



SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

ROMA - 21 GIUGNO 2018

LA CICLOVIA DELLA SARDEGNA

Italo Meloni

CIREM – Università degli studi di Cagliari



Piano Regionale delle Infrastrutture (D.G.R. 22/1 del 7.5.2015)

“Realizzazione della **Rete Regionale degli Itinerari Ciclabili** – 1° intervento funzionale”

riconoscendo le **ciclovie** e la **mobilità ciclistica** come fattore strategico nella pianificazione regionale delle infrastrutture prioritarie.

Obiettivi:

- legittimare la mobilità ciclistica e ciclovie come **oggetto delle politiche regionali**
- confermare che la mobilità ciclistica e le reti di ciclovie assumono la **dignità** e l'**attenzione strategica regionale** al pari delle altre reti ed infrastrutture prioritarie di trasporto regionali
- disporre di un **documento strategico** dedicato a diffondere l'uso della bicicletta in tutte le sue declinazioni

I “passi fatti” dalla Regione Sardegna

31/01/2017 - **Approvazione dello studio propedeutico al piano della rete ciclabile regionale**
(redatto da ARST e CIREM)

- **Individuazione degli itinerari prioritari e ripartizione delle risorse**
- **Approvazione dell’elenco degli interventi di collegamento tra la rete ciclabile regionale e le aree metropolitane ed urbane di Cagliari, Sassari ed Olbia**
(POR FESR 2014-2020 – Azione 4.6.4)

24/04/2017 **Presentazione al MIT della Ciclovia della Sardegna**

Predisposizione dello studio sulla Ciclovia della Sardegna per l’inserimento nel SNCT.
Accoglimento dell’istanza da parte del MIT e inserimento della Ciclovia della Sardegna tra i percorsi prioritari (GU – DL 24.4.2017, n. 50, art. 52 – **Inquadramento “Connettere l’Italia”**)

15/06/2017 - **Avvio dell’elaborazione del “Piano della Mobilità Ciclistica della Sardegna” e della Valutazione Ambientale Strategica – VAS**

- **Avvio delle procedure di gara per gli interventi prioritari** (per un totale di circa 710 km)

09/08/2017 **Sottoscrizione del Protocollo di Intesa tra RAS, MIT e MIBACT per la Ciclovia della Sardegna**

(DRG n. 37/30 del 1.8.2017)

I “passi fatti” dalla Regione Sardegna

14/09/2017 Invio al MIT della Stima economica e degli Interventi prioritari

Stima economica degli oneri di progetto e Individuazione degli interventi prioritari della “Ciclovia della Sardegna” all’interno del SNCT
(art. 5, comma d, Protocollo di Intesa allegato alla DGR n. 37/30 del 1.8.2017)



18/12/2017 Avvio della fase di Scoping nell’ambito della VAS del Piano della Mobilità Ciclistica della Sardegna



- 18/03/2018
- Conclusione della fase di Scoping – VAS
 - Avvio della Redazione del Rapporto Ambientale – VAS
 - Avvio della Redazione definitiva della proposta di Piano della Mobilità Ciclistica della Sardegna



in corso Affidamento delle gare per lo studio di fattibilità degli itinerari prioritari

- direttrice: Cagliari – Elmas – Assemini – San Gavino – Sanluri – Isili (*aggiudicata in corso di redazione*)
- direttrice: Alghero – Porto Torres – Badesi (*aggiudicata e progetto presentato*)
- direttrice: Chia/S. Margherita di Pula – Cagliari – Villasimius – Villaputzu (*aggiudicata*)
- direttrice: Tharros – Oristano – Terralba + Oristano - Bosa (*aggiudicazione prevista giugno/luglio 2018*)
- direttrice: Ozieri – Tirso – Macomer – Bosa (*aggiudicazione prevista giugno/luglio 2018*)

La Sardegna possiede tutto ciò che un cicloturista richiede per la sua vacanza:

- Articolate, differenti e diffuse **emergenze ed attrattori naturali, paesaggistici, storico-culturali, archeologici, insediativi**, etc. che si prestano ad essere facilmente ed ecologicamente fruiti e goduti da una domanda “soft o slow”.
- **1.700 km di costa** con acque di elevata qualità ed edificata per solo il 27%.
- **575.000 Ha** di zone naturalistiche e protette (Rete Natura).
- **Clima temperato per quasi tutto l’anno** (in media 300 giorni di sole).
- Buone **strutture di accoglienza diffuse nel territorio** (B&B, Agriturismo, etc.).
- Un **reticolo connettivo secondario di collegamenti abbastanza capillare e diffuso ed a bassa intensità di traffico veicolare** (strade comunali extraurbane, di penetrazione agraria, forestali, di consorzi di bonifica, argini di fiumi e canali, tracciati di ferrovie dismesse).

Il cicloturismo in Sardegna



Il cicloturismo in Sardegna



Il cicloturismo in Sardegna



La proposta di Piano

DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI (GENERALI E SPECIFICI)

ANALISI DEL FENOMENO E CONTESTO DI RIFERIMENTO

- ECONOMICO - SOCIALE
- TERRITORIALE - AMBIENTALE
- TRASPORTISTICO

INDIVIDUAZIONE E DIMENSIONAMENTO FUNZIONALE DELLE COMPONENTI DI UN SISTEMA DI MOBILITÀ CICLISTICA

LA RETE DEGLI ITINERARI	PIANIFICAZIONE <ul style="list-style-type: none"> • LA PIANIFICAZIONE DEGLI SCENARI DELLA RETE DEGLI ITINERARI (BOOK E SCHEDE) • INDIVIDUAZIONE DELLE DIRETTRICI PRINCIPALI (GERARCHIZZAZIONE) • PROPOSTE DI RETE: EUROVELO, BICITALIA, SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE (SNCT)
	GLI INTERVENTI SULLA RETE <ul style="list-style-type: none"> • PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA • CORSIA CICLABILE RISERVATA • PERCORSO IN SEDE PROMISCUA
	INTERVENTI DI COMPATIBILITÀ CICLABILE: <ul style="list-style-type: none"> • STRADE ORDinarie IN AMBITO EXTRAURBANO • STRADE VIGNALI, TRACCIATI DI FERROVIE DISMESSE, PISTE LUNGO CANALI O ARGINI DI FIUMI • AMBITO URBANO (ZONE 30 E VIABILITÀ ORDINARIA)
CICLOSERVIZI	<ul style="list-style-type: none"> • AREE DI SOSTA • INFOPOINT E NOLEGGIO BICICLETTE • CICLOPARCHeggi E CICLOSTAZIONI • RIQUALIFICAZIONE DI EDIFICI FERROVIARI E DEMANIALI
NODI DI INTEGRAZIONE E SCAMBIO INTERMODALE	
SEGNALETICA SPECIALIZZATA	
PARCHI CICLISTICI	
STRUTTURA DI COORDINAMENTO E GESTIONE	
ATTIVITÀ DI PUBBLICIZZAZIONE, DIVULGAZIONE E PROMOZIONE	

VALUTAZIONE

ANALISI DI FATTIBILITÀ ECONOMICA

- CALCOLO DELLA DOMANDA POTENZIALE
- ANALISI BENEFICI-COSTI
- ANALISI DI RISCHIO E SENSIBILITÀ

SCELTA DEGLI INTERVENTI PRIORITARI

OBIETTIVI E CRITERI DI SELEZIONE

- OBIETTIVO ECONOMICO
- OBIETTIVO TECNICO
- OBIETTIVO TERRITORIALE E TRASPORTISTICO
- OBIETTIVO PROCEDURALE

ANALISI MULTICRITERIA

VALUTAZIONE DEGLI INDICI DI DIFFICOLTÀ, ATTRATTIVITÀ E QUALITÀ



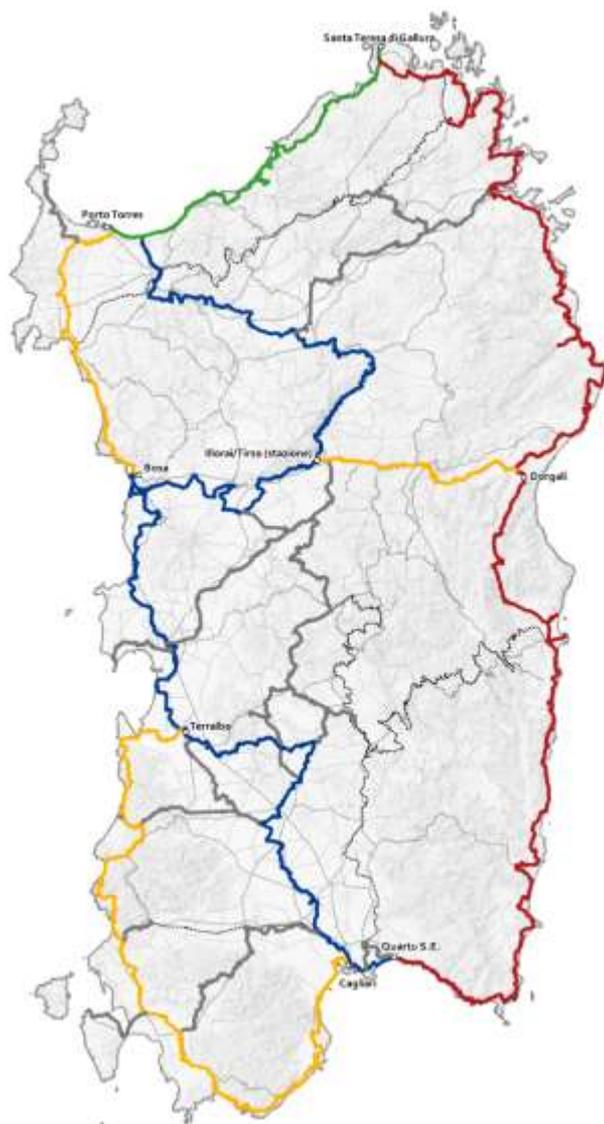
LINEE GUIDA, INDIRIZZI TECNICI E BUONE PRATICHE

La proposta di Piano: la rete degli itinerari



- **52 itinerari** per una lunghezza totale di **2.649 km**, (di cui **806 km** di piste ciclabili in **sede propria/corsia** e **550 km bici+treno**)
- **256 centri abitati** attraversati
- **231 territori comunali** attraversati
- **63 SIC + 22 ZPS + 2 Parchi Nazionali + 4 Parchi Regionali**
- **3 Siti UNESCO** (1 Sito patrimonio mondiale, 1 Geoparco, 1 Riserva della Biosfera)
- **747 punti di interesse** (di cui 248 spiagge)
- **3 borghi di eccellenza**
- **8 porti commerciali** (24 porti turistici)
- **49 stazioni ferroviarie**
- **432 fermate ARST** extraurbane

La proposta di Piano: la gerarchia della rete



Direttrici principali 1 093 km

- occidentale: Porto Torres – Cagliari
- orientale: Santa Teresa di Gallura – Cagliari
- settentrionale: Porto Torres – Santa Teresa di Gallura

Direttrici secondarie 417 km

- nord-occidentale: Porto Torres – Bosa
- centrale: Illorai/Tirso – Dorgali
- sud-occidentale: Cagliari – Terralba

Direttrici di interesse locale 596 km

Itinerari bici+treno 551 km

La proposta di Piano: la rete EuroVelo (EV8)



DATI

lunghezza: **1 093 km**

n. itinerari: **17**



La rete cicloturistica EuroVelo

La proposta di Piano: la rete Bicalia (BI19)



DATI

lunghezza: **1 500 km**

n. itinerari: **25**



La rete Bicalia



DATI

lunghezza: **1 207 km**

n. tronchi: **19**



Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT)

Gli interventi sulla rete: criteri di scelta della tipologia di sede

➔ Sede Promiscua o Corsia Riservata



Strade comunali extraurbane, vicinali, rurali, campestri, arginali, di ferrovia dismessa etc.

- a bassa mobilità veicolare < 500 veic/gg

- a bassa velocità < 50 km/h



Strade ordinarie SS/SP non modificabili ma necessarie a dare continuità alla rete ciclabile



➔ Sede Propria affiancata o non affiancata



Infrastruttura stradale esistente

- inadatta alla condivisione dello spazio con i veicoli

- dotata di spazio a bordo strada o in adiacenza



Infrastruttura esistente ma non più interessata dal traffico veicolare o tracciato di ferrovia dismessa



Le tipologie di sede ciclabile

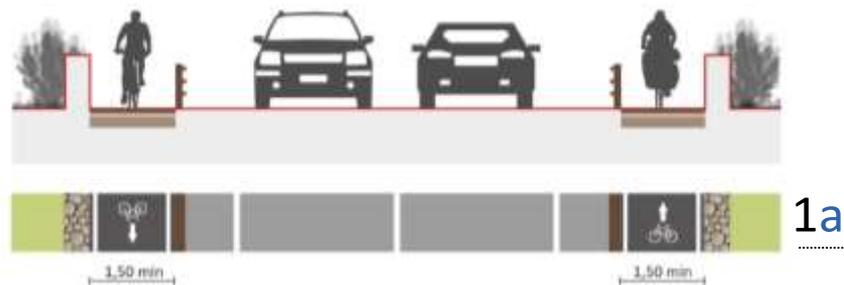
1. Pista in sede propria:

- a) Affiancata alla sede stradale
- b) Non affiancata (*Greenways*)

2. Corsia ciclabile

3. Sede promiscua con i veicoli a motore

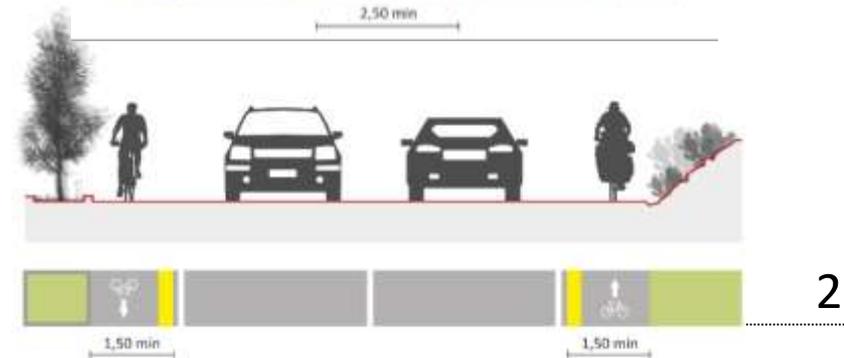
- ➔ Monodirezionale $\geq 1,50$ m
- ➔➔ Bidirezionale $\geq 2,50$ m
- 🚗🚲 Spartitraffico longitudinale $\geq 0,50$ m
- 🚦 Segnaletica orizzontale e verticale
- 🛡️ Elementi di protezione o dissuasori
- 🚫 30 Istituzione di specifiche Zone 30



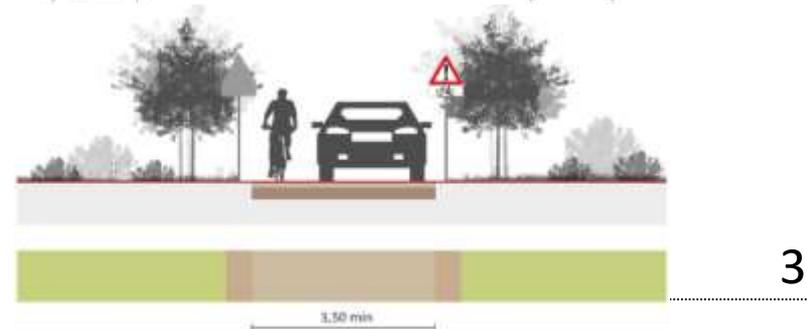
1a



1b



2



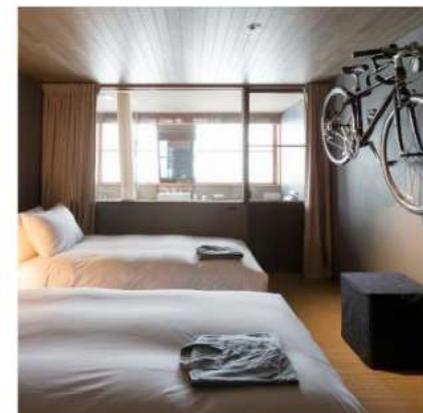
3

I Cicloservizi

Un itinerario ciclabile è costituito anche da una serie di elementi, chiamati **cicloservizi**, che lo completano come prodotto turistico e che comprendono:

-  Area di sosta sicura e attrezzate
-  Infopoint e noleggio biciclette
-  Ciclostazioni e cicloparcheggi
-  Ciclofficine
-  Bicigrill
-  Bike-hotel e punti di soggiorno

1. Utilizzo strutture presenti nel territorio
2. Recupero strutture dismesse
3. Inserimento di nuovi cicloservizi



15  albergabici

34  IMMOBILI ENTI LOCALI

8  VALORE PAESE CAMMINI E PERCORSI

10  VALORE PAESE FARI

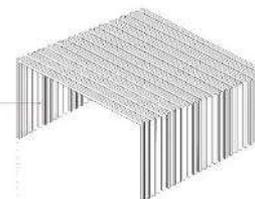
CICLOSTAZIONE



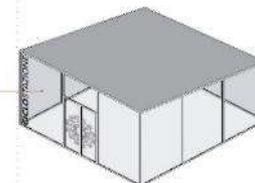
PUNTO MULTIFUNZIONE



SCHEMATURA FRANGISOLE



INVOLUCRO VETRATO



SUPPORTI PER IL PARCHEGGIO BICI



CORSIE DI GRESSO E USCITA



STALLI PER IL PARCHEGGIO BICI

WI-FI

RICARICA DISPOSITIVI

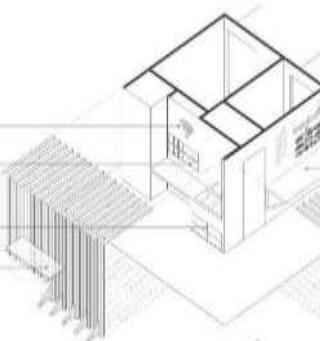
ATTREZZI DA RIPARAZIONE

PANCHINA

DISTRIBUTORE CIBO E BEVANDE

ACQUA POTABILE

RASTRELLIERE



INFO

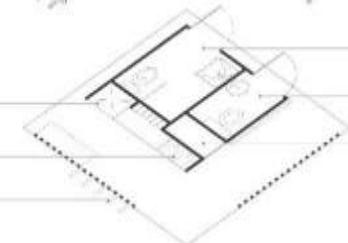
BANCO DA LAVORO

CAVALLETTI DA RIPARAZIONE

WC ♀

WC ♂

LOCALE TECNICO



I nodi di scambio intermodale

Nodi di scambio modale in cui sia possibile interrompere la pedalata e proseguire con altri mezzi:



BICI + NAVE



BICI + AEREO



BICI + TRENO



BICI + AUTOBUS

⇒ lasciare la bici in una ciclostazione e proseguire con un altro mezzo

⇒ caricare la bici a bordo del mezzo attrezzato per il suo trasporto



La segnaletica

Gli itinerari della rete ciclabile devono essere riconoscibili attraverso l'utilizzo di una specifica segnaletica:

