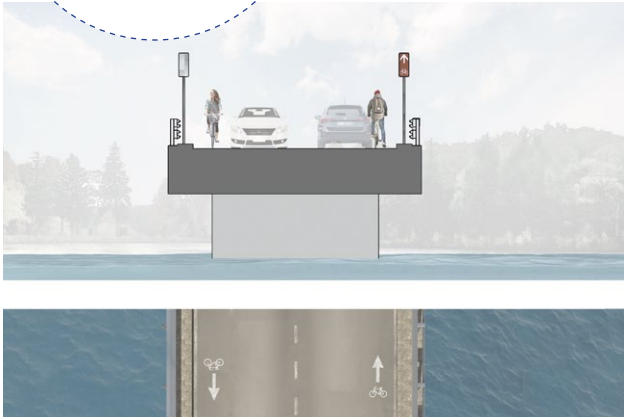
DBV.S3



DBP.S3



A2PEV.01





Raggiunta l'intersezione con un'altra strada vicinale, dove la pavimentazione in asfalto della strada percorsa si interrompe, l'itinerario prosegue diritto in direzione nord all'interno del territorio rurale del comune di Villasor e percorre per circa 1,2 km una strada rurale (foto 60), che presenta una larghezza compresa tra i 5,00 m e i 6,00 m e fondo in terra battuta mediamente efficiente, attraversando lungo il tratto due canali di irrigazione mediante due ponti di modeste dimensioni le cui strutture in entrambi i casi si presentano in discreto stato conservativo (foto 61 e foto 62). In considerazione della natura rurale della strada e dei bassissimi volumi di traffico che vi si registrano, **il progetto prevede** il transito ciclabile in sede promiscua con i veicoli e l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile. **L'intervento prevede** la sistemazione del fondo stradale con stabilizzato misto cava, ove necessario, e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale (DBV.09H). Per quanto riguarda i due manufatti, al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza, **il progetto prevede** l'inserimento di adeguata protezione laterale tramite parapetto metallico, in sostituzione di quello esistente ammalorato limitatamente al secondo manufatto (DBP.09H). Lungo il tratto il percorso ciclabile interseca alcune strade vicinali in corrispondenza delle quali **si prevede** la realizzazione di attraversamenti ciclabili sicuri segnalati mediante segnaletica verticale (A2PEV.02).

L'itinerario prosegue in direzione ovest sulla viabilità agricola del territorio di Villasor deviando a sinistra su una strada secondaria (foto 63) che si sviluppa per circa 1,2 km e presenta una sezione pressoché costante di larghezza pari a



Foto 60



Foto 61



Foto 62



Foto 63

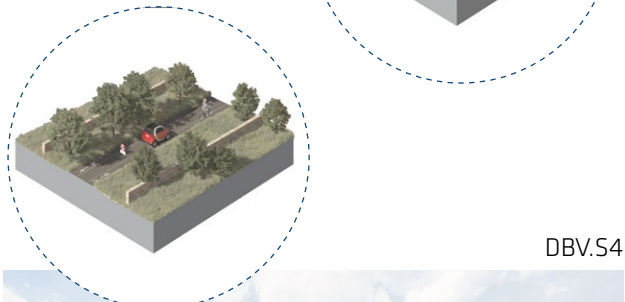
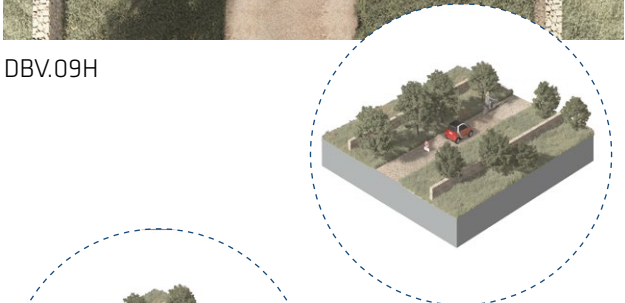
circa 4,00 m, un fondo in terra battuta nei primi 100 m e in asfalto, mediamente in buono stato, per il rimanente sviluppo. Lungo il tratto l'itinerario attraversa ancora un canale di irrigazione su un ponte (foto 64) caratterizzato da una sezione di circa 4,00 m e da parapetto metallico in cattivo stato di conservazione (SDB.P.A.03A). **Il progetto prevede** ancora il transito ciclabile in sede promiscua con i veicoli e l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile attraverso l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h, l'inserimento di specifica segnaletica verticale e la sistemazione puntuale del fondo stradale in asfalto (DBV.S4), ove necessario, oltre all'inserimento di adeguata protezione laterale tramite parapetto metallico in sostituzione di quello esistente ammalorato del manufatto di superamento del canale irriguo, al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza (DBP.S4). Lungo questo tratto il percorso interseca due accessi privati, posti uno sul lato destro e uno sul sinistro, per i quali **il progetto prevede** degli attraversamenti semplici e in sicurezza (A2PEV.01).



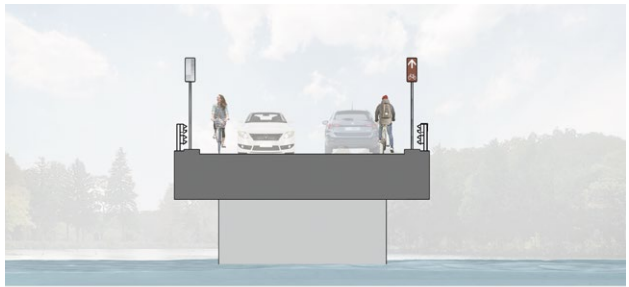
Foto 64



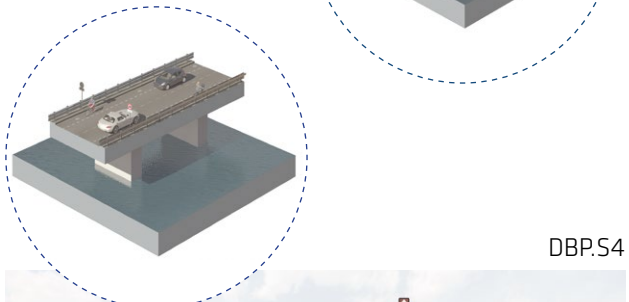
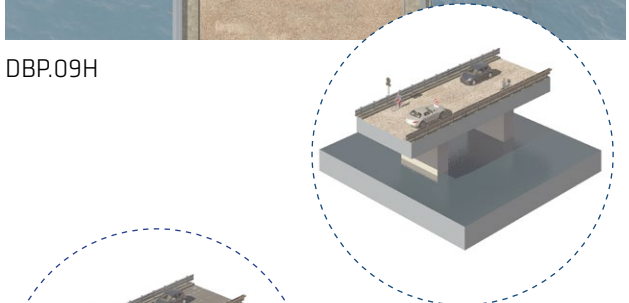
DBV.09H



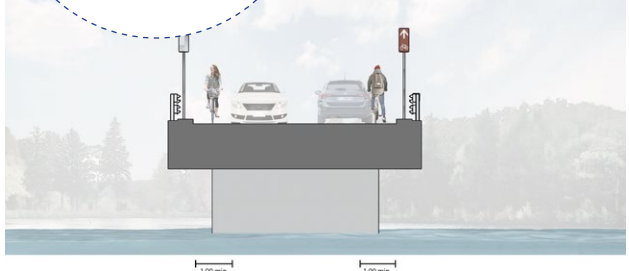
DBV.S4



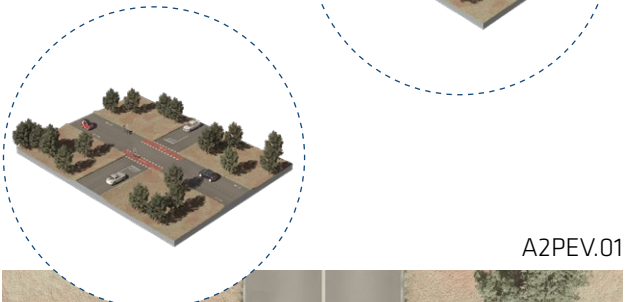
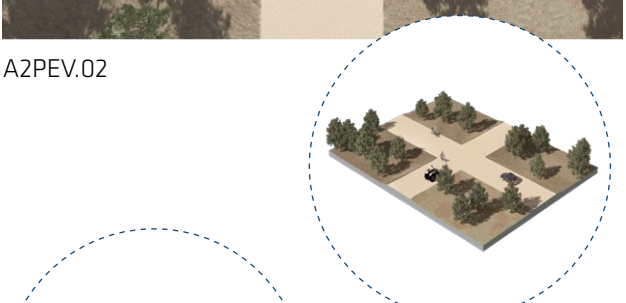
DBP.09H



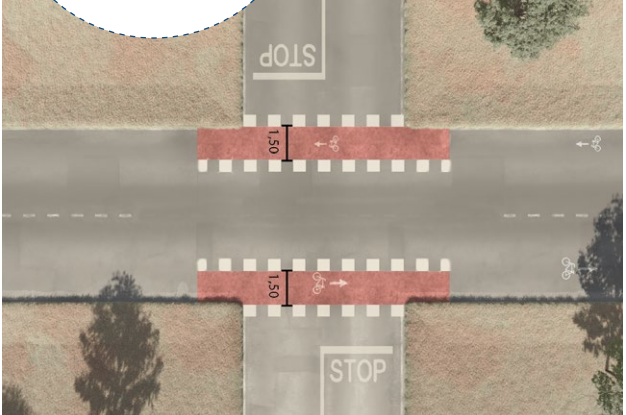
DBP.S4



A2PEV.02



A2PEV.01

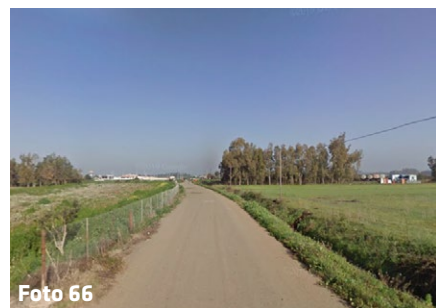
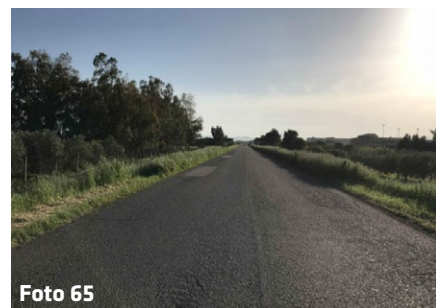




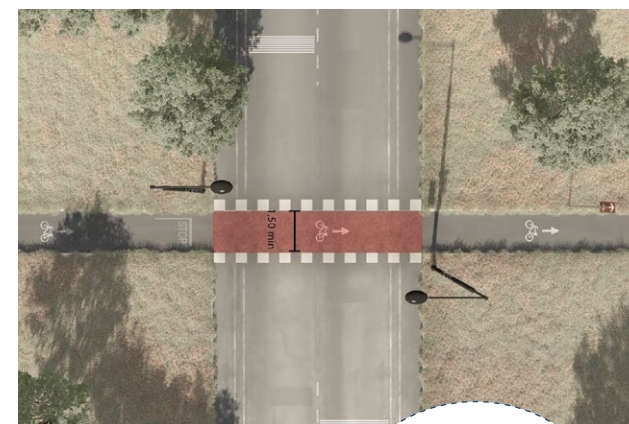
L'itinerario infine si riallaccia alla SP4 (**foto 65**), strada extraurbana a doppio senso di marcia che presenta una sezione in modesto rilevato di larghezza pari a circa 7,00 con fondo in asfalto in buono stato e priva di banchine laterali (**SEPPR.01**). Dopo aver attraversato la strada provinciale per spostarsi sulla sinistra, l'itinerario procede verso il centro urbano di Villasor parallelamente alla stessa in sede propria affiancata per circa 500 m. **Il progetto prevede** l'allargamento della piattaforma stradale della SP4 sul lato sinistro, dove è presente sufficiente spazio per accogliere il percorso ciclabile al contrario del lato destro lungo cui scorre un canale irriguo, e la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria affiancata, di larghezza pari a 3,00 m e separata dal flusso veicolare attraverso un guard-rail (**A1BE.01M.03**). All'inizio e alla fine del tratto in sede propria affiancata alla SP4, ovvero nei punti in cui si ha la transizione da sede promiscua a sede propria bidirezionale e viceversa, **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato, adeguatamente illuminato (**A1MEM.01**).

Lasciando la SP4 l'itinerario prosegue in sede promiscua su una strada comunale (**foto 66**) che porta alla zona nord-est del centro urbano di Villasor percorrendola per circa 400 m ed attraversando lungo la stessa la SP7. La strada a doppio senso di marcia presenta una sezione di larghezza pari a circa 7,50 m e fondo in asfalto dissestato in alcuni tratti. Oltre la strada provinciale, ancora sulla medesima strada l'itinerario supera l'intersezione con la via Po e prosegue per circa 600 m sulla via Flumendosa, strada urbana con sezione di larghezza pari a circa 7,00 m e fondo in asfalto per lo più in buone condizioni, incontrando un ponte con luce di circa 45 m e sezione di larghezza pari a circa 8,00 m, dotato di opere di protezione laterale in buono stato e per il quale **non si prevedono** particolari interventi manutentivi (**DBP.S4**). In considerazione dei modesti flussi di traffico che caratterizzano il tratto di circa 1 km, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'istituzione di una Zona 30, l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e posa di segnaletica verticale oltre alla sistemazione puntuale del fondo stradale ove necessario (**DBV.01A03.S4**). In corrispondenza dell'intersezione con la SP7 **il progetto prevede** la

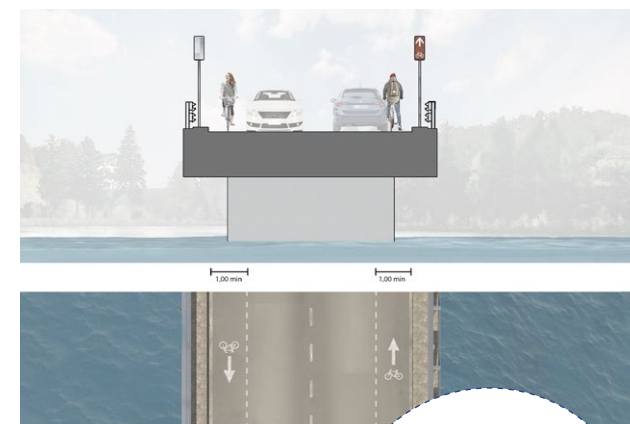
realizzazione di un attraversamento ciclabile della strada statale, regolato da una lanterna semaforica a chiamata e opportunamente segnalato sia ai veicoli che ai ciclisti tramite segnaletica orizzontale e verticale e adeguatamente illuminato (**A2PEA.01X**). Per quanto riguarda l'intersezione con la via Po **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile segnalato sulla carreggiata stradale mediante due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale e verticale (**A2PEV.01X**). Percorrendo la via Flumendosa l'itinerario raggiunge i margini orientali del centro urbano di Villasor e l'intersezione con via Roma, Bia Cuccuru Antiogu Pisu e via Cimitero.



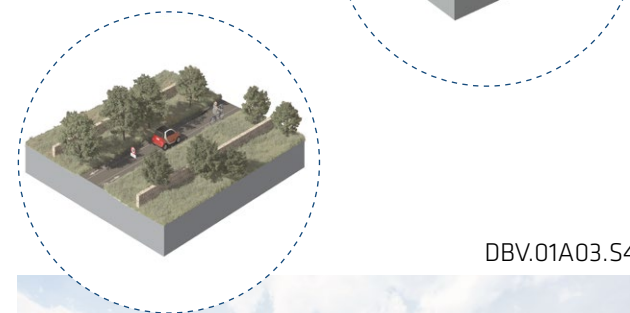
A1BE.01M.03



A1MEM.01



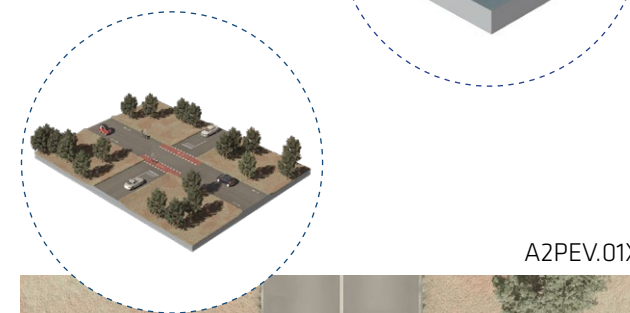
DBP.S4



DBV.01A03.S4



A2PEA.01X



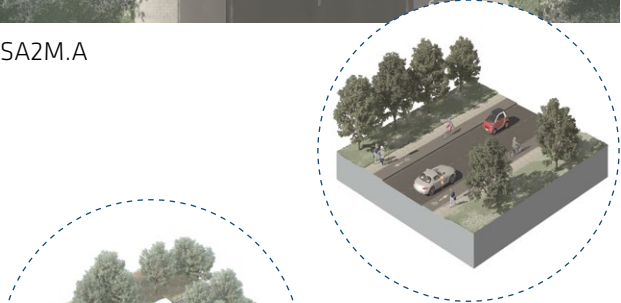
A2PEV.01X



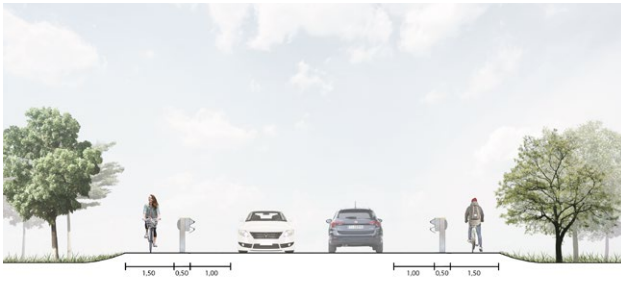
# SEZIONI STATO DI FATTO



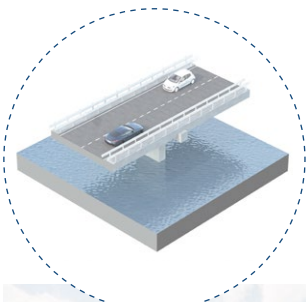
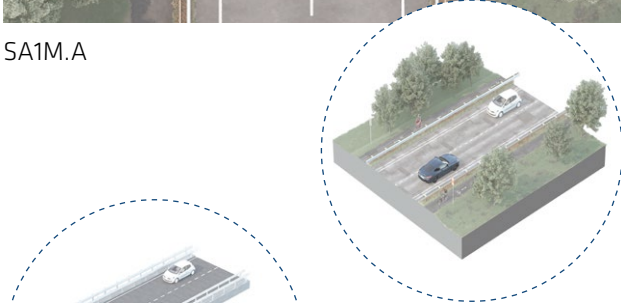
SA2M.A



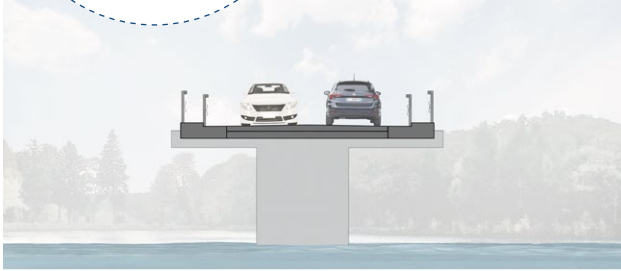
SDBV.A



SA1M.A



SDB.P.A.01G - SDB.P.A.03A



SCMU.A





# TERZO TRATTO

# VILLASOR - SAMASSI

**Lunghezza:** 14,21 km  
**Origine:** viale Don Rocco Vaquer intersezione via Emilia, Villasor  
**Fine:** via Circonvallazione, Samassi  
**Aree di cicloservizi presenti:**  
via Cimitero intersezione via Emilia, Villasor: area di sosta semplice extraurbana  
stazione ferroviaria di Serramanna: area di sosta complessa urbana

- Legenda colori mappa*
- **Percorso blu** - ciclovia in sede propria
  - **Percorso arancione** - ciclovia in sede promiscua
  - **Percorso viola** - ciclovia in sede promiscua su corsia valicabile
  - Percorso nero - ciclovia su altri tratti
  - Intersezioni
  - Cicloservizi
  - Stazione ferroviaria

*Punti di interesse*



Chiostro di Sant'Antioco,  
Villasor





Chiesa di San Leonardo,  
Serramanna





Santuario di Santa Maria di Montserrat,  
Serramanna



**FINE**  
Via Circonvallazione  
Samassi

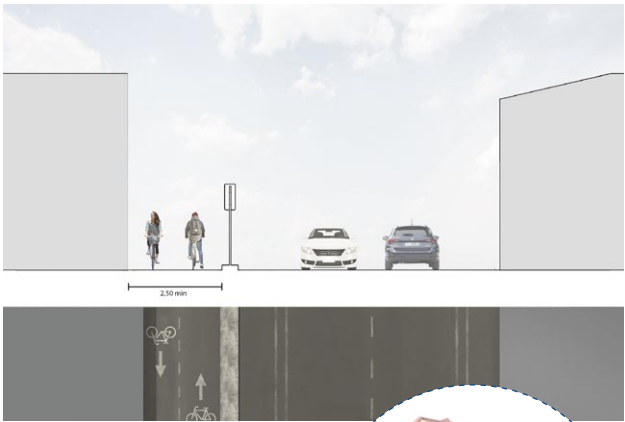
**INIZIO**  
Via Cimitero  
Villasor





Ai margini orientali del centro urbano di Villasor, l'itinerario raggiunge l'intersezione tra via Flumendosa, via Roma, Bia Cuccuru Antiogu Pisu e via Cimitero. Percorrendo quest'ultima via in sede propria per circa 300 m l'itinerario costeggia l'area sportiva (in sinistra) e il cimitero comunale (in destra). La via Cimitero è una strada urbana che si presenta a doppio senso di marcia e fondo in asfalto mediamente ammalorato, una sezione stradale di circa 6,00 m, marciapiedi di circa 2,00 m su entrambi i lati. Oltre la via cimitero l'itinerario supera l'intersezione con la Bia Biddarega e prosegue per circa 400 m sul viale Don Rocco Vaquer (foto 67), strada a doppio senso di marcia che si presenta in modesto rilevato con una sezione stradale di larghezza pari a circa 7,50 m distinta in una corsia per senso di marcia e banchine non pavimentate di circa 1,00 m. Lungo questo tratto **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale di larghezza 2,50 m, affiancata al lato destro della piattaforma stradale e separata dalla stessa mediante l'inserimento di un cordolo invalicabile in c.a. dello spessore di 0,50 m. Lungo la via Cimitero, la pista è ricavata mediante il risezionamento della carreggiata e il restringimento delle corsie veicolari (A1BU.CS1), mentre sul viale Don Rocco Vaquer è inserita in allargamento della piattaforma stradale esistente utilizzando lo spazio disponibile ai margini della strada (A1BU.01M.03). In corrispondenza dell'intersezione tra via Flumendosa, via E. Porrino, via Roma, la Bia Cuccuru Antiogu Pisu e la via Cimitero, dove avviene la transizione fra la sede promiscua e la sede propria bidirezionale, **si prevede** la realizzazione di un primo attraversamento ciclabile monodirezionale sicuro e segnalato sulla via Flumendosa (A1MURa.01), delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità (dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione) e di un attraversamento bidirezionale sulla Bia Cuccuru Antiogu Pisu con le stesse caratteristiche descritte (A1BURa.01). Laddove la pista ciclabile bidirezionale attraversa la Bia Biddarega per proseguire sul viale Don Rocco Vaquer, come anche in corrispondenza degli accessi privati presenti lungo lo stesso, **si prevede** l'inserimento di un attraversamento bidirezionale sicuro e segnalato (A1BURa.01).

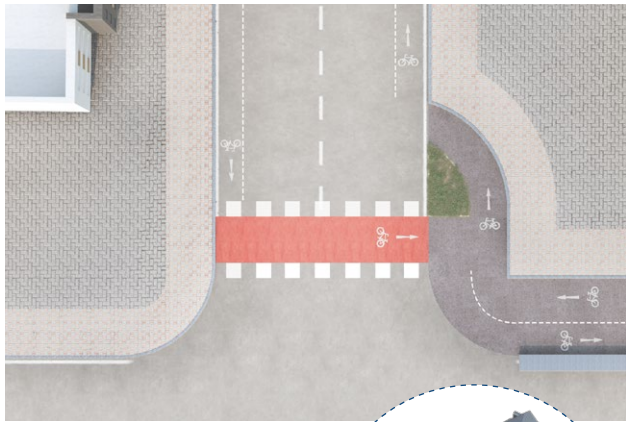
Inoltre, in prossimità dell'area sportiva **il progetto prevede** l'inserimento di un'area di sosta semplice extraurbana attrezzata per consentire al ciclista di riposarsi e rifocillarsi (fig.3) Dal viale Don Rocco Valquer l'itinerario svolta a destra e prosegue per circa 250 m in direzione nord sulla via la Guardia (foto 68), strada secondaria di sezione pari a 4,00 m con larghe banchine di circa 2,50 m e fondo in asfalto in discrete condizioni di manutenzione. L'itinerario la percorre in sede promiscua allontanandosi dal centro abitato di Villasor, fino a raggiungere l'argine di un canale. In considerazione dei modesti flussi di traffico che caratterizzano il tratto, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, dando opportuna indicazione della sede ciclabile mediante il tracciamento della segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale (DBV.S4). **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale di una corsia ciclabile valicabile, individuata tramite una striscia bianca discontinua su entrambe le corsie per un uso promiscuo, in cui vengono apposti pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.); viene inoltre prevista la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo. In corrispondenza del passaggio dalla sede propria bidirezionale alla sede promiscua **si prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato per omogeneizzare i flussi ciclabili con quelli veicolari (A1MURa.01).



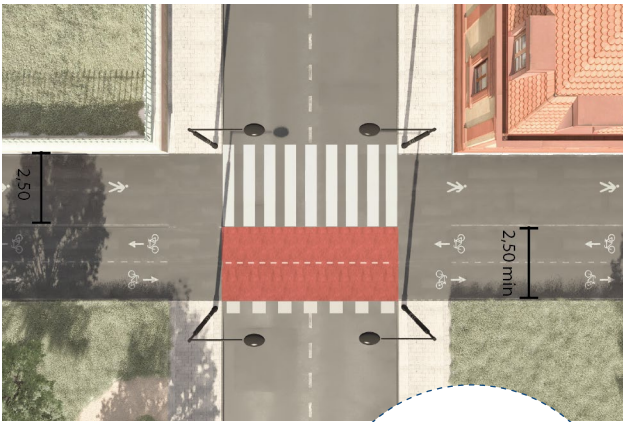
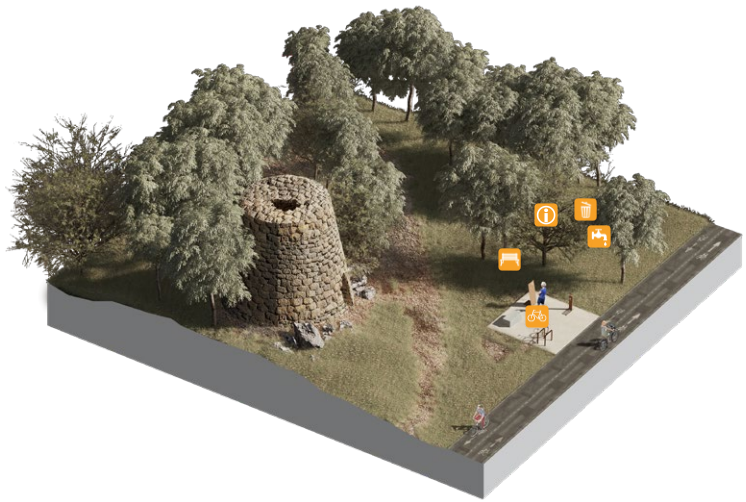
A1BU.CS1 - A1BU.01M.03



DBV.S4



A1MURa.01



A1BURa.01

Fig. 3 - Area di sosta semplice extraurbana

- Portabiciclette
- Fontana
- Cestino rifiuti
- Pannello informativo
- Sedute



Prima di raggiungere il ponte che consente di superare il canale, l'itinerario svolta a sinistra e imbecca un sentiero in terra battuta (**foto 69**) che si sviluppa sull'argine sinistro del canale posto ad un'altezza di circa 5,00 m dal livello dell'acqua, percorrendolo per circa 900 m sino all'innesto con una strada rurale asfaltata. Il sentiero presenta una larghezza di circa 4,00 m e un fondo sconnesso in sterrato, ricoperto in buona parte del suo sviluppo da vegetazione spontanea (**SDBS.M**). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale non affiancata, di larghezza pari a 3,00 m e pavimentazione in stabilizzato misto cava da sovrapporre al sentiero di servizio del canale e dei lotti agricoli prospicienti (**BBA.09H**). Il dislivello rispetto al corso d'acqua e ai terreni circostanti sarà messo in sicurezza su ambo i lati attraverso la realizzazione di parapetto metallico da concordare con l'ente gestore del canale. All'inizio del tratto **si prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato per consentire il passaggio dalla sede promiscua alla sede propria (**A1MURa.01**).

