

**ITALO MELONI, CRISTIAN SABA,  
BEATRICE SCAPPINI, VERONICA ZUCCA**

## **RETE CICLABILE DELLA SARDEGNA**

La Sardegna presenta un contesto naturale, storico-culturale e climatico idoneo a offrire vacanze attive coerenti con un turismo sostenibile in cui la dimensione lenta dello spostamento permette una fruizione del territorio altrimenti non consentita dal turismo tradizionale.

In questa prospettiva la Regione Sardegna ha inteso dotarsi di una rete di itinerari di cicloturismo che la rendano visitabile in bicicletta durante tutto l'arco dell'anno e dal 2015 ha riconosciuto la mobilità ciclistica come fattore strategico nella pianificazione delle infrastrutture prioritarie. Attraverso Arst Spa come soggetto attuatore e il Cirem per l'impostazione metodologico-scientifica, dal 2016 è stata avviata la definizione del Piano regionale della mobilità ciclistica con la contestuale attivazione della procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS). Questo processo ha consentito la costruzione di un vero e proprio progetto di territorio

esteso all'intera isola.

Il 31 luglio 2018 la Giunta Regionale ha adottato il Piano regionale della mobilità ciclistica della Sardegna (D.R. n. 39/17) e ne ha definito l'iter procedurale di approvazione unitamente alla VAS.

Nelle more di redazione del piano, la Regione Sardegna ha proposto al MIT l'individuazione della Ciclovía della Sardegna per entrare a far parte del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche e il 9 agosto 2017 ha sottoscritto il protocollo di Intesa con il MIT e il MiBACT per la progettazione e realizzazione della stessa come intervento prioritario. Contestualmente in collaborazione con la FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) ha individuato una serie di itinerari della rete ciclabile della Sardegna da inserire all'interno della rete Bicalia e presentato la candidatura a ECF (European Cyclists' Federation) per l'inserimento di una parte della rete nel circuito EuroVelo.

Il Piano regionale della mobilità ciclistica della Sardegna individua una serie di obiettivi generali, quali:

- attribuire alla mobilità ciclistica pari dignità alle altre modalità di trasporto;
- promuovere e favorire la mobilità ciclistica

come mezzo di trasporto alternativo (uso feriale lavoro, studio), come mezzo per svolgere attività sportive, di svago e di turismo (uso festivo);

- incrementare l'attrattività e la fruibilità del territorio favorendo la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta turistica;
- rendere sicura, omogenea e continua la rete dei percorsi ciclabili nel territorio regionale superando la frammentazione amministrativa;
- privilegiare la riconversione di manufatti e infrastrutture esistenti in disuso nel rispetto e valorizzazione dei contesti in cui sono inseriti.

Il sistema si compone di una rete diffusa di itinerari ciclabili articolati in direttrici principali di percorrenza medio-lunga, secondarie di connessione con le emergenze del territorio e intermodali (bici+treno), che lo completano negli ambiti di difficile ciclabilità. La rete così definita recupera l'imponente patrimonio di strade minori e ferrovie dismesse, oltre a individuare nuovi tratti dedicati alla mobilità lenta.

L'approccio adottato ha evidenziato che un sistema dedicato all'uso della bicicletta si compone di ulteriori elementi di natura



 **RETE CICLABILE DELLA SARDEGNA / CYCLING NETWORK OF SARDINIA SOLUTIONS**

 **SOLUZIONI PROGETTUALI / PROJECT SOLUTIONS**

**PAGINE SUCCESSIVE / NEXT PAGES**

 **SOLUZIONI PROGETTUALI / PROJECT SOLUTIONS**



infrastrutturale tra cui i nodi intermodali, utili a favorire accessibilità e flessibilità degli itinerari, i cicloservizi ovvero strutture che ne consentono la fruibilità fornendo assistenza all'utente, la segnaletica specializzata, tale da favorire la costituzione di una rete altamente riconoscibile, e infine i parchi ciclistici, che completano la connessione del sistema regionale con le reti locali di mobilità lenta.

La realizzazione di un sistema integrato di componenti di infrastrutturazione 'fisica' è quindi volto a consentire all'utente di spostarsi agevolmente all'interno del territorio isolano, garantendo il collegamento con i *gate* di accesso all'isola e con le più importanti presenze insediative, le emergenze naturali e paesaggistiche, culturali e storiche, attraversando territori costieri, collinari e di pianura (integrazione tra fascia costiera ed entroterra).

Il piano si completa infine con l'individuazione di una serie di misure di infrastrutturazione 'sociale' attraverso le quali si costruisce la governance attuativa e operativa del sistema. Oltre all'istituzione di una struttura pubblica operativa che svolga il ruolo di coordinamento dei diversi soggetti istituzionali che interverranno

nell'attuazione, nella gestione, nella manutenzione, nella promozione e nello sviluppo del sistema, individuata nell'Ufficio Regionale della Mobilità Ciclistica, sono stati già resi disponibili alcuni strumenti previsti dal piano di promozione della Rete Ciclabile Regionale, quali il logo 'Rete Ciclabile della Sardegna', il portale [sardegnaciclabile.it](http://sardegnaciclabile.it) e l'applicazione per dispositivi mobili Sardegna Ciclabile.