- ⇒ di **INDIRIZZAMENTO** agli itinerari della rete ciclabile
- ⇒ di **INDICAZIONE** all'interno degli itinerari della rete ciclabile



Direttiva MIT 375 20/07/17
B4 | Segnaletica e riconoscibilità



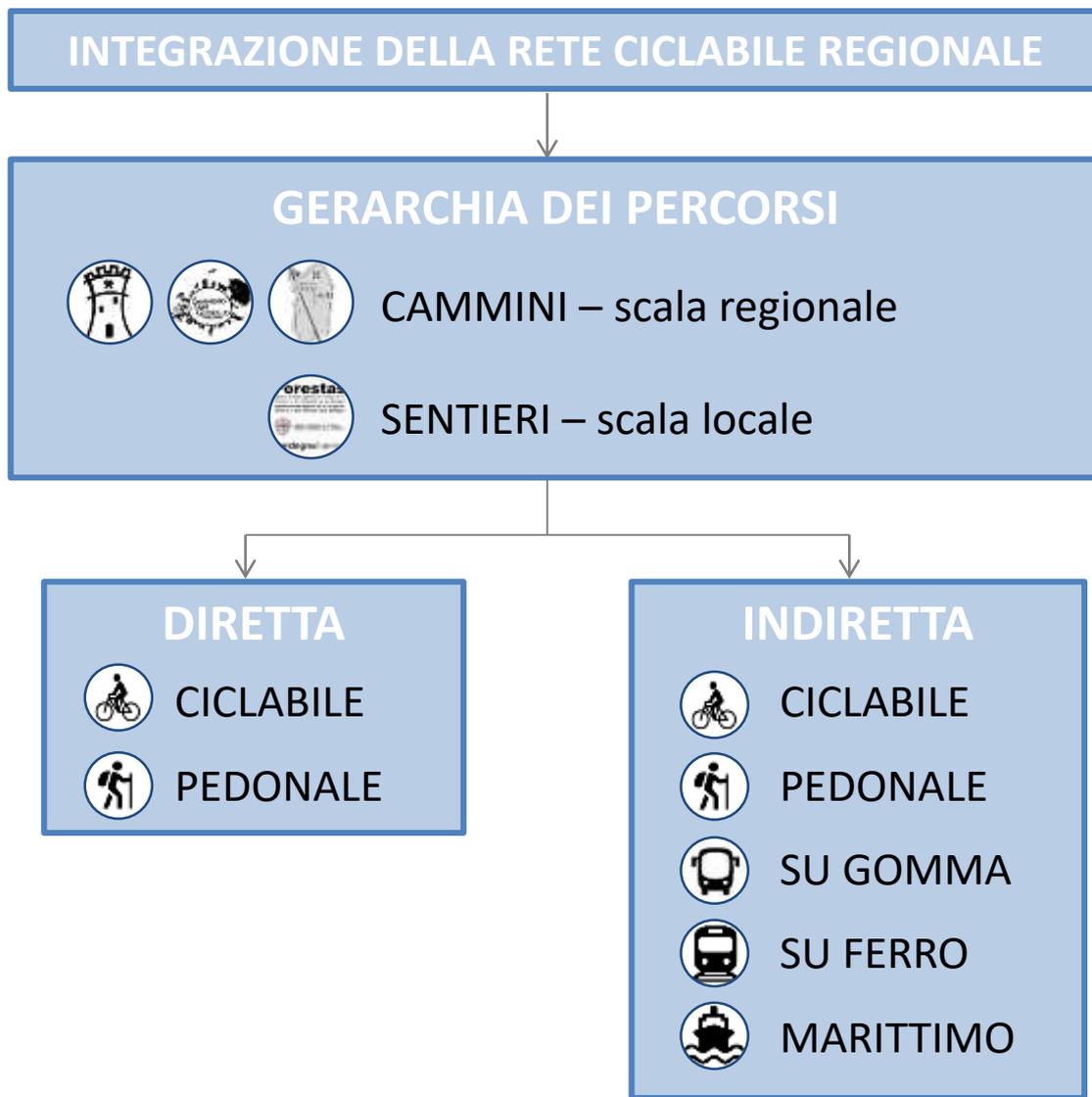
ambito urbano



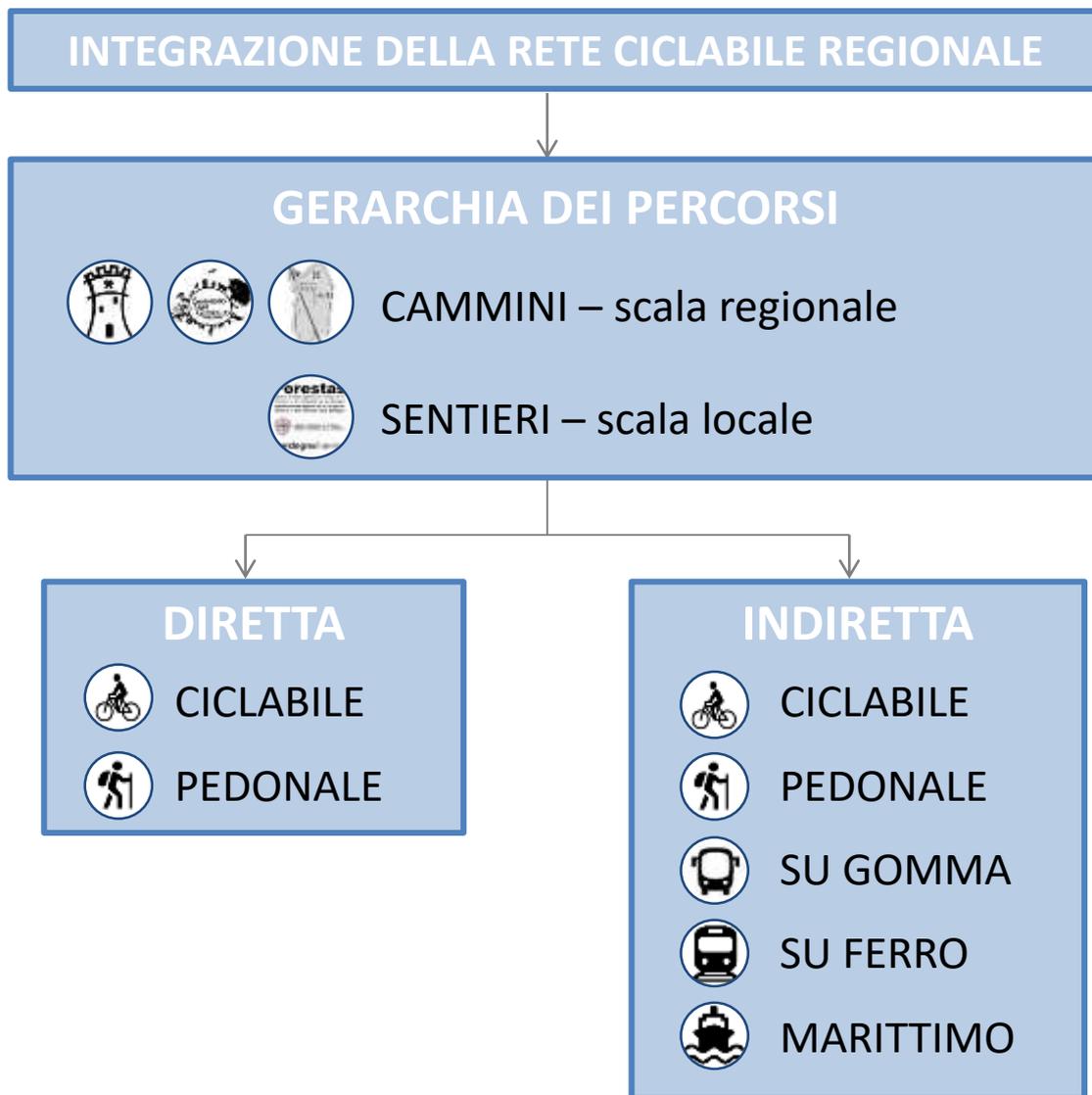
ambito extraurbano



La Rete Ciclabile Regionale e l'integrazione con altri percorsi

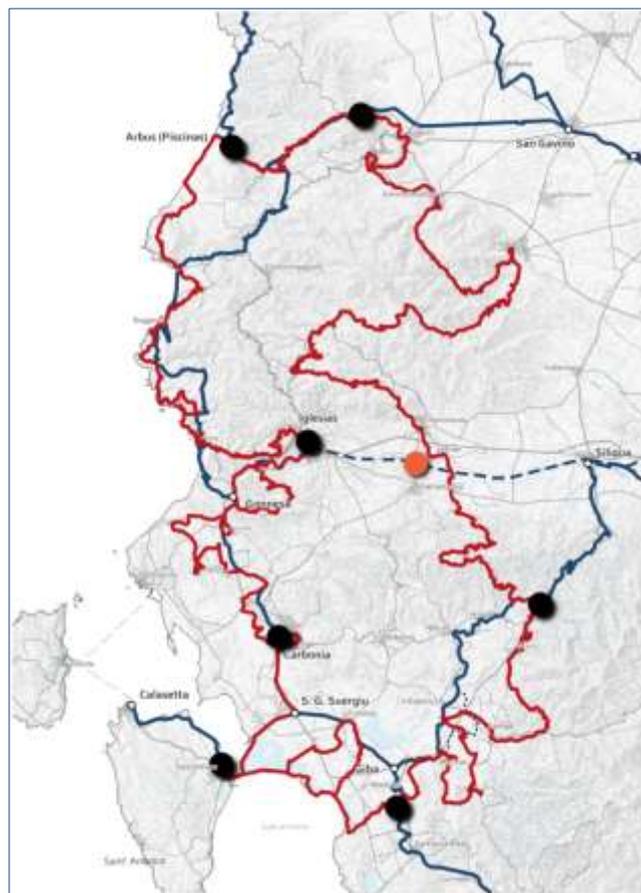


La Rete Ciclabile Regionale e l'integrazione con altri percorsi



CAMMINO MINERARIO DI SANTA BARBARA

lunghezza: circa 386 km
Sulcis – Iglesiente – Guspinese

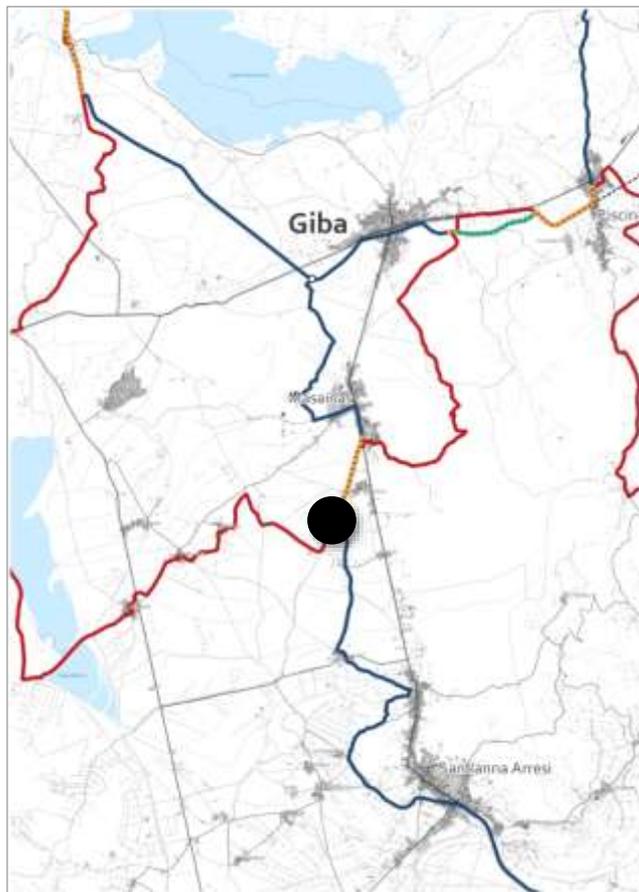


Individuazione dei punti di
INTERSEZIONE/INTEGRAZIONE
tra la rete ciclabile e il
cammino

- Integrazione diretta
- Integrazione indiretta
- Rete ciclabile regionale
- Cammino Minerario di Santa Barbara

CAMMINO MINERARIO DI SANTA BARBARA

lunghezza: circa 386 km
Sulcis – Iglesiente – Guspinese



Individuazione dei punti di
INTERSEZIONE/INTEGRAZIONE
tra la rete ciclabile e il
cammino

● Integrazione diretta



CICLABILE



PEDONALE

CAMMINO MINERARIO DI SANTA BARBARA

lunghezza: circa 386 km
Sulcis – Iglesiente – Guspinese



L'HUB ciclo-escursionistico
è individuato nel punto di
INTEGRAZIONE
tra la RCR e il Cammino



HUB ciclo-escursionistico

HUB ciclo-escursionistico «Stagno di Porto Botte»



SERVIZI

-  Area di sosta
-  Infopoint
-  Parcheggio
-  Cicloparcheggio e noleggio biciclette
-  Punto autoriparazione biciclette

HUB ciclo-escursionistico «Villa San Pietro»



SERVIZI

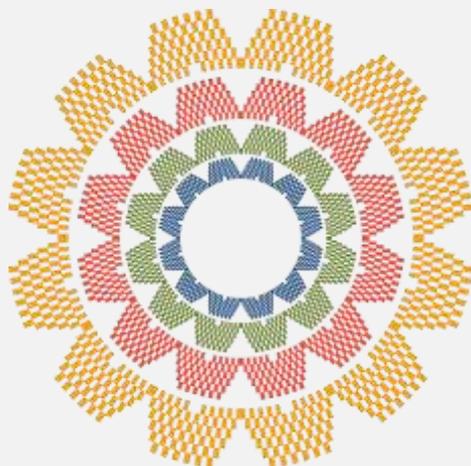
-  Area di sosta
-  Ristoro
-  Infopoint
-  Cicloparcheggio
-  Punto autoriparazione biciclette
-  Servizi igienici

Pianificazione: coordinamento delle azioni e dell'offerta dei territori urbani ed extraurbani per dare **unitarietà al progetto e continuità nel perseguimento degli obiettivi.**

Monitoraggio/Manutenzione: coinvolgimento dei territori e delle realtà locali nel monitoraggio dello stato della rete e dei servizi e mantenimento in buono stato dei tratti della rete che li attraversano.

Ufficio Regionale della Mobilità Ciclistica

Il logo



«Il logo del Sistema di Mobilità Ciclistica della Sardegna è la **stilizzazione di un pignone, parte fondamentale della trasmissione della bici**. La sua forma circolare lo rende particolarmente adatto a simboleggiare un circuito, un insieme che collabora per creare una sinergia. Le sue parti sono uguali nella forma ma diverse nel colore, a esprimere il valore della diversità all'interno di una comunità paritaria. La forma di ogni elemento, di ogni dente del rocchetto, richiama il nuraghe, elemento costante del paesaggio della Sardegna più autentica. La struttura di ognuno di essi presenta una geometria polare, coerente con quella della nuova identità visiva della Regione Sardegna, di recente inserita nel prestigioso ADI Index 2016. Una tessitura circolare che richiama visivamente i cesti della tradizione, in un passaggio di scala da un cerchio all'altro che può essere letto come espansivo o introiettivo: da una parte l'apertura verso il mondo, dall'altra la curiosità dell'approfondimento e il piacere della scoperta.»

Stefano Asili

Il portale

www.sardegnaclabile.it

L'App

Sardegna Ciclabile



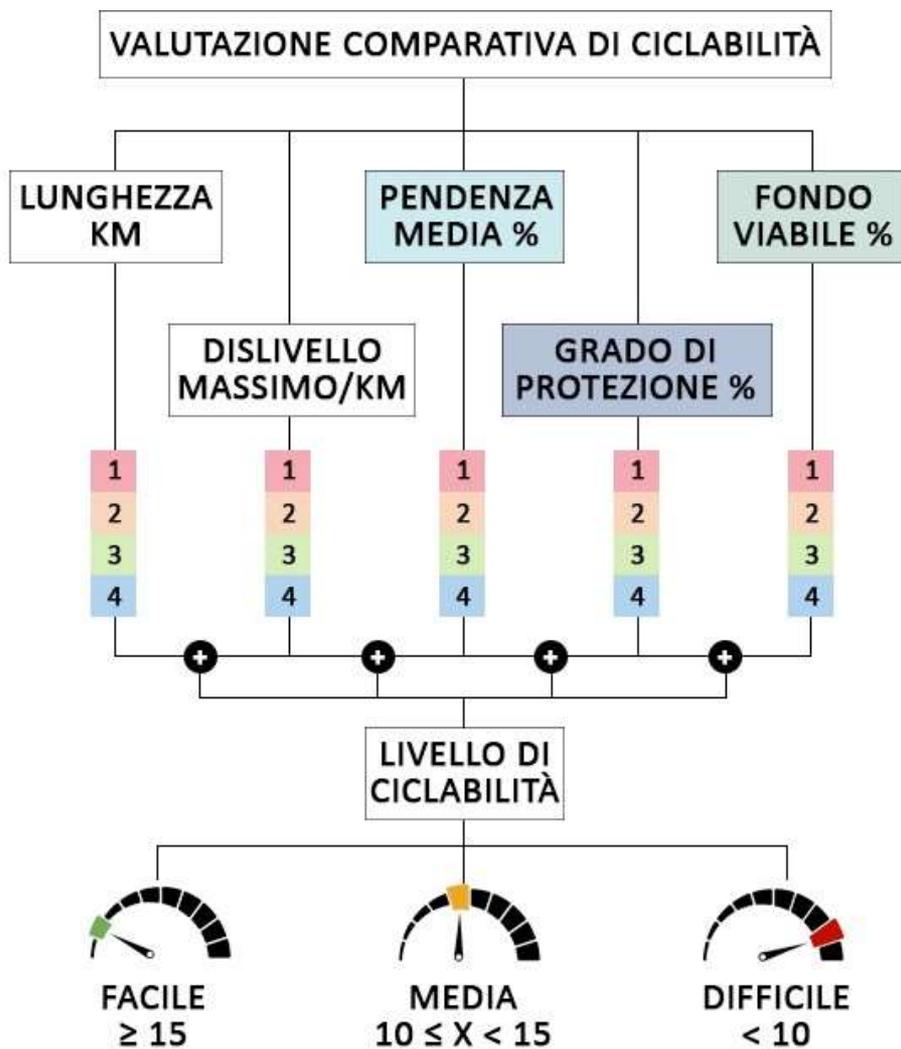
La valutazione degli indicatori degli itinerari

La conoscenza delle caratteristiche di **percorribilità/ciclabilità** e di **attrattività** degli itinerari costituisce una premessa per una valutazione intrinseca della **qualità** dell'itinerario.

L'obiettivo dell'analisi è quello di ottenere degli **indicatori sintetici delle caratteristiche** dell'itinerario e del territorio attraversato, che risultino utili sia per una loro **valutazione tecnica** che per una semplice ma completa **informazione sull'itinerario** da fornire al potenziale utente.