Raggiunta la strada rurale in asfalto dopo poco meno di 1 km, l'itinerario svolta a destra sulla stessa per attraversare il canale e raggiungere così il lato opposto dell'argine percorrendo un primo ponte che si sviluppa per una lunghezza di circa 20 m e presenta una sezione di 6,00 m, con pavimentazione in asfalto e banchine di 1,00 m per lato dotate di protezione laterale (**foto 70** - **SDB.PA.03G**). Successivamente l'itinerario svolta a sinistra su una strada rurale esistente che va ad affiancarsi all'argine di destra del canale, attraversando un piccolo ponte con sviluppo di circa 9,00 m, larghezza di 4,00 m e fondo dissestato in terra naturale, privo di parapetti a protezione del passaggio (**foto 71**). Lungo il



Foto 69



Foto 70



Foto 71



Foto 72

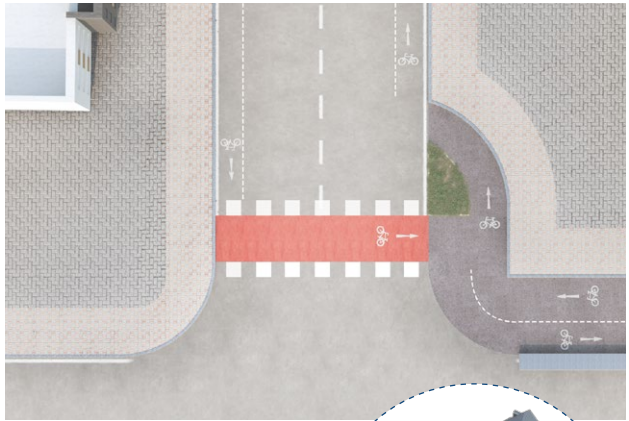
tratto **il progetto prevede** il transito ciclabile in sede promiscua con i mezzi che accedono ai fondi agricoli, attraverso la modifica delle regole di circolazione e l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h, la sistemazione puntuale del fondo stradale unitamente all'inserimento della necessaria segnaletica di tipo orizzontale e verticale (**DBV.01A02.S4**).

In corrispondenza dei due manufatti il progetto non prevede particolari interventi di tipo manutentivo oltre all'inserimento di adeguata protezione laterale tramite l'inserimento di parapetto metallico dove non presente, al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza per il transito dei ciclisti (**DBP.09H**).

L'itinerario prosegue per circa 2,7 km sul sentiero di servizio lungo la sponda destra del canale, un percorso che presenta una larghezza di circa 3,00 m e un fondo in terra battuta dissestato (**foto 72** - **SDBS.M**). Trattandosi di un percorso interessato esclusivamente dalla viabilità di accesso ai fondi agricoli e di manutenzione del canale da parte del Consorzio di Bonifica, **il progetto prevede** la definizione di una pista ciclabile, di larghezza pari a 3,00 m e fondo in stabilizzato misto cava, lungo la quale sarà consentito esclusivamente il transito degli eventuali mezzi agricoli e di manutenzione autorizzati (**BBA.09H** e **fotoinserimento\_3**). Lungo il percorso l'itinerario sottopassa due ponti di attraversamento del canale, che presentano entrambi una larghezza di circa 8,00 m, utilizzando i due sottopassaggi esistenti opportunamente adeguati al transito ciclistico.



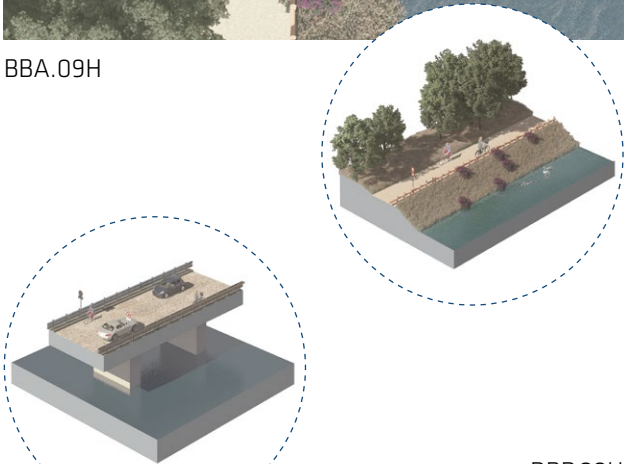
BBA.09H



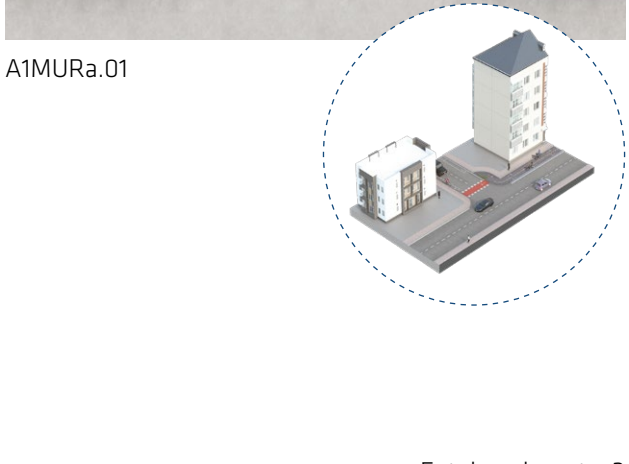
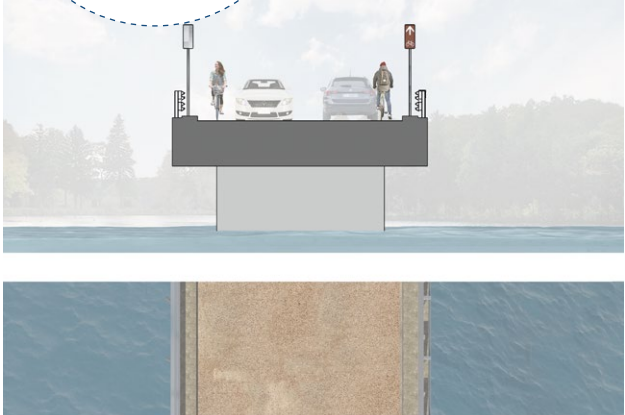
A1MURa.01



DBV.01A02.S4



DBP.09H



Fotoinserimento\_3





Dopo circa 2,7 km l'itinerario raggiunge i margini sud-orientali di Serramanna innestandosi alla radice del ponte di attraversamento del canale (**foto 73**), che percorre per accedere alla via XXV Aprile, di ingresso all'abitato. Il ponte si presenta a doppio senso di marcia con uno sviluppo di circa 35/40 m, sezione pari a circa 8,00 m con fondo in asfalto in discrete condizioni e banchine di 1,00 m su entrambi i lati con barriere di protezione laterale ammalorate. La via XXV Aprile è una strada urbana a doppio senso di marcia che sino all'intersezione con il corso Repubblica presenta una sezione di larghezza pari a 7,00 m, con banchine laterali di 0,50 m e marciapiedi in cemento di larghezza pari a 1,00 m su entrambi i lati (**foto 74**). In questo tratto di circa 280 m **il progetto prevede** il transito ciclabile in sede promiscua con i veicoli, attraverso la modifica delle regole di circolazione e l'istituzione di una Zona 30, in accordo con l'Amministrazione Comunale, unitamente alla sistemazione puntuale del fondo stradale in asfalto e l'indicazione della sede ciclabile mediante segnaletica orizzontale e verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata da una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**). All'inizio del tratto, in corrispondenza del ponte sul canale **si prevede** la sostituzione del parapetto metallico in entrambi i lati al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza (**DBP.S4**).

Nel tratto successivo di circa 300 m, dall'intersezione con il corso Repubblica sino all'incrocio con la via Grandi e la via Oberdan, la via XXV Aprile presenta una



Foto 73



Foto 74

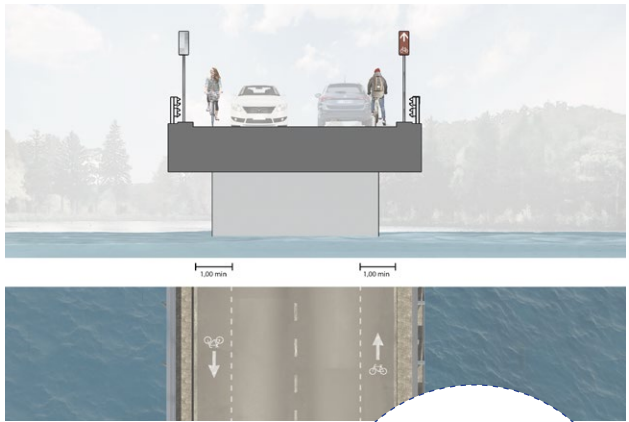
piattaforma stradale di circa 11 m, distinta in due corsie veicolari da 5,50 m con banchine laterali da 0,50 m e marciapiedi in cemento da 2,00 m su entrambi i lati (**foto 75**). In accordo con l'Amministrazione Comunale, **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale lunga 150 m, ricavata sul lato destro della carreggiata mediante il risezionamento delle corsie veicolari. La pista ha una larghezza di 2,50 m, pavimentazione in asfalto e risulta separata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. invalicabile (**A1BU.CS1**). In corrispondenza delle intersezioni con le strade urbane che si immettono sulla viabilità interessata dal percorso ciclabile **si prevede** la realizzazione di attraversamenti ciclabili a raso, sicuri e segnalati (**A1BURa.01**). Il passaggio dalla sede promiscua alla sede propria avviene con l'inserimento di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso che consente di confluire i flussi ciclabili sul lato destro della piattaforma stradale (**A1MURa.01**). Nell'ultimo tratto di 200 m, sino all'intersezione con la via Serra, la via XXV Aprile presenta una piattaforma stradale di 8,00 m con marciapiede da 2,00 m sul solo lato destro. **Il progetto prevede** ancora il transito ciclabile in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'organizzazione di una Zona 30, unitamente alla sistemazione puntuale del fondo stradale in asfalto e l'indicazione della sede ciclabile mediante segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile valicabile corredata da pittogrammi, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (**DBC.S4**). Il passaggio dalla sede propria alla sede promiscua avviene mediante l'inserimento di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, che consente un'omogeneizzazione dei flussi ciclabili a quelli veicolari



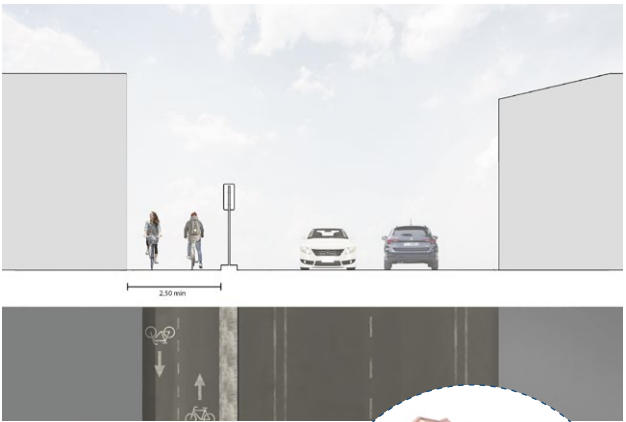
Foto 75



DBC.S4



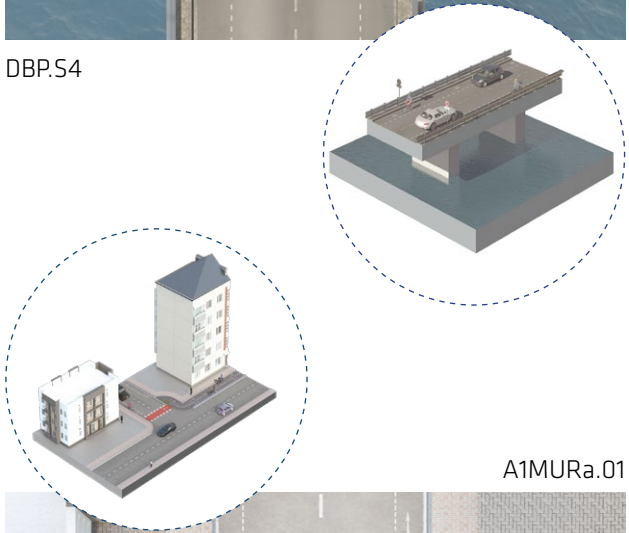
DBP.S4



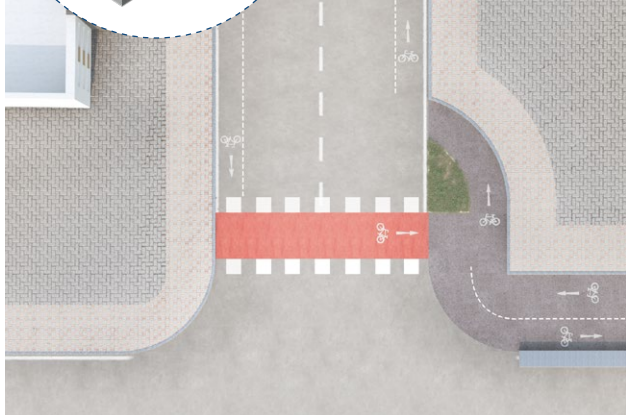
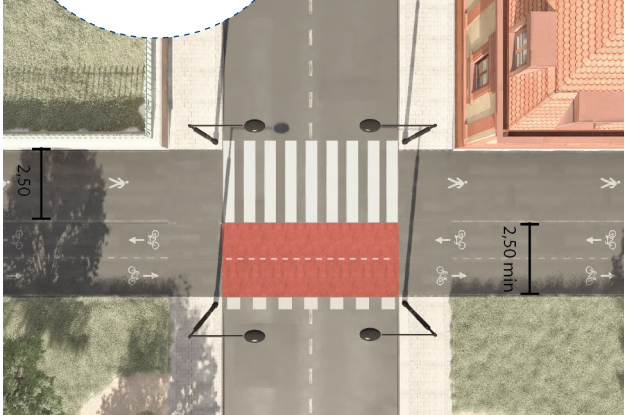
A1BU.CS1



A1BURa.01



A1MURa.01





(A1MURa.01).

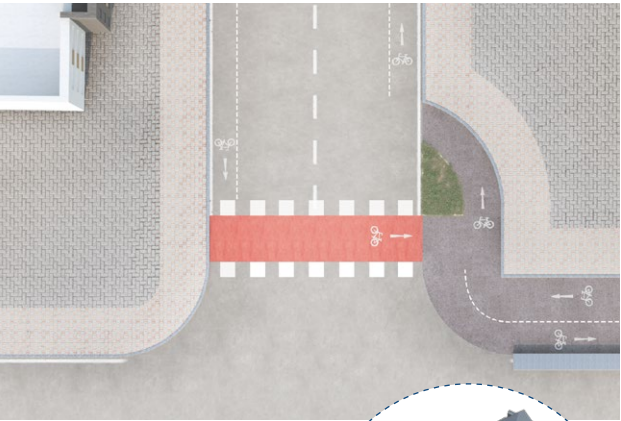
Raggiunta l'intersezione con la via Serra e la via Roma, l'itinerario si biforca in due percorsi monodirezionali lungo le suddette strade, tratti di penetrazione urbana della SS196dir, caratterizzate da un senso unico di percorrenza. La via Serra (foto 76), con percorrenza in direzione nord, presenta una sezione stradale pari a 5,50 m articolata in una corsia di marcia e una fascia di parcheggi in linea sul lato sinistro. La via Roma (foto 77), con senso di percorrenza in direzione sud, presenta una carreggiata di 4,00 m con banchine laterali da 0,50 m e marciapiede in pietra da 1,50 m sul lato destro. Lungo i due tratti, di circa 1,00 km ciascuno, **il progetto prevede** il transito ciclabile in sede promiscua con i veicoli attraverso l'organizzazione di una Zona 30 urbana, la sistemazione puntuale del fondo stradale in asfalto e l'indicazione della sede ciclabile mediante segnaletica orizzontale e verticale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile valicabile posta a destra delle corsie veicolari, corredata da pittogrammi e destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (DBC.S4).

I due percorsi, distinti per senso di marcia all'interno di Serramanna, si ricongiungono in corrispondenza della piazza Matteotti, dalla quale l'itinerario prosegue per circa 300 m ancora in sede promiscua sul viale Matteotti sino a raggiungere la linea ferroviaria in prossimità della stazione ferroviaria di Serramanna-Nuraminis. Il viale Matteotti è una strada urbana a doppio senso di marcia con sezione di larghezza pari a 9,00 m e marciapiedi in pietra da 1,50 m su entrambi i lati (foto 78). **Il progetto prevede** ancora il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'organizzazione di una Zona 30, la

sistemazione puntuale del fondo stradale e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e verticale, con il tracciamento di una corsia ciclabile valicabile posta a destra delle corsie veicolari, corredata da pittogrammi e destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (DBC.S4). In corrispondenza della linea ferroviaria si rileva la presenza di un attraversamento ciclabile in sottopasso di recente realizzazione, che consente il superamento dell'intersezione in totale sicurezza, ma che tuttavia presenta attualmente dei problemi di allagamento relativamente ai quali **si prevede** la realizzazione di apposita segnaletica di pericolo che impedisca l'accesso in caso di allagamento.

Il passaggio dalla sede promiscua alla sede propria avviene mediante un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, che consente di confluire i flussi ciclabili sul lato sinistro della piattaforma stradale (A1MURa.01).

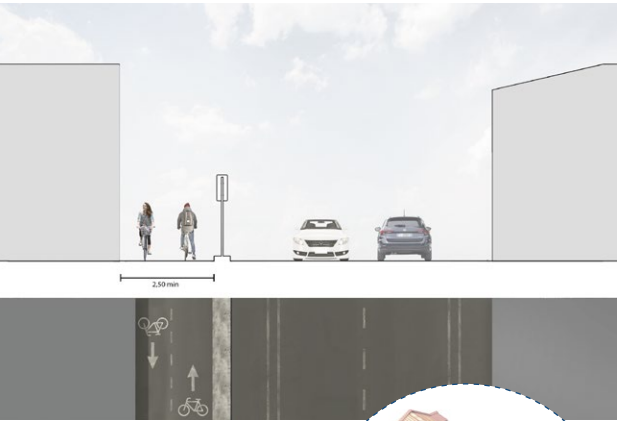
Oltre la linea ferroviaria, l'itinerario percorre in sede propria gli ultimi 350 m del viale Matteotti sino alla rotatoria con la strada comunale di San Giorgio. Il viale Matteotti si presenta ancora a doppio senso di marcia con sezione di larghezza pari a 9,00 m e marciapiedi da 1,50 m su entrambi i lati. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, ricavata sul lato sinistro della carreggiata mediante il risezionamento delle corsie veicolari. La pista ha una larghezza pari a 2,50 m con pavimentazione in asfalto, separata dalle corsie veicolari attraverso dissuasori tubolari metallici ad interasse non superiore a 1,5 m (A1BU.TS1). In corrispondenza delle intersezioni con le strade urbane che si immettono sulla viabilità interessata dal percorso ciclabile **si prevede** la realizzazione di attraversamenti ciclabili a



A1MURa.01



DBC.S4



A1BU.TS1



Foto 76



Foto 77



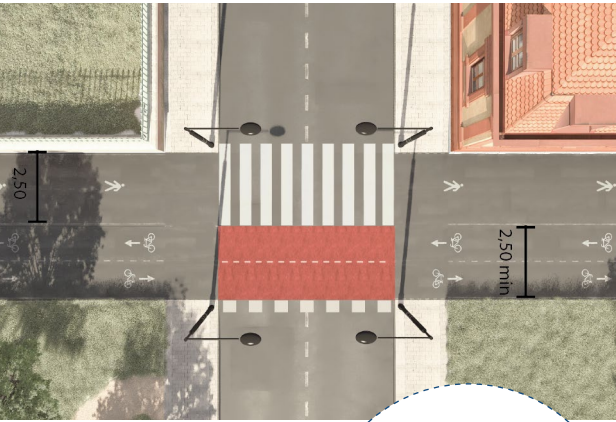
Foto 78



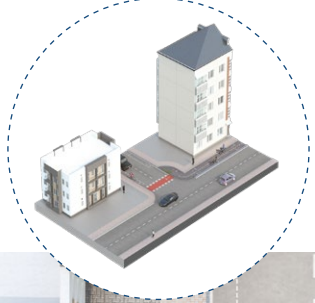
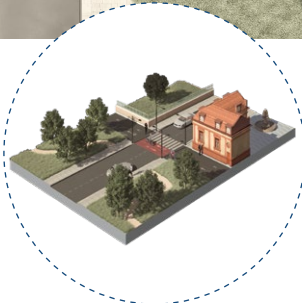
raso, sicuri e adeguatamente segnalati (**A1BURa.01**).  
L'itinerario lascia il centro urbano di Serramanna dai suoi margini occidentali, superando l'intersezione a rotatoria di ingresso al paese e proseguendo per circa 500 m sulla strada comunale San Giorgio, mediante la quale supera il Riu Mannu attraverso un ponte (**foto 79**). La rotatoria presenta quattro bracci di ingresso, una corona giratoria di circa 20 m e fondo in asfalto in buono stato. La strada comunale San Giorgio si presenta in rilevato, con una sezione stradale di circa 6,00 m priva di banchine laterali e dotata di guard-rail di protezione laterale. Nel tratto di superamento del fiume Riu Mannu la strada si sviluppa su un ponte di lunghezza pari a circa 200 m, con sezione di larghezza pari a 6,00 m e banchine laterali da 1,20 m circa per lato dotate di barriere di protezione laterale in buono stato (**SDB.P.A.01G**). **Il progetto prevede** lungo il tratto una percorrenza in sede promiscua con i veicoli mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4** e **DBP.S4**). All'inizio del tratto **si prevede** l'adeguamento della rotatoria esistente attraverso l'inserimento di una corsia ciclabile posta nella parte più esterna della corona giratoria, di larghezza pari a 1,50 m, colorata e delimitata da una linea bianca discontinua (**CRE.01**) mentre il passaggio dalla sede propria alla sede promiscua avviene attraverso l'inserimento di un attraversamento ciclabile a raso, sicuro e segnalato, che consente un'omogeneizzazione dei flussi ciclabili a quelli veicolari (**A1MURa.01**).



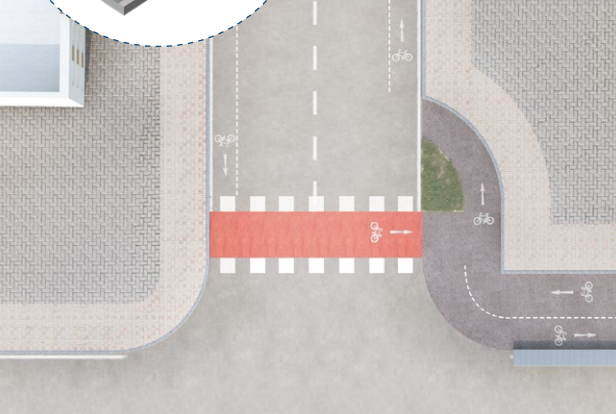
In corrispondenza dell'accesso al Parco del Santuario di Santa Maria di Monserrato, l'itinerario lascia la strada comunale, svolta a destra e prosegue per 200 m su un sentiero con fondo in terra battuta e larghezza di circa 3,00 m (**SDBS.M**), lungo il quale raggiunge l'argine del fiume dopo aver attraversato un piccolo ponte su un canale (**foto 80**), che presenta una larghezza di 2,70 m e lunghezza di circa 9,00 m. **Il progetto prevede** ancora il transito in sede promiscua con i veicoli in quanto si tratta di una zona extraurbana caratterizzata da un volume di traffico molto ridotto, unitamente al rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (**DBV.09H** e **DBP.09H**).  
Raggiunto l'argine del fiume Riu Mannu, l'itinerario svolta in sinistra e prosegue per circa 1,70 km lungo un sentiero arginale, che presenta una larghezza costante di circa 5,50 m e fondo terroso sconnesso, ricoperto da vegetazione naturale (**foto 81**). **Il progetto prevede** l'inserimento del percorso ciclabile in sovrapposizione del sentiero arginale, attraverso la realizzazione di una pista ciclabile con una larghezza pari a 3,00 m e fondo in stabilizzato misto cava (**BBA.09H**). Il dislivello rispetto al corso d'acqua e ai terreni circostanti sarà messo in sicurezza, su ambo i lati, mediante l'inserimento di un parapetto metallico, da concordare con l'ENAS - Ente Acque della Sardegna.



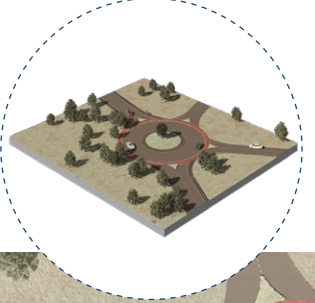
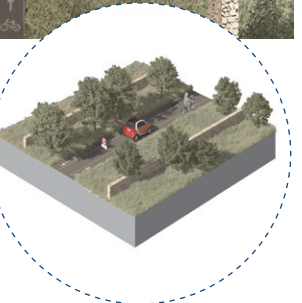
A1BURa.01



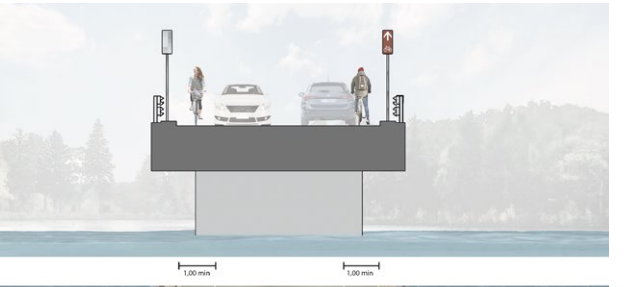
A1MURa.01



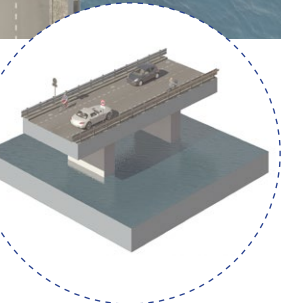
DBV.S4



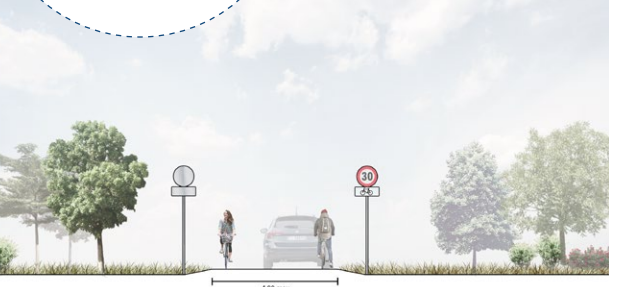
CRE.01



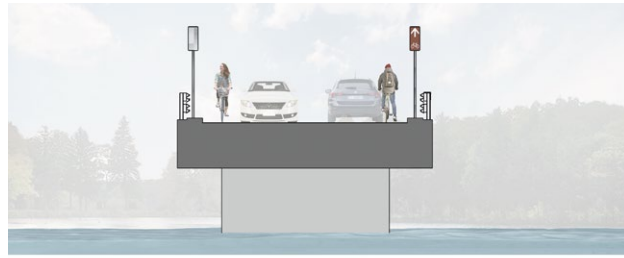
DBP.S4



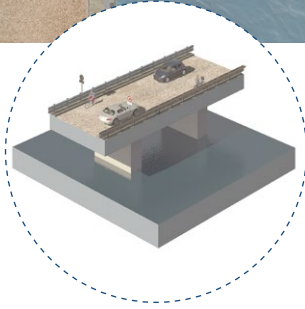
DBV.09H



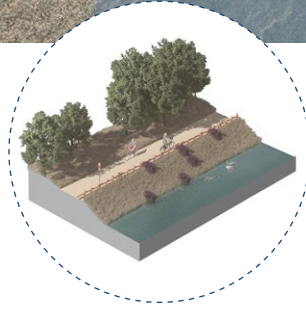




DBP.09H



BBA.09H





Dopo aver percorso 1,70 km, il sentiero arginale si discosta dal letto del fiume e prosegue lungo l'argine di un canale che confluisce sul Flumini Mannu, sino ad interrompersi in corrispondenza di una strada comunale perpendicolare al sentiero. L'itinerario imbecca tale strada (**foto 82**) svoltando sulla destra, la percorre per circa 200 m attraversando il canale per spostarsi sulla sponda opposta. La strada presenta una larghezza di circa 5,00 m con fondo in terra naturale dissestato e supera il canale attraverso un ponte di lunghezza pari a circa 45 m e larghezza pari a 5,00 m, con fondo in asfalto in cattivo stato di conservazione e parapetti metallici in stato precario (**foto 83** - **SDB.P.A.03A**). Trattandosi di una strada a bassissimo volume di traffico, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile tra cui la segnaletica verticale, e il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava (**DBV.09H**). Per quanto riguarda il ponte **si prevede** la sistemazione del fondo stradale in asfalto ammalorato e l'inserimento di adeguata protezione laterale mediante barriere metalliche (**DBP.01A03.S4**).