La Rete Ciclabile della Sardegna si compone di:

- 41 itinerari ciclabili, per un totale di circa 2000 km;
  - 4 itinerari ciclabili ricompresi all'interno del Piano Sulcis, per un totale di circa 110 km;
  - 1 itinerario urbano nella Città Metropolitana di Cagliari, per un totale di circa 40 km;
  - 6 itinerari Bici+Treno, per un totale di circa 550 km;
  - 11 Parchi Ciclistici;
- e raggiunge:
- 256 centri abitati;
  - 231 territori comunali;
  - 63 Siti di Interesse Comunitario, 22 Zone di Protezione Speciale, 2 Parchi Nazionali e 4 Parchi Regionali;
  - 3 Siti UNESCO (di cui 1 Sito patrimonio mondiale, 1 Geoparco e 1 Riserva della

Biosfera);

- 747 punti di interesse;
- 3 borghi di eccellenza
- 8 porti commerciali e 24 porti turistici;
- 49 stazioni ferroviarie;
- 432 fermate TPL extraurbane.

A questo livello di elaborazione del piano si è stimato un investimento di circa 192 milioni di euro da investire nei prossimi 10/15 anni che produrranno una serie di benefici diretti ed indiretti che consentiranno di ripagare l'investimento dopo 6/10 anni di esercizio.

In dettaglio:

- 100.324.090 benefici diretti a regime (dal 2032);
- 60.194.454 benefici indiretti a regime (dal 2032);
- 40.129.636 valore aggiunto a regime (dal 2032);
- 2,79 utenti giornalieri per km a regime (dal 2032).

Dall'intensa attività di analisi e individuazione delle soluzioni progettuali condotta in fase di redazione del piano sono emerse alcune tematiche ricorrenti sintetizzate in specifiche Linee Guida, che si propongono di raccogliere i principali aspetti normativi, progettuali e tecnici relativi alla pianificazione e progettazione di una rete di mobilità ciclistica.



Promotore:  
Regione Autonoma della Sardegna  
Assessorato dei Lavori Pubblici  
Viale Trento n. 69  
CAP 09123 Cagliari (CA)

Piero Dau  
Tel. 070 6062442  
[pidau@regione.sardegna.it](mailto:pidau@regione.sardegna.it)  
Massimiliano Ponti  
Tel. 070 6062381  
[mponti@regione.sardegna.it](mailto:mponti@regione.sardegna.it)

Progettisti:  
ARST SpA  
Via Posada, n. 8/10  
CAP 09129 Cagliari (CA)  
Tel. 070 2657

Carlo Poledrini:  
[c.poledrini@arst.sardegna.it](mailto:c.poledrini@arst.sardegna.it)  
Alessandro Boccone:  
[a.boccone@arst.sardegna.it](mailto:a.boccone@arst.sardegna.it)





**ITALO MELONI, CRISTIAN SABA, BEATRICE SCAPPINI, VERONICA ZUCCA**

## **CYCLE NETWORK IN SARDINIA**

Sardinia offers a myriad of natural, historical and cultural attractions which, along with its favourable climate, make it an ideal destination for active, sustainable holidays where soft mobility enables visitors to enjoy those regional assets they cannot otherwise explore.

In this sense, in 2016 the Sardinian government set about drawing up the regional plan for cycle mobility, a regional project covering the whole of the island, with the collaboration of the Sardinian transport agency Arst Spa, the implementing body, and Cirem (Cagliari University) responsible for the methodological and scientific framework. The plan was adopted in July 2018 (D.R. No. 39/17), along with the strategic environmental assessment.

The system consists of a comprehensive network of cycle routes comprising main medium-long distance routes, secondary routes for accessing the natural and cultural heritage and intermodal (bike+train) routes for areas not easily reached by bike. The network covers the entire island (coast and interior, hills and mountains) and

incorporates the many disused minor roads and railway tracks, as well as new dedicated sections for soft mobility.

The approach adopted for creating a dedicated system of cycle routes comprises other infrastructure elements including intermodal nodes, for facilitating route accessibility and flexibility, facilities for cyclists and assistance, special signs for making the routes clearly visible and cycle parks for connecting the regional system to the local soft mobility networks.

Additionally, through connection with the island's gateways, the Cycle Routes in Sardinia are contenders for inclusion in the European EuroVelo network and in the national Bicitalia and Cycle Tourism System. The final phase consists of the operational and implementation governance of the system. Besides setting up a public operating structure, the Regional Office for Bicycle Mobility, several tools for promoting the regional cycle network are already in place, including the Sardinian Cycle Network logo, the website [sardegnaciclabile.it](http://sardegnaciclabile.it) and the mobile device app Sardegna Ciclabile (Cycling in Sardinia).

In its current form, the plan envisages an investment of around 192 million Euros over the next 10 to 15 years. This will generate a series of direct and indirect benefits, allowing the capital costs to be recouped after 6-10 years operation. In detail:

- 100,324,090 euros direct benefits once completed (from 2032);
- 60.194.454 euros indirect benefits once completed (from 2032);
- 40.129.636 euros added value once completed (from 2032);
- 2.79 daily users per km once completed (from 2032).