La valutazione degli indicatori degli itinerari: la ciclabilità



ASSEGNAZIONE DEL PUNTEGGIO

LUNGHEZZA [km]	CARATTERISTICHE				PUNTI
	DISLIVELLO MASSIMO [m/km]	PENDENZA MEDIA [%]	GRADO DI PROTEZIONE [%]	TIPO DI FONDO VIABILE [%]	
$L \leq 40$ km	$D \leq 5$ m/km	$P < 1\%$	GP = 1	-	4 punti
$40 \text{ km} < L \leq 60$ km	$5 \text{ m/km} < D \leq 10 \text{ m/km}$	$1\% \leq P < 2\%$	GP = 2	FV = asfalto	3 punti
$60 \text{ km} < L \leq 80$ km	$10 \text{ m/km} < D \leq 15 \text{ m/km}$	$2\% \leq P < 3\%$	GP = 3	FV = misto	2 punti
$L > 80$ km	$D > 15$ m/km	$P \geq 3\%$	GP = 4	FV = stabilizzato	1 punto

LIVELLI DI CICLABILITÀ

$X \geq 15$	Facile
$10 \leq X < 15$	Medio
$X < 10$	Difficile

TARGET DEGLI UTENTI SCATURITI DALL'ANALISI

- Ciclabilità livello facile: itinerario adatto al turista che usa saltuariamente la bici, al ciclista lento (Slow biker) che si caratterizza per la lentezza dello spostamento.
- Ciclabilità livello medio: itinerario adatto al turista ciclista o ciclista attivo e preparato, che si muove in bici per il piacere di svolgere attività fisica e di fare escursioni anche di percorrenza medio/lunga.
- Ciclabilità livello difficile: itinerario adatto agli appassionati di bicicletta esperti e allenati e ai MTBiker.

La valutazione degli indicatori degli itinerari: la ciclabilità



ITINERARIO CS13: OLBIA - SINISCOLA

Lunghezza	66,05 km
Dislivello in salita	8,30 m/km
Pendenza media	1,3 %
Grado di protezione	3
Tipo di fondo viabile	asfalto



ASSEGNAZIONE DEL PUNTEGGIO

CARATTERISTICHE					PUNTI
LUNGHEZZA [km]	DISLIVELLO MASSIMO [m/km]	PENDENZA MEDIA [%]	GRADO DI PROTEZIONE [%]	TIPO DI FONDO VIABILE [%]	
$L \leq 40$ km	$D \leq 5$ m/km	$P < 1\%$	GP = 1	-	4 punti
$40 \text{ km} < L \leq 60$ km	$5 \text{ m/km} < D \leq 10 \text{ m/km}$	$1\% \leq P < 2\%$	GP = 2	FV = asfalto	3 punti
$60 \text{ km} < L \leq 80$ km	$10 \text{ m/km} < D \leq 15 \text{ m/km}$	$2\% \leq P < 3\%$	GP = 3	FV = misto	2 punti
$L > 80$ km	$D > 15$ m/km	$P \geq 3\%$	GP = 4	FV = stabilizzato	1 punto

PUNTEGGIO OTTENUTO

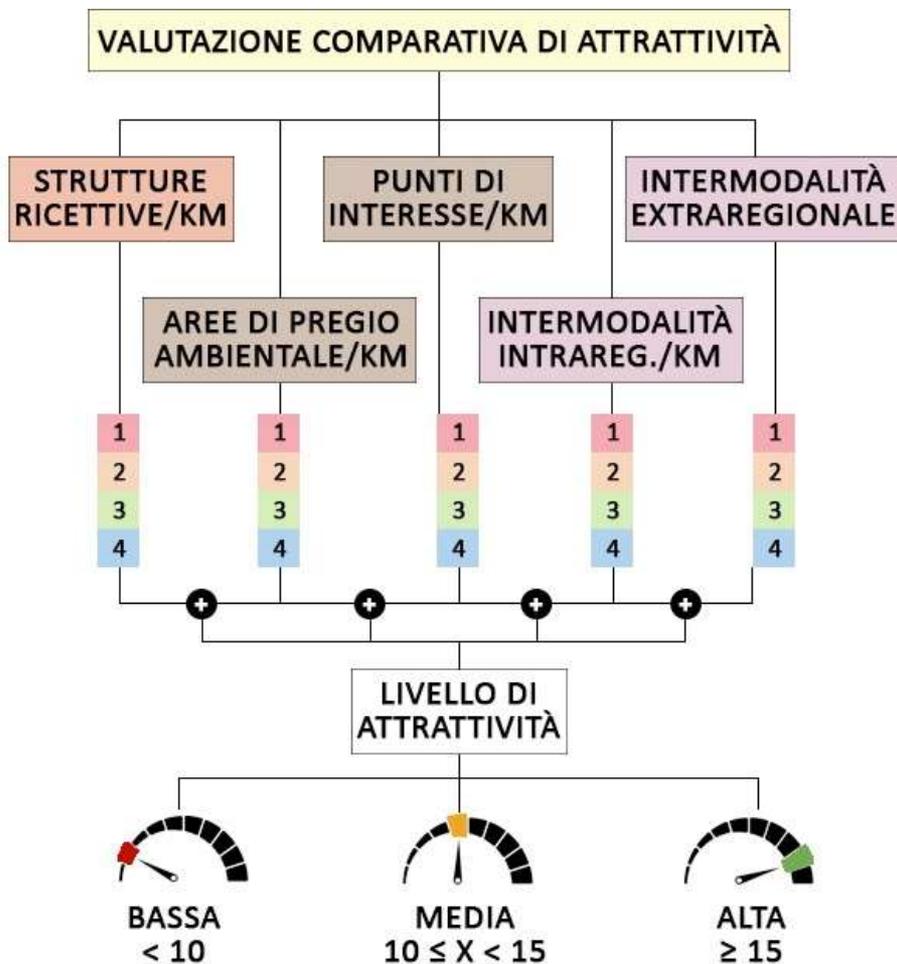
13

LIVELLO DI CICLABILITÀ

$10 \leq X < 15$

Medio

La valutazione degli indicatori degli itinerari: l'attrattività



ASSEGNAZIONE DEL PUNTEGGIO

CARATTERISTICHE					PUNTI
STRUTTURE RICETTIVE [N/Km]	AREE DI PREGIO AMBIENTALE [N/Km]	PUNTI DI INTERESSE [N/Km]	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE [N/Km]	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE [N]	
$S/Km \geq 2,5$	$A/Km \geq 0,1$	$P/Km \geq 1,5$	$IR/Km \geq 0,3$	ER = 2	4 punti
$1,25 \leq S/Km < 2,5$	$0,05 \leq A/Km < 0,1$	$0,5 \leq P/Km < 1,5$	$0,2 \leq IR/Km < 0,3$	ER = 1	3 punti
$0,5 \leq S/Km < 1,25$	$0,01 \leq A/Km < 0,05$	$0,15 \leq P/Km < 0,5$	$0,1 \leq IR/Km < 0,2$	ER = 0	2 punti
$S/Km < 0,5$	$A/Km = 0$	$P/Km < 0,15$	$IR/Km < 0,1$	-	1 punto

LIVELLI DI ATTRATTIVITÀ

$X \geq 15$	Alta
$10 \leq X < 15$	Media
$X < 10$	Bassa

La valutazione degli indicatori degli itinerari: l'attrattività



ITINERARIO CS13: OLBIA - SINISCOLA

Strutture ricettive	3,71/Km
Aree di pregio ambientale	0,03/Km
Punti di interesse	0,38/Km
Intermodalità intraregionale	0,12/Km
Intermodalità extraregionale	2



ASSEGNAZIONE DEL PUNTEGGIO

CARATTERISTICHE					PUNTI
STRUTTURE RICETTIVE [N/Km]	AREE DI PREGIO AMBIENTALE [N/Km]	PUNTI DI INTERESSE [N/Km]	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE [N/Km]	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE [N]	
$S/Km \geq 2,5$	$A/Km \geq 0,1$	$P/Km \geq 1,5$	$IR/Km \geq 0,3$	ER = 2	4 punti
$1,25 \leq S/Km < 2,5$	$0,05 \leq A/Km < 0,1$	$0,5 \leq P/Km < 1,5$	$0,2 \leq IR/Km < 0,3$	ER = 1	3 punti
$0,5 \leq S/Km < 1,25$	$0,01 \leq A/Km < 0,05$	$0,15 \leq P/Km < 0,5$	$0,1 \leq IR/Km < 0,2$	ER = 0	2 punti
$S/Km < 0,5$	$A/Km = 0$	$P/Km < 0,15$	$IR/Km < 0,1$	-	1 punto

PUNTEGGIO OTTENUTO

14

LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ

10 ≤ X < 15

Media

Assegnazione del punteggio di qualità complessiva

Sulla base della valutazione degli indicatori di ciclabilità e di attrattività, è stato calcolato un indice di qualità dell'itinerario, in grado di valutare un livello di qualità complessivo mediato tra i valori assunti dall'itinerario per l'indicatore di ciclabilità e di attrattività.

LIVELLI DI CICLABILITÀ

$X \geq 15$	Facile
$10 \leq X < 15$	Medio
$X < 10$	Difficile

+

=

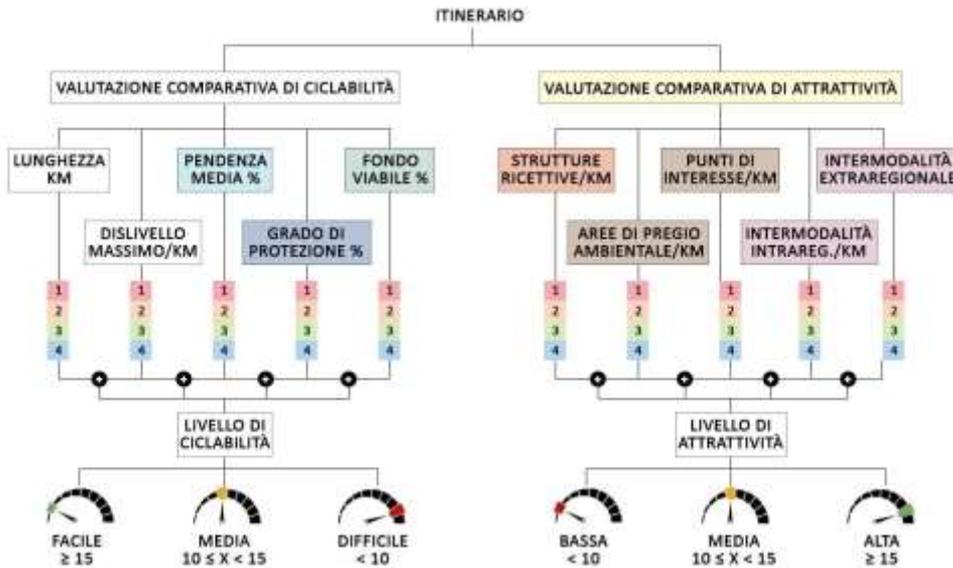
LIVELLI DI ATTRATTIVITÀ

$X \geq 15$	Alta
$10 \leq X < 15$	Media
$X < 10$	Bassa

LIVELLI DI QUALITÀ

$X \geq 30$	Alta
$25 \leq X < 30$	Medio-alta
$25 \leq X < 30$	Media
$X < 10$	Bassa

Comparazione tra valutazioni



C.I.R.E.M.

Pendenza media

Grado di protezione

Fondo viabile

Valutazione comparativa di attrattività

Strutture ricettive

Aree di pregio ambientale + Punti di interesse

Intermodalità intraregionale + extraregionale

S.N.C.T.

Pendenza longitudinale

Protezione dal traffico motorizzato

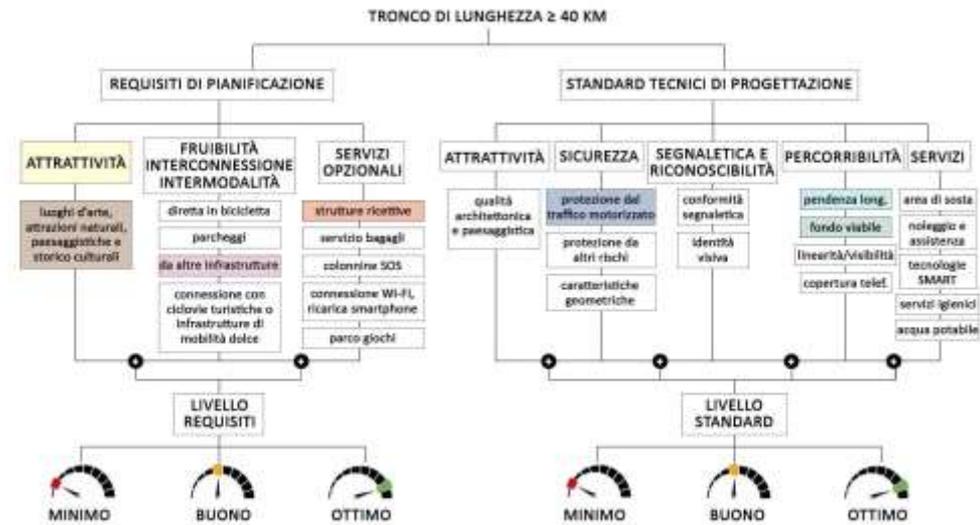
Fondo viabile

Attrattività

Strutture ricettive

Luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico culturali

Da altre infrastrutture



Finanziamento: **itinerari prioritari**

8 M€ dal Piano Infrastrutture

(DGR 22/1 del 7.5.2015)

5 direttrici di circa **670 km**

Finanziamento: **penetrazioni urbane**

7 M€ dal POR FESR 2014 – Azione 4.6.4

(DGR 36/11 del 16.6.2016)

3 aree di intervento per circa **43 km**

Cagliari + Sassari + Olbia

Finanziamento: **PON Metro Cagliari**

di circa **18 km**



Interventi prioritari (580 km)

oggetto di un primo finanziamento di circa **15M€** e in fase di redazione di **progetto di fattibilità tecnico-economica**

n.	TRONCHI CS	L. O/D [km]	L. NETTA [km]	L. FINANZ. [km]
CS1	Alghero – Porto Torres	49,75	49,75	49,75 (di cui 4,44 km Azione 4.6.4)
CS2	Sassari (Platamona) – Ozieri/Chilivani	72,69	72,69	12,46 (Azione 4.6.4.)
CS3	Ozieri/Chilivani – Illorai/Tirso	78,73	78,27	78,27
CS4	Illorai/Tirso - Macomer	45,81	44,95	44,95
CS5	Macomer - Bosa	39,62	39,62	39,62
CS6	Bosa – Oristano	77,71	72,01	72,01
CS7	Oristano – Barumini	74,47	74,03	30,71
CS8	Barumini – Cagliari	88,90	88,90	84,66 (di cui 10,63 km Azione 4.6.4.)
CS9	Porto Torres – Badesi	62,27	62,27	62,27 (di cui 11,16 km Azione 4.6.4)
CS12	Arzachena – Olbia	72,23	72,23	4,96 (Azione 4.6.4.)
CS17	Villaputzu – Villasimius	57,65	56,91	56,91
CS18	Villasimius – Cagliari	54,78	54,78	40,42
TOTALE (Interventi prioritari)				576,99



Ulteriori interventi a completamento di circa **610 km**

n.	TRONCHI CS	L. O/D [km]	L. NETTA [km]	L. DA FINANZIARE [km]
CS2	Sassari (Platamona) – Ozieri/Chilivani	72,69	72,69	60,23
CS7	Oristano – Barumini	74,47	74,03	43,32
CS10	Badesi – Santa Teresa di Gallura	55,86	55,86	55,86
CS11	Santa Teresa di Gallura – Arzachena	51,45	39,99	39,99
CS12	Arzachena – Olbia	72,23	72,23	67,27
CS13	Olbia – Siniscola	66,05	65,17	65,17
CS14	Siniscola – Dorgali	73,78	67,72	67,72
CS15	Dorgali – Tortoli (Arbatax)	69,79	69,79	69,79
CS16	Tortoli (Arbatax) – Villaputzu	82,93	78,23	78,23
CS19	Illorai/Tirso - Dorgali	68,89	63,71	63,71
TOTALE (Interventi a completamento)				611,29



Interventi prioritari

1 ° Sassari – Ozieri/Chilivani (60,23 km)



Interventi prioritari

1 ° Sassari – Ozieri/Chilivani (60,23 km)

2 ° Oristano – Barumini (43,32 km)



La Ciclovía della Sardegna: la suddivisione in tronchi

n.	TRONCHI CS	L. O/D [km]	L. NETTA [km]
CS1	Alghero – Porto Torres	49,75	49,75
CS2	Sassari (Platamona) – Ozieri/Chilivani	72,69	72,69
CS3	Ozieri/Chilivani – Illorai/Tirso	78,73	78,27
CS4	Illorai/Tirso - Macomer	45,81	44,95
CS5	Macomer - Bosa	39,62	39,62
CS6	Bosa – Oristano	77,71	72,01
CS7	Oristano – Barumini	74,47	74,03
CS8	Barumini – Cagliari	88,90	88,90
CS9	Porto Torres – Badesi	62,27	62,27
CS10	Badesi – Santa Teresa di Gallura	55,86	55,86
CS11	Santa Teresa di Gallura – Arzachena	51,45	39,99
CS12	Arzachena – Olbia	72,23	72,23
CS13	Olbia – Siniscola	66,05	65,17
CS14	Siniscola – Dorgali	73,78	67,72
CS15	Dorgali – Tortoli (Arbatax)	69,79	69,79
CS16	Tortoli (Arbatax) – Villaputzu	82,93	78,23
CS17	Villaputzu – Villasimius	57,65	56,91
CS18	Villasimius – Cagliari	54,78	54,78
CS19	Illorai/Tirso - Dorgali	68,89	63,71
TOTALE			1.206,88



CS1 Alghero - Porto Torres

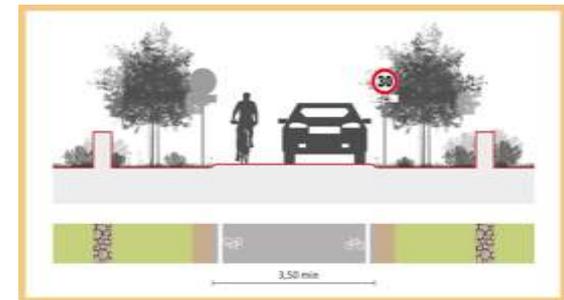
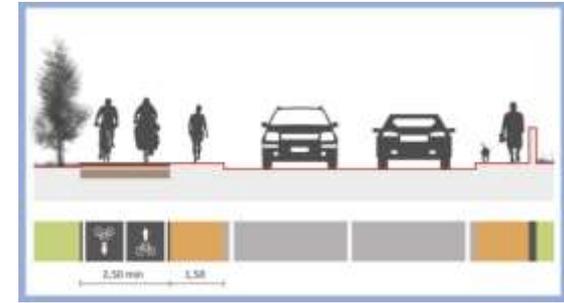


	Lunghezza	49,75 km
	Tempo	3 h 34 min
	Ciclabilità	FACILE
	Attrattività	ALTA
	Qualità	ALTA
	Stato	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