Il passaggio dalla sede propria alla sede promiscua avviene attraverso l'inserimento di un attraversamento ciclabile a raso, sicuro e segnalato, che consente un'omogeneizzazione dei flussi ciclabili a quelli veicolari (**A1MEV.02**). L'itinerario raggiunge un sentiero carrabile presente sulla sponda opposta del canale appena attraversato e, svoltando a sinistra, prosegue in direzione nord-ovest sullo stesso, caratterizzato da una sezione di circa 4,00 m e fondo in terra naturale (**SDBS.M**). Dopo circa 400 m l'itinerario imbecca in destra una strada di penetrazione agraria (**foto 84**) sulla quale prosegue attraverso i campi



Foto 82



Foto 83



Foto 84

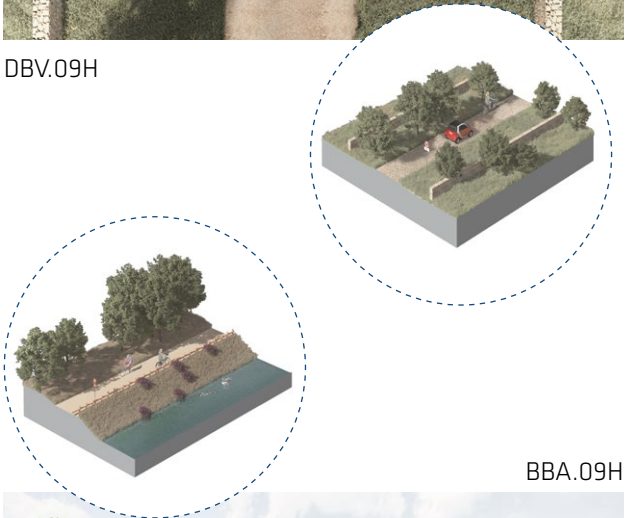


Foto 85

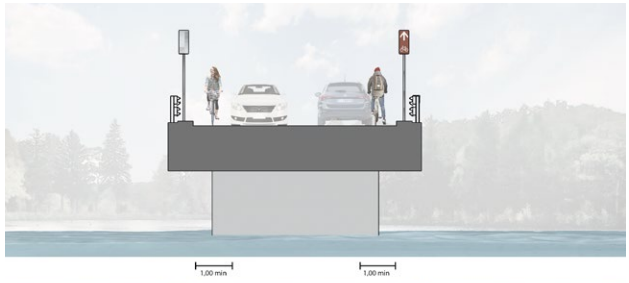
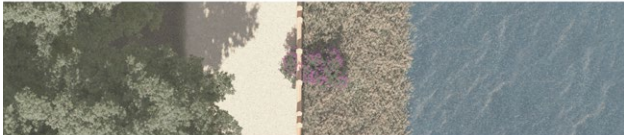
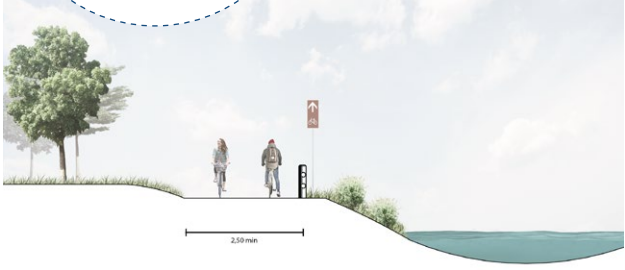
coltivati per circa 1,9 km sino a raggiungere il territorio comunale di Samassi innestandosi su una strada asfaltata. La strada è caratterizzata da una sezione di larghezza pari a circa 4,00 m e fondo sconnesso in terra battuta e sul lato destro presenta un dislivello ungo il canale che costeggia. Trattandosi di un percorso interessato esclusivamente dalla viabilità di accesso ai fondi agricoli e di manutenzione del canale da parte del Consorzio di Bonifica, **il progetto prevede** la definizione di una pista ciclabile di larghezza pari a 3,00 m e fondo in stabilizzato misto cava, lungo la quale sarà consentito esclusivamente il transito degli eventuali mezzi agricoli e di manutenzione autorizzati (**BBA.09H** e **fotoinserimento\_4**). In corrispondenza della scarpata laterale verso il canale, come anche sul piccolo ponte che l'itinerario attraversa lungo il tratto (**foto 85**), è previsto l'inserimento di adeguata protezione laterale tramite l'inserimento di parapetto metallico da concordare con l'ente gestore (**B6B.1105**).



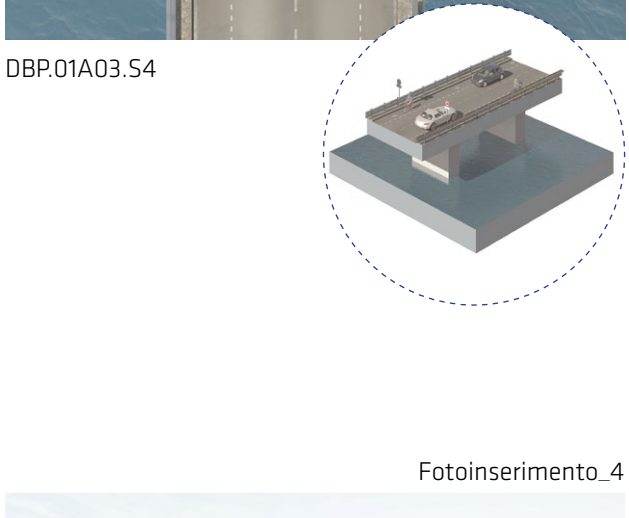
DBV.09H



BBA.09H



DBP.01A03.S4



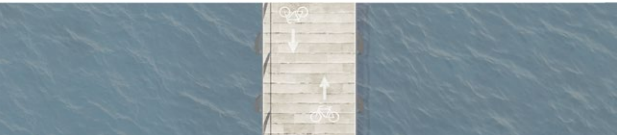
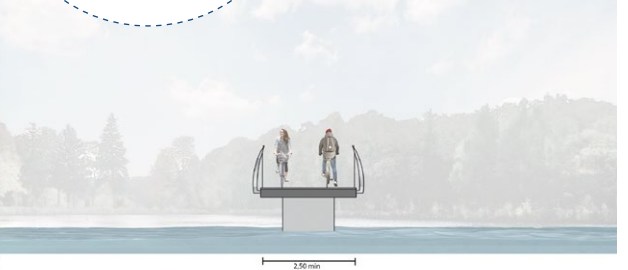
Fotoinserimento\_4



A1MEV.02



B6B.1105





Raggiunto il territorio comunale di Samassi, dove il sentiero lungo canale trova conclusione in corrispondenza di una strada comunale asfaltata (**foto 86**), l'itinerario svolta a destra e imbocca quest'ultima in direzione nord-est per proseguire per circa 1,7 km sulla stessa, che presenta una carreggiata di sezione pari a circa 4,50 m e fondo in asfalto in buono stato. Lungo questa strada l'itinerario supera il tracciato ferroviario mediante un cavalcaferrovia che comporta un piccolo incremento di pendenza per un breve tratto. Il cavalcaferrovia è caratterizzato da uno sviluppo di circa 50 m, una sezione stradale di circa 7,50 m e si presenta in buone condizioni sia per quanto riguarda il fondo in asfalto che per gli elementi di protezione laterale. Negli ultimi 200 m, la strada presenta un fondo in terra battuta e una larghezza di circa 5,00 m (**foto 87**) e supera il fiume Riu Mannu con un ponte che presenta una sezione di circa 8,50 m e lunghezza di 54 m, anch'esso con fondo in terra (**foto 88**). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, possibile per via della bassa intensità di traffico della strada. **L'intervento prevede** nel tratto in asfalto la sistemazione puntuale del fondo stradale, l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile tramite posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile valicabile posta a destra delle corsie veicolari, corredata da pittogrammi e destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4** e **DBP.S4**). Nel tratto con fondo in terra naturale **si prevede** il rifacimento della pavimentazione con stabilizzato misto cava e l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile tramite posa di segnaletica verticale (**DBV.09H** e **DBP.09H**)



Foto 86



Foto 87



Foto 88

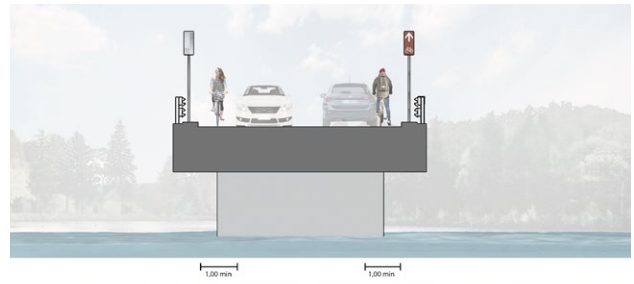


Foto 89

Giunto in prossimità del centro urbano di Samassi l'itinerario si innesta nella via Circonvallazione (**foto 89**), strada a doppio senso di marcia con sezione in rilevato di larghezza pari a circa 7,50 m e guard-rail di protezione laterale su entrambi i lati. Per attraversare la via Circonvallazione l'itinerario prosegue in sinistra lungo uno stradello complanare alla stessa strada sino a raggiungere il punto in cui il guard-rail si interrompe per consentire l'innesto e l'attraversamento della strada. In questo punto l'itinerario attraversa la via Circonvallazione per portarsi sul lato opposto della stessa e, svoltando a destra, prosegue parallelamente alla stessa per circa 80 m sino alla via Pertini mediante la realizzazione di un nuovo tracciato. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, posta in affiancamento alla piattaforma stradale della via Circonvallazione mediante l'allargamento del rilevato stradale sul lato sinistro, e separata dalle corsie veicolari tramite il guard-rail esistente. **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovía a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm (**A1BE.01M.03**). Inoltre, sulla via Circonvallazione **si prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro, segnalato ed adeguatamente illuminato. L'attraversamento sarà messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità tra cui dissuasori ottici ed acustici e cambiamento cromatico della pavimentazione (**A1BEM.01**).



DBV.S4



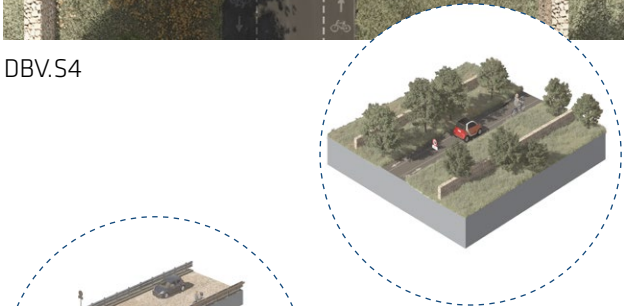
DBP.S4



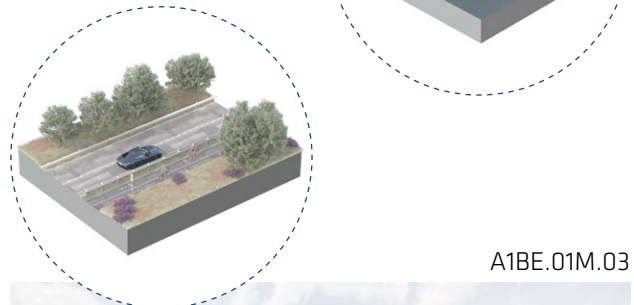
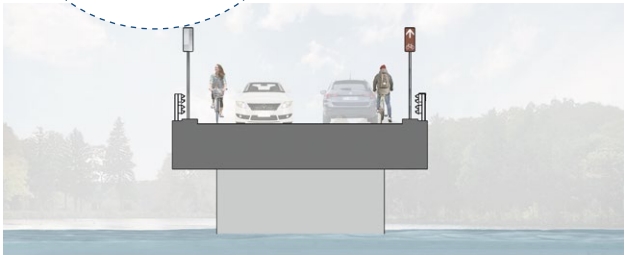
DBV.09H



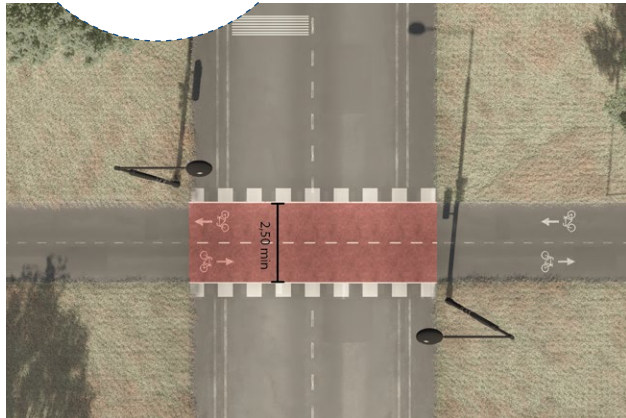
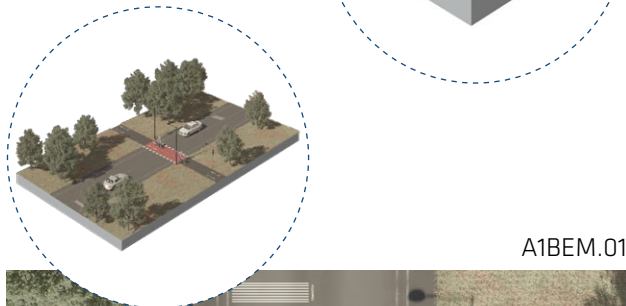
A1BEM.01



DBP.09H



A1BE.01M.03

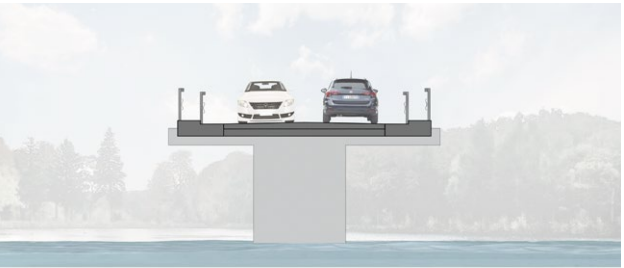
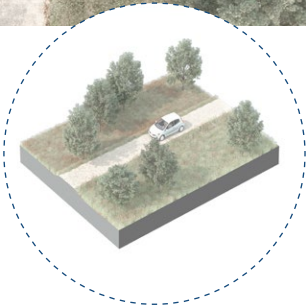




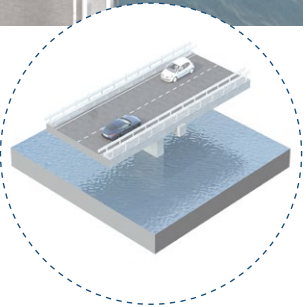
# SEZIONI STATO DI FATTO



SDBS.M



SDB.P.A.03G - SDB.P.A.03A





# QUARTO TRATTO

# SAMASSI - SANLURI

**Lunghezza:** 17,03 km  
**Origine:** via Circonvallazione, Samassi  
**Fine:** via Cagliari, Sanluri  
**Aree di cicloservizi presenti:**  
stazione ferroviaria di Samassi: area di sosta semplice urbana  
stazione ferroviaria dismessa di Sanluri Stato: area di sosta complessa urbana

- Legenda colori mappa*
- **Percorso blu** - ciclovía in sede propria
  - **Percorso arancione** - ciclovía in sede promiscua
  - **Percorso viola** - ciclovía in sede promiscua su corsia valicabile
  - **Percorso nero** - ciclovía su altri tratti
  - Intersezioni
  - Cicloservizi
  - Stazione ferroviaria

*Punti di interesse*



Chiesa di San Gemiliano,  
Samassi





Case in terra cruda,  
Samassi





Museo storico etnografico dei Padri Cappuccini,  
Sanluri



**FINE**  
Via Cagliari  
Sanluri

**INIZIO**  
Via Circonvallazione  
Samassi





L'itinerario fa ingresso al centro urbano di Samassi percorrendo in sede promiscua la via Sandro Pertini (**foto 90**), strada urbana a doppio senso di marcia con sezione di larghezza pari a circa 8,00 m e marciapiedi su entrambi i lati, di larghezza compresa tra 1,50 m e 3,50 m. Dopo circa 300 m, raggiunta l'intersezione con la via Turati, tratto di penetrazione urbana della SS196dir, l'itinerario si biforca in due tracciati distinti per senso di marcia, assecondando il senso unico di transito delle strade percorse all'interno dell'abitato di Samassi, corrispondenti ai tratti di penetrazione urbana della SS196dir nelle due direzioni. Pertanto, in direzione nord l'itinerario transita su via Sardegna e corso Repubblica (**foto 91**) fino alla piazza d'Italia, lungo un percorso urbano di circa 900 m su strade a senso unico che presentano una sezione stradale con una larghezza di circa 7,00 m tra i fronti degli edifici. Oltre piazza Italia, l'itinerario percorre in direzione nord ancora in sede promiscua anche i primi 100 m di via Roma, strada urbana che presenta una sezione di circa 16 metri, con una piattaforma stradale di circa 10 m caratterizzata da un senso unico di marcia e parcheggi in linea su entrambi i lati oltre i quali sono presenti due marciapiedi di circa 3,00 m. Il tracciato parallelo in direzione sud percorre per circa 800 m via Risorgimento (**foto 92**), strada urbana a senso unico di marcia con sezione di circa 7,00 m suddivisa in corsia di marcia e fascia di parcheggio in linea sul lato sinistro. In entrambe le direzioni **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'istituzione di una Zona 30 da concordare con l'amministrazione comunale, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia



Foto 90



Foto 91



Foto 92

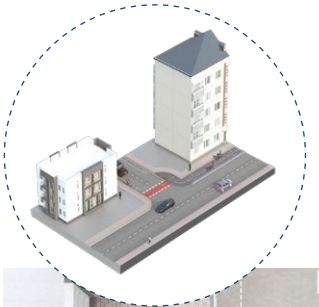


Foto 93

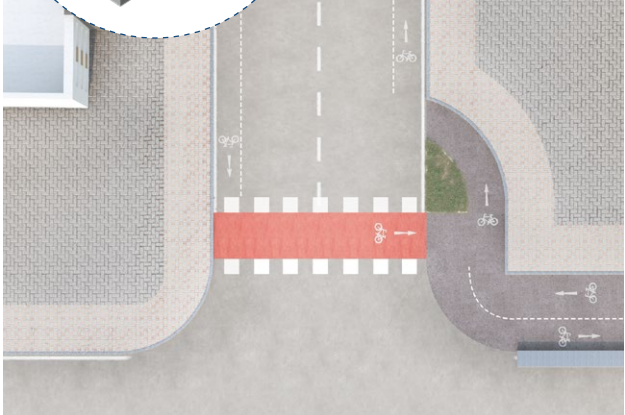
delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (**DBC.S4** e **fotoinserimento\_53**). Dopo aver percorso il corso Repubblica, in corrispondenza dell'intersezione di piazza Italia regolata a rotatoria **il progetto prevede** la realizzazione di una corsia ciclabile colorata sulla parte più esterna della corona giratoria, corredata da opportuna segnaletica orizzontale e verticale, che consente un attraversamento in sicurezza per gli utenti (**CRE.01**). In corrispondenza dell'intersezione tra la via Roma e la via Risorgimento, dove si ricongiungono i due percorsi distinti per senso di marcia, **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile a raso, sicuro e segnalato, su via Roma, che consente di condurre i flussi ciclabili in sede promiscua sul lato sinistro della piattaforma stradale (**A1MURa.01**) per proseguire in sede propria lungo la stessa via. La ciclovia prosegue per circa 200 m in sede propria bidirezionale sulla via Roma (**foto 93**), tratto di penetrazione urbana della SS196dir a doppio senso di marcia e con sezione stradale di circa 18,00 m, articolata in una corsia per senso di marcia, parcheggi in linea su entrambi i lati e ampi marciapiedi alberati di larghezza pari a circa 5,00 m sulla destra e 3,00 m sulla sinistra. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, ricavata sul lato sinistro della carreggiata di via Roma mediante il risezionamento delle corsie veicolari e l'eliminazione dei parcheggi presenti. La pista ha una larghezza pari a 2,50 m, pavimentazione in asfalto e cordolo in c.a. di separazione dal traffico veicolare (**A1BU.CS1**).



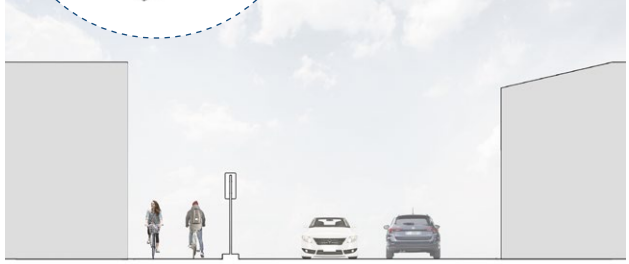
DBC.S4



A1MURa.01



Fotoinserimento\_5



A1BU.CS1



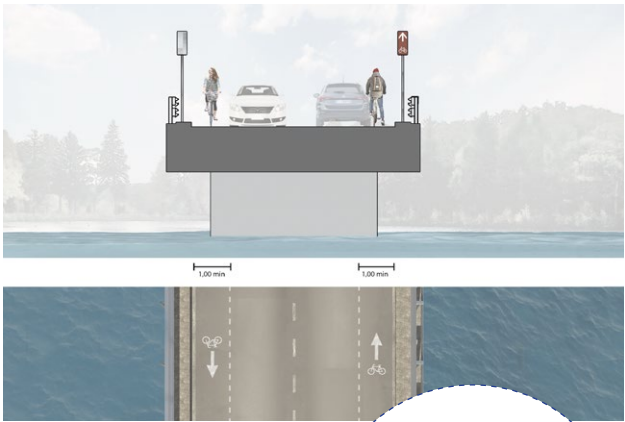
CRE.01



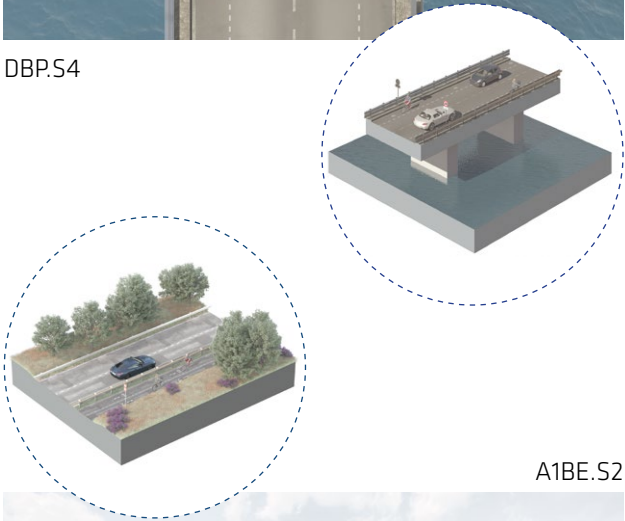


Raggiunta l'intersezione tra la SS196dir e la via Circonvallazione, l'itinerario prosegue in sede promiscua per imboccare il ponte sul Flumini Mannu, che percorre con questa tipologia di sede non sussistendo lungo lo stesso lo spazio necessario per l'inserimento di una pista in sede propria. Il ponte presenta una lunghezza di circa 110 m e una sezione di larghezza pari a 10,00 m suddivisa in una corsia per senso di marcia e marciapiedi in cemento di 1,00 m su entrambi i lati (**foto 94**). Lungo questo tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e la realizzazione di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile e corredata da pittogrammi, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBP.S4**). In corrispondenza dell'intersezione con la via Circonvallazione **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile a raso sicuro e segnalato mediante la posa di segnaletica verticale, orizzontale e dispositivi di moderazione della velocità tra cui dissuasori ottici ed acustici e cambiamento cromatico della pavimentazione (**A2PURa.01X**). All'inizio del tratto, il passaggio dalla sede propria alla sede promiscua avviene mediante un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso che consente un'omogeneizzazione dei flussi ciclabili a quelli veicolari (**A1MURa.01**). Superato il ponte, in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria tra via Roma, via Sacco e Vanzetti e via Gandhi, l'itinerario imbuca il braccio in sinistra e prosegue per circa 500 m sul sovrappasso ferroviario di recente realizzazione (**foto 95**), che consente di superare la linea ferroviaria in prossimità della stazione di Samassi e che risulta già attrezzato di pista ciclopedonale in sede propria bidirezionale affiancata alla piattaforma stradale e separata dalla stessa da barriere stradali in cls a profilo new jersey simmetrico. La pista presenta una larghezza di circa 4,00 m con una pavimentazione in asfalto colorato e sulla stessa **non si prevedono** ulteriori interventi eccetto l'inserimento di segnaletica verticale (**A1BE.S2**). In corrispondenza dell'intersezione a rotatoria tra via Roma, via Sacco e Vanzetti e via Gandhi **il progetto prevede** l'adeguamento della rotatoria esistente attraverso l'inserimento di una corsia ciclabile posta nella parte più

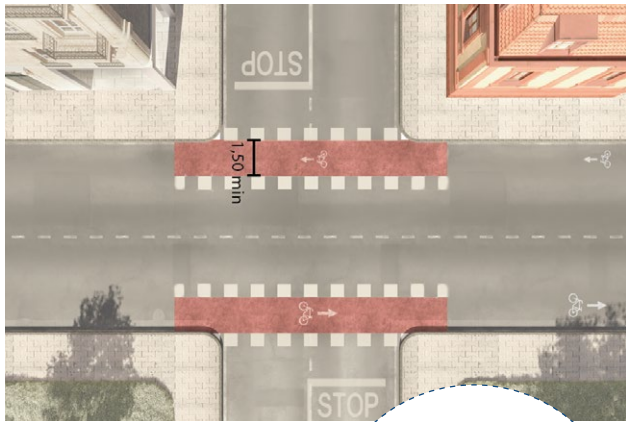
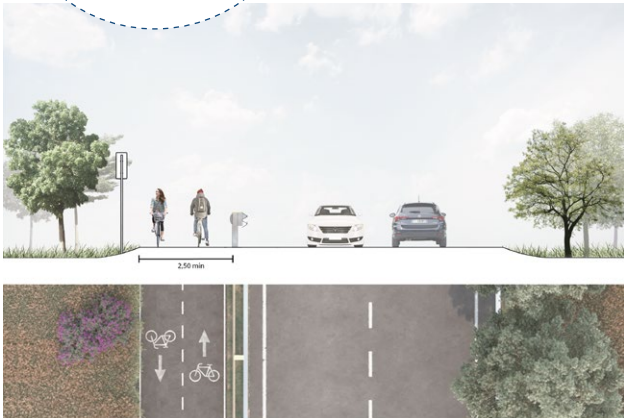
esterna della corona giratoria, di larghezza pari a 1,50 m, colorata e delimitata da una linea bianca discontinua (**CRE.01**), per imboccare e proseguire sulla pista esistente. Inoltre, lungo il tratto è possibile accedere alla stazione ferroviaria di Samassi percorrendo la via Gandhi invece di proseguire sul cavalferrovia, con una deviazione di circa 250 m dall'itinerario.