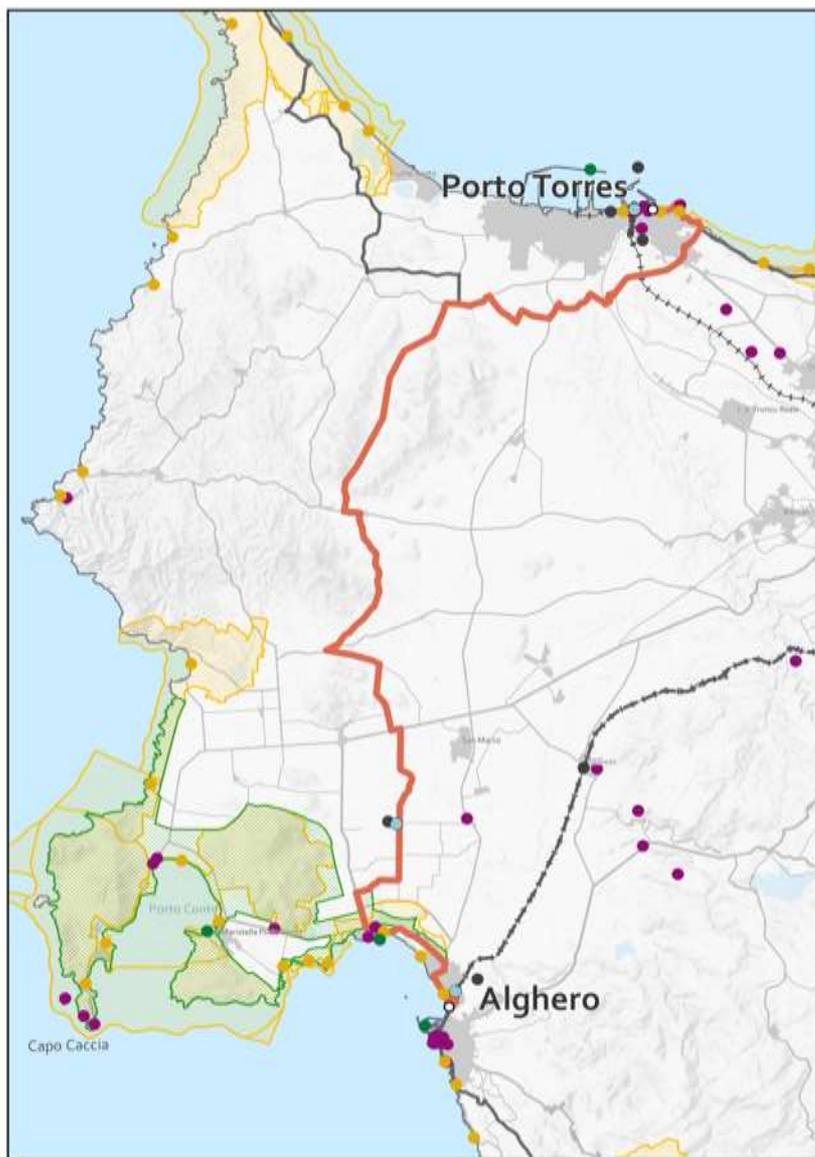
ITINERARIO PRIORITARIO

Diretrice Alghero - Porto Torres - Badesi

finanziata con Piano Infrastrutture e POR FESR 2014 – Azione 4.6.4



CS1 Alghero - Porto Torres



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività

- | | | | | | |
|----|----|---------------------|---|---|-------------------|
| a) | 2 | Castelli e torri | } | 8 | Spiagge ● |
| | 7 | Chiese | | 3 | Aree naturali ▨ |
| | 10 | Edifici di pregio ● | | 1 | Parco Regionale ▩ |
| | 3 | Musei | | | |
| | 3 | Siti archeologici | | 2 | Centri urbani |
| | | | | | |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

- | | | | | | |
|----|---|--|---|----|-------------------------|
| a) | 3 | Itinerari della RCR in continuità — | | | |
| b) | 3 | Ciclostazioni di progetto ● | | | |
| c) | 1 | Porti commerciali | } | | |
| | 1 | Aeroporti ● | | | |
| | 2 | Stazioni ferroviarie | | 17 | Fermate TPL extraurbane |
| | 2 | Porti turistici ● | | | |
| d) | 4 | Cammini e altre reti di mobilità dolce | | | |

A.3) Servizi opzionali

- 465 Strutture ricettive
- 6 Aree di sosta attrezzate di progetto
- 3 Infopoint di progetto

CS1 Alghero - Porto Torres



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 62%  Sede Propria
- 37.5%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 0.5%  - strade statali e/o strade provinciali
- 0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 1,0% Pendenza media
- 97% < 3%
- 3% 3% > P < 6%
- 0% 6% > P < 10%
- 0% > 10%

b) Fondo viabile



- 88% Asfalto
- 10% Stabilizzato

B.5) Servizi



- a), d), e) 6 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

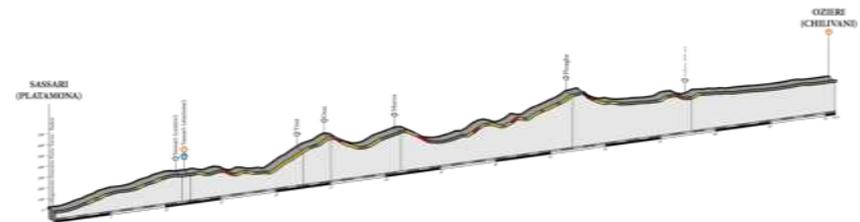
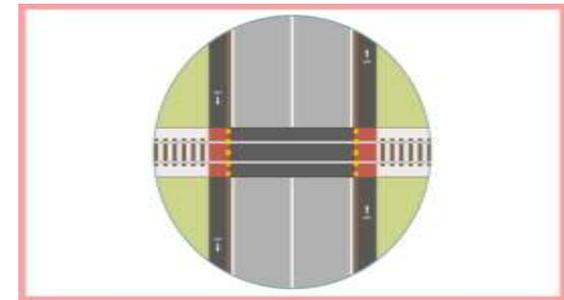
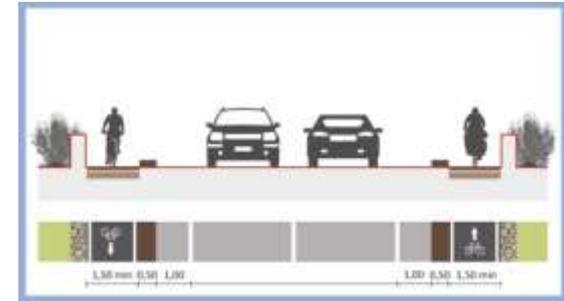
CS2 Sassari (Platamona) – Ozieri/Chilivani



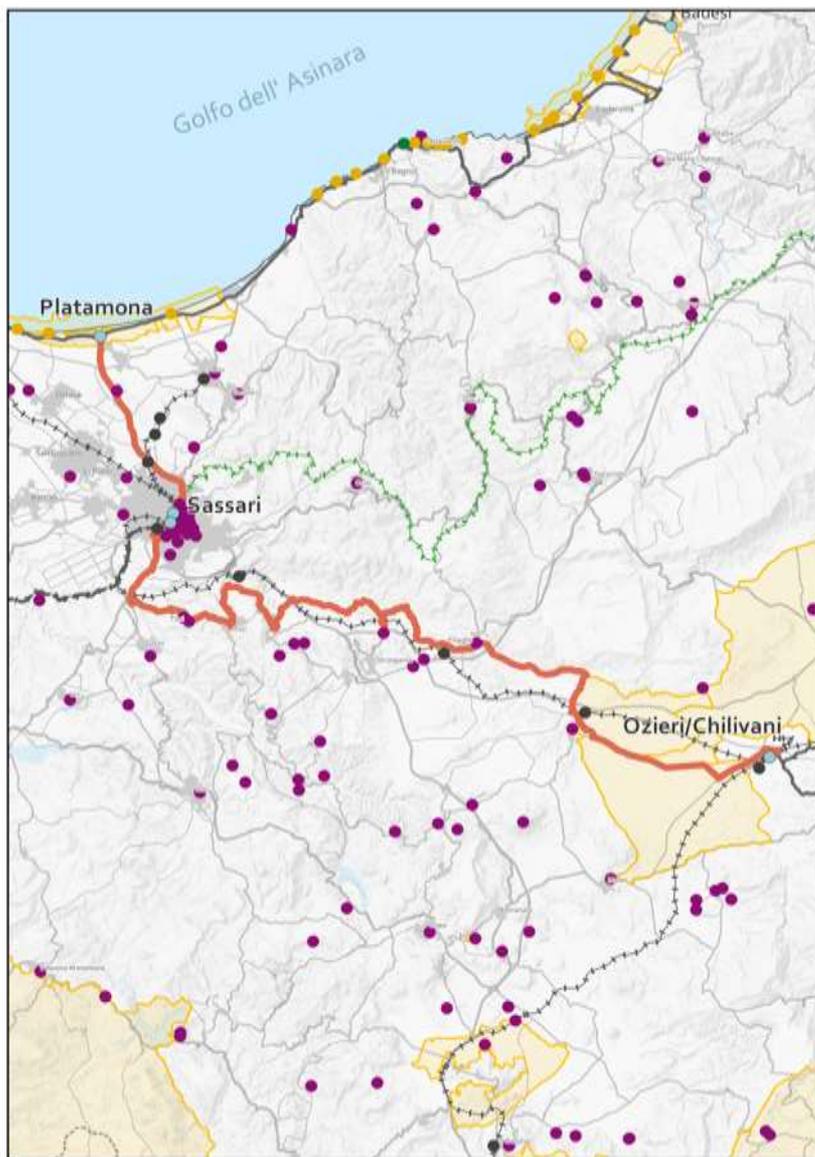
	Lunghezza	72,69 km
	Tempo	4 h 50 min
	Ciclabilità	DIFFICILE
	Attrattività	MEDIA
	Qualità	MEDIA
	Stato	PIANIFICATO

ITINERARIO PRIORITARIO

Penetrazione urbana Sassari – Platamona finanziata con POR FESR 2014 – Azione 4.6.4



CS2 Sassari (Platamona) – Ozieri/Chilivani



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività



- | | | | | | | |
|----|----|-------------------|---|---|---------------|---------------|
| a) | 1 | Castelli e torri | } | 3 | Aree naturali | |
| | 21 | Chiese | | | | |
| | 25 | Edifici di pregio | | ● | 5 | Centri urbani |
| | 12 | Musei | | | | |
| | 1 | Siti archeologici | | | | |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità



- | | | | |
|----|----|--|---|
| a) | 3 | Itinerari della RCR in continuità | — |
| b) | 4 | Ciclostazioni di progetto | ● |
| c) | 6 | Stazioni ferroviarie | ● |
| | 13 | Fermate TPL extraurbane | |
| d) | 1 | Ferrovia turistica Trenino Verde | |
| | 2 | Cammini e altre reti di mobilità dolce | |

A.3) Servizi opzionali



- | | |
|-----|--------------------------------------|
| 145 | Strutture ricettive |
| 9 | Aree di sosta attrezzate di progetto |
| 3 | Infopoint di progetto |

CS2 Sassari (Platamona) – Ozieri/Chilivani



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 50%  Sede Propria
- 34%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 16%  - strade statali e/o strade provinciali
- 0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 2,5% Pendenza media
- 65% < 3%
- 28% 3% > P < 6%
- 6% 6% > P < 10%
- 1% > 10%

b) Fondo viabile



- 92% Asfalto
- 8% Stabilizzato

B.5) Servizi



- a), d), e) 9 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

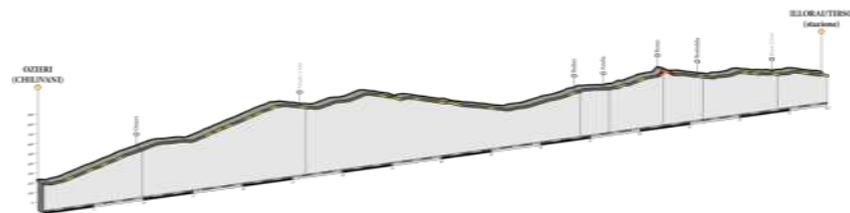
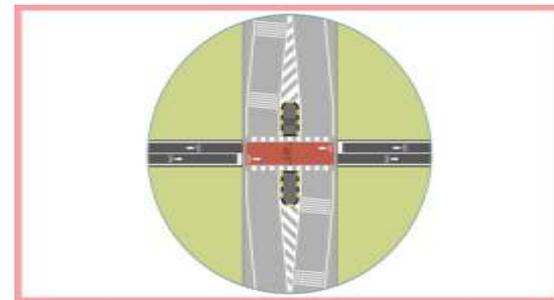
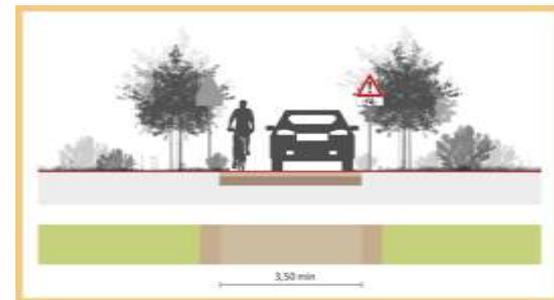
CS3 Ozieri/Chilivani – Illorai/Tirso (stazione)



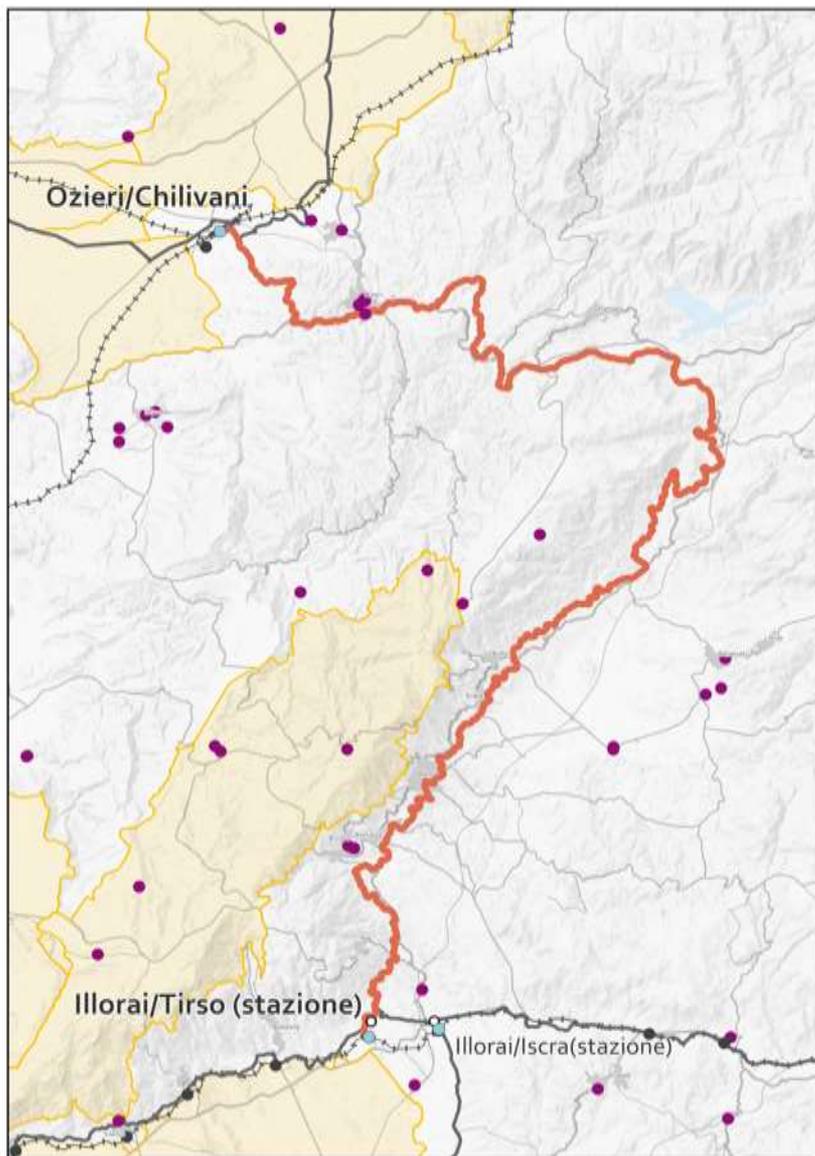
	Lunghezza	78,73 km
	Tempo	5 h 14 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	MEDIA
	Qualità	MEDIA
	Stato	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

ITINERARIO PRIORITARIO

Direttrice Ozieri/Chilivani – Tirso – Macomer – Bosa
finanziata con Piano Infrastrutture



CS3 Ozieri/Chilivani – Illorai/Tirso (stazione)



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività

- a) 2 Castelli e torri
- 2 Edifici di pregio
- 1 Grotte
- 2 Musei
- 5 Aree naturali 
- 4 Centri urbani

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

- a) 5 Itinerari della RCR in continuità —
- b) 2 Ciclostazioni di progetto 
- c) 2 Stazioni ferroviarie ●
- 19 Fermate TPL extraurbane
- d) 3 Cammini e altre reti di mobilità dolce

A.3) Servizi opzionali

- 20 Strutture ricettive
- 9 Aree di sosta attrezzate di progetto
- 2 Infopoint di progetto

CS3 Ozieri/Chilivani – Illorai/Tirso (stazione)



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



39%  Sede Propria

 Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:

61% - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h

0% - strade statali e/o strade provinciali

0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



2,1% Pendenza media

81% < 3%

18% 3% > P < 6%

1% 6% > P < 10%

0% > 10%

b) Fondo viabile



4% Asfalto

96% Stabilizzato

B.5) Servizi



a), d), e) 9 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ●

b) 2 Officine specializzate di progetto ●

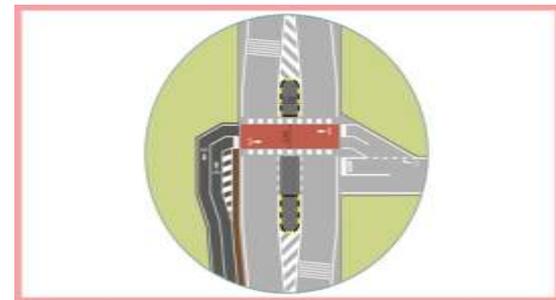
CS4 Illorai/Tirso (stazione) – Macomer



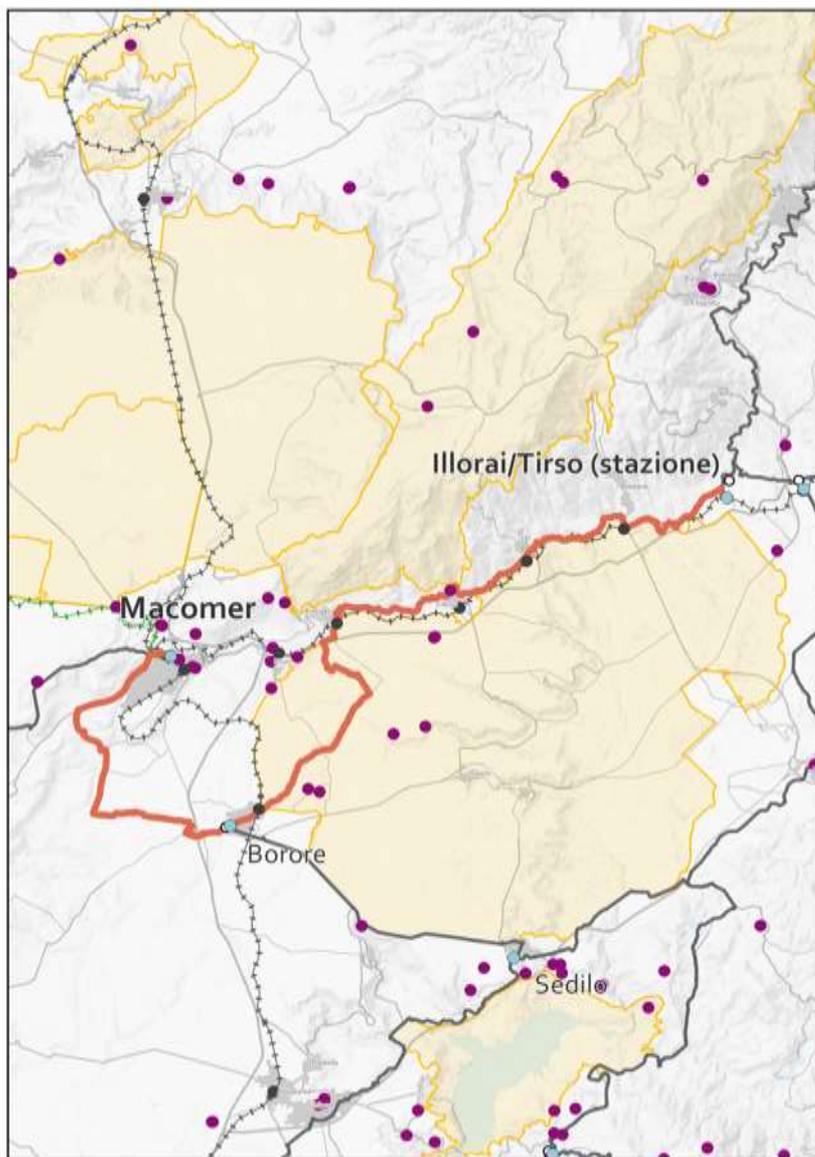
	Lunghezza	45,81 km
	Tempo	3 h 03 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	MEDIA
	Qualità	MEDIA
	Stato	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

ITINERARIO PRIORITARIO

Direttrice Ozieri/Chilivani – Tirso – Macomer – Bosa
finanziata con Piano Infrastrutture



CS4 Illorai/Tirso (stazione) – Macomer



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività



- | | | | | | |
|----|---|-------------------|---|---|---------------|
| a) | 2 | Chiese | } | 5 | Aree naturali |
| | 1 | Edifici di pregio | | 5 | Centri urbani |
| | 1 | Musei | | | |
| | 3 | Siti archeologici | | | |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità



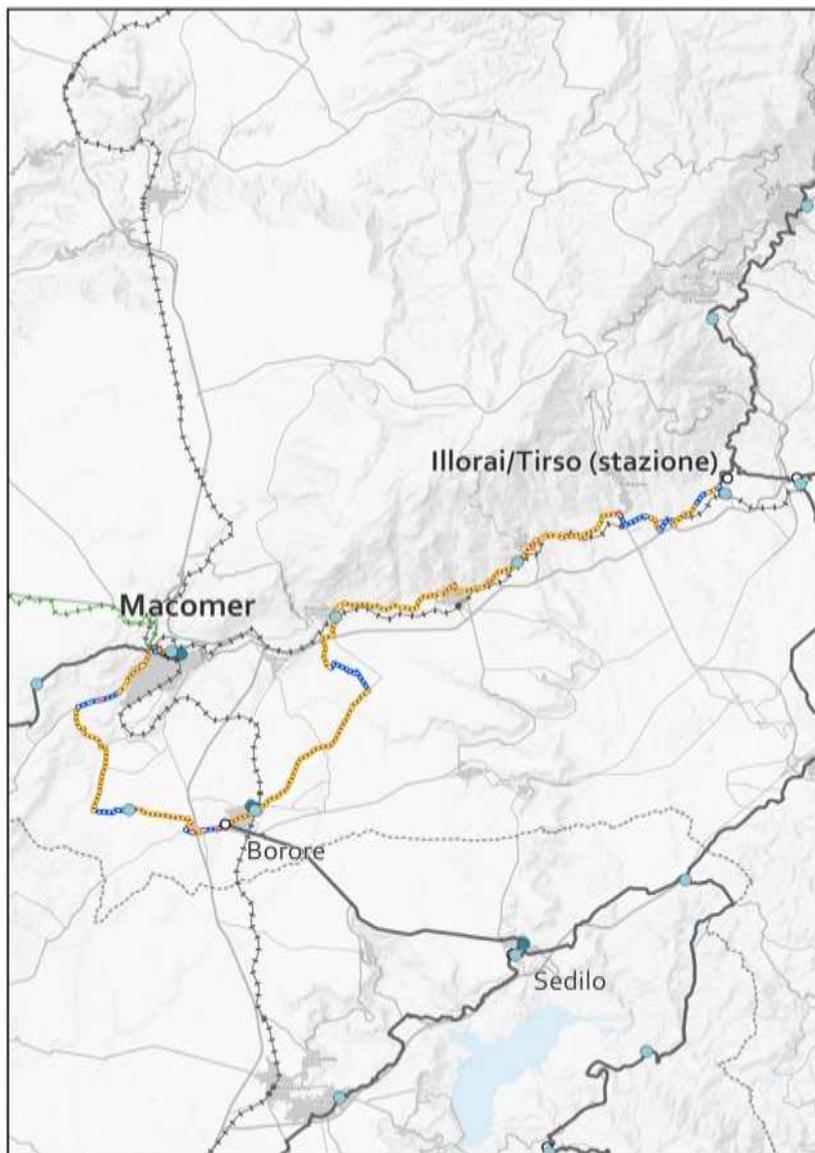
- | | | | |
|----|----|--|---|
| a) | 4 | Itinerari della RCR in continuità | — |
| b) | 3 | Ciclostazioni di progetto | ● |
| c) | 7 | Stazioni ferroviarie | ● |
| | 12 | Fermate TPL extraurbane | |
| d) | 2 | Cammini e altre reti di mobilità dolce | |

A.3) Servizi opzionali



- | | | |
|--|----|--------------------------------------|
| | 13 | Strutture ricettive |
| | 6 | Aree di sosta attrezzate di progetto |
| | 3 | Infopoint di progetto |

CS4 Illorai/Tirso (stazione) – Macomer



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 22%  Sede Propria
- 77%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 1%  - strade statali e/o strade provinciali
- 0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 2,0% Pendenza media
- 81% < 3%
- 16% 3% > P < 6%
- 3% 6% > P < 10%
- 0% > 10%

b) Fondo viabile



- 77% Asfalto
- 23% Stabilizzato

B.5) Servizi



- a), d), e) 6 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

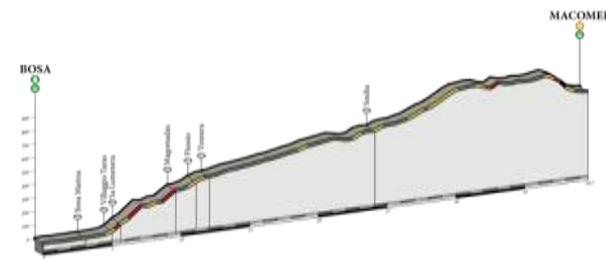
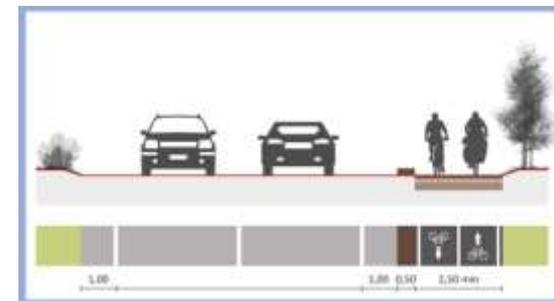
CS5 Macomer – Bosa

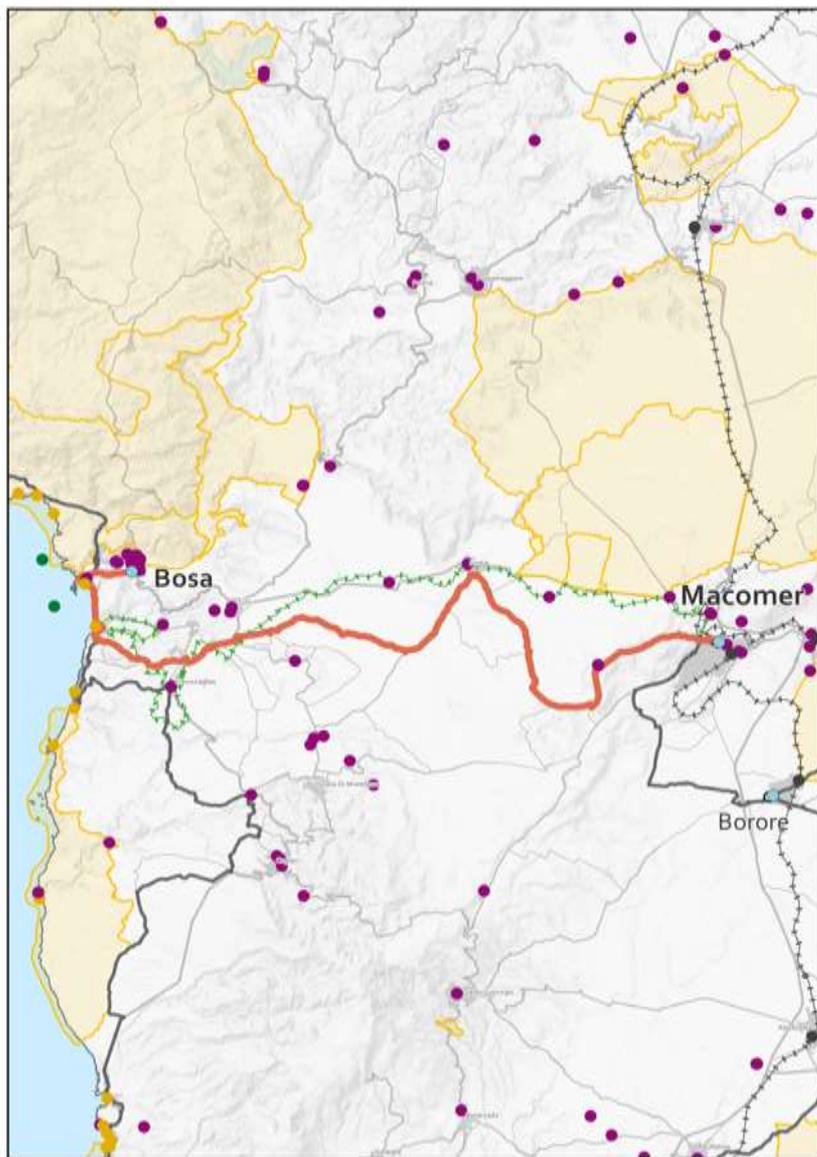


	Lunghezza	39,62 km
	Tempo	2 h 38 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	MEDIA
	Qualità	MEDIO-ALTA
	Stato	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

ITINERARIO PRIORITARIO

**Diretrice Ozieri/Chilivani – Tirso – Macomer – Bosa
finanziata con Piano Infrastrutture**





Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività

- | | | | | | |
|----|----|-------------------|---|---|---|
| a) | 1 | Castelli e torri | } | 2 | Spiagge ● |
| | 10 | Chiese | | 4 | Aree naturali  |
| | 8 | Edifici di pregio | | 6 | Centri urbani |
| | 4 | Musei | | | |
| | 2 | Siti archeologici | | | |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

- | | | |
|----|---|--|
| a) | 3 | Itinerari della RCR in continuità — |
| b) | 2 | Ciclostazioni di progetto ● |
| c) | 2 | Porti turistici ● |
| | 1 | Stazioni ferroviarie ● |
| | 6 | Fermate TPL extraurbane |
| d) | 1 | Ferrovia turistica Trenino Verde |
| | 3 | Cammini e altre reti di mobilità dolce |

A.3) Servizi opzionali

- 84 Strutture ricettive
- 6 Aree di sosta attrezzate di progetto
- 2 Infopoint di progetto



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 12%  Sede Propria
- 72%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 11%  - strade statali e/o strade provinciali
- 5%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 2,7% Pendenza media
- 69% < 3%
- 21% 3% > P < 6%
- 9% 6% > P < 10%
- 1% > 10%

b) Fondo viabile



- 87% Asfalto
- 13% Stabilizzato

B.5) Servizi



- a), d), e) 6 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

CS6 Bosa – Oristano



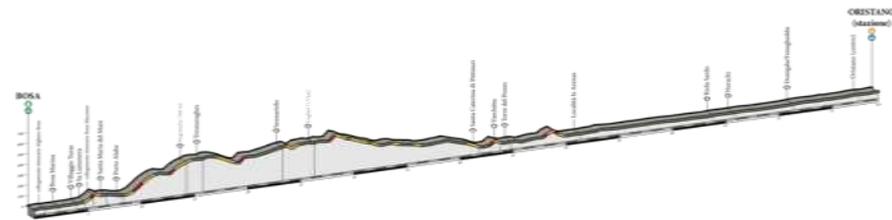
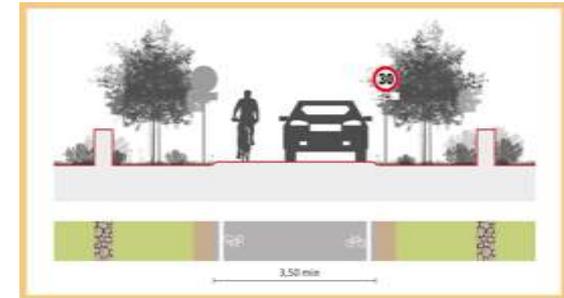
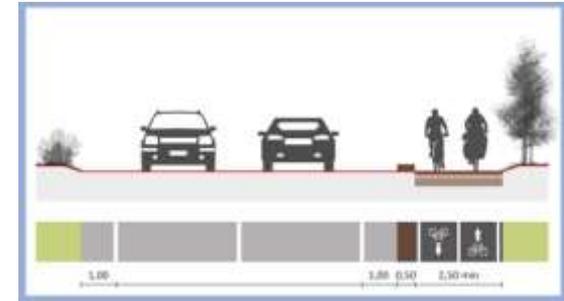
📍 Lunghezza **77,71 km**
 🕒 Tempo **5 h 10 min**

📊 Ciclabilità **MEDIA**
 📈 Attrattività **MEDIA**
 ★★★ Qualità **MEDIO-ALTA**

➡ Stato **PROGETTO DI FATTIBILITÀ
 TECNICO-ECONOMICA**

ITINERARIO PRIORITARIO

**Diretrice Bosa – Oristano/Tharros - Terralba
 finanziata con Piano Infrastrutture**



CS6 Bosa – Oristano



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività

- | | | | | | |
|----|----|-------------------|---|----|---|
| a) | 2 | Castelli e torri | } | 11 | Spiagge ● |
| | 16 | Chiese | | 4 | Aree naturali  |
| | 8 | Edifici di pregio | | 6 | Centri urbani |
| | 5 | Musei | | | |
| | 1 | Siti archeologici | | | |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

- | | | |
|----|---|--|
| a) | 5 | Itinerari della RCR in continuità — |
| b) | 2 | Ciclostazioni di progetto ● |
| c) | 3 | Porti turistici ● |
| | 2 | Stazioni ferroviarie ● |
| | 6 | Fermate TPL extraurbane |
| d) | 1 | Ferrovia turistica Trenino Verde |
| | 5 | Cammini e altre reti di mobilità dolce |

A.3) Servizi opzionali

- | | |
|----|--------------------------------------|
| 53 | Strutture ricettive |
| 4 | Aree di sosta attrezzate di progetto |
| 2 | Infopoint di progetto |



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 17%  Sede Propria
- 81%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
 - strade statali e/o strade provinciali
- 2%  Corsia ciclabile
- 0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 1,9% Pendenza media
- 77% < 3%
- 15,5% 3% > P < 6%
- 7% 6% > P < 10%
- 0,5% > 10%

b) Fondo viabile



- 64% Asfalto
- 36% Stabilizzato

B.5) Servizi



- a), d), e) 4 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 1 Officine specializzate di progetto ●

CS7 Oristano – Barumini



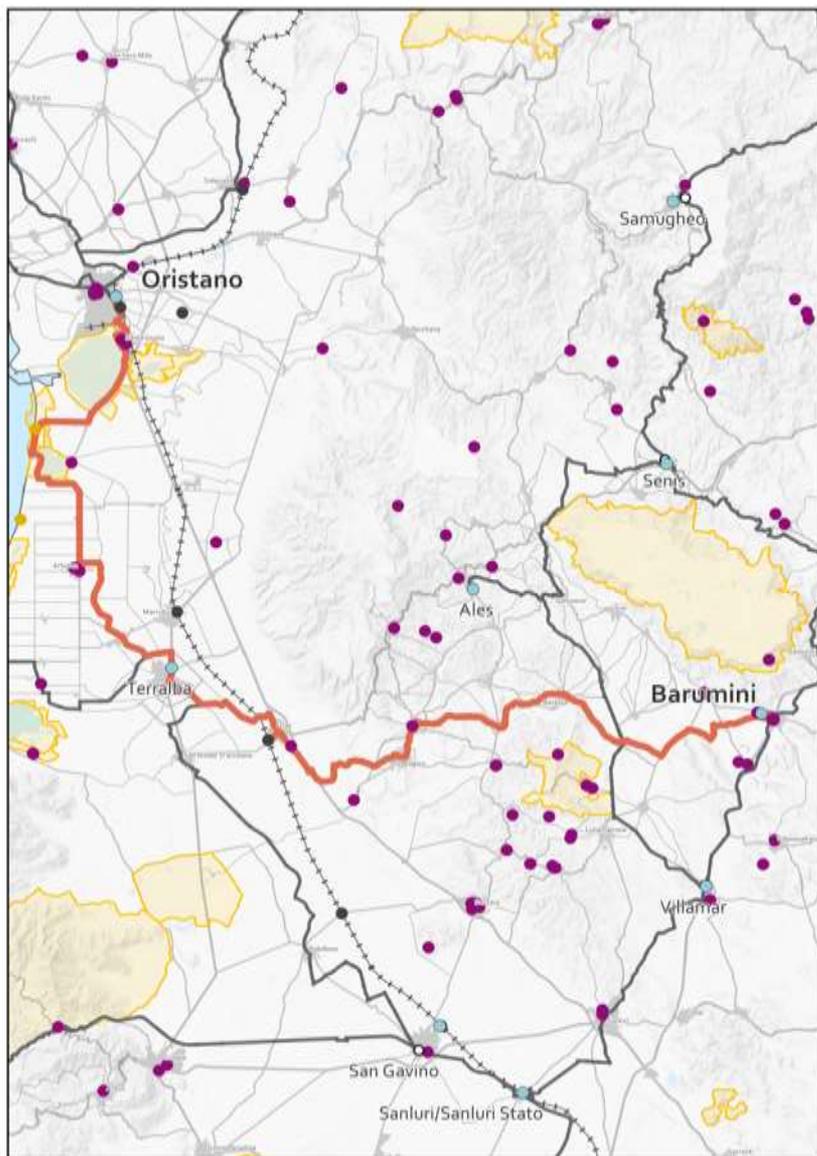
	Lunghezza	74,47 km
	Tempo	4 h 57 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	BASSA
	Qualità	MEDIA
	Stato	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA (PARZIALE)