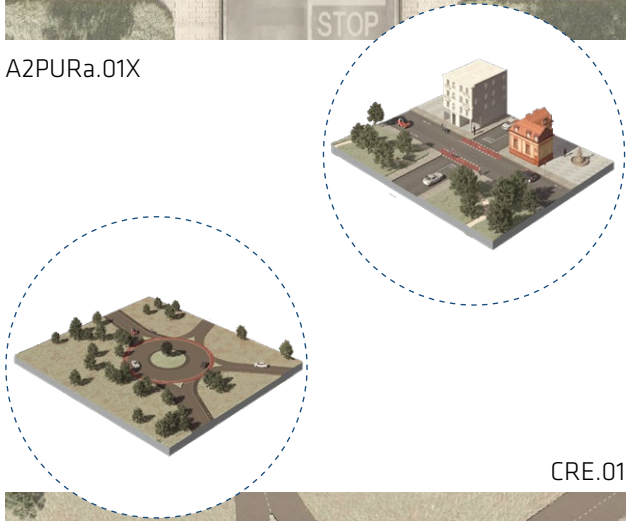
DBP.S4



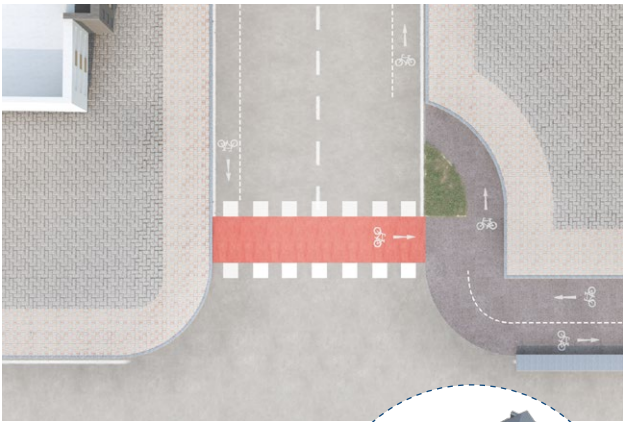
A1BE.S2



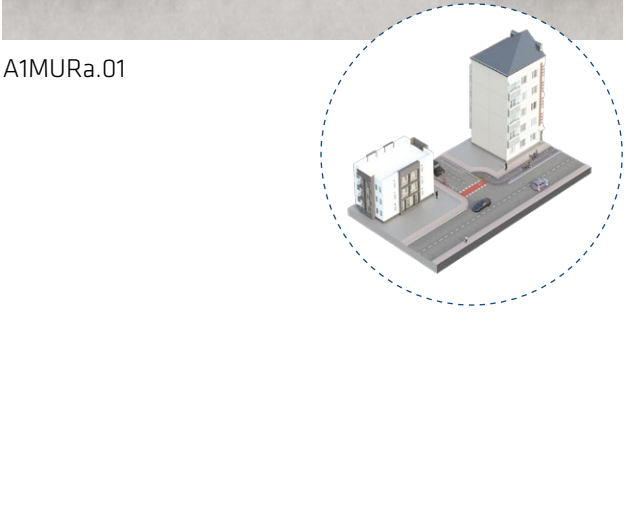
A2PURa.01X



CRE.01



A1MURa.01





Percorrendo il sovrappasso ferroviario, l'itinerario raggiunge la via Vallermosa (foto 96), tratto di penetrazione urbana della SS293, che nei primi 70 m presenta una piattaforma stradale con larghezza di circa 7,00 m articolata in una corsia per senso di marcia e banchine laterali di 0,50 m, delimitata a destra da una fascia di verde incolto e a sinistra da un marciapiede alberato largo 5,00 m, mentre nei successivi 200 metri la sezione stradale si allarga sino ad 8,00 m e anche sulla sinistra è delimitata da un marciapiede di larghezza pari a circa 5,00 m. In continuità con il tratto precedente, lungo la via Vallermosa **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, con larghezza pari a 2,50 m e pavimentazione in asfalto. La pista viene prevista in affiancamento e alla quota del marciapiede esistente sul lato destro, per recuperare una parte di questo tra la strada e la fascia alberata presente al centro (A2B.S1).

Raggiunta via Albert Einstein (foto 97), l'itinerario prosegue su di essa ancora in sede propria per circa 100 m. La strada urbana presenta una sezione stradale complessiva di circa 20,00 m, articolata in due carreggiate a senso unico di marcia di larghezza pari a 7,50 m e marciapiedi laterali da 2,00 m, separate al centro da un'aiuola alberata spartitraffico di circa 1,50 m.

In corrispondenza del giardino della Scienza l'itinerario imbocca sulla destra la via Galilei, strada urbana a senso unico di marcia con sezione di 7,00 m, marciapiede di 1,50 m sul lato destro e giardino pubblico sul lato sinistro (foto 98), e la percorre ancora in sede propria per circa 100 m sino a confluire sulla via Alessandro Volta, strada a doppio senso di marcia con sezione variabile di larghezza minima pari a 8,50 m e marciapiedi in cemento larghi 1,50 m su



Foto 96



Foto 97

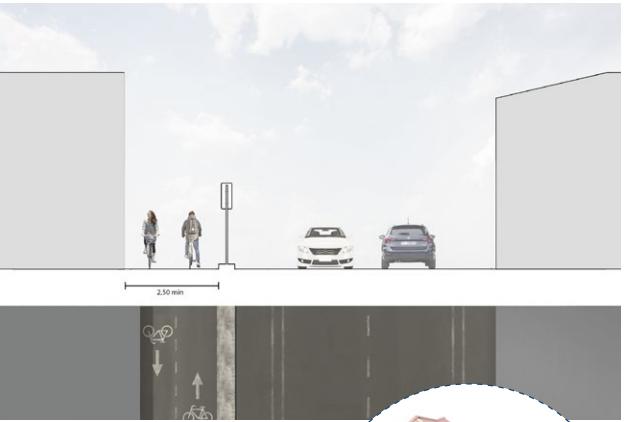


Foto 98

entrambi i lati, che attraversa e percorre in direzione nord per circa 70 m con la stessa tipologia di sede. Lungo questo tratto complessivamente lungo circa 270 m, **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, posta alla quota del piano carrabile e separata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. invalicabile (A1BU.CS1 e fotoinserimento\_6), ricavando lo spazio necessario attraverso il ridimensionamento delle corsie veicolari. La pista ciclabile è situata lungo la via Einstein e la via Galilei sul lato destro della piattaforma stradale, mentre lungo la via Volta è posta sul lato sinistro. Il passaggio dal lato destro al lato sinistro della via Volta avviene tramite l'inserimento di un attraversamento ciclabile bidirezionale a raso, sicuro e segnalato con segnaletica orizzontale e verticale (A1BURa.01).



A2B.S1



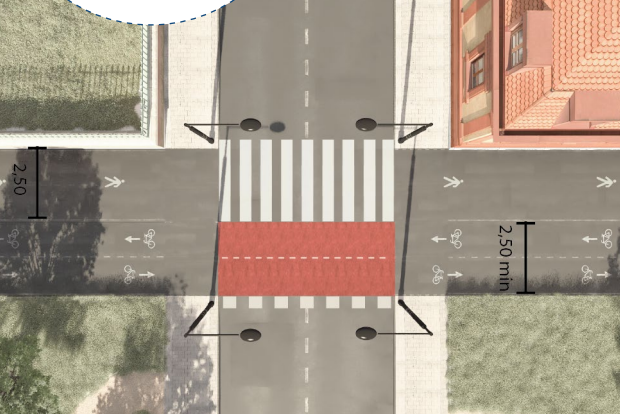
A1BU.CS1



Fotoinserimento\_6



A1BURa.01





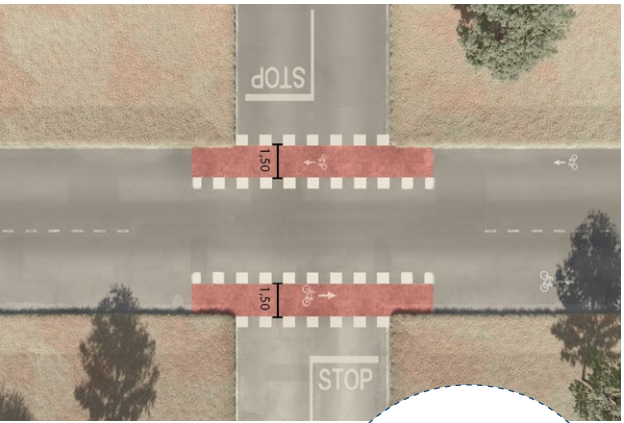
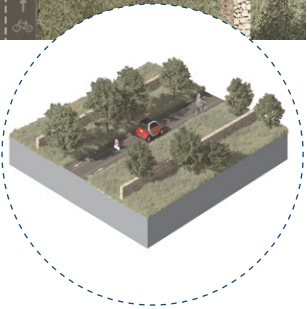
L'itinerario lascia il centro urbano di Samassi imboccando la strada comunale che interseca la via Volta e la percorre sino alla via Circonvallazione in sede promiscua. La strada si presenta in lieve rilevato con una sezione stradale di circa 5,00 m, banchine laterali di 1,00 m in terra battuta e fondo in asfalto in buono stato di conservazione (foto 99). Percorsi circa 230 m l'itinerario prosegue a destra lungo lo stesso tracciato stradale, che risulta situato alla quota di campagna o lievemente in trincea e si sviluppa complanare alla circonvallazione posta in rilevato (foto 100). Dopo circa 150 m la strada curva sulla sinistra bypassando la circonvallazione che transita sul cavalcavia di superamento della linea ferroviaria (foto 101), per riposizionarsi in modo complanare alla stessa circonvallazione sul lato opposto. Dopo aver percorso ancora circa 150 m sul lato opposto della circonvallazione, l'itinerario lascia la strada percorsa e, svoltando in destra, prosegue in direzione nord sempre nel territorio di Samassi, lungo una viabilità secondaria che presenta le stesse caratteristiche dimensionali sopra descritte e fondo in asfalto ancora in buone condizioni. Dopo circa 1,00 km, dove la strada si biforca, la ciclovia prosegue a destra lungo il tracciato stradale che si sviluppa in direzione nord parallelamente alla linea ferroviaria, e lo percorre per circa 1,90 km sino a raggiungere il territorio comunale di Sanluri. La strada presenta una sezione di circa 4,00 m priva di banchine laterali con fondo in asfalto mediamente ammalorato e nell'ultimo tratto si sviluppa con un tracciato leggermente in rilevato per raggiungere la quota di un sovrappasso carrabile di tubazioni interrato di grande diametro fino a ritornare al livello del piano di campagna (foto 102 – SDBV.A). Lungo questo tratto, complessivamente lungo circa 3,40



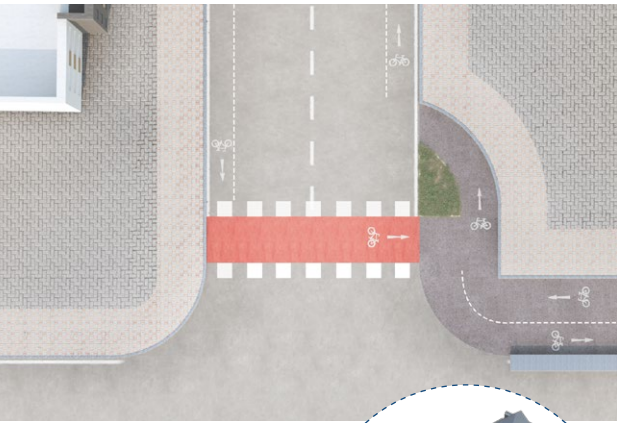
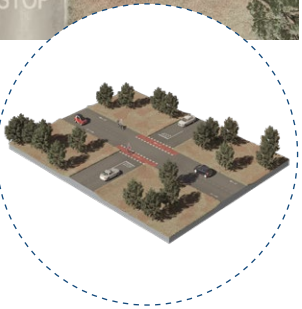
km, considerata la bassa intensità di traffico con media inferiore ai 50 veicoli al giorno il **progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e la sistemazione del fondo stradale, ove ammalorato, mediante il ripristino del manto di usura o in casi di più grave dissesto il rifacimento di porzioni del pacchetto stradale. **L'intervento prevede** il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata da una striscia bianca discontinua valicabile e corredata da pittogrammi, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (DBV.01A02.S4). Lungo questo tratto l'itinerario interseca una serie di accessi privati e strade vicinali a bassissima intensità di traffico a servizio dei fondi agricoli, in corrispondenza dei quali il **progetto prevede** adeguata sistemazione e messa in sicurezza, ovvero l'implementazione della segnaletica verticale e orizzontale (A2PEV.01). Inoltre, all'inizio del tratto, il passaggio dalla sede propria alla sede promiscua avviene attraverso la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso, sicuro e segnalato, che consente un'omogeneizzazione dei flussi ciclabili a quelli veicolari (A1MURa.01).



DBV.01A02.S4



A2PEV.01



A1MURa.01





Raggiunto il territorio comunale di Sanluri, l'itinerario prosegue in direzione nord per 400 m lungo la medesima strada campestre sino a confluire sulla viabilità comunale che supera in sottopasso la linea ferroviaria. La strada presenta una larghezza compresa tra i 4,00 m e i 5,00 m e finitura in terra battuta in cattivo stato, con interruzioni e fenomeni di allagamento. Lungo il tratto, inoltre, l'itinerario attraversa un canale su un ponte carrabile esistente di luce pari a circa 15 m, sezione di 4,00 m e fondo in terra battuta, con barriere di protezione laterale in cattivo stato di manutenzione (**foto 103 - SDB.P.A.03G**). **Il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile. **L'intervento prevede** la realizzazione del pacchetto stradale e del manto di usura in asfalto, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale e orizzontale, oltre all'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile per favorire il rallentamento delle auto (DBV.01A.S4). Anche in corrispondenza dell'attraversamento carrabile del canale **si prevede** la realizzazione della pavimentazione in asfalto, l'integrazione di segnaletica orizzontale e verticale e la sostituzione delle barriere laterali di protezione (**DBP.01A.S4**). Raggiunto il raccordo stradale che consente il superamento della linea ferroviaria, l'itinerario prosegue ancora in sede promiscua per un breve tratto di circa 500 m sullo stesso (**foto 104**). La strada extraurbana si presenta a doppio senso di marcia a mezza costa in trincea sul lato destro e con modesto rilevato sul lato sinistro, sezione di larghezza pari a 7,50 m, finitura in asfalto in buono stato di conservazione, banchine pavimentate da 0,50 m e guard-rail



Foto 103



Foto 104

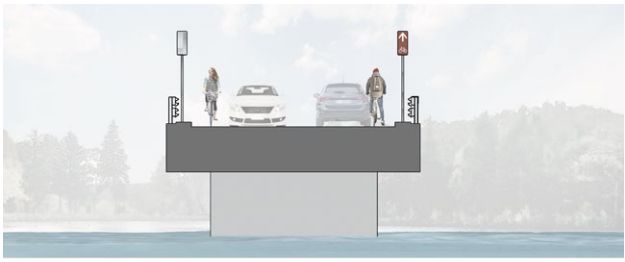


Foto 105

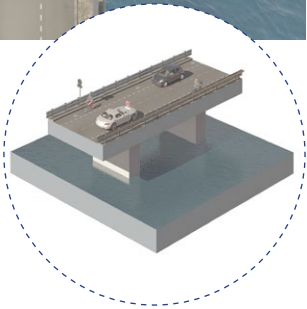


Foto 106

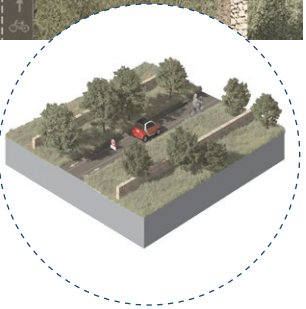
in sponda sinistra. La strada attraversa la ferrovia mediante un sottopasso esistente che presenta una lunghezza di circa 50,00 m e larghezza media pari a 9,50 m. In considerazione dei modesti flussi di traffico che interessano la strada, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, mediante il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata da una striscia bianca discontinua valicabile e corredata da pittogrammi, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.), e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (**DBV.S4**). Dopo aver superato la ferrovia, l'itinerario imbocca in sinistra una strada vicinale di accesso ai fondi agricoli (**foto 105**), che si sviluppa a destra della linea ferroviaria, con sezione di larghezza compresa tra i 3,00 m e i 4,00 m con fondo in terra battuta e cunette laterali larghe 1,00 m, e la percorre in sede promiscua per circa 2,00 km in direzione nord-ovest. Lungo il tratto la strada supera tre canali su ponti esistenti (**foto 106**), che presentano una larghezza di circa 7,00 m e barriere di protezione laterale in cattivo stato di manutenzione, e interseca due strade vicinali a bassissima intensità di traffico a servizio dei fondi agricoli. Data la natura della strada e i bassissimi volumi di traffico, lungo il tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua mediante l'allargamento della sezione stradale sino a 4,00 m, la sistemazione del fondo con stabilizzato misto cava ove ammalorato, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale (**DBV.09H** e **fotoinserimento\_7**).



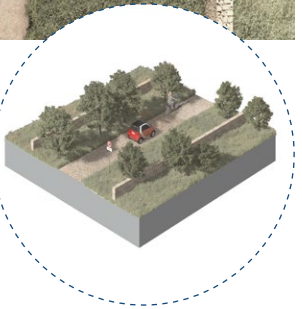
DBP.01A.S4



DBV.S4



DBV.09H



Fotoinserimento\_7





L'itinerario raggiunge una biforcazione che da un lato (1), proseguendo a sinistra, consente di raggiungere la stazione di ferrovia dismessa di Sanluri Stato, dove sono presenti i servizi sostitutivi di trasporto pubblico extraurbano su gomma, mentre dall'altro, svoltando a destra (2), consente di proseguire verso il centro urbano di Sanluri.

Per raggiungere la stazione dismessa di Sanluri Stato, l'itinerario prosegue in direzione ovest sulla medesima strada vicinale di provenienza, che presenta un fondo in terra battuta mediamente ammalorato e una sezione stradale di larghezza compresa tra i 3,00 m e i 5,00 m. Nei primi 400 m la strada risulta caratterizzata sul lato sinistro da un capofosso e da un manufatto di canalina irrigua in stato di abbandono, mentre a destra da una recinzione; nei 300 m successivi la strada prosegue in affiancamento al rilevato del cavalcaferrovia esistente della SP4 per poi attraversarlo mediante un sottopasso esistente (foto 107). Lungo il tratto il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua mediante l'allargamento della sezione stradale sino a 4,00 m e la sistemazione del fondo stradale in stabilizzato misto cava dove necessario, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale (DBV.09H).

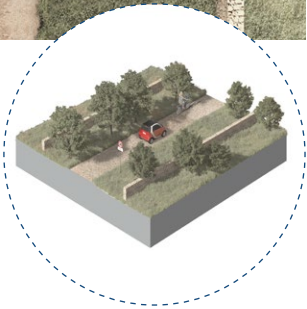
Superato il cavalcaferrovia, la ciclovía prosegue per circa 500 m lungo la medesima strada, che nei primi 200 m presenta una sezione di 5,00 m, un fondo in asfalto mediamente in buone condizioni e risulta delimitata sul lato sinistro dalla recinzione che definisce l'area di pertinenza della ferrovia e sul lato destro dalla rete di illuminazione pubblica (foto 108 – SDBV.A). Nei successivi 200 m la stessa strada delimita l'agglomerato urbano di Sanluri Stato (foto 109)



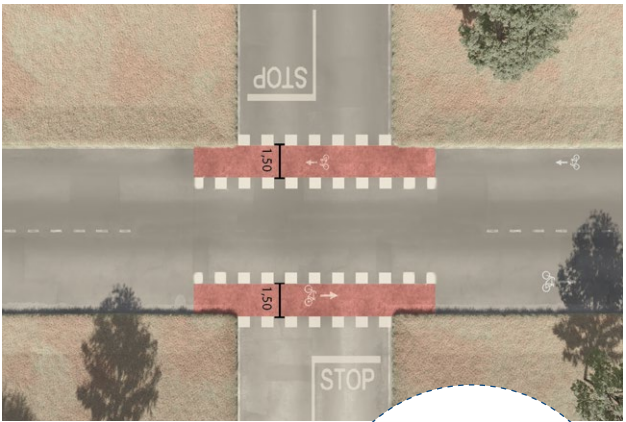
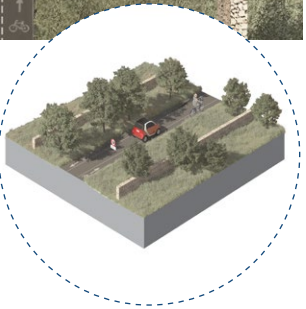
e si presenta a doppio senso di marcia con finitura in asfalto in buono stato di manutenzione e sezione stradale complessiva di circa 5,00 m, affiancata sul lato sinistro da una fascia verde da 2,00 m delimitata da un cordolo, che ospita la rete della pubblica illuminazione e subito dopo una recinzione che delimita l'area di pertinenza della ferrovia, mentre sul lato destro da una fascia inerbita di circa 2,50 m seguita dalle recinzioni di pertinenze private. Negli ultimi 100 m l'itinerario raggiunge il piazzale della stazione dismessa di Sanluri Stato (foto 110), che presenta una sezione stradale complessiva di circa 20,00 m di larghezza, a doppio senso di marcia e con marciapiedi laterali da 1,00 m, in corrispondenza del quale l'inserimento del percorso ciclabile può essere compreso all'interno di un più ampio disegno di riorganizzazione e riqualificazione dello spazio antistante la stazione. Il progetto prevede ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli attraverso la modifica delle regole d'uso con l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h, l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale e orizzontale (A2PEV.01). In corrispondenza della stazione dismessa si prevede l'inserimento di un'area di sosta complessa urbana dotata di tutti i servizi necessari al ciclista (fig.4).



DBV.09H



DBV.S4



A2PEV.01

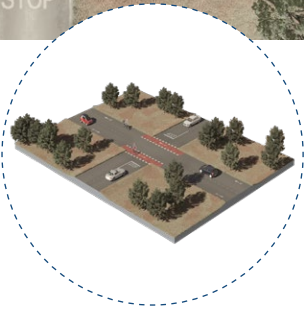


Fig. 4 - Area di sosta complessa urbana

- |                                  |                                         |
|----------------------------------|-----------------------------------------|
| Portabiciclette                  | Deposito Biciclette                     |
| Fontana                          | Sedute                                  |
| Cestino rifiuti                  | Servizio wifi                           |
| Colonnina riparazione biciclette | Punto informativo e noleggio biciclette |



Per proseguire in direzione del centro urbano di Sanluri, l'itinerario imbocca e percorre per 1,60 km una strada campestre (**foto 111**) con sezione stradale di circa 3,00 m e fondo dissestato in terra battuta. Nei primi 80 m la strada corre a destra di un canale irriguo per poi passare sul lato opposto con una passerella carrabile, che presenta una lunghezza di 6,50 m e sezione di larghezza pari a 6,00 m con barriere di protezione laterale in buono stato, e prosegue in affiancamento al canale stesso per circa 1,50 km. Lasciando la strada lungo canale, l'itinerario prosegue in direzione nord-est per circa 1,00 km lungo una strada vicinale delimitata da recinzioni agricole (**foto 112**), con sezione stradale di circa 3,00 m e fondo dissestato in terra battuta, lungo la quale interseca diversi accessi privati e strade vicinali. Nell'ultimo tratto di circa 100 m la strada costeggia un canale sul lato sinistro sino a giungere sulla via Iglesias in corrispondenza di un ponte carrabile che consente l'attraversamento del corso d'acqua e che risulta caratterizzato da una lunghezza di 7,00 m, con sezione di 7,00 m delimitata da barriere di protezione in cattivo stato (**SDB.P.A.03A**). Lungo il tratto di 2,60 km, caratterizzato da ridotti volumi di traffico, **il progetto prevede** il transito ciclabile in sede promiscua con i mezzi agricoli, attraverso l'introduzione di un limite di velocità di 30 km/h e l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile per favorire il rallentamento delle auto. **L'intervento prevede** la sistemazione del fondo stradale con stabilizzato misto cava e l'inserimento di specifica segnaletica verticale (**DBV.09H**). Anche in corrispondenza dei due ponti **si prevede** sempre un transito in sede promiscua, la sistemazione della pavimentazione e la sostituzione delle barriere laterali di protezione (**DBP.09H**). Dove la ciclovia interseca alcune strade vicinali **il progetto prevede** la messa in



Foto 111



Foto 112

sicurezza dell'intersezione con l'implementazione della segnaletica verticale e orizzontale (**A2PEV.01** e **intersezione 5**). L'itinerario imbocca in direzione est la via Iglesias (**foto 113**) e la percorre in sede promiscua per circa 1,70 km, intersecando lungo il tratto una serie di strade vicinali a bassissima intensità di traffico ed attraversando a raso la SP4. La via Iglesias è una strada vicinale in modesto rilevato, a doppio senso di marcia con sezione stradale di circa 3,50 m e finitura in asfalto mediamente in buono stato di manutenzione, priva di banchine laterali e delimitata sul lato sinistro da una linea aerea di media tensione. La strada supera due canali su due ponti esistenti che presentano una luce di circa 9,50 m e una sezione di 6,00 m con barriere di protezione laterale in buono stato. Trattandosi di una strada interessata da modesti volumi di traffico, lungo il tratto **il progetto prevede** ancora un transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile per favorire il rallentamento delle auto. **L'intervento prevede** la sistemazione puntuale della pavimentazione stradale in asfalto e l'inserimento di specifica segnaletica verticale (**DBV.S3**), oltre alla sostituzione delle barriere laterali di protezione in corrispondenza dei ponti attraversati (**DBP.S3**). Inoltre, **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile regolato da impianto di semaforico opportunamente segnalato (**A2PEA.01X** e **intersezione 6**) in corrispondenza dell'intersezione con la SP4 e l'adeguata sistemazione e messa in sicurezza delle intersezioni con le strade vicinali a servizio dei fondi agricoli **si prevede**, attraverso l'implementazione della segnaletica verticale e orizzontale (**A2PEV.01**)



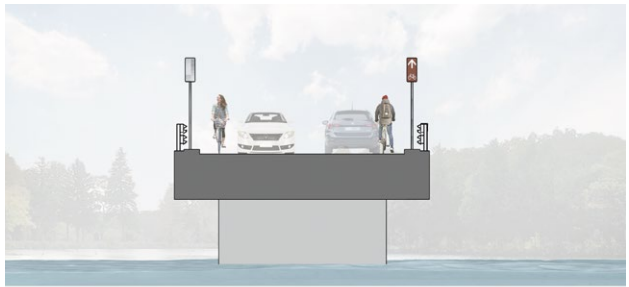
Foto 113



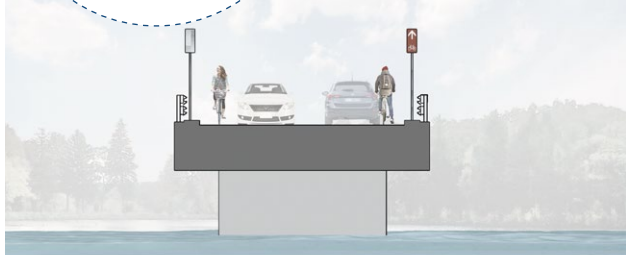
DBV.09H



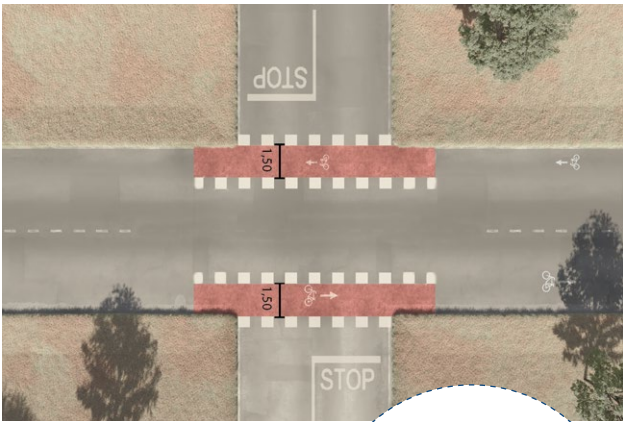
DBV.S3



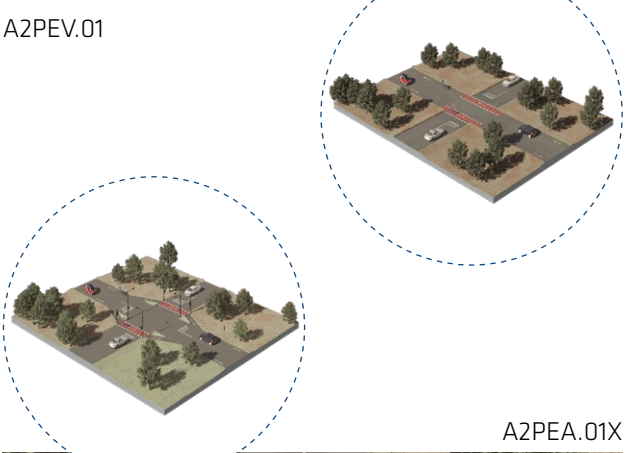
DBP.09H



DBP.S3



A2PEV.01



A2PEA.01X



L'itinerario prosegue nel territorio comunale di Sanluri lasciando la via Iglesias e proseguendo sulla strada comunale Bia Baccamangus (**foto 114**), che percorre per circa 700 m sino a raggiungere i sottopassi di attraversamento della SS131 e delle due strade complanari est ed ovest che corrono parallele alla strada statale. La strada comunale Bia Baccamangus presenta una sezione stradale di 3,00 m lievemente in trincea e fondo in terra battuta dissestato mentre in corrispondenza dei tre sottopassi, che si sviluppano per una lunghezza complessiva di circa 50 m, presenta una sezione di larghezza pari a 9,00 m e fondo ancora in terra battuta in cattivo stato. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'allargamento della sezione stradale a 4,00 m, l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale e la realizzazione di cunette in pietra per la raccolta delle acque meteoriche lungo i bordi stradali alla base delle scarpate, oltre che il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava in modo da consentire una percorribilità ciclabile confortevole (**DBV.09H**). In corrispondenza dei sottopassi, che si presentano in buono stato conservativo e non necessitano di particolari interventi manutentivi, oltre al rifacimento della pavimentazione **si prevede** la posa di apparecchi di illuminazione dello spazio coperto al fine di implementare le condizioni di sicurezza del tracciato ciclabile.

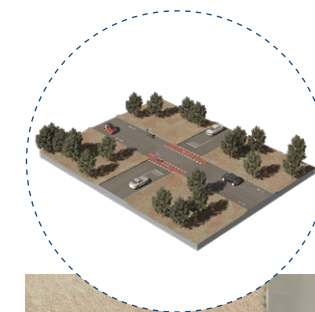
Dopo aver superato in sottopasso la SS131 e le relative strade complanari, l'itinerario prosegue per circa 500 m ancora sulla medesima strada comunale, che in questo tratto presenta una sezione stradale complessiva di circa 3,00 sempre in lieve trincea e fondo in asfalto mediamente in buono stato (**foto 115**). Anche lungo questo tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli attraverso la modifica delle regole d'uso con l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile per favorire il rallentamento delle auto. **L'intervento prevede** l'allargamento della sezione stradale a 4,00 m, l'indicazione della sede ciclabile con opportuna segnaletica verticale e orizzontale, ovvero mediante il tracciamento di una corsia ciclabile valicabile posta a destra delle corsie veicolari, corredata da pittogrammi e destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) oltre alla

realizzazione di cunette in pietra per la raccolta delle acque meteoriche lungo i bordi stradali alla base delle scarpate (**DBV.01A.S4**). Inoltre, lungo il tratto l'itinerario interseca una serie di accessi privati e strade vicinali a servizio dei fondi agricoli, in corrispondenza dei quali **si prevede** adeguata messa in sicurezza delle intersezioni con l'implementazione della segnaletica verticale e orizzontale (**A2PEV.01**).

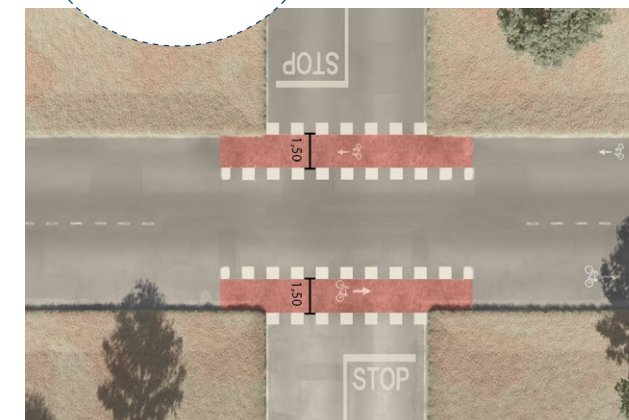
Raggiunti i margini meridionali del centro urbano di Sanluri, l'itinerario prosegue ancora sulla strada comunale Bia Baccamagnus, che si presenta ancora in trincea ma con una sezione di larghezza pari a circa 7,50 m e fondo in asfalto in buono stato. Dopo circa 350 m l'itinerario supera l'intersezione con la via Cagliari (**foto 116**), strada a doppio senso di marcia con sezione di larghezza di circa 7,50 m e fondo in asfalto, priva di banchine laterali, sulla quale prosegue per circa 100 m sino ad attraversare la SS197 mediante un sottopasso esistente, in corrispondenza del quale la strada si restringe sino a 4,00 m per una lunghezza di circa 14,00 m. Trattandosi ancora di viabilità a basso traffico, anche lungo questo tratto di circa 400 m **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso la modifica delle regole d'uso con l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile per favorire il rallentamento delle auto. In particolare, **l'intervento prevede** l'indicazione della sede ciclabile con opportuna segnaletica verticale e orizzontale, ovvero mediante il tracciamento di una corsia ciclabile valicabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata da una striscia bianca discontinua e corredata da pittogrammi, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**). Inoltre, **il progetto prevede** la segnalazione delle intersezioni con le strade che si immettono sulla viabilità interessata dal percorso ciclabile e la realizzazione di un attraversamento ciclabile opportunamente segnalato in corrispondenza dell'intersezione con la via Cagliari. Infine, in corrispondenza del sottopasso **si prevede** la posa in opera di apparecchi di illuminazione dello spazio coperto al fine di implementare le condizioni di sicurezza del tracciato ciclabile (**A2PEV.01**).



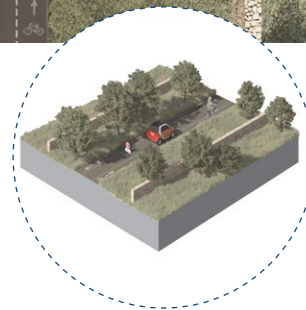
DBV.09H



A2PEV.01



DBV.01A.S4 - DBV.S4

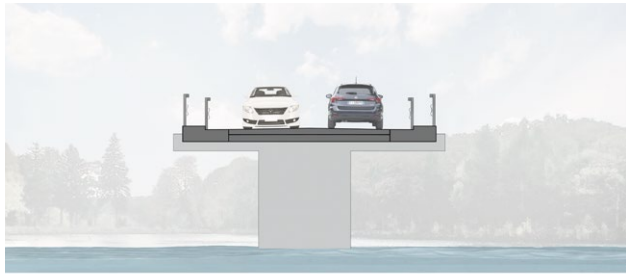




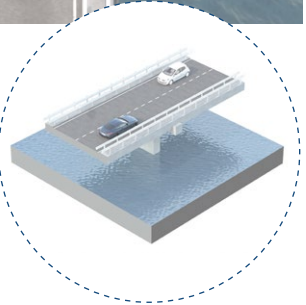
# SEZIONI STATO DI FATTO



SDBV.A



SDB.P.A.03 - SDB.P.A.03A





QUINTO TRATTO

SANLURI - BARUMINI

**Lunghezza:** 21,45 km  
**Origine:** Via Cagliari, Sanluri  
**Fine:** Area archeologica di Su Nuraxi, Barumini  
**Aree di cicloservizi presenti:**  
Via San Martino, Sanluri: area di sosta semplice urbana  
Via Costituzione, stazione dismessa di Villamar: area di sosta semplice urbana  
Area archeologica di Su Nuraxi, Barumini: area di sosta complessa extraurbana

- Legenda colori mappa*
- **Percorso blu** - ciclovia in sede propria
  - **Percorso arancione** - ciclovia in sede promiscua
  - **Percorso viola** - ciclovia in sede promiscua su corsia valicabile
  - Percorso nero - ciclovia su altri tratti
  - Intersezioni
  - Cicloservizi
  - Porto commerciale

Punti di interesse



Castello medievale,  
Sanluri



Castello di Marmilla,  
Las Plassas



Area archeologica di Su Nuraxi,  
Barumini



**FINE**  
Area archeologica di Su Nuraxi  
Barumini



**INIZIO**  
Via Cagliari  
Sanluri





Superato il sottopasso di attraversamento della SS197 l'itinerario fa ingresso al centro urbano di Sanluri proseguendo in sede propria per circa 180 m sulla via Cagliari (**foto 117**), che presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione, una corsia per senso di marcia e una sezione di larghezza variabile tra 6,00 m e 8,00 m con marciapiedi di circa 1,00 m su entrambi i lati. Raggiunta l'intersezione con la via Bologna, l'itinerario la imbocca in sinistra e prosegue per un breve tratto sulla stessa sino a raggiungere l'intersezione con la via San Martino (**foto 118**), tratto di penetrazione urbana della SP4. La via Bologna, strada urbana ad una corsia per senso di marcia, presenta una piattaforma stradale di circa 8,50 m con marciapiedi su entrambi i lati di larghezza pari a circa 4,50 m. La via San Martino si presenta anch'essa ad una corsia per senso di marcia, con piattaforma stradale di larghezza compresa tra 8,50 m e 11,50 m, parcheggi in linea sul lato destro nei primi 120 m e su entrambi i lati nel restante sviluppo, seguiti da marciapiedi presenti su entrambi i lati. Lungo questo tratto complessivamente di circa 650 m, **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, affiancata al lato destro della piattaforma stradale esistente alla quota del piano carrabile mediante la rimozione di parcheggi pubblici in linea, ove presenti, e il risezionamento delle corsie veicolari, e separata dalle stesse attraverso dissuasori tubolari metallici ad interasse non superiore a 1,5 m (**A1BU.TS1**). In corrispondenza delle intersezioni con la viabilità urbana che si immette sulle strade interessate dalla pista ciclabile **si prevede** la realizzazione di attraversamenti sicuri e segnalati e l'inserimento di dispositivi di moderazione del traffico (**A1BURa.01**). Inoltre, in prossimità dell'intersezione con la via S. Martino **il progetto prevede** l'inserimento di un'area di sosta semplice urbana per consentire ai ciclisti di riposarsi, rifocillarsi e visitare il centro urbano di Sanluri (**fig.5**).

L'itinerario raggiunge la piazza Porta Nuova e prosegue ancora in direzione nord-est attraverso il centro urbano di Sanluri percorrendo in sede propria per circa 800 m la via Garibaldi (**foto 119**) e la via Carlo Felice, tratti di penetrazione urbana della SP5 che si presentano a doppio senso di marcia con sezione stradale di circa 13,00 m articolata in una corsia per senso di marcia da 3,50

m circa, parcheggi in linea sul lato sinistro di via Garibaldi e sul lato destro di via Carlo Felice di larghezza pari a 2,50 m e marciapiedi da 1,50 m su entrambi i lati. Anche lungo questo tratto **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, affiancata al lato destro della piattaforma stradale esistente alla quota del piano carrabile mediante la rimozione di parcheggi pubblici in linea, ove presenti, e il risezionamento delle corsie veicolari, e separata dalle stesse attraverso dissuasori tubolari metallici ad interasse non superiore a 1,5 m (**A1BU.TS1**). In corrispondenza delle intersezioni con la viabilità urbana e gli accessi privati che si immettono sulle strade interessate dalla pista ciclabile **si prevede** la realizzazione di attraversamenti sicuri e segnalati e l'inserimento di dispositivi di moderazione del traffico (**A1BURa.01**).

Dalla via Carlo Felice l'itinerario prosegue per circa 400 m sulla via Azuni (**foto 120**), strada urbana che nei primi 200 m si presenta a senso unico di marcia, con piattaforma stradale di larghezza pari a 5,00 m, presenza di parcheggi in linea alternati sul lato destro e sinistro, marciapiede da 3,00 m a destra e da 1,50 m a sinistra, mentre nei successivi 200 m risulta essere a doppio senso di marcia, con piattaforma stradale di larghezza pari a 7,50 m articolata in una corsia per senso di marcia e parcheggi in linea sul lato destro, e marciapiedi da 1,50 m su entrambi i lati. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, affiancata al lato destro della piattaforma stradale esistente alla quota del piano carrabile mediante la rimozione di parcheggi pubblici in linea, ove presenti, e il risezionamento delle corsie veicolari, e separata dalle stesse attraverso dissuasori tubolari metallici ad interasse non superiore a 1,5 m (**A1BU.TS1**). In corrispondenza delle intersezioni con la viabilità urbana e gli accessi privati che si immettono sulle strade interessate dalla pista ciclabile **si prevede** la realizzazione di attraversamenti sicuri e segnalati e l'inserimento di dispositivi di moderazione del traffico (**A1BURa.01**).

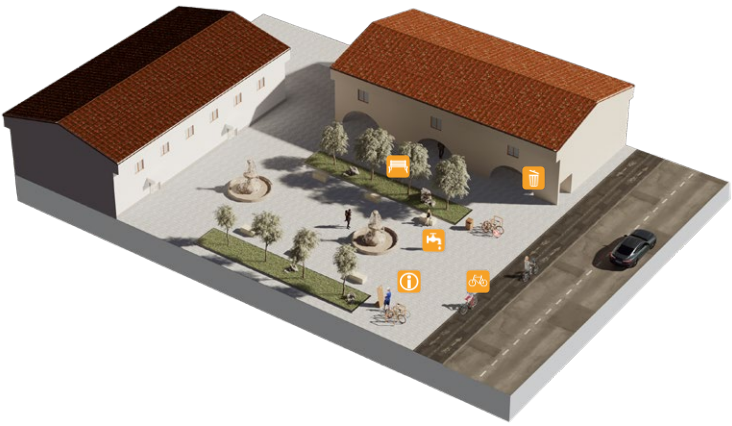
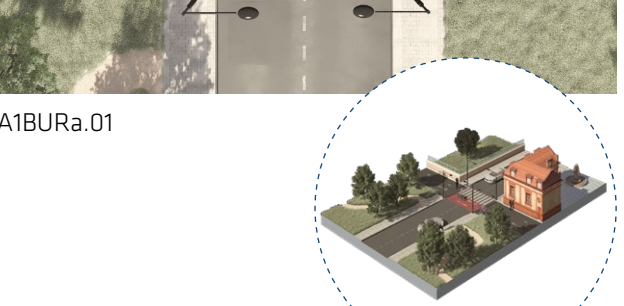
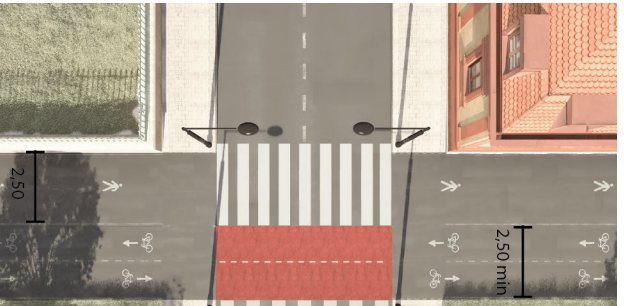


Fig. 5 - Area di sosta semplice urbana

- Portabiciclette
- Punto informativo e noleggio biciclette
- Fontana
- Cestino rifiuti
- Sedute



All'intersezione con via Logudoro e via Liguria l'itinerario svolta su via Liguria percorrendola per circa 800 m attraverso i margini nord-orientali di Sanluri. La via Liguria si presenta nei primi 600 m come una strada urbana a doppio senso, con sezione stradale di larghezza pari a circa 10,00 m articolata in una corsia veicolare per senso di marcia da 3,50 m e marciapiedi da 1,50 m su entrambi i lati (**foto 121**) mentre nei successivi 250 m, superata l'intersezione con la via Montale, prosegue oltre l'abitato sviluppandosi come una strada extraurbana in lieve rilevato, con una sezione stradale di circa 4,00 m e banchine non pavimentate da 2,00 m su entrambi i lati (**foto 122**). Nel tratto urbano della via Liguria **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, affiancata al lato destro della piattaforma stradale e posta alla quota del piano carrabile mediante la rimozione di parcheggi pubblici in linea, ove presenti, e il risezionamento delle corsie veicolari, e separata dalle stesse attraverso un cordolo in c.a. invalicabile (**A1BU.CS1**). Inoltre, **si prevede** la realizzazione di attraversamenti sicuri e segnalati e l'inserimento di dispositivi di moderazione del traffico in corrispondenza delle intersezioni con la viabilità urbana e gli accessi privati che si immettono sulla strada interessata dalla ciclovia (**A1BURa.01**). Nel tratto extraurbano della via Liguria, trattandosi di una strada a basso volume di traffico **il progetto prevede** la percorrenza in sede promiscua con i veicoli implementando i sistemi di compatibilità ciclabile, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile valicabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata da una striscia bianca discontinua e corredata da pittogrammi, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di



Foto 121

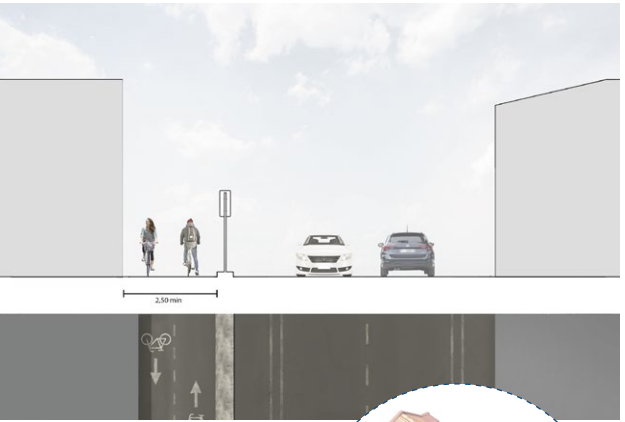


Foto 122

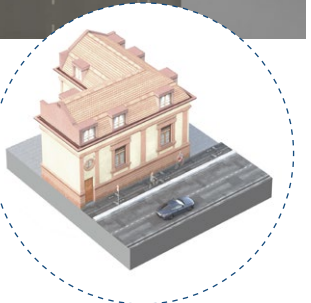


Foto 123

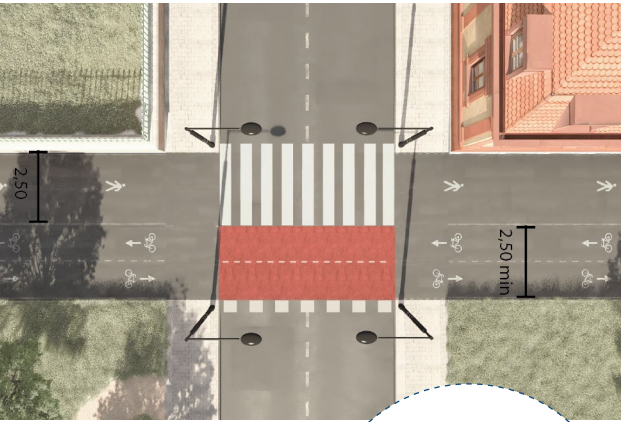
marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**). Il passaggio dalla sede propria alla sede promiscua avviene mediante un attraversamento ciclabile a raso che consente di confluire i flussi ciclabili sul lato sinistro della piattaforma stradale (**A1MURa.01**). Lasciandosi l'abitato di Sanluri alle spalle, l'itinerario imbocca a sinistra una strada comunale (**I2PEV.01**) e la percorre in direzione nord per circa 450 m ancora in sede promiscua. La strada presenta una sezione che alterna tratti in lieve rilevato ad altri in lieve trincea, con porzioni in rilevato di pendenza consistente nell'ultimo tratto. La strada risulta caratterizzata da una larghezza di circa 4,00 metri, finitura in asfalto in buono stato e banchine in terra di circa 1,50 m su entrambi i lati, con una fila di alberi presente sul lato destro (**foto 123** - **SDBV.A**). Trattandosi di una strada interessata da ridotti volumi di traffico, lungo questo tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli mediante la modifica delle regole d'uso con l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale e orizzontale, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile valicabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua e corredata da pittogrammi, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.01A.S4**).



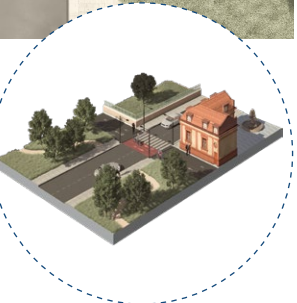
A1BU.CS1



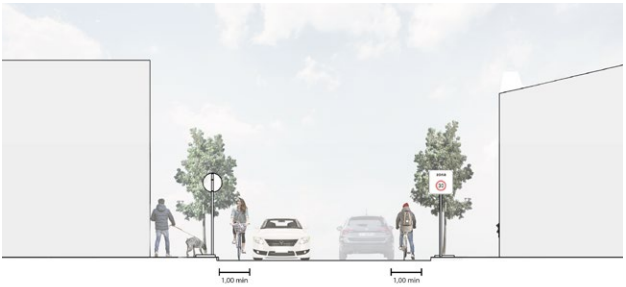
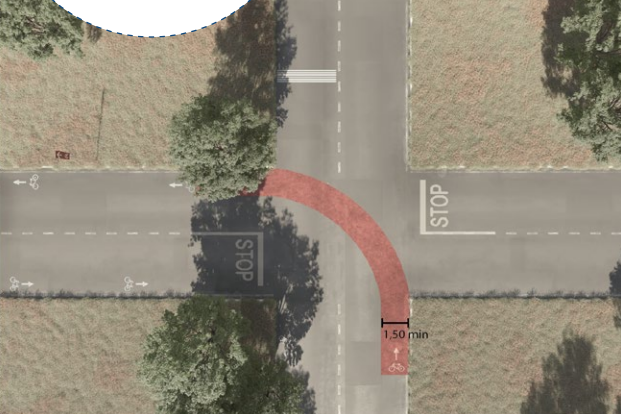
A1MURa.01



A1BURa.01



I2PEV.01



DBC.S4



DBV.01A.S4





In prossimità del rudere della Chiesa di Sant'Agostino, la ciclovia raggiunge l'incrocio con un'altra strada vicinale posta sulla destra e la SP5 posta in sinistra, e svoltando a destra (**I2PEV.01**) prosegue sulla strada vicinale in direzione nord-est per circa 2,50 km. La strada si presenta con una sezione stradale compresa tra i 3,00 e i 4,00 m affiancata da terreni agricoli recintati, pavimentazione in asfalto in buono stato e alterna tratti in leggero rilevato con piccole scarpate su entrambi i lati a tratti in trincea (**foto 124**). Trattandosi ancora di una strada interessata da ridotti volumi di traffico, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'inserimento di dispositivi di compatibilità ciclabile. L'intervento comprende l'allargamento della sezione stradale a 4,00 m, ricavata nello spazio disponibile tra il sedime attuale della strada e le recinzioni laterali, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale e orizzontale, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile e corredata da pittogrammi, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.01A.S4**). Lungo il tratto la ciclovia interseca una serie di accessi privati e strade vicinali a servizio dei fondi agricoli, in corrispondenza dei quali **il progetto prevede** adeguata sistemazione e messa in sicurezza, ovvero l'implementazione della segnaletica verticale e orizzontale (**A2PEV.01**). L'itinerario prosegue per circa 800 m in direzione nord-est lungo la medesima strada, che in questo tratto si presenta come una strada campestre in piano, posta in lieve trincea, con sezione di larghezza pari a circa 3,00 m delimitata



Foto 124



Foto 125

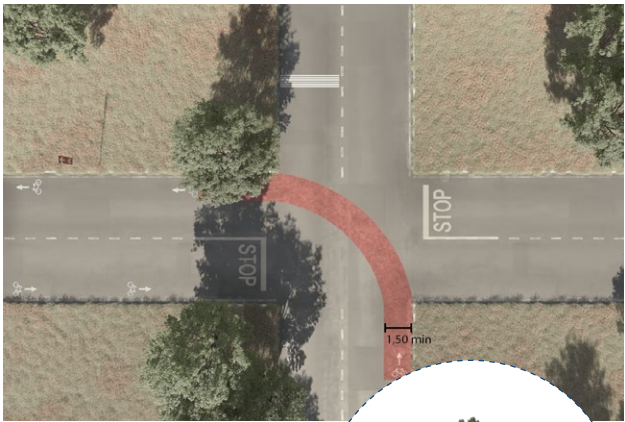


Foto 126

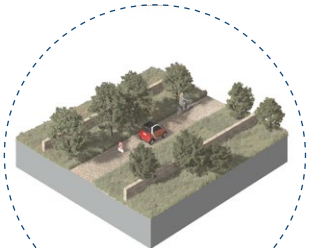
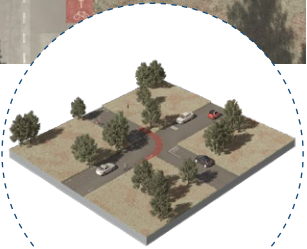


Foto 127

da un filare di alberi sul lato destro e fondo in terra battuta dissestata in alcuni punti (**foto 125**). Percorrendo la stessa, l'itinerario raggiunge due ponti di superamento di canali (**foto 126**), che presentano una luce di circa 7,00 m e larghezza di 6,00 m con barriere di protezione laterale e fondo in asfalto in buono stato di manutenzione (**SDB.P.A.03A**). Superati i due ponti la ciclovia prosegue per un breve tratto di circa 400 m ancora su un sentiero campestre che presenta le medesime caratteristiche del tratto precedente (**foto 127**), ma che ad oggi risulta parzialmente ricoperto da vegetazione e necessita di essere nuovamente tracciato. Lungo il tratto di circa 1,20 km **il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'implementazione dei sistemi di compatibilità ciclabile. **L'intervento prevede** l'allargamento della sezione stradale a 4,00 m, ove di dimensioni inferiori, la sistemazione del fondo stradale con stabilizzato misto cava e la realizzazione di cunette in pietra per la raccolta delle acque meteoriche lungo i bordi alla base delle scarpate, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale (**DBV.09H**). Per quanto riguarda il sentiero campestre parzialmente scomparso **si prevede** lo scavo della sezione, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase e pavimentazione in stabilizzato misto cava (**DBV.09M**). In corrispondenza dei due ponti, che si presentano in buono stato, **non si prevedono** ulteriori interventi di manutenzione mentre in corrispondenza delle intersezioni con accessi privati e strade vicinali a servizio dei fondi agricoli **il progetto prevede** adeguata sistemazione e messa in sicurezza, ovvero l'implementazione della segnaletica verticale e orizzontale (**A2PEV.02**).