ITINERARIO PRIORITARIO

Diretrice Bosa – Oristano/Tharros - Terralba
finanziata con Piano Infrastrutture



CS7 Oristano – Barumini



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività

- | | | | | | |
|----|---|-------------------|---|----|---|
| a) | 1 | Castelli e torri | } | 1 | Spiagge ● |
| | 5 | Chiese | | 3 | Aree naturali  |
| | 4 | Edifici di pregio | | 12 | Centri urbani |
| | 4 | Musei | | | |
| | 5 | Siti archeologici | | | |

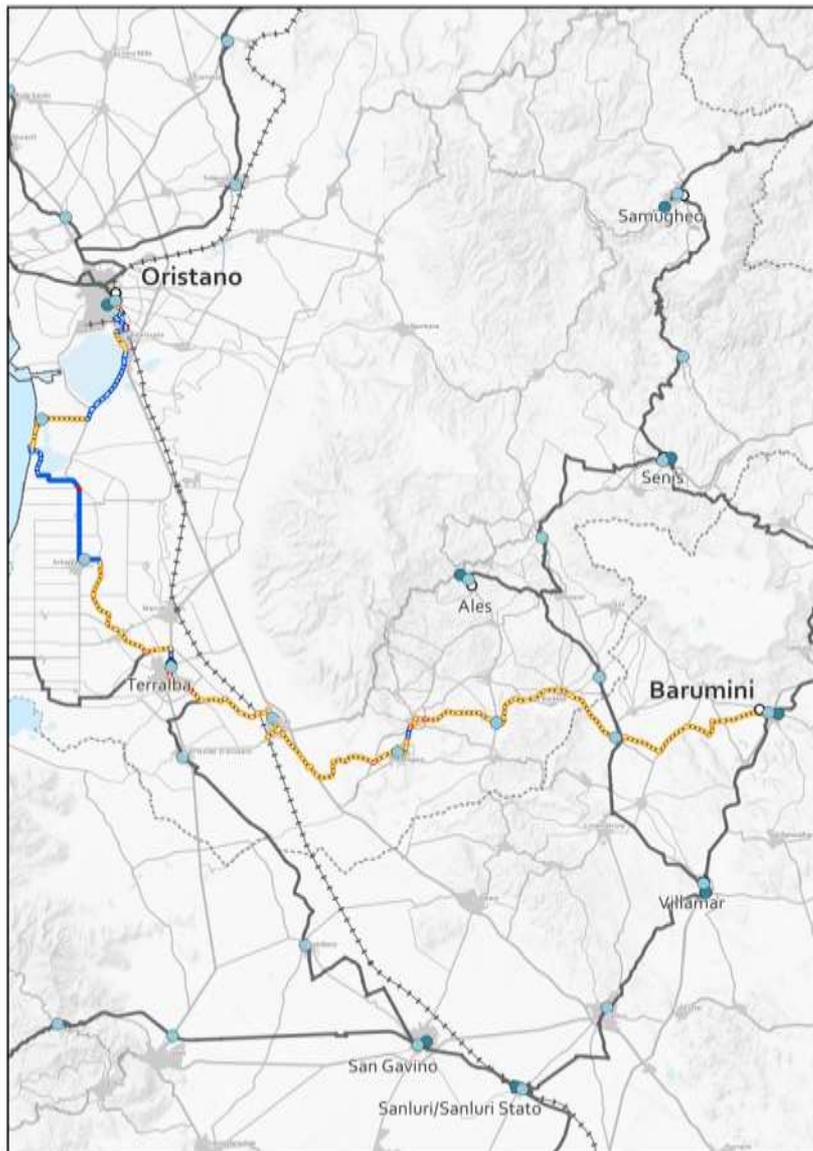
A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

- | | | |
|----|---|--|
| a) | 8 | Itinerari della RCR in continuità — |
| b) | 6 | Ciclostazioni di progetto ● |
| c) | 2 | Stazioni ferroviarie ● |
| | 6 | Fermate TPL extraurbane |
| d) | 4 | Cammini e altre reti di mobilità dolce |

A.3) Servizi opzionali

- | | |
|----|--------------------------------------|
| 87 | Strutture ricettive |
| 10 | Aree di sosta attrezzate di progetto |
| 4 | Infopoint di progetto |

CS7 Oristano – Barumini



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 24%  Sede Propria
- 74%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 2%  - strade statali e/o strade provinciali
- 0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 1,3% Pendenza media
- 91% < 3%
- 6% 3% > P < 6%
- 3% 6% > P < 10%
- 0% > 10%

b) Fondo viabile



- 66% Asfalto
- 34% Stabilizzato

B.5) Servizi



- a), d), e) 10 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

CS8 Barumini - Cagliari



Lunghezza **89,01 km**

Tempo **5 h 56 min**

Ciclabilità **MEDIA**

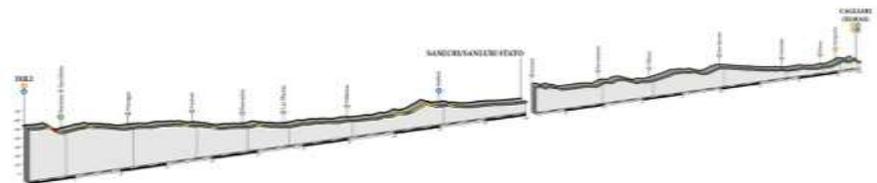
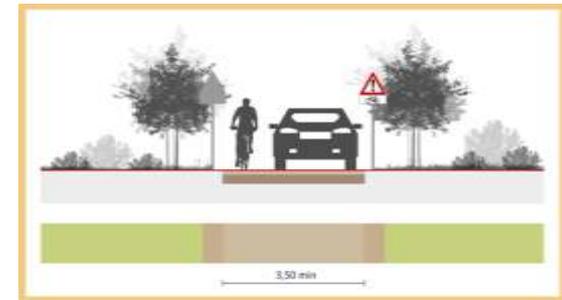
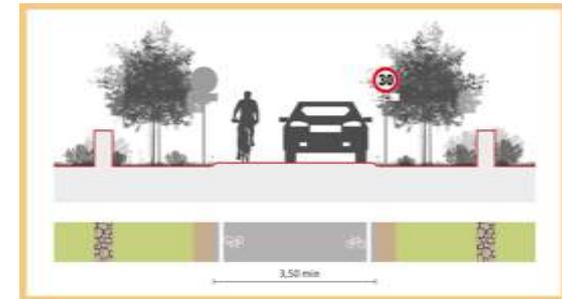
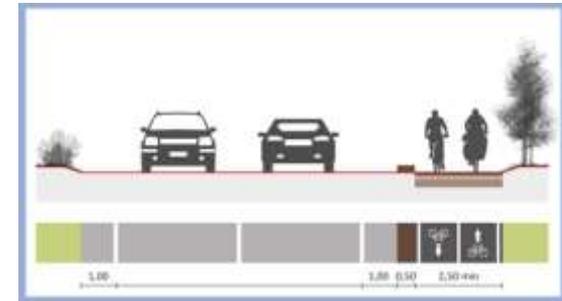
Attrattività **ALTA**

Qualità **MEDIO-ALTA**

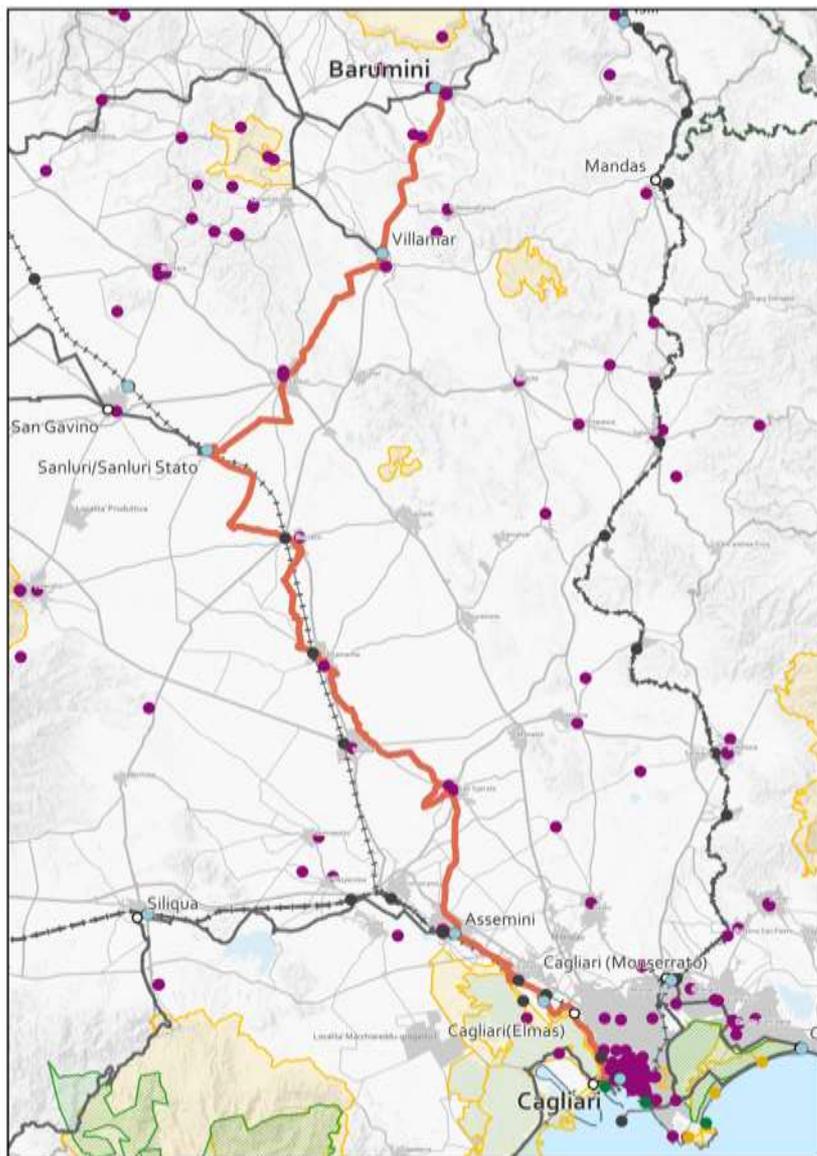
Stato **PROGETTO DI FATTIBILITÀ
TECNICO-ECONOMICA**

ITINERARIO PRIORITARIO

Diretrice Cagliari – San Gavino M. – Sanluri – Isili
finanziata con Piano Infrastrutture e POR FESR 2014 – Azione 4.6.4



CS8 Barumini - Cagliari



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività



- | | | | | | | |
|----|----|-------------------|---|----|---------------|---|
| a) | 8 | Castelli e torri | } | 1 | Spiagge | ● |
| | 50 | Chiese | | 2 | Aree naturali | ▨ |
| | 64 | Edifici di pregio | | 10 | Centri urbani | |
| | 23 | Musei | | | | |
| | 9 | Siti archeologici | | | | |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità



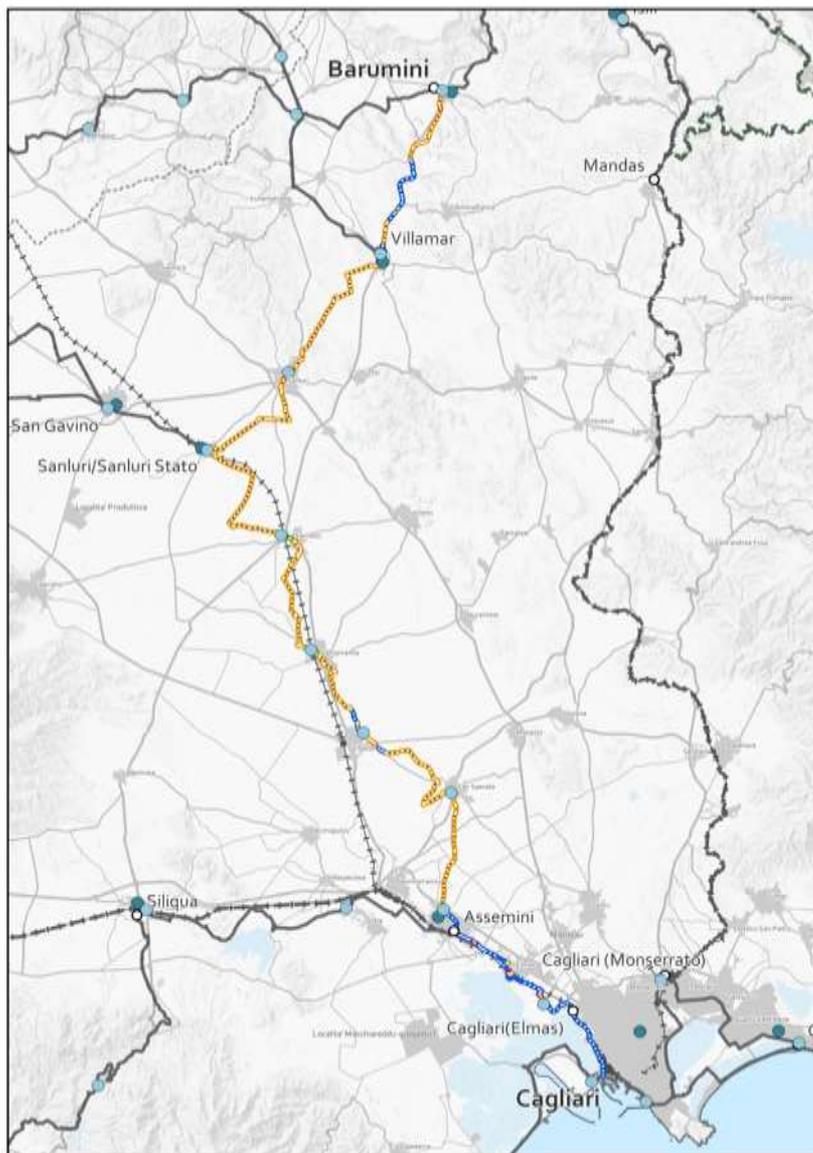
- | | | | | | | |
|----|---|--|---|---|-------------------------|---|
| a) | 6 | Itinerari della RCR in continuità | — | | | |
| b) | 6 | Ciclostazioni di progetto | ● | | | |
| c) | 1 | Porti commerciali | } | 3 | Porti turistici | ● |
| | 1 | Aeroporti | | 6 | Fermate TPL extraurbane | |
| | 7 | Stazioni ferroviarie | | | | |
| d) | 5 | Cammini e altre reti di mobilità dolce | | | | |

A.3) Servizi opzionali



- 331 Strutture ricettive
- 11 Aree di sosta attrezzate di progetto
- 6 Infopoint di progetto

CS8 Barumini - Cagliari



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 24%  Sede Propria
- 73%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
 - strade statali e/o strade provinciali
- 0,5%  Corsia ciclabile
- 2,5%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 0,7% Pendenza media
- 97% < 3%
- 3% 3% > P < 6%
- 0% 6% > P < 10%
- 0% > 10%

b) Fondo viabile

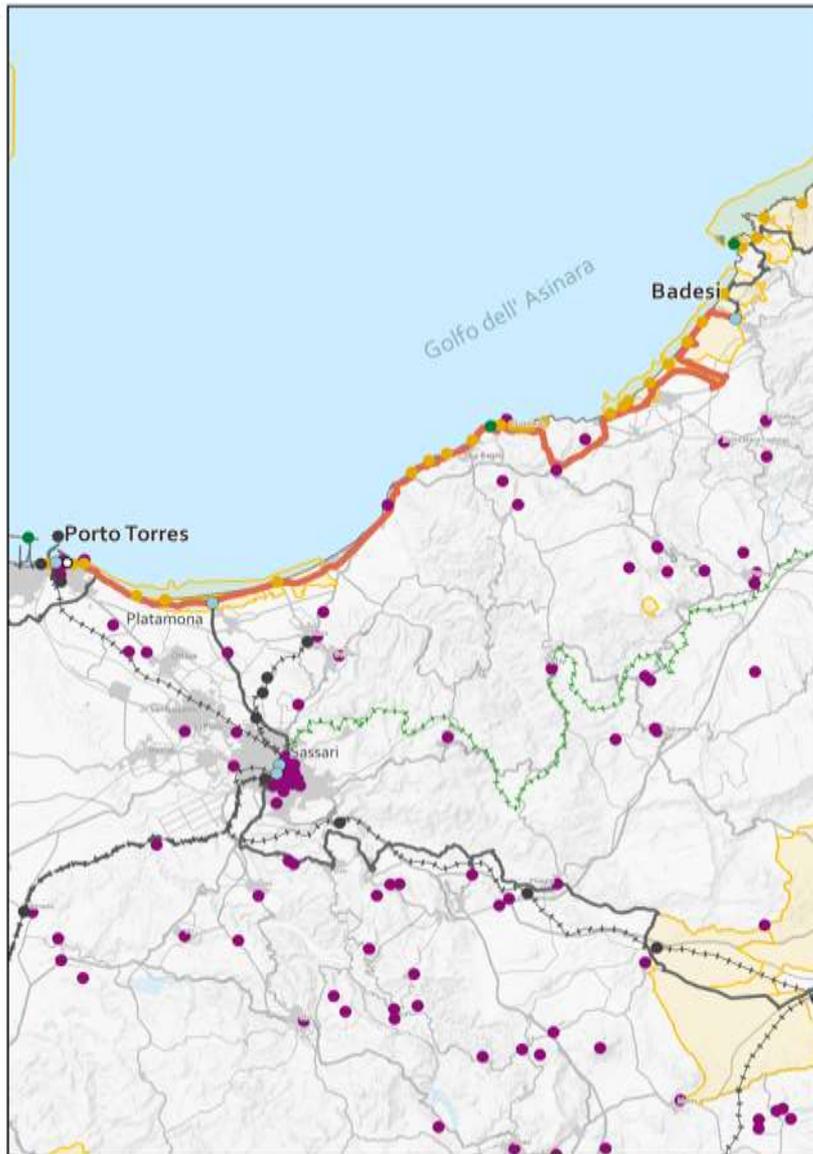


- 60% Asfalto
- 40% Stabilizzato

B.5) Servizi



- a), d), e) 11 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 4 Officine specializzate di progetto ●