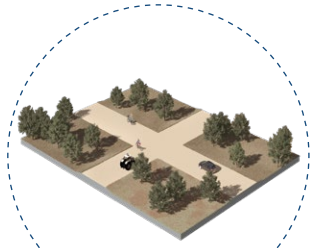
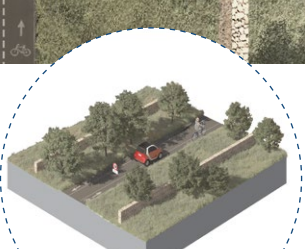
I2PEV.01



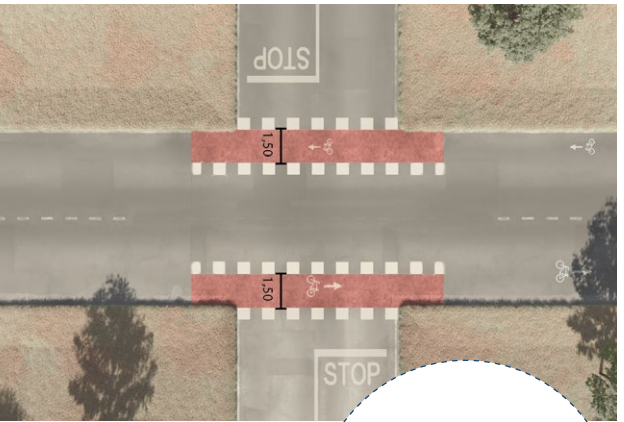
DBV.09H - DBV.09M



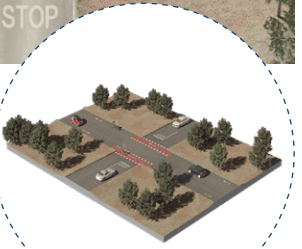
DBV.01A.S4



A2PEV.02



A2PEV.01





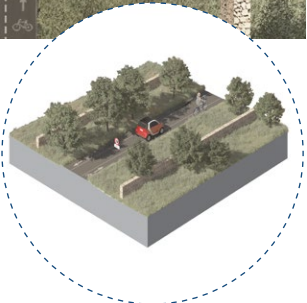
Dove la strada campestre in terra naturale trova conclusione, l'itinerario raggiunge il territorio comunale di Villamar e prosegue in sede promiscua per circa 2,2 km sino a raggiungere i margini edificati del centro urbano di Villamar, sul medesimo tracciato stradale che si presenta ora come una strada vicinale di notevole valenza paesaggistica per le colture agrarie presenti, delimitata su entrambi i lati da muretti a secco e recinzioni. La strada alterna tratti in rilevato, in trincea e a mezza costa con andamento mistilineo e presenta una sezione di larghezza compresa tra i 3,00 m e i 4,00 m con cunette su entrambi i lati e fondo in asfalto mediamente in buono stato (**foto 128**). Lungo la strada, che dopo circa 1,00 km prende il nome di via Lussu, l'itinerario attraversa tre corsi d'acqua su piccoli ponti esistenti, che presentano una larghezza compresa tra 5,50 m e 6,50 m ed una luce di circa 7 m per i primi due e di 25 m per il terzo, fondo in asfalto in buono stato e protezioni laterali mediamente ammalorate (**SDB.P.A.03A**). Il **progetto prevede** sempre una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'inserimento di dispositivi di compatibilità ciclabile. L'intervento comprende l'allargamento della sezione stradale a 4,00 m dove presenta dimensioni inferiori, la sistemazione della pavimentazione stradale in asfalto se ammalorata, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale e orizzontale, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile e corredata da pittogrammi, destinata alla circolazione delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4** e **DBP.S4**). Lungo il tratto la ciclovia interseca una serie di accessi privati e strade



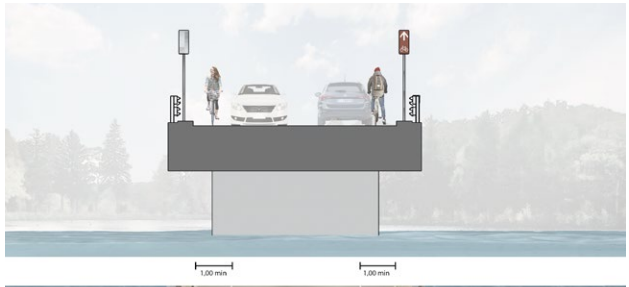
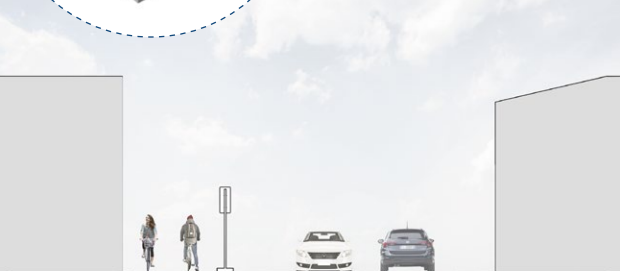
vicinali a bassissima intensità di traffico a servizio dei fondi agricoli, in corrispondenza dei quali il **progetto prevede** adeguata sistemazione e messa in sicurezza, ovvero l'implementazione della segnaletica verticale e orizzontale (**A2PEV.01**). L'itinerario fa ingresso al centro abitato di Villamar dai suoi margini meridionali percorrendo ancora per circa 400 m la via Lussu, strada urbana a doppio senso di marcia che in un primo tratto di circa 250 m si presenta con piattaforma stradale di circa 7,50 m articolata in una corsia per senso di marcia e marciapiedi da 3,00 m su entrambi i lati delimitati da proprietà private e intervallati dai relativi accessi (**foto 129**) mentre nel tratto successivo la strada si sviluppa parallelamente alla via Roma/SS197, separata dalla stessa da una fascia verde di circa 2,00 m, e presenta una larghezza di circa 6,00 m (**foto 130**). Il **progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, dilarghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, collocata sul lato destro della via Lussu, all'interno della piattaforma stradale e alla quota del piano carrabile attraverso il ridimensionamento delle corsie veicolari e la rimozione dei parcheggi in linea, ove necessario (**A1BU.CS1**).



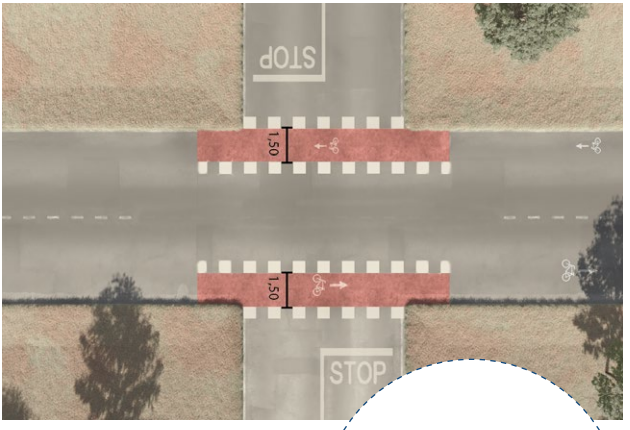
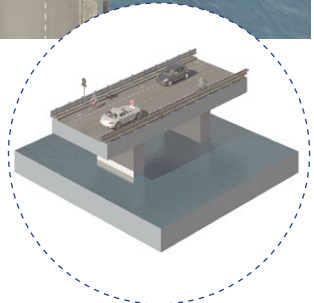
DBV.S4



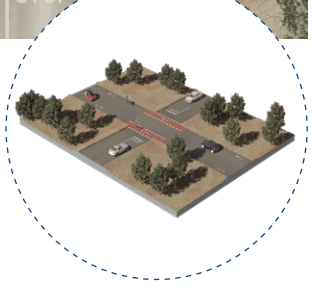
A1BU.CS1



DBP.S4



A2PEV.01

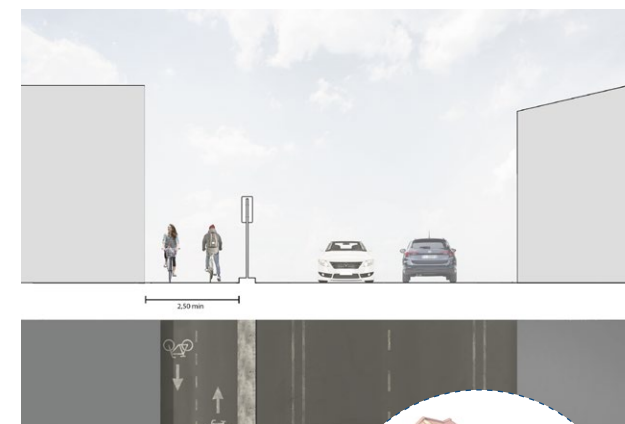




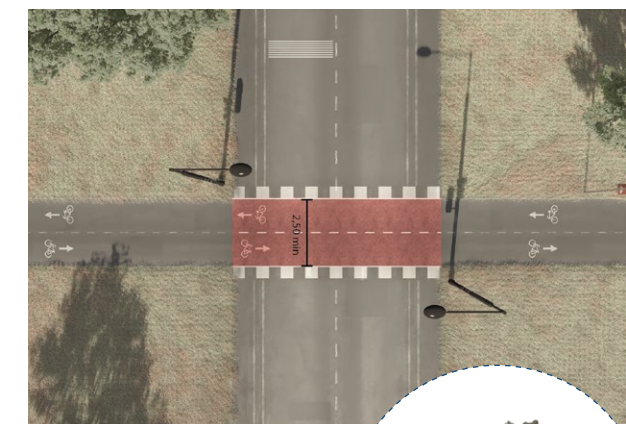
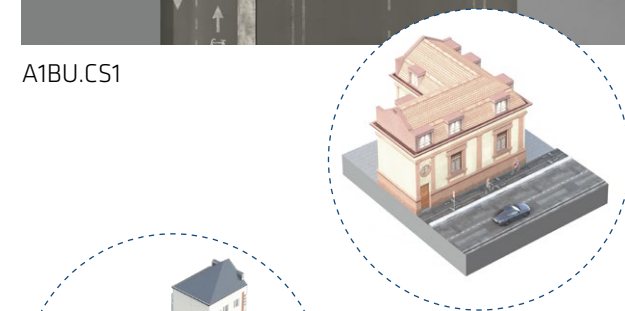
Raggiunta l'intersezione tra la via Roma/SS197 e la via Azuni, l'itinerario attraversa il tratto di penetrazione urbana della strada statale e prosegue per 400 m su via Azuni (**foto 131**), strada urbana con sezione di larghezza pari a 6,00 m e marciapiede discontinuo di larghezza variabile tra 0,50 m e 1,00 m sul lato destro, lungo la quale supera l'intersezione con la via Regina Elena e raggiunge la via Cadello. All'interno del centro urbano di Villamar **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 2,50 m e fondo in asfalto, situata all'interno della piattaforma stradale e alla quota del piano carrabile attraverso il ridimensionamento delle corsie veicolari e la rimozione dei parcheggi in linea, ove necessario (**A1BU.CS1**). La pista è collocata sul lato destro della via Lussu, sino all'intersezione con la via Roma/SS197, e sul lato sinistro della via Azuni ed è separata dalle corsie veicolari mediante un cordolo spartitraffico in c.a. della larghezza di 0,50 m. L'attraversamento della via Roma richiede la realizzazione di un attraversamento ciclabile a raso, sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità tra cui dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione e adeguata illuminazione (**A1BEM.01**) mentre in corrispondenza delle altre intersezioni con la viabilità urbana che si immette sulle strade interessate dal percorso ciclabile **si prevede** la realizzazione di attraversamenti ciclabili sicuri e segnalati che garantiscano la continuità dell'itinerari (**A1BURa.01**). Inoltre, all'inizio del tratto per consentire il passaggio dalla sede promiscua alla sede propria lungo la via Lussu **si prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato (**A1MURa.01**)

L'itinerario prosegue in sede propria per 500 m lungo la via Cadello (**foto 132**), via Costituzione e via Adua, strade urbane che presentano una sezione articolata in due carreggiate laterali della larghezza di 5,00 m, distinte per senso di marcia, e un percorso pedonale centrale della larghezza di 11,00 m, ricavato a seguito della copertura di un canale e perciò posto ad una quota rialzata di 0,50 m. Lungo questo tratto l'itinerario supera le intersezioni con via Roma(SS197 e via Marmilla) ed inoltre incontra la ex Stazione ferroviaria di Villamar che

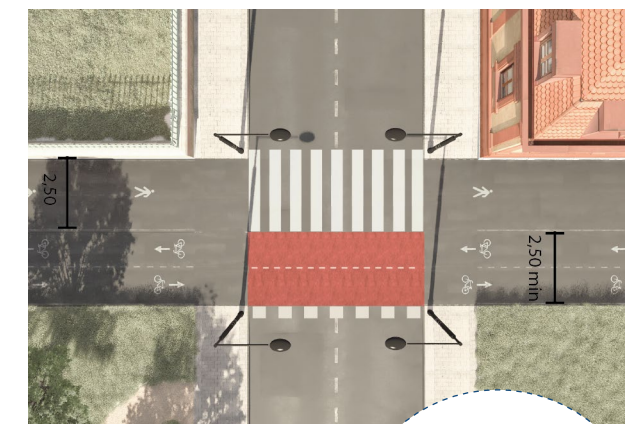
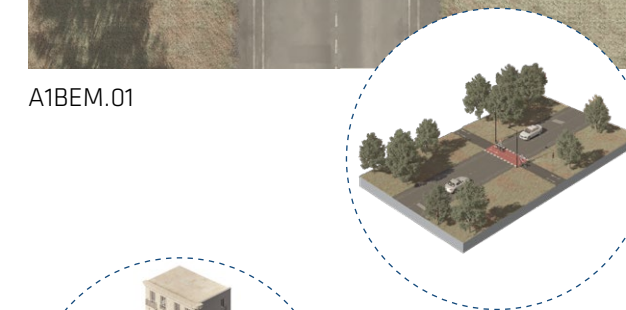
attualmente risulta priva di alcuna destinazione d'uso. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale, di larghezza pari a 3,00 m, ricavata all'interno dello spazio pubblico centrale ad uso pedonale e definita dalla delimitazione della sezione ciclabile mediante segnaletica orizzontale (**BBCU.S1**). Nei due attraversamenti sopra citati **si prevede** la realizzazione di un dosso dissuasore di larghezza pari all'intera fascia centrale ciclopedonale mediante il rialzamento della sezione stradale fino a portare il piano stradale a livello dell'attuale spazio pedonale urbano e l'inserimento di opportuna segnaletica orizzontale e verticale, per consentire la moderazione della velocità dei veicoli in transito e privilegiare la mobilità attiva in corrispondenza dell'intersezione (**A1BURI.01** e **intersezione 7**).



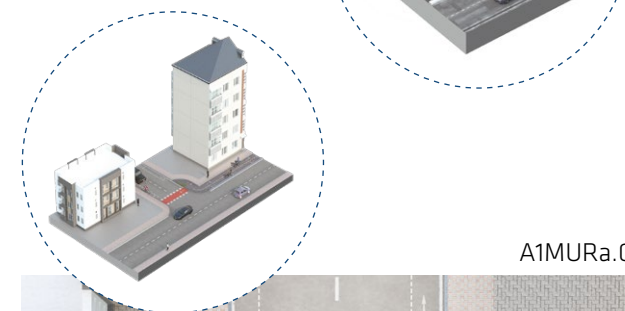
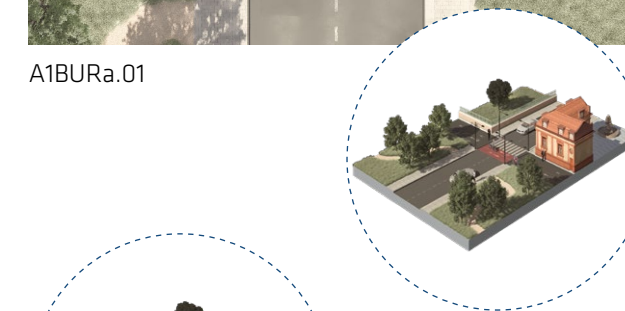
A1BU.CS1



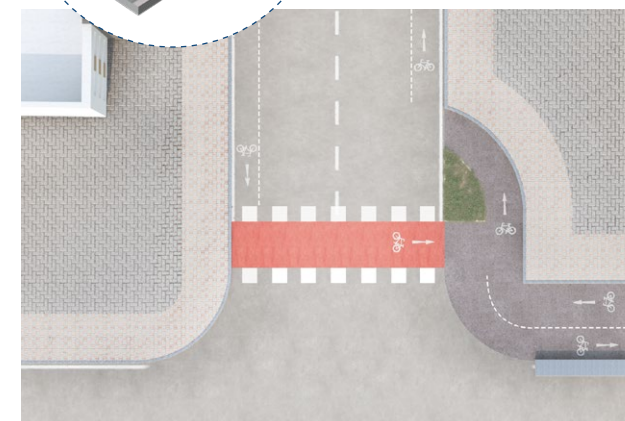
A1BEM.01



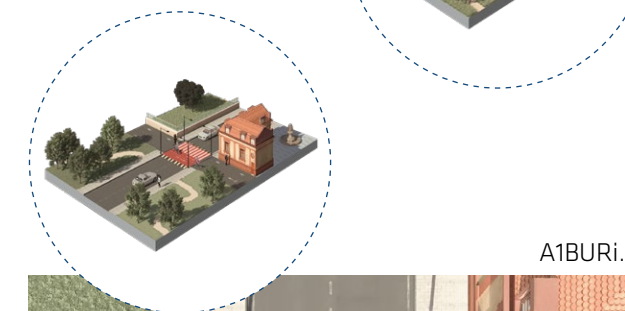
A1BURa.01



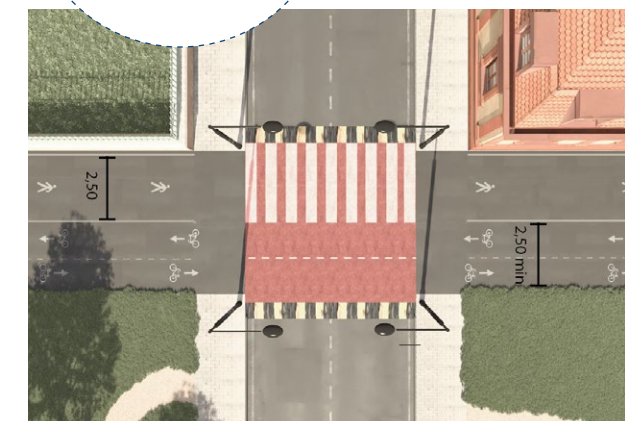
A1MURa.01



BBCU.S1



A1BURI.01





Dopo aver attraversato la via Marmilla l'itinerario prosegue in sede propria per circa 300 m sulla via Campidano (**foto 133**), strada urbana che presenta una sola corsia veicolare a senso unico di marcia di larghezza pari a 4,00 m sul lato destro ed uno spazio pubblico pedonale di 10,50 m, ancora ricavato dalla copertura di un canale e attualmente con fondo in c.a. al grezzo, sino a raggiungere l'intersezione con il viale Rinascita. **Il progetto prevede** la riqualificazione dello spazio urbano lungo la via Campidano mediante la creazione di spazi gioco (playground), e la definizione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 3,00 m e delimitata, come nel tratto precedente, da segnaletica orizzontale (**BBCU.01B**). La pavimentazione del percorso e dell'area gioco sarà completata con binder asfaltico dello spessore di 7 cm e tappetino di 3 cm con finitura a varie colorazioni (**fotoinserimento\_8**). L'itinerario attraversa il viale Rinascita, prosegue in sede propria sullo stesso per circa 60 m e, dopo aver attraversato via Romagna, tratto di penetrazione urbana della SP46, percorre per circa 250 m la via Veneto, che nel tratto terminale si sviluppa parallelamente alla SS197. Il viale Rinascita presenta una sezione stradale di circa 13,00 m articolata in una corsia per senso di marcia di circa 3,00 m, marciapiede largo 3,00 m a destra e 4,00 m a sinistra (**foto 134**), mentre via Veneto si articola in una piattaforma stradale di circa 8,00 m con una corsia per senso di marcia e marciapiede di circa 1,00 sul lato destro, che nel tratto terminale lascia il posto ad una fascia verde di larghezza pari a circa 2,00 m che separa la sede stradale dalla SS197 che si sviluppa in parallelo (**foto 135**). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale della larghezza di 2,50 m e con fondo in asfalto, ricavata sul lato



Foto 133



Foto 134



Foto 135

sinistro dell'attuale sezione stradale mediante il ridimensionamento delle corsie veicolari e delimitata da cordolo di separazione in c.a. della larghezza di 0,50 m (**A1BU.CS1** e **fotoinserimento\_9**). Gli attraversamenti di viale Rinascita e di via Romagna (SP46) saranno messi in sicurezza mediante la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato da segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di riduzione della velocità in corrispondenza delle corsie veicolari (**A1BURa.01**).

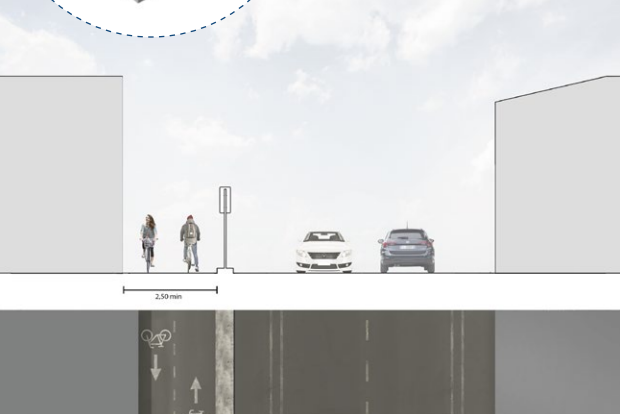
Percorrendo in sede propria via Veneto l'itinerario raggiunge i margini settentrionali del centro urbano di Villamar in corrispondenza dell'intersezione tra la SS197, la SP42 e la SP5 posta in sinistra, che supera per proseguire in affiancamento alla SS197. In corrispondenza dell'intersezione **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile che consenta di superare in sicurezza la SP5, posto ad una distanza di sicurezza dall'incrocio stesso (circa 200 m), opportunamente segnalato con segnaletica verticale ed orizzontale, adeguatamente illuminato e corredato di dispositivi di moderazione delle velocità veicolari (**A1BEM.01**).



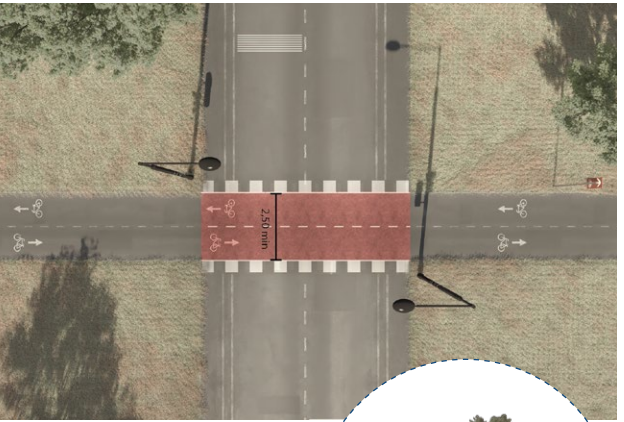
BBCU.01B



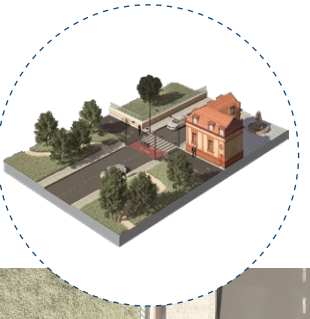
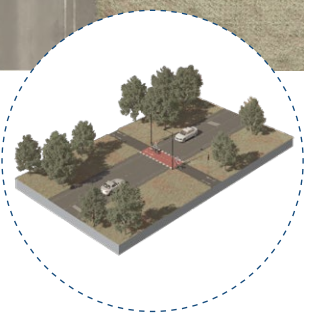
A1BU.CS1



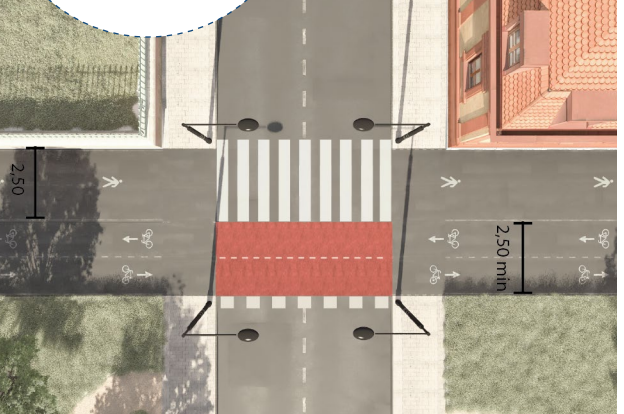
Fotoinserimento\_8



A1BEM.01



A1BURa.01





L'itinerario prosegue per 840 m in sede propria sul lato sinistro della SS197, strada extraurbana ad una corsia per senso di marcia, che presenta una sezione stradale di larghezza pari a 9,00 m priva di banchine laterali e delimitata da ampie fasce a verde (**foto 136**), lungo la quale **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale, di larghezza pari a 3,00 m e fondo in asfalto, posizionata sul lato sinistro della piattaforma stradale e separata dalla viabilità principale da uno spazio di banchina con vegetazione di larghezza di 1,00 m (**A3B.01M**). **L'intervento prevede** lo scavo della sezione, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm, oltre alla posa in opera di elementi puntuali prefabbricati per l'attraversamento di canali di scolo e raccolta delle acque piovane, provenienti dalla viabilità principale. Lungo il tratto il percorso interseca una strada vicinale di accesso ai fondi agricoli e alcuni accessi privati per i quali **si prevede** la realizzazione di attraversamenti ciclabili sicuri e segnalati mediante opportuna segnaletica orizzontale e verticale per garantire la continuità della ciclovia (**A1BEV.01**). Ricalcando ciò che rimane del tracciato della ferrovia dismessa Villacidro-Isili l'itinerario imbocca una strada di accesso ad un'azienda agricola e la percorre per circa 500 m in sede promiscua. La strada vicinale (**foto 137**) presenta una sezione di larghezza pari a circa 3,00 m e fondo in terra naturale dissestato e si sviluppa parallelamente alla SS197 alternando tratti in cui risulta affiancata alla strada statale, alla stessa quota e separata dal guard-rail, ad altri in cui si sviluppa in rilevato ad una quota maggiore. Lungo il tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con gli eventuali mezzi agricoli



Foto 136



Foto 137

che percorrono la strada per eseguire la manutenzione dei fondi, mediante l'allargamento della sezione sino a 4,00 m e la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava, l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento della necessaria segnaletica verticale (**DBV.09H**). La ciclovia supera l'intersezione con un'altra strada vicinale, dove **si prevede** l'indicazione dell'attraversamento mediante adeguata segnaletica verticale (**A2PEV.02**). Nel tratto successivo, di circa 950 m, dove la strada percorsa si discosta dalla sede stradale della SS197, l'itinerario prosegue ancora parallelamente a quest'ultima sulla traccia del dismesso sedime ferroviario della vecchia linea Isili Villacidro, il cui fondo risulta in alcuni tratti di difficile lettura, inaccessibile e sconnesso, delimitato sul limite con la SS197 da un muro di contenimento in c.a. di altezza pari a 0,50 m (**foto 138**). Lungo questo tratto **il progetto prevede** la realizzazione di una pista in sede propria bidirezionale, della larghezza di 3,00 m e con fondo in asfalto, posta ad una quota superiore rispetto alla sede stradale della SS197 e separata dalla stessa mediante una fascia con vegetazione di larghezza pari a 1,00 m (**A3B.01M**), mentre il dislivello con la strada sarà messo in sicurezza, nei tratti dove sarà ritenuto necessario, mediante la realizzazione di parapetto metallico. **L'intervento prevede** la definizione ex novo del tracciato ciclabile mediante lo scavo della sezione, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm e, limitatamente agli ultimi 150 m, la realizzazione di un elemento prefabbricato per l'attraversamento del canale di scolo e raccolta delle acque piovane provenienti dai terreni agricoli circostanti.