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività

- | | | | | | | |
|----|---|-------------------|---|----|---|---------------|
| a) | 2 | Castelli e torri | } | 22 | Spiagge ● | |
| | 3 | Chiese | | 5 | Aree naturali  | |
| | 1 | Monumenti | | ● | | |
| | 3 | Musei | | | 2 | Centri urbani |
| | 4 | Siti archeologici | | | | |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

- | | | | |
|----|----|--|---|
| a) | 3 | Itinerari della RCR in continuità | — |
| b) | 3 | Ciclostazioni di progetto | ● |
| c) | 1 | Porti commerciali | } |
| | 1 | Stazioni ferroviarie | |
| | 14 | Fermate TPL extraurbane | |
| | 2 | Porti turistici | ● |
| d) | 2 | Cammini e altre reti di mobilità dolce | |

A.3) Servizi opzionali

- 141 Strutture ricettive
- 3 Aree di sosta attrezzate di progetto
- 3 Infopoint di progetto



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 74%  Sede Propria
- 24%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 2%  - strade statali e/o strade provinciali
- 0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 1,4% Pendenza media
- 87% < 3%
- 11% 3% > P < 6%
- 1.5% 6% > P < 10%
- 0.5% > 10%

b) Fondo viabile



- 81% Asfalto
- 19% Stabilizzato

B.5) Servizi

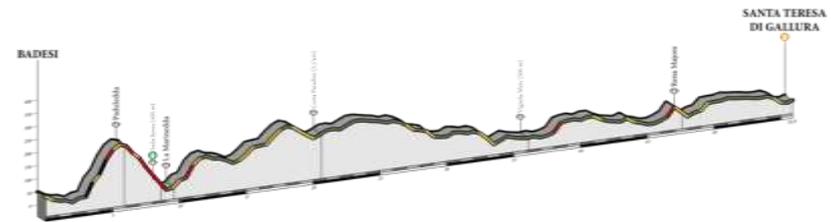
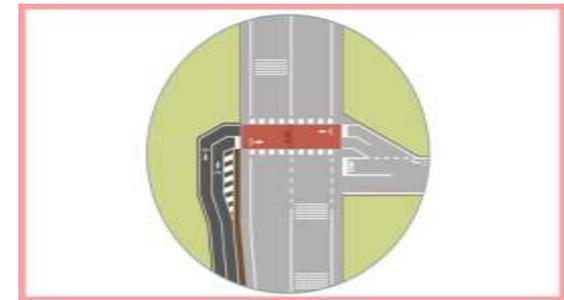
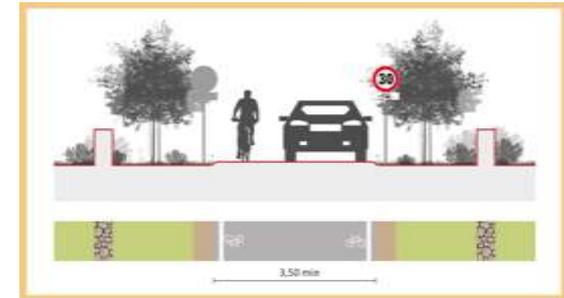
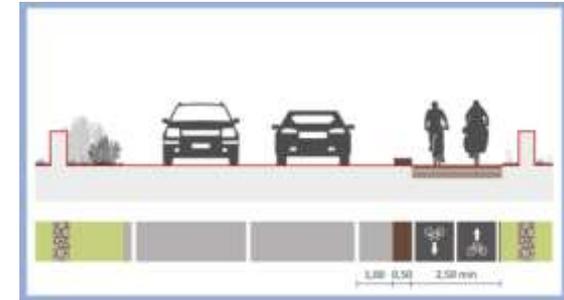


- a), d), e) 6 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

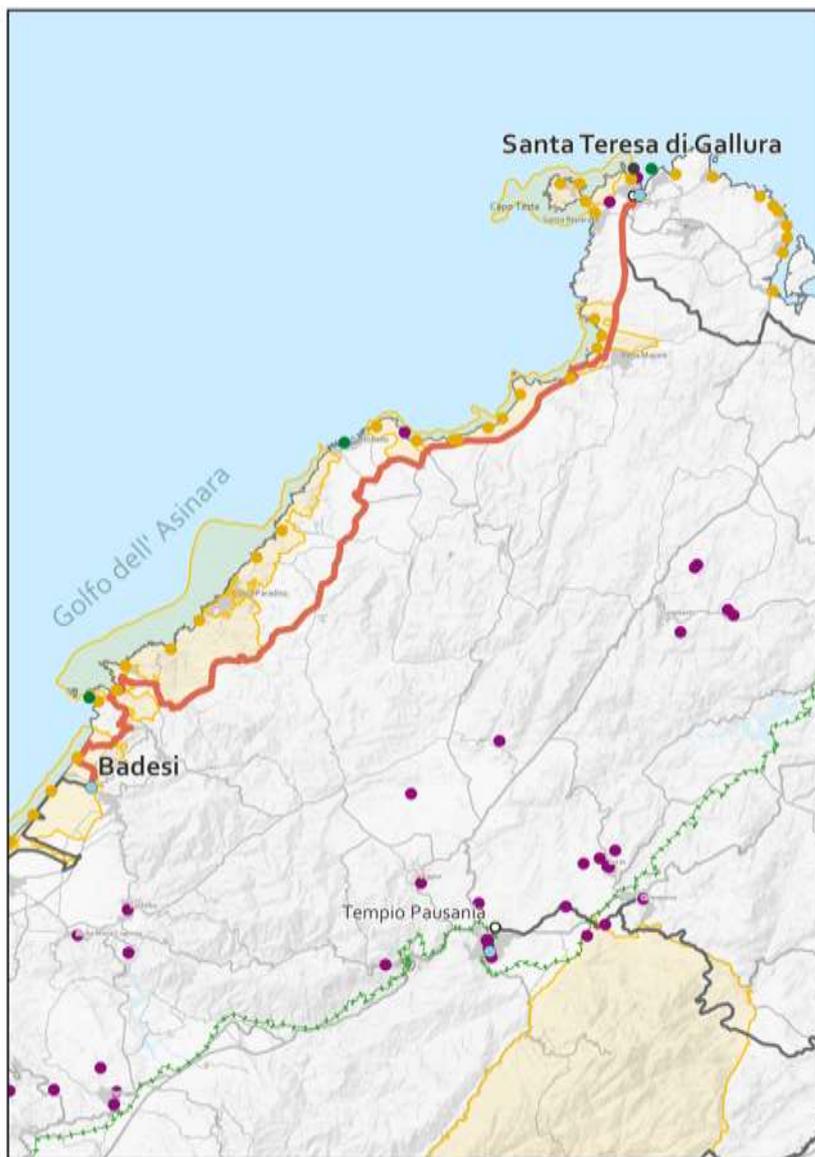
CS10 Badesi – Santa Teresa di Gallura



	Lunghezza	55,86 km
	Tempo	3 h 43 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	ALTA
	Qualità	MEDIO-ALTA
	Stato	PIANIFICATO



CS10 Badesi – Santa Teresa di Gallura



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività

- a) 1 Castelli e torri] ●
- 1 Siti archeologici] ●
- 1 Centri urbani
- 14 Spiagge ●
- 5 Aree naturali 

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

- a) 2 Itinerari della RCR in continuità —
- b) 2 Ciclostazioni di progetto ●
- c) 1 Porti commerciali ●
- 17 Fermate TPL extraurbane
- 2 Porti turistici ●
- d) 4 Cammini e altre reti di mobilità dolce

A.3) Servizi opzionali

- 104 Strutture ricettive
- 7 Aree di sosta attrezzate di progetto
- 2 Infopoint di progetto

CS10 Badesi – Santa Teresa di Gallura



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 67%  Sede Propria
- 30%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 3%  - strade statali e/o strade provinciali
- 0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 2,6% Pendenza media
- 70% < 3%
- 21% 3% > P < 6%
- 8% 6% > P < 10%
- 1% > 10%

b) Fondo viabile



- 87% Asfalto
- 13% Stabilizzato

B.5) Servizi

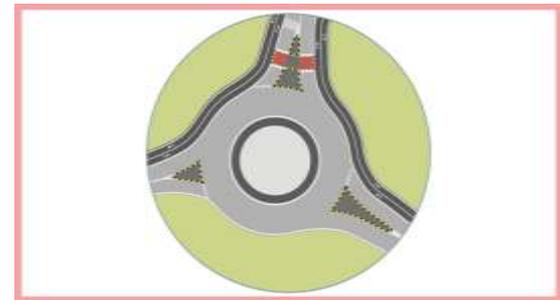
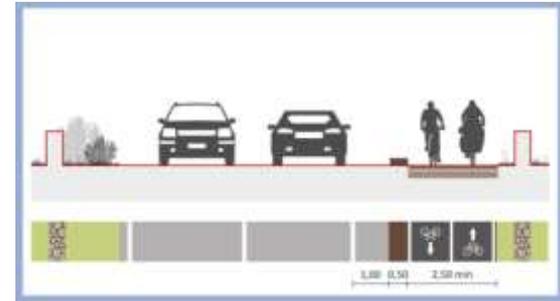


- a), d), e) 7 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ●
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

CS11 Santa Teresa di Gallura – Arzachena



	Lunghezza	51,54 km
	Tempo	3 h 25 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	MEDIA
	Qualità	MEDIO-ALTA
	Stato	PIANIFICATO



CS11 Santa Teresa di Gallura – Arzachena



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività

- | | | | | | |
|----|---|-------------------|---|----|-------------------|
| a) | 1 | Castelli e torri | } | 18 | Spiagge ● |
| | 1 | Monumenti | | 4 | Aree naturali ▨ |
| | 2 | Musei | | 1 | Parco Nazionale ▩ |
| | 3 | Siti archeologici | | 3 | Centri urbani |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

- | | | |
|----|---|--|
| a) | 2 | Itinerari della RCR in continuità — |
| b) | 3 | Ciclostazioni di progetto ● |
| c) | 1 | Porti commerciali ● |
| | 8 | Fermate TPL extraurbane |
| | 3 | Porti turistici ● |
| d) | 1 | Ferrovia turistica Trenino Verde |
| | 4 | Cammini e altre reti di mobilità dolce |

A.3) Servizi opzionali

- | | |
|-----|--------------------------------------|
| 174 | Strutture ricettive |
| 6 | Aree di sosta attrezzate di progetto |
| 3 | Infopoint di progetto |

CS11 Santa Teresa di Gallura – Arzachena



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



50%  Sede Propria

 Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:

24% - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h

26% - strade statali e/o strade provinciali

0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



1,7% Pendenza media

82% < 3%

15% 3% > P < 6%

3% 6% > P < 10%

0% > 10%

b) Fondo viabile



96% Asfalto

3% Stabilizzato

B.5) Servizi



a), d), e) 6 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○

b) 3 Officine specializzate di progetto ●

CS12 Arzachena – Olbia

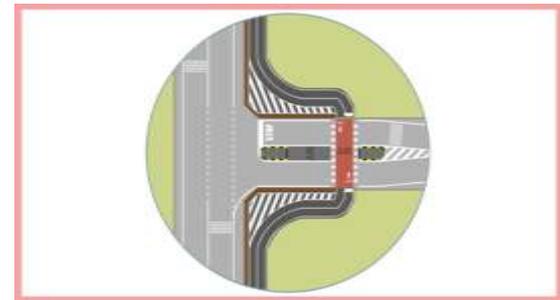
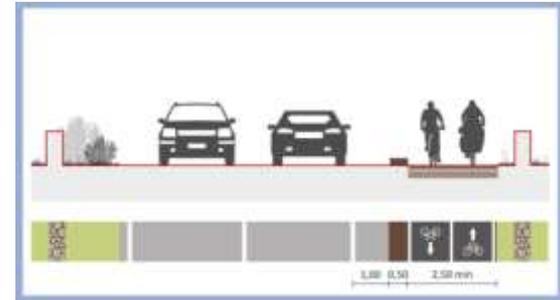


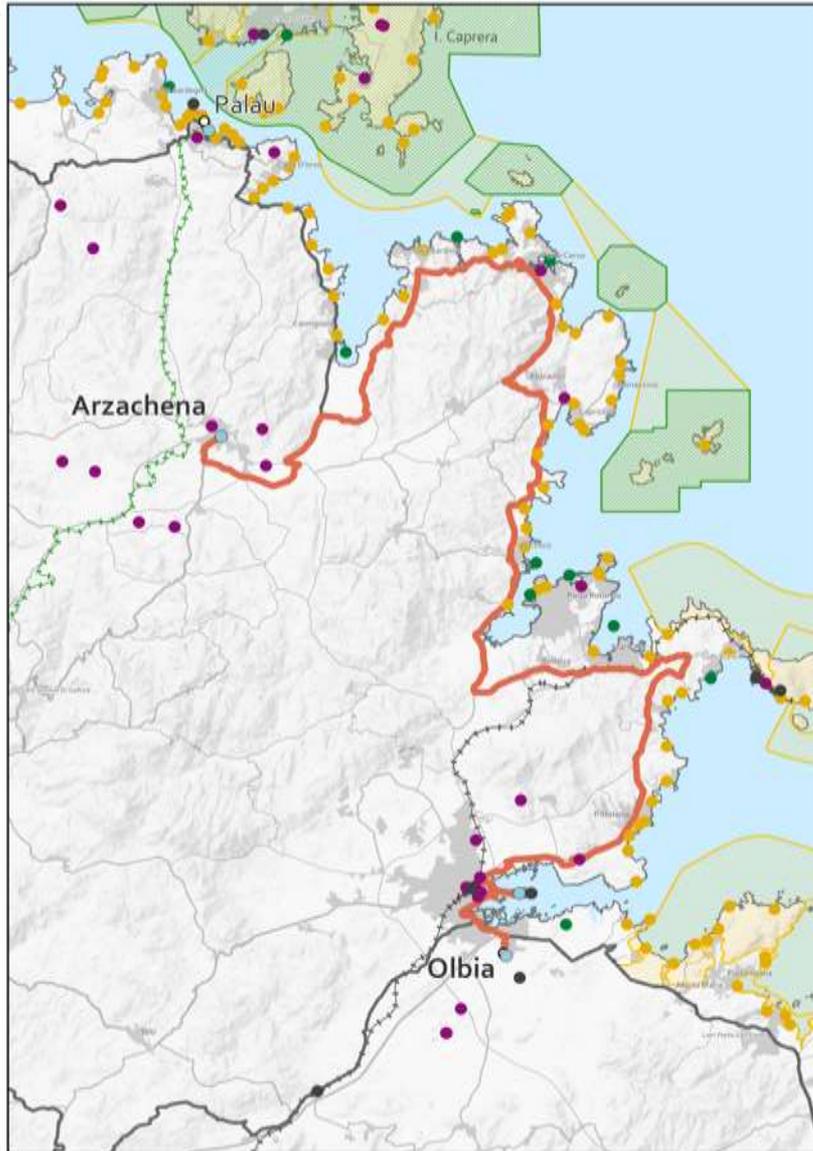
	Lunghezza	72,23 km
	Tempo	4 h 50 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	ALTA
	Qualità	MEDIO-ALTA
	Stato	PIANIFICATO

PENETRAZIONE URBANA OLBIA

Penetrazione urbana Olbia porto - aeroporto

finanziata con Piano Infrastrutture POR FESR 2014 – Azione 4.6.4





Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività



- | | | | | | |
|----|---|-------------------|---|----|-------------------|
| a) | 1 | Chiese | } | 29 | Spiagge ● |
| | 5 | Edifici di pregio | | 3 | Aree naturali ▨ |
| | 1 | Musei | | 1 | Parco Nazionale ▩ |
| | 5 | Siti archeologici | | 2 | Centri urbani |
| | | | | | |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità



- | | | | | | |
|----|---|--|---|----|-------------------------|
| a) | 2 | Itinerari della RCR in continuità — | | | |
| b) | 3 | Ciclostazioni di progetto ● | | | |
| c) | 2 | Porti commerciali | } | 7 | Porti turistici ● |
| | 1 | Aeroporti | | 19 | Fermate TPL extraurbane |
| | 2 | Stazioni ferroviarie | | | |
| d) | 1 | Ferrovia turistica Trenino Verde | | | |
| | 4 | Cammini e altre reti di mobilità dolce | | | |

A.3) Servizi opzionali



- 257 Strutture ricettive
- 8 Aree di sosta attrezzate di progetto
- 2 Infopoint di progetto



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 73%  Sede Propria
- 16%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 11%  - strade statali e/o strade provinciali
- 0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 1,9% Pendenza media
- 74% < 3%
- 22% 3% > P < 6%
- 4% 6% > P < 10%
- 0% > 10%

b) Fondo viabile



- 87% Asfalto
- 13% Stabilizzato

B.5) Servizi

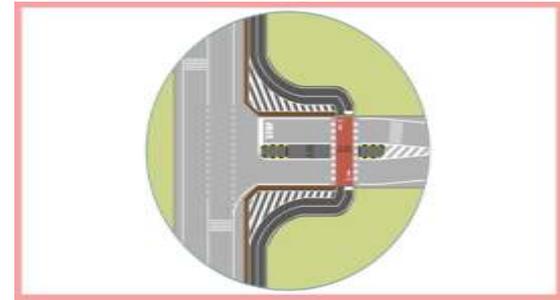
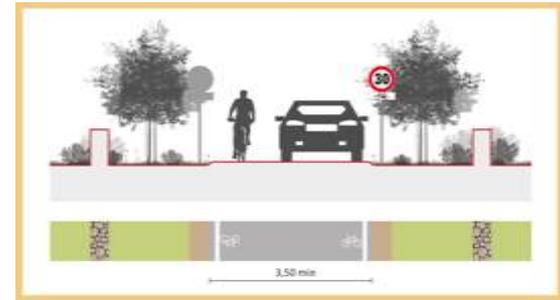
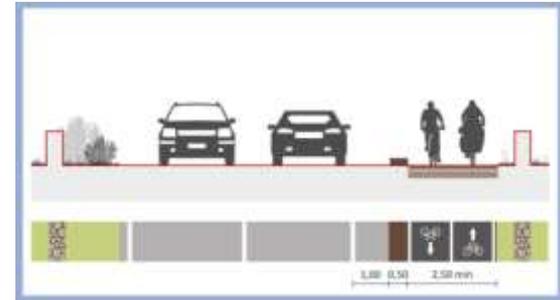