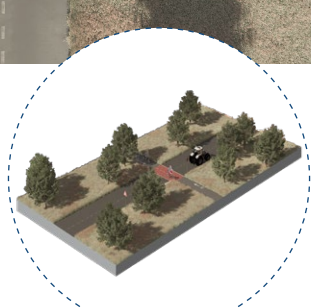
Foto 138



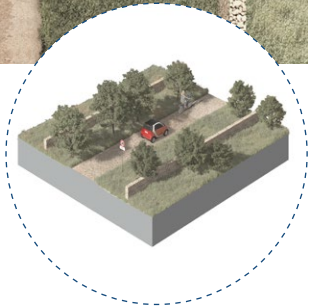
A3B.01M



A1BEV.01



DBV.09H



A2PEV.02





L'itinerario prosegue parallelamente alla SS197 sul sedime ferroviario che per un tratto di 250 m risulta convertito in strada vicinale di accesso ai fondi agricoli (foto 139). La strada presenta una larghezza pari a 3,00 m, fondo in terra stabilizzata in buone condizioni e risulta distaccata dalla SS197 di circa 2,70 m. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con gli eventuali mezzi agricoli che la percorrono per eseguire la manutenzione dei fondi mediante l'allargamento della sezione sino a 4,00 m e la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava, l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento della necessaria segnaletica verticale (DBV.09H). Proseguendo ancora in parallelo alla SS197, il tracciato della ex ferrovia non risulta leggibile nei 500 m successivi dove il terreno a lato della strada statale si presenta ad una quota di circa 0,50-1,00 m più alta, delimitata da un muro in c.a. alto 0,50 m. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista in sede propria bidirezionale, della larghezza di 3,00 m e con fondo in asfalto, posta ad una quota superiore rispetto alla sede stradale della SS197 e separata dalla stessa mediante una fascia verde di larghezza pari a 1,00 m (A4B.01M). **L'intervento prevede** la definizione ex novo del tracciato ciclabile con lo scavo della sezione, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. Il dislivello con la strada sarà messo in sicurezza mediante parapetto metallico. L'itinerario raggiunge il territorio comunale di Villanovafranca e ritorna a percorrere il tracciato di ferrovia dismessa nuovamente presente e ben leggibile per circa 500 m, posto in rilevato ad una quota di 2,50-5,00 m rispetto alla SS197 (foto 140) e caratterizzato da una sezione di circa 2,50 m e fondo dissestato in terra naturale. Anche lungo questo tratto **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale, di larghezza 3,00 m e fondo in asfalto, posta ad una quota superiore rispetto alla viabilità principale, separata da una fascia verde di circa 1,00 m e dove necessario da un parapetto metallico di protezione laterale (A4B.01M e fotoinserimento\_10). Inoltre, lungo questo tratto si ritrovano due manufatti appartenenti alla ex ferrovia dismessa:

- la stazione dismessa di Villanovafranca, che attualmente versa in grave stato di abbandono e crollo delle parti murarie costituendo un grave pericolo di

sicurezza, e potrà essere riutilizzata come area di sosta;

- un manufatto di attraversamento ferroviario, con volta di luce pari a 1,00 m e paramento murario in pietra a faccia a vista, sul quale **si prevedono** interventi di cuci-scuci nelle zone lesionate, iniezioni armate di consolidazione della volta, listilatura dei giunti della muratura, rifacimento delle parti mancanti, posizionamento di nuovi parapetti metallici, demolizione della pavimentazione esistente, impermeabilizzazione e rifacimento pavimentazione.

L'itinerario prosegue parallelamente alla SS197 ripercorrendo il sedime della ferrovia dismessa sempre parzialmente visibile, affiancato per circa 1,3 km da un muro di contenimento con altezza di circa 1,00 - 1,50 m, con funzione di protezione e contenimento del costone roccioso prospiciente la strada (foto 141); la sezione tra il muro e la base della parete rocciosa presenta una larghezza variabile lungo il percorso tra 1,00 m e 2,00 m e alcuni tratti del versante roccioso risultano essere già stati messi in sicurezza mediante reti armate per il consolidamento delle scarpate. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 3,00 m e fondo in asfalto, situata a mezza costa tra la strada statale e il versante roccioso e ottenuta mediante il risezionamento di quest'ultimo mediante demolizione, scavo e realizzazione di rilevato con materiale drenante a riempimento della sezione tra la parete rocciosa e il muro di contenimento esistente (A4B.01M). **L'intervento prevede** lo scavo della sezione, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm e la realizzazione di un muro in c.a. di contenimento a monte con finitura tipo "stratificato" mentre il dislivello con la strada sarà messo in sicurezza mediante la realizzazione di parapetto metallico. Lungo questo tratto è presente un manufatto di attraversamento ferroviario, con volta di luce pari a 2,50 m e paramento murario in pietra a faccia a vista, relativamente al quale **si prevedono** interventi di cuci-scuci nelle zone lesionate, iniezioni armate di consolidazione della volta, listilatura dei giunti della muratura, rifacimento delle parti mancanti, posizionamento nuovi parapetti, demolizione pavimentazione esistente, impermeabilizzazione e rifacimento pavimentazione.



Foto 139



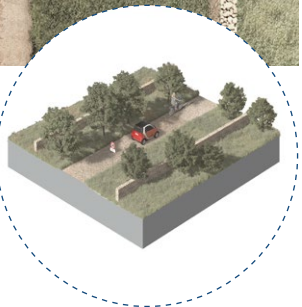
Foto 140



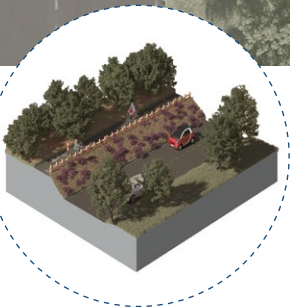
Foto 141



DBV.09H



A4B.01M



Fotoinserimento\_10





Raggiunti i ruderi di una casa cantoniera, l'itinerario prosegue per circa 1,2 km fino alla cantoniera successiva nel territorio comunale di Las Plassas, lungo il tracciato esistente della ferrovia dismessa, sempre parallelo alla SS197 ma in questo tratto posto ad una quota altimetrica molto più alta rispetto alla strada statale. La sezione si presenta a mezza costa con scarpata rocciosa in sinistra e rilevato sulla destra di larghezza pari a circa 6,00 m, delimitato da un muro di contenimento sulla SS197 (**foto 142**). Il sedime ferroviario allo stato attuale risulta completamente coperto da vegetazione arbustiva e presenta parti in cui la parete di roccia, posta a monte, è consolidata con rete armata per consolidamento di scarpate e falesie, e altre in cui sussistono fenomeni di crollo delle pareti. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, di larghezza pari a 3,00 m e fondo in asfalto, ricavata sul rilevato della ex ferrovia alla quota di circa +2,50 - 5,00 m rispetto la SS197, separato dalla stessa mediante una fascia verde di circa 1,00 m e protetto lateralmente attraverso l'inserimento di un parapetto metallico (**A4B.01M.02** e **fotoinserimento\_11**). **L'intervento prevede** il consolidamento e la messa in sicurezza del versante roccioso a monte del percorso, nei tratti oggetto di episodi franosi, lo scavo della sezione, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. Inoltre, lungo questo tratto si sono rilevati tre manufatti di attraversamento ferroviario, che presentano una luce pari a circa 1,00 m e muratura con paramento murario in pietra a faccia a vista e sui quali si prevedono interventi di cuci-scuci nelle zone lesionate, iniezioni armate di consolidazione della volta, listilatura dei



Foto 142



Foto 143

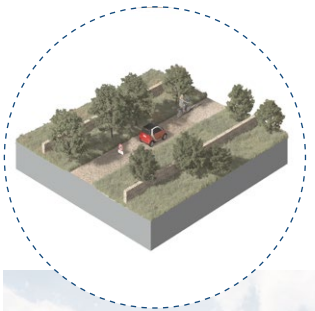
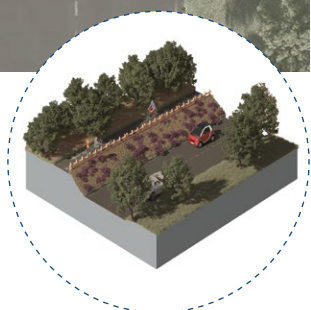


Foto 144

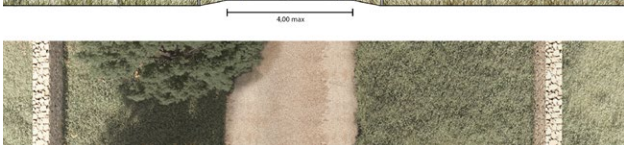
giunti della muratura, rifacimento delle parti mancanti, posizionamento nuovi parapetti, demolizione pavimentazione esistente, impermeabilizzazione e rifacimento della pavimentazione. Ricalcando ancora il percorso della ferrovia dismessa Villacidro-Isili, l'itinerario prosegue in sede promiscua lungo un tratto che nei primi 600 m si presenta come una strada vicinale con larghezza compresa tra 3,00 m e 4,00 m e fondo in terra battuta in buono stato (**foto 143** - **SDBV.H**), mentre nei 200 m successivi, oltre l'intersezione con un'altra strada vicinale, il tracciato stradale presenta una larghezza di 4,50 m e fondo in asfalto (**foto 144**). Lungo questo tratto interessato da modesti volumi di traffico **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli attraverso l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h e l'indicazione della sede ciclabile con opportuna segnaletica verticale ed orizzontale, quest'ultima limitatamente ai tratti in asfalto. In dettaglio, nel tratto in asfalto **si prevede** la delimitazione di una corsia ciclabile valicabile ad uso promiscuo e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (**DBV.S4**), mentre per i tratti in terra battuta **si prevede** la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di segnaletica verticale (**DBV.09H**). All'inizio del tratto, per consentire il passaggio dalla sede propria alla promiscua **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile che consente di omogeneizzare i flussi ciclabili a quelli veicolari (**A1MEV.02**).



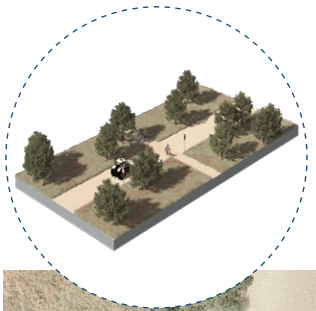
A4B.01M.02



DBV.09H



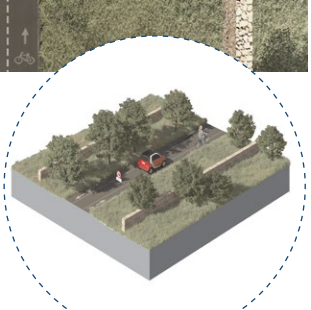
Fotoinserimento\_11



A1MEV.02



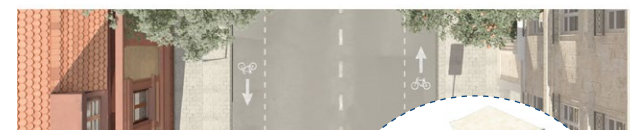
DBV.S4





Superata l'intersezione con la strada comunale Las Plassas-Tuili, l'itinerario prosegue lungo la via Stazione, strada periurbana ricavata sul vecchio sedime della ferrovia dismessa, che si presenta con una sezione di circa 6,00 m e fondo in asfalto in buono stato, delimitata da fasce inerbite e parzialmente alberate (**foto 145**). Percorrendo questa strada l'itinerario attraversa prima la SS197 poi via IV Novembre, e ancora oltre via S. Maria e via Dante Alighieri in prossimità del Parco di Santa Maria. Lungo la via Stazione l'itinerario incontra il vecchio fabbricato della stazione ferroviaria di Las Plassas. **Il progetto prevede** ancora il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'istituzione di una Zona 30 e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale. La delimitazione orizzontale della sede ciclabile viene realizzata tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.). Inoltre, **si prevede** la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo, associato alla posa in opera di dispositivi di moderazione del traffico (**DBC.S4**). In corrispondenza dell'intersezione con la strada comunale Las Plassas-Tuili all'inizio del tratto **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato, dotato di isola di traffico a raso per permettere ai ciclisti di attraversare una carreggiata per volta, opportunamente segnalata sull'asse stradale con segnaletica verticale ed orizzontale (**A2PEM.01X**), mentre per quanto riguarda l'attraversamento della SS197 **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile regolato da una lanterna semaforica a chiamata, opportunamente illuminato e segnalato sia ai veicoli che ai ciclisti tramite segnaletica orizzontale e verticale (**A2PEA.01X**). Per consentire l'attraversamento in sicurezza delle vie IV Novembre, via S. Maria e via Dante Alighieri **è prevista** la realizzazione di attraversamenti ciclabili a raso sicuri e segnalati mediante la posa di segnaletica verticale, orizzontale e dispositivi di moderazione della velocità tra cui dissuasori ottici ed acustici e cambiamento cromatico della pavimentazione (**A2PURa.01X**). Lasciato l'abitato di Las Plassas, dopo il Parco di Santa Maria l'itinerario prosegue per circa 2,00 km in direzione nord sino all'intersezione con la SS197,

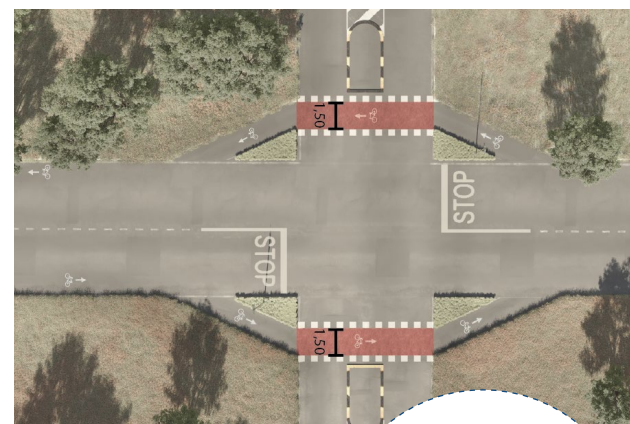
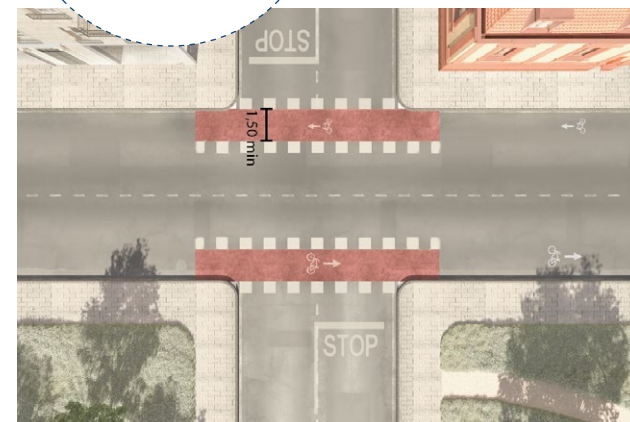
percorrendo ancora in sede promiscua il tracciato di ferrovia dismessa, che ora si presenta come strada vicinale di accesso ai fondi agricoli (**foto 146**) sviluppata in parte in lieve rilevato e parte in trincea e caratterizzata da una sezione di larghezza di 3,00 m con fondo in terra battuta in buono stato di manutenzione per i primi 800 m e con diversi tratti dissestati nei successivi 1,2 km. **Il progetto prevede** ancora il transito ciclabile in sede promiscua con i veicoli, attraverso la modifica delle regole di circolazione e l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h. **L'intervento prevede** l'allargamento della sezione stradale sino a 4,00 m, la sistemazione del fondo stradale in stabilizzato misto cava dove necessario e l'inserimento di opportuna segnaletica verticale (**DBV.09H**). Nei tratti in rilevato che presentano un consistente dislivello rispetto ai terreni circostanti **si prevede** la messa in sicurezza su ambo i lati mediante l'inserimento di un parapetto metallico. Nel tratto in trincea **si prevede** invece la realizzazione di cunette in pietra lungo i bordi alla base delle scarpate per la raccolta delle acque meteoriche. Inoltre, lungo il tratto si incontra un manufatto di attraversamento ferroviario, con volta della luce di 2,50 m e muratura con paramento murario in pietra a faccia a vista, per il quale si prevedono interventi di cuci-scuci nelle zone lesionate, iniezioni armate di consolidazione della volta, listilatura dei giunti della muratura, rifacimento delle parti mancanti, posizionamento di nuovi parapetti, demolizione della pavimentazione esistente, impermeabilizzazione e rifacimento della pavimentazione. Lungo il tratto l'itinerario interseca una strada vicinale e diversi accessi alle proprietà private, per i quali **il progetto prevede** adeguata sistemazione e messa in sicurezza mediante l'implementazione della segnaletica verticale (**A2PEV.02**).



DBC.S4



A2PURa.01X



A2PEM.01X



DBV.09H



A2PEA.01X



A2PEV.02





In territorio comunale di Barumini l'itinerario raggiunge l'intersezione con la SS197 (foto 148) ed altre strade locali che convergono nello stesso nodo. L'intersezione risulta essere piuttosto pericolosa in quanto la strada statale si presenta in una posizione leggermente sopraelevata rispetto alle strade intersecanti e con poca visibilità rispetto alle stesse. Inoltre, qui si incontra un casello dell'ex ferrovia, che versa in evidenti condizioni di degrado e di abbandono, con relativi problemi di messa in sicurezza per pericolo di crollo, relativamente al quale si potranno valutare interventi di recupero e conversione in area di sosta attrezzata per il riposo e il rifocillamento dei ciclisti (fig.6). In corrispondenza dell'intersezione il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento ciclabile della strada statale, regolato da una lanterna semaforica a chiamata e opportunamente segnalato sia ai veicoli che ai ciclisti tramite segnaletica orizzontale e verticale e adeguatamente illuminato (A2PEA.01X).

Dopo aver attraversato la SS197, l'itinerario prosegue per un breve tratto di 100 m su una strada con sezione di larghezza pari a circa 6,50 m e fondo in asfalto mediamente in buono stato, dotata di marciapiede da 1,00 m sul lato destro (foto 149), che costeggia la piccola zona artigianale posta all'ingresso del centro urbano di Barumini, e prosegue in direzione nord per 1,00 km percorrendo il tracciato stradale che si estende fino ai margini occidentali del centro urbano e che presenta una sezione di circa 4,00 m e fondo in terra naturale dissestato (foto 150). Anche lungo questo tratto, interessato da ridotti volumi di traffico, il progetto prevede il transito ciclabile in sede promiscua con i veicoli, attraverso la modifica delle regole di circolazione e l'introduzione del limite di velocità di



Foto 148



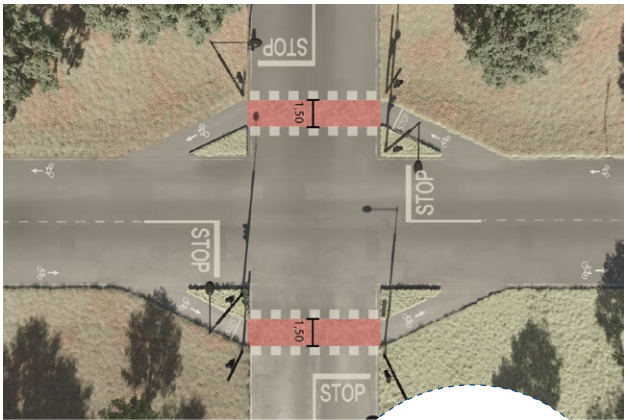
Foto 149



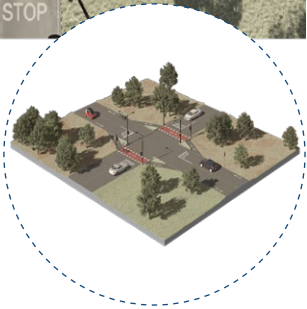
Foto 150

30 km/h oltre all'inserimento di opportuna segnaletica orizzontale e verticale. L'intervento prevede nel tratto con fondo in asfalto la realizzazione di una corsia ciclabile valicabile e ad uso promiscuo, delimitata da una striscia bianca discontinua e corredata da pittogrammi, dedicata al transito delle biciclette nello stesso senso di marcia dei veicoli (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.)(DBV.S4) mentre lungo la strada con fondo in terra naturale si prevede il rifacimento della pavimentazione con stabilizzato misto cava e l'inserimento di segnaletica verticale (DBV.09H).

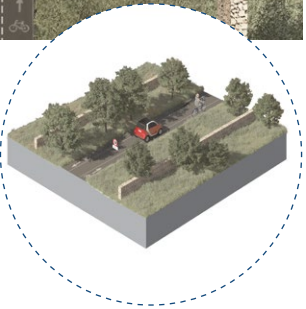
L'itinerario raggiunge l'intersezione con la SP5 ai margini occidentali del



A2PEA.01X



DBV.S4



DBV.09H

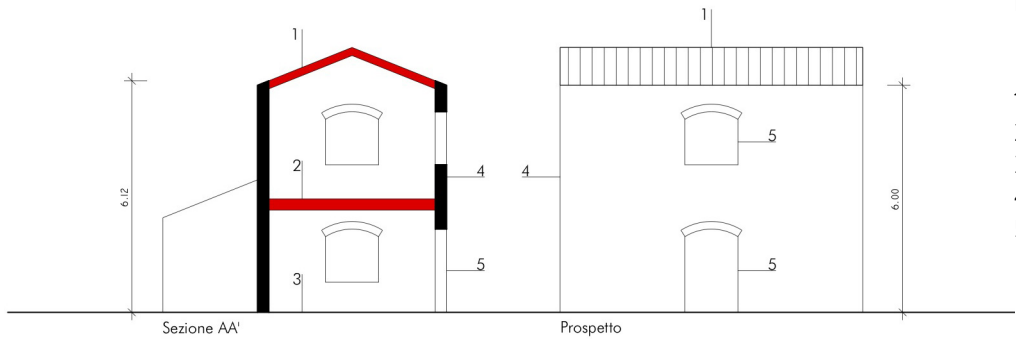
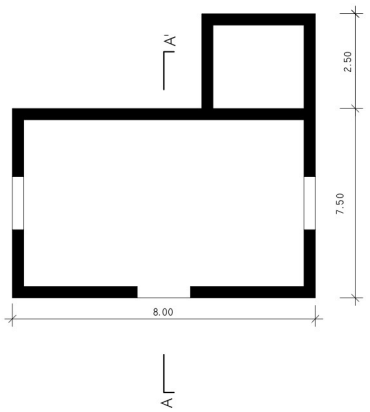
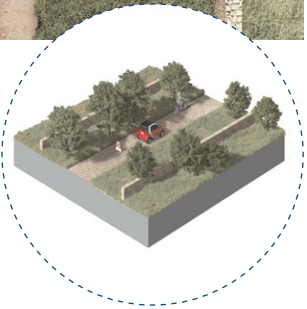


Fig. 6 - Casello di ferrovia dismessa

- 1\_Rifacimento copertura
- 2\_Rifacimento solaio interno
- 3\_Ricupero pavimentazione interna
- 4\_Consolidamento murature
- 5\_Installazione infissi



centro urbano di Barumini e procede in sede propria sulla stessa per circa 500 m in direzione ovest, lungo il percorso che dal centro urbano di Barumini conduce all'area archeologica del complesso nuragico di Su Nuraxi, unico sito in Sardegna riconosciuto patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO. Per consentire il passaggio dalla sede promiscua alla sede promiscua **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato che consente di confluire i flussi ciclabili sul lato sinistro della piattaforma (**A1MEV.01**).

Nei primi 200 m l'itinerario si sviluppa all'interno di un'area verde posta sul lato sinistro della strada provinciale (**foto 151**) che si presenta delimitata a sinistra dal letto di un torrente e a destra da una cabina per la produzione dell'energia elettrica, lungo la quale **il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, con larghezza di 3,00 m e fondo in asfalto, separata dalla sede stradale mediante una fascia di vegetazione della larghezza di 1,00 m (**A3B.01M**). **L'intervento prevede** lo scavo della sezione, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. Raggiunta l'intersezione con la via Santa Rosa (**foto 152**), l'itinerario la supera e prosegue in sede propria per circa 400 m lungo la SP5 (**foto 153**), strada extraurbana a doppio senso di marcia che si presenta con piattaforma stradale di larghezza pari a 9,00 m, articolata in una corsia per senso di marcia, e marciapiede esistente su ambo i lati, di sezione rispettivamente pari a 3,00 m sul lato sinistro e 1,80 m sul lato destro, entrambi delimitati da aiuole alberate. **Il progetto prevede** lungo questo tratto la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, di larghezza pari a 2,50 m e con fondo in asfalto,



affiancata alla piattaforma stradale alla quota del piano carrabile, separata dalla stessa mediante l'inserimento di un guard-rail e ottenuta attraverso il risezionamento delle corsie veicolari e il restringimento del marciapiede esistente da una larghezza di 3,00 m a 1,50 m (**A1BCE.01M**). **L'intervento prevede** il taglio, demolizione e asportazione del massetto esistente, lo scavo della sezione, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. Inoltre, all'inizio del tratto in corrispondenza dell'intersezione con la via Santa Rosa **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue, adeguatamente illuminato e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità veicolari (**A1BEM.01**). Dopo circa 400 m l'itinerario raggiunge in sede propria l'area parcheggio per i visitatori del Sito UNESCO di Su Nuraxi di Barumini, dove trova conclusione in corrispondenza dell'ingresso all'area archeologica, dotata di vari servizi per la sosta e la ristorazione e attrezzata con una ciclostazione comunale. Qui **il progetto prevede** la realizzazione di un'area di sosta complessa extraurbana, attrezzata per consentire al ciclista di riposarsi, rifocillarsi ed accedere al sito nuragico (**fig.7**).



A1MEV.01



A3B.01M



A1BCE.01M



A1BEM.01

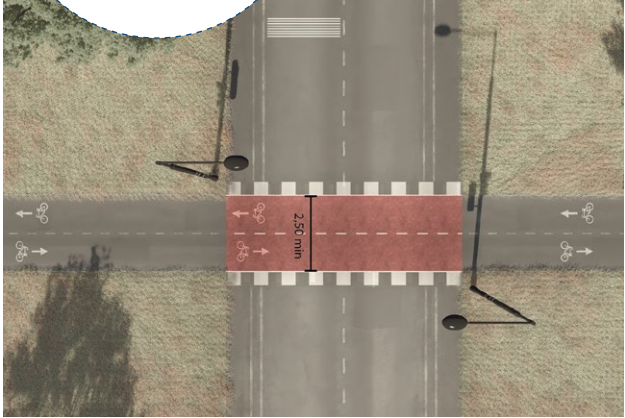


Fig. 7 - Area di sosta complessa extraurbana

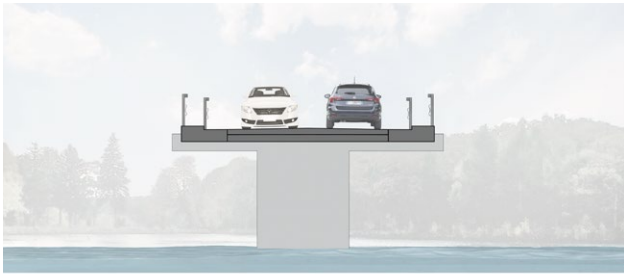
- |                                           |                       |
|-------------------------------------------|-----------------------|
| Portabiciclette                           | Sedute                |
| Fontana                                   | Pannello informativo  |
| Cestino rifiuti                           | Wifi                  |
| Punto di ricarica dispositivi elettronici | Servizi igienici      |
| Colonnina SOS                             | Area gioco bambini    |
| Distributori automatici                   | Colonnina riparazione |



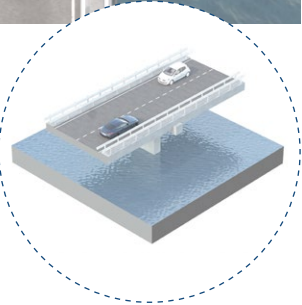
# SEZIONI STATO DI FATTO



SDBV.A - SDBV.H



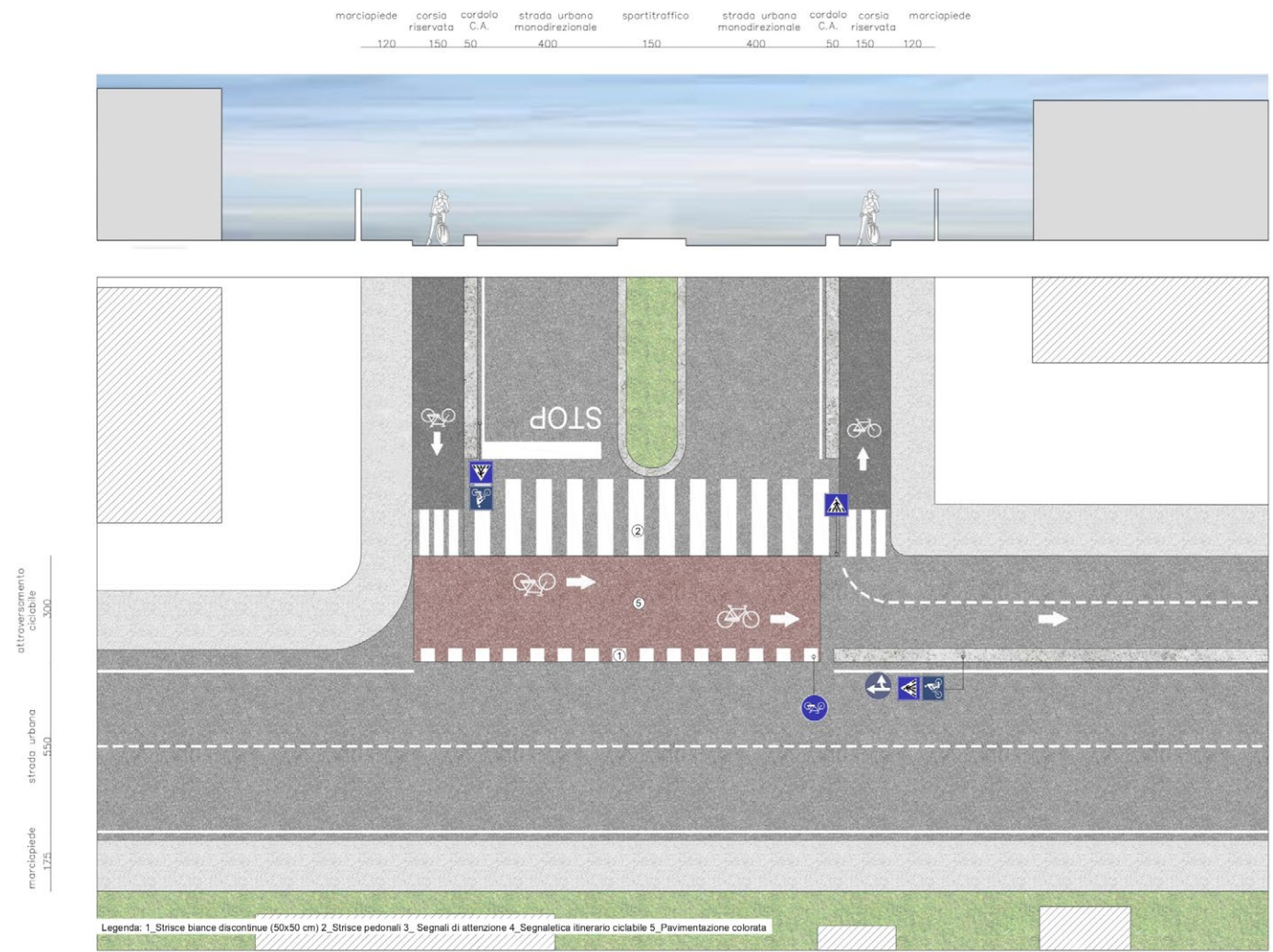
SDB.P.A.03G - SDB.P.A.03A



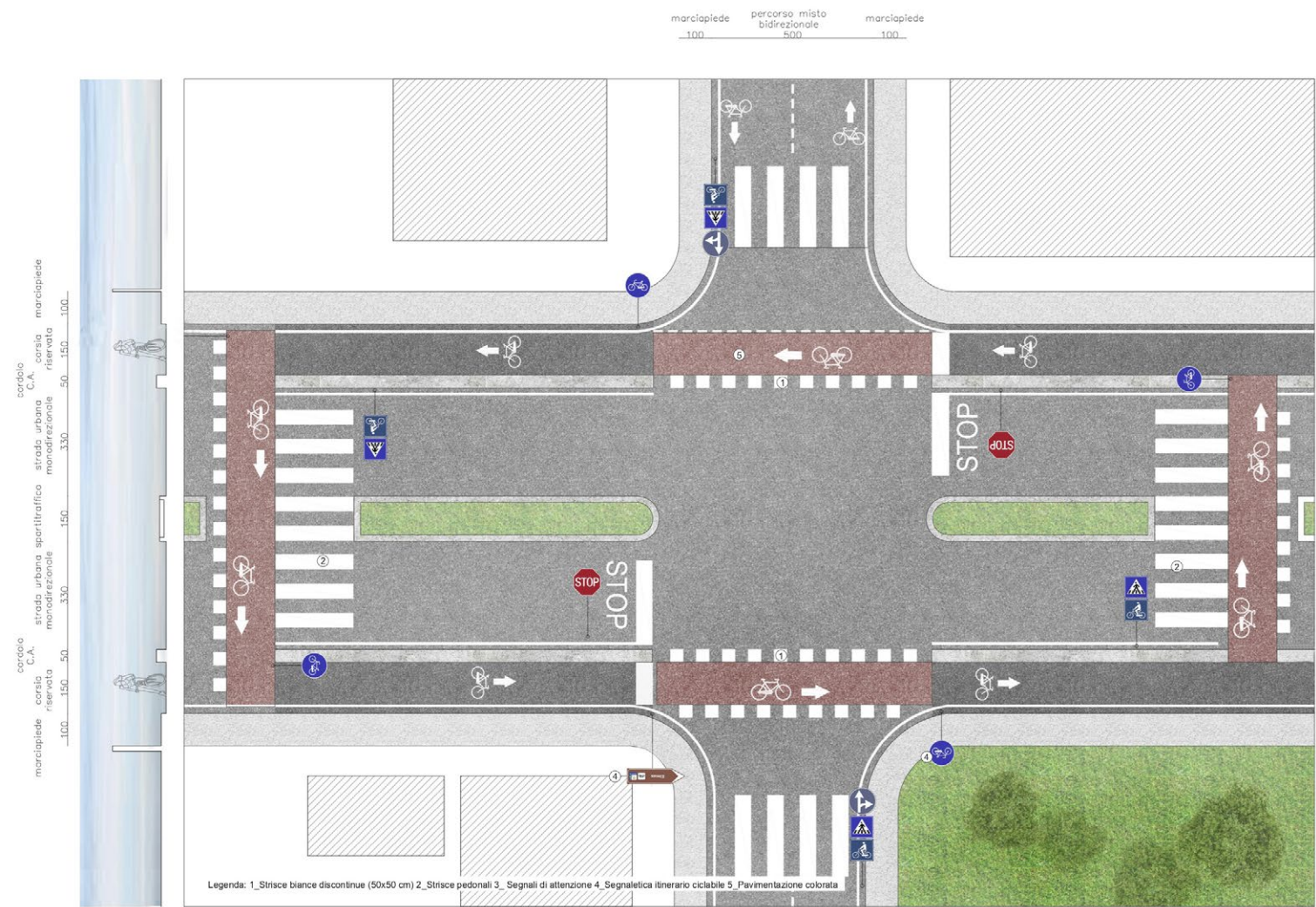


# BOOK INTERSEZIONI



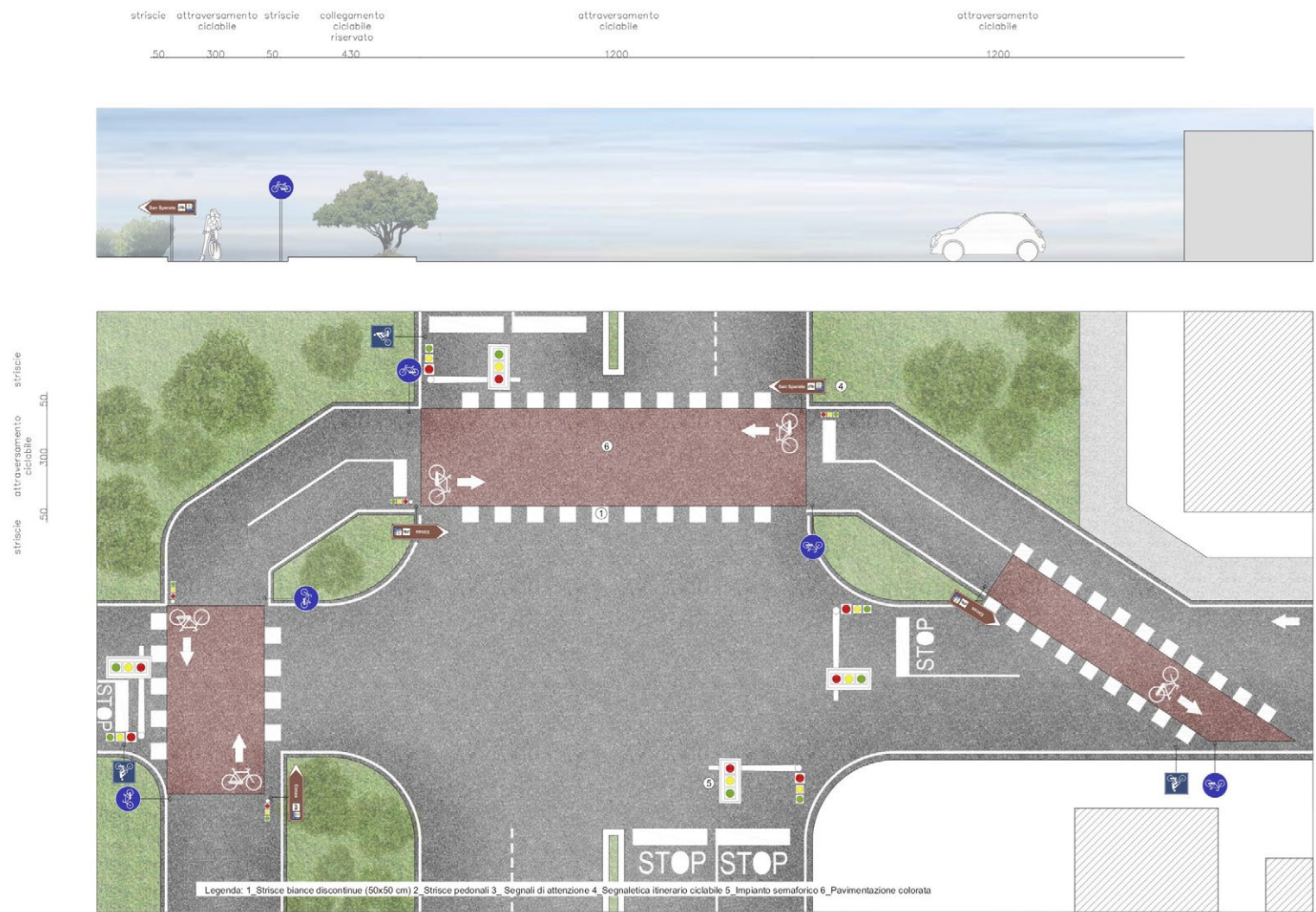








Scala 1:200



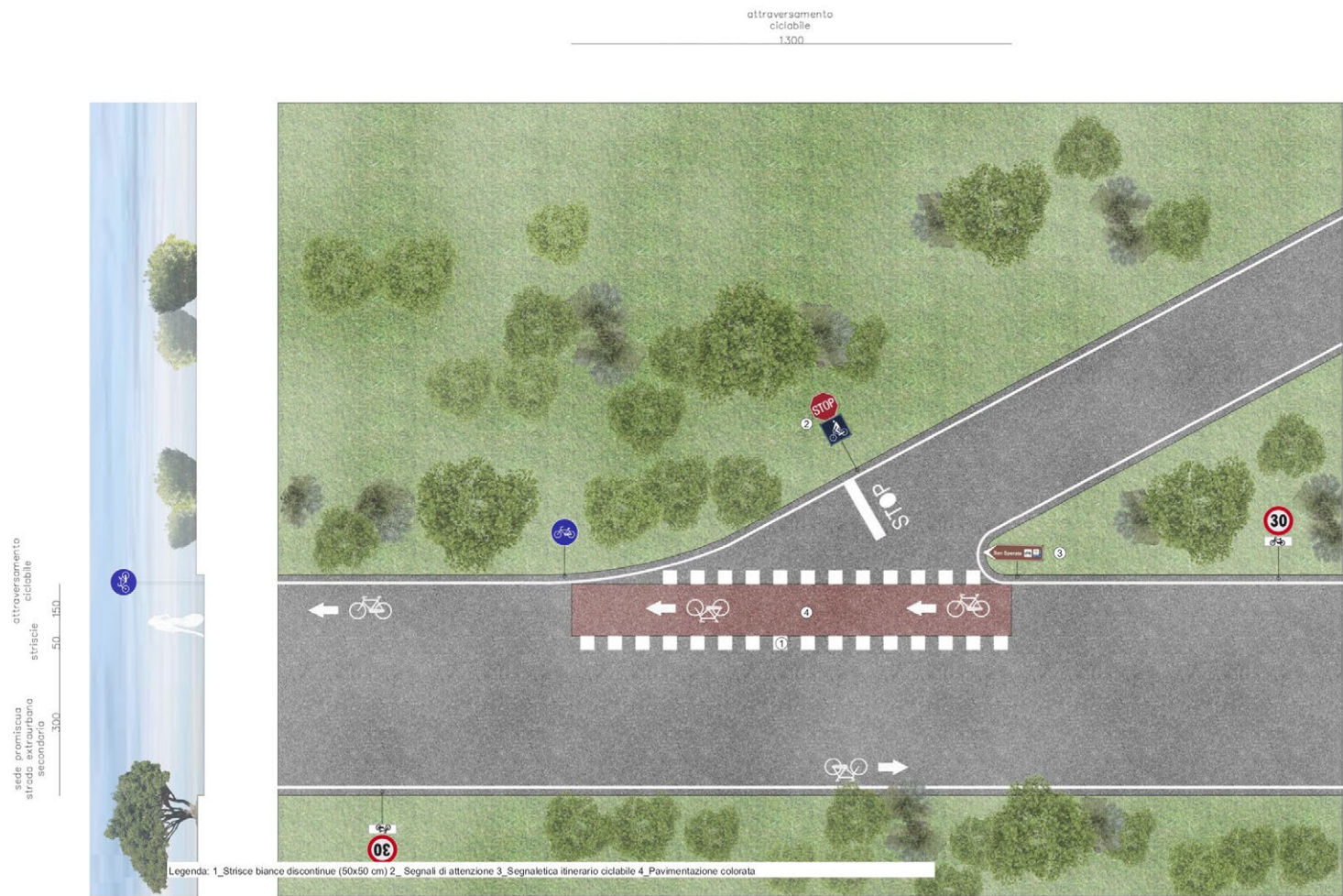
INTERSEZIONE 3

132

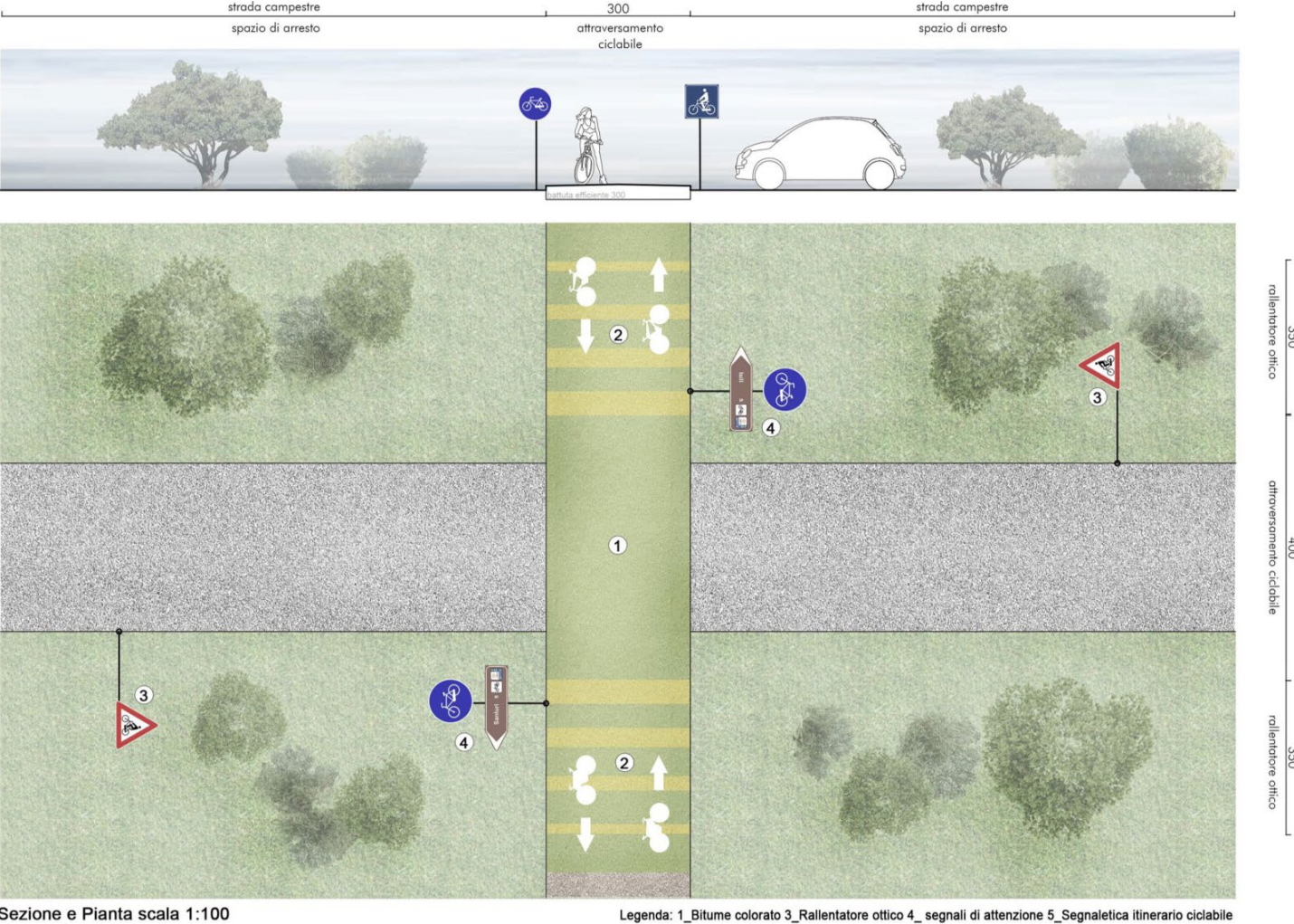


133

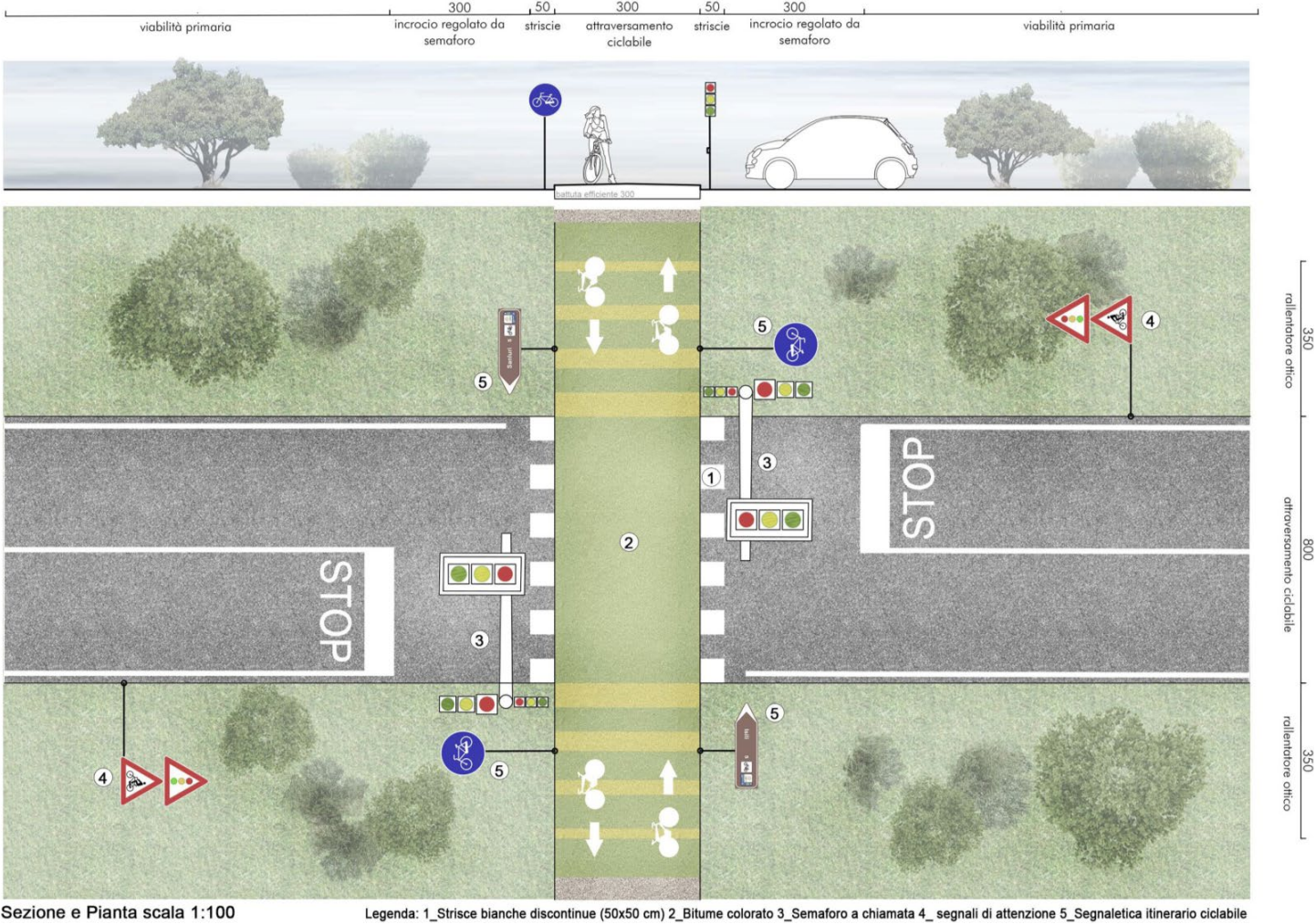




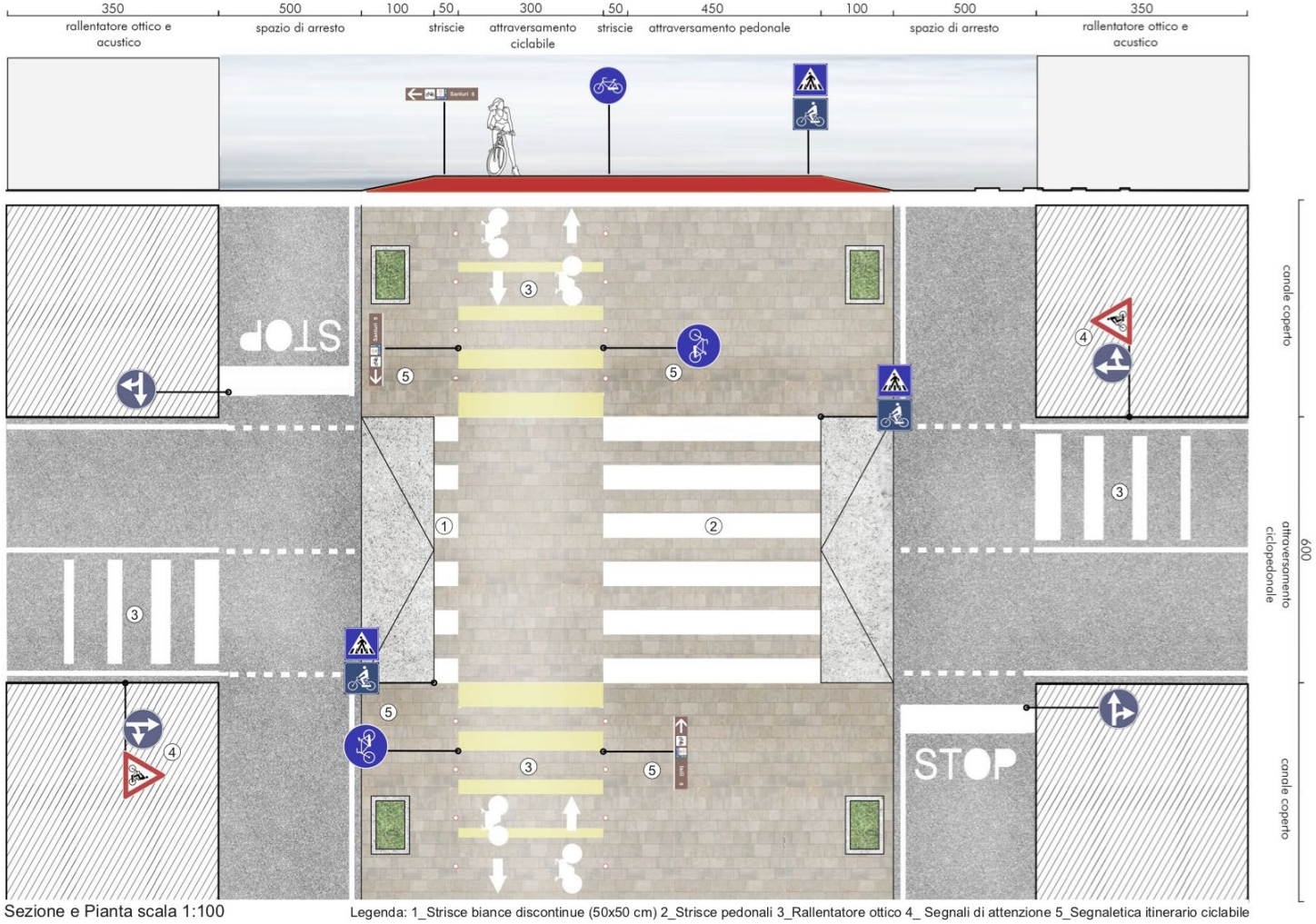














Per una lettura più completa del quadro di riferimento e degli interventi previsti lungo l'itinerario in analisi si rimanda ai contenuti degli elaborati riportati di seguito.

|                       |                                                   |                          |
|-----------------------|---------------------------------------------------|--------------------------|
| <b>cfr. elaborati</b> | Abaco sezioni tipologiche - stato di fatto        | 4_PFTE_TIP_QUA_AB-SF_001 |
|                       | Abaco sezioni tipologiche - stato di progetto     | 4_PFTE_TIP_QUA_AB-SP_001 |
|                       | Tipologici particolari costruttivi e opere d'arte | 4_PFTE_TIP_QUA_PC_001    |
|                       | Tipologici aree di sosta e cicloservizi           | 4_PFTE_TIP_QUA_CICL_001  |
|                       | Tipologici segnaletica ed elementi ricorrenti     | 4_PFTE_TIP_QUA_RIC_001   |
|                       | Tipologici dispositivi di traffic calming         | 4_PFTE_TIP_QUA_TC_001    |

|                       |                                          |                        |
|-----------------------|------------------------------------------|------------------------|
| <b>cfr. elaborati</b> | Relazione tecnica                        | 6_PFTE_IT_REL_RT_CS13  |
|                       | Planimetria stato di fatto               | 6_PFTE_IT_QUA_SF_CS13  |
|                       | Planimetria stato di progetto tipologico | 6_PFTE_IT_QUA_SP_CS13  |
|                       | Schede opere d'arte esistenti            | 6_PFTE_IT_QUA_OA_CS13  |
|                       | Piano particellare espropri              | 6_PFTE_IT_QUA_PPE_CS13 |
|                       | Studio di inserimento urbanistico        | 6_PFTE_IT_QUA_SIU_CS13 |

|                       |                                                                   |                            |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| <b>cfr. elaborati</b> | Corografia del tracciato                                          | 6_PFTE_IT_CART_CO_CS13     |
|                       | Carta geologica tecnica                                           | 6_PFTE_IT_CART_GEO_CS13    |
|                       | Carta litologica                                                  | 6_PFTE_IT_CART_LIT_CS13    |
|                       | PAI pericolo geomorfologico                                       | 6_PFTE_IT_CART_PAIPG_CS13  |
|                       | PAI pericolo idraulico                                            | 6_PFTE_IT_CART_PAIFI_CS13  |
|                       | Piano Stralcio fasce fluviali                                     | 6_PFTE_IT_CART_PSFF_CS13   |
|                       | PPR tutela paesaggistica: assetto storico-culturale e insediativo | 6_PFTE_IT_CART_ASS-SC_CS13 |
|                       | PPR tutela paesaggistica: assetto ambientale                      | 6_PFTE_IT_CART_ASS-A_CS13  |

## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E ICONOGRAFICI

[www.sardegnaturismo.it](http://www.sardegnaturismo.it)  
[www.maps.google.it](http://www.maps.google.it)  
[www.flickr.com](http://www.flickr.com)  
[www.chiesecampestri.it](http://www.chiesecampestri.it)  
[www.Sassarioggi.it](http://www.Sassarioggi.it)  
[www.wikipedia.it](http://www.wikipedia.it)  
[www.monumentiaperti.com](http://www.monumentiaperti.com)  
[www.Facebook.it](http://www.Facebook.it)