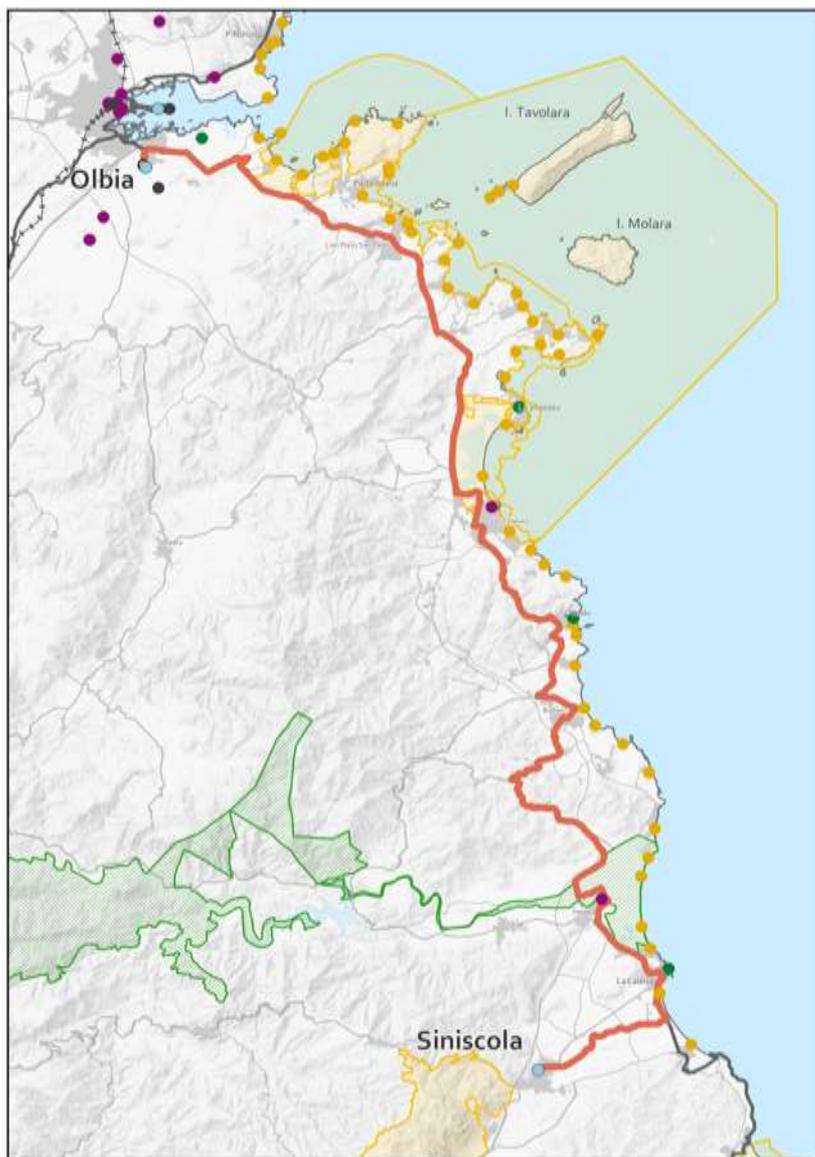
- a), d), e) 6 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 3 Officine specializzate di progetto ●

CS13 Olbia – Siniscola



	Lunghezza	66,05 km
	Tempo	4 h 24 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	MEDIA
	Qualità	MEDIO-ALTA
	Stato	PIANIFICATO





Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività



- | | | | | | |
|----|---|---------------------|---|----|-------------------|
| a) | 1 | Castelli e torri | } | 16 | Spiagge ● |
| | 1 | Chiese | | 3 | Aree naturali ▨ |
| | 3 | Edifici di pregio ● | | 1 | Parco Regionale ▩ |
| | 1 | Musei | | 6 | Centri urbani |
| | 3 | Siti archeologici | | | |
| | | | | | |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità



- | | | | | |
|----|---|--|---|---|
| a) | 3 | Itinerari della RCR in continuità — | | |
| b) | 3 | Ciclostazioni di progetto ● | | |
| c) | 1 | Porti commerciali | } | |
| | 1 | Aeroporti | | ● |
| | 1 | Stazioni ferroviarie | | |
| | 4 | Porti turistici ● | | |
| d) | 6 | Cammini e altre reti di mobilità dolce | | |

A.3) Servizi opzionali



- 245 Strutture ricettive
- 9 Aree di sosta attrezzate di progetto
- 2 Infopoint di progetto



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 57%  Sede Propria
- 35%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 8%  - strade statali e/o strade provinciali
- 0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 1,3% Pendenza media
- 90% < 3%
- 8% 3% > P < 6%
- 2% 6% > P < 10%
- 0% > 10%

b) Fondo viabile



- 96% Asfalto
- 4% Stabilizzato

B.5) Servizi

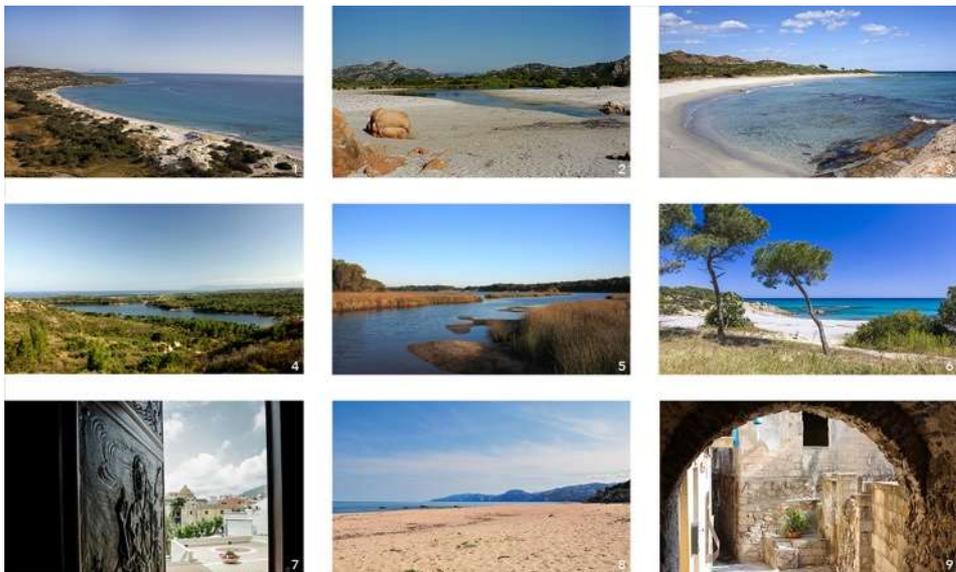
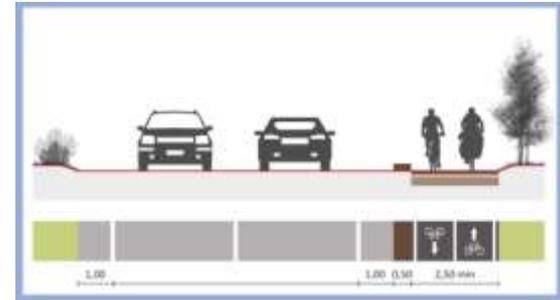


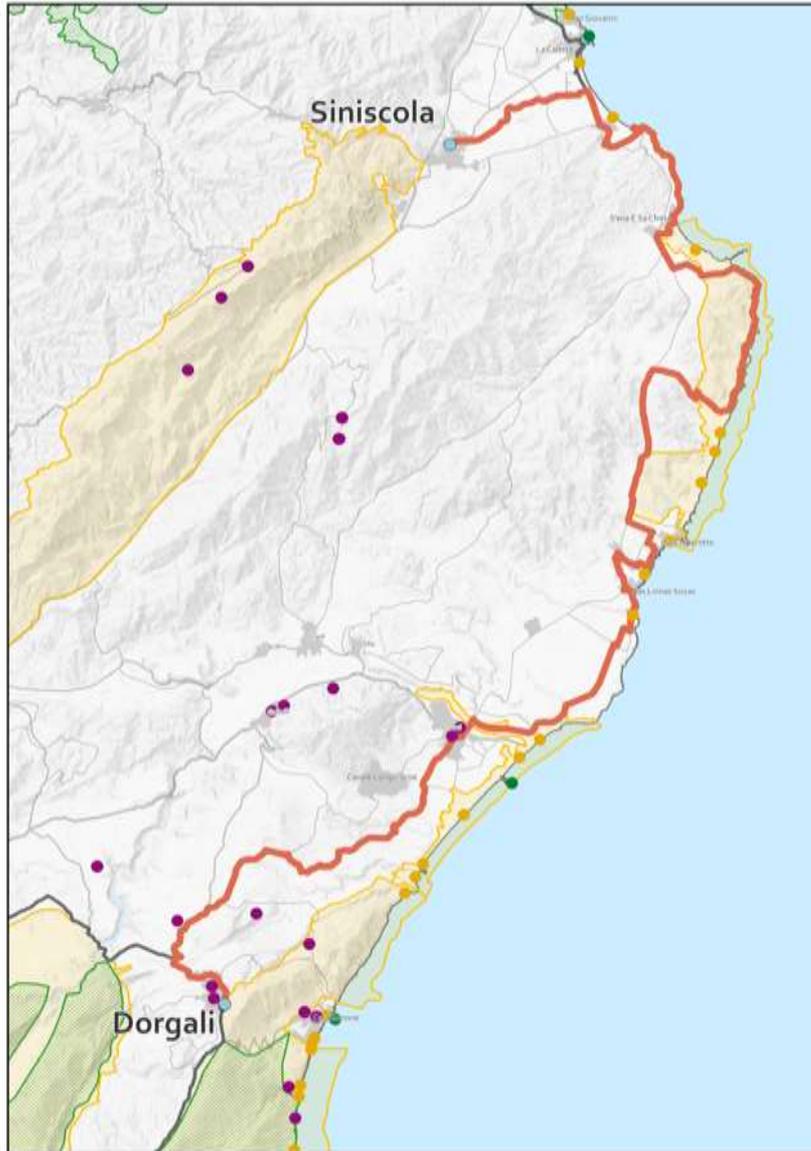
- a), d), e) 9 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

CS14 Siniscola – Dorgali



	Lunghezza	73,78 km
	Tempo	4 h 55 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	MEDIA
	Qualità	MEDIA
	Stato	PIANIFICATO





Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività



- | | | |
|-----------------------|---|---------------------|
| a) 1 Castelli e torri | } | 8 Spiagge ● |
| 1 Chiese | | 6 Aree naturali ▨ |
| 1 Monumento ● | | 1 Parco Nazionale ▩ |
| 2 Musei | | |
| 3 Siti archeologici | | 3 Centri urbani |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità



- a) 3 Itinerari della RCR in continuità —
- b) 2 Ciclostazioni di progetto ●
- c) 2 Porti turistici ●
- 5 Fermate TPL extraurbane
- d) 3 Cammini e altre reti di mobilità dolce

A.3) Servizi opzionali



- 128 Strutture ricettive
- 8 Aree di sosta attrezzate di progetto
- 2 Infopoint di progetto



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



36%  Sede Propria

 Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:

62% - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h

2% - strade statali e/o strade provinciali

0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



1,5% Pendenza media

85% < 3%

12% 3% > P < 6%

3% 6% > P < 10%

0% > 10%

b) Fondo viabile



67% Asfalto

33% Stabilizzato

B.5) Servizi



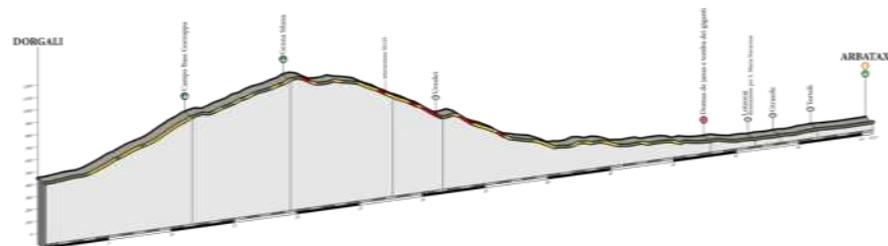
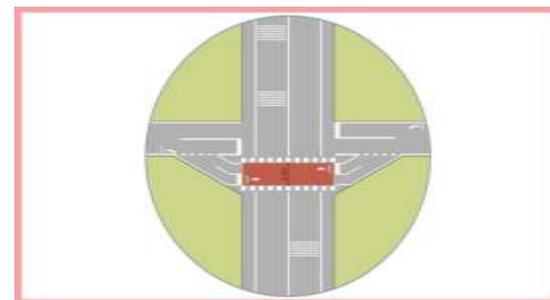
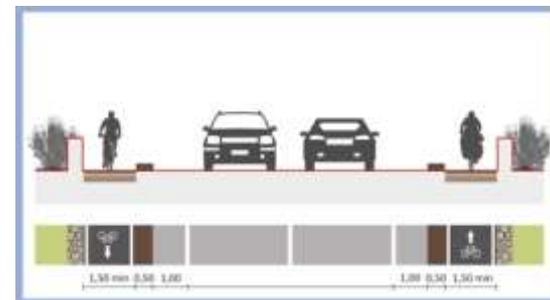
a), d), e) 8 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○

b) 2 Officine specializzate di progetto ●

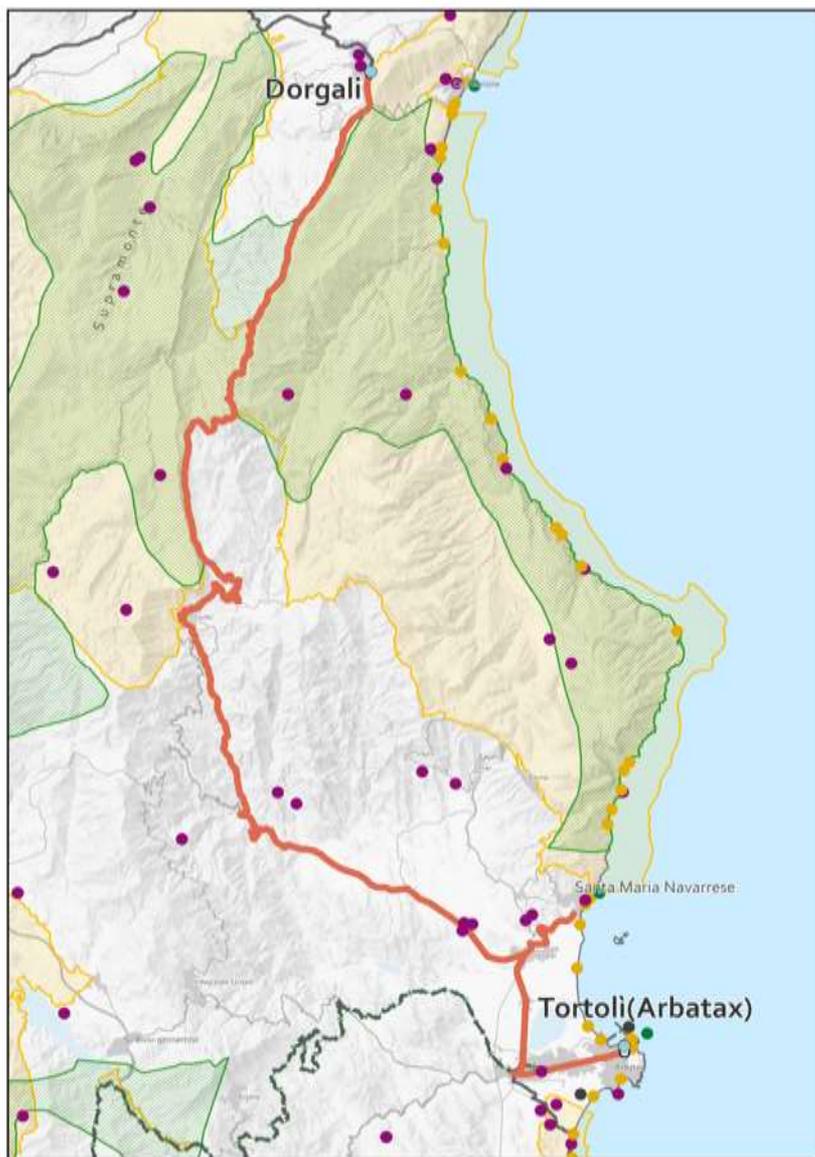
CS15 Dorgali – Tortolì (Arbatax)



	Lunghezza	69,79 km
	Tempo	4 h 39 min
	Ciclabilità	DIFFICILE
	Attrattività	MEDIA
	Qualità	MEDIA
	Stato	PIANIFICATO



CS15 Dorgali – Tortolì (Arbatax)



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività



- | | | | | |
|------|-------------------|---|---|-------------------|
| a) 1 | Castelli e torri | } | 7 | Spiagge ● |
| 1 | Monumento | | 4 | Aree naturali ▨ |
| 3 | Musei ● | | 1 | Parco Nazionale ▩ |
| 1 | Sentieri | | | |
| 5 | Siti archeologici | | 5 | Centri urbani |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità



- | | | |
|----|----|--|
| a) | 3 | Itinerari della RCR in continuità — |
| b) | 2 | Ciclostazioni di progetto ○ |
| c) | 1 | Porti commerciali ● |
| | 3 | Porti turistici ● |
| | 14 | Fermate TPL extraurbane |
| d) | 1 | Ferrovia turistica Trenino Verde |
| | 4 | Cammini e altre reti di mobilità dolce |

A.3) Servizi opzionali



- | | |
|-----|--------------------------------------|
| 108 | Strutture ricettive |
| 9 | Aree di sosta attrezzate di progetto |
| 2 | Infopoint di progetto |

CS15 Dorgali – Tortoli (Arbatax)



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 30% Sede Propria
- 18% Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 52% - strade statali e/o strade provinciali
- 0% Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 2,6% Pendenza media
- 62% < 3%
- 32% 3% > P < 6%
- 6% 6% > P < 10%
- 0% > 10%

b) Fondo viabile



- 88% Asfalto
- 12% Stabilizzato

B.5) Servizi

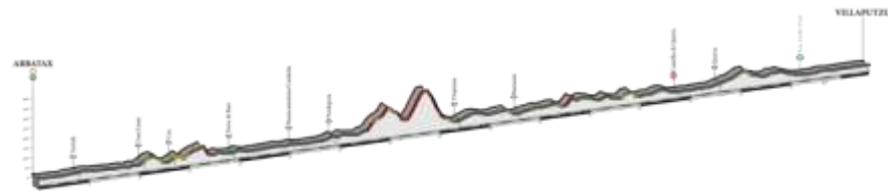
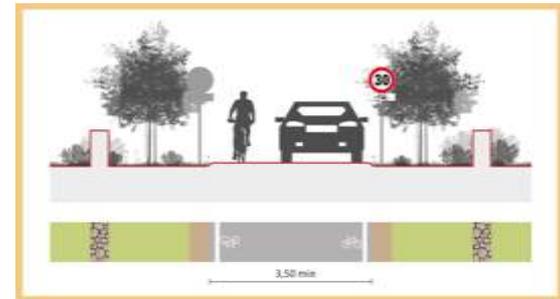
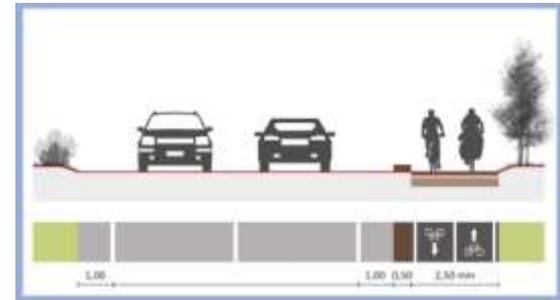


- a), d), e) 9 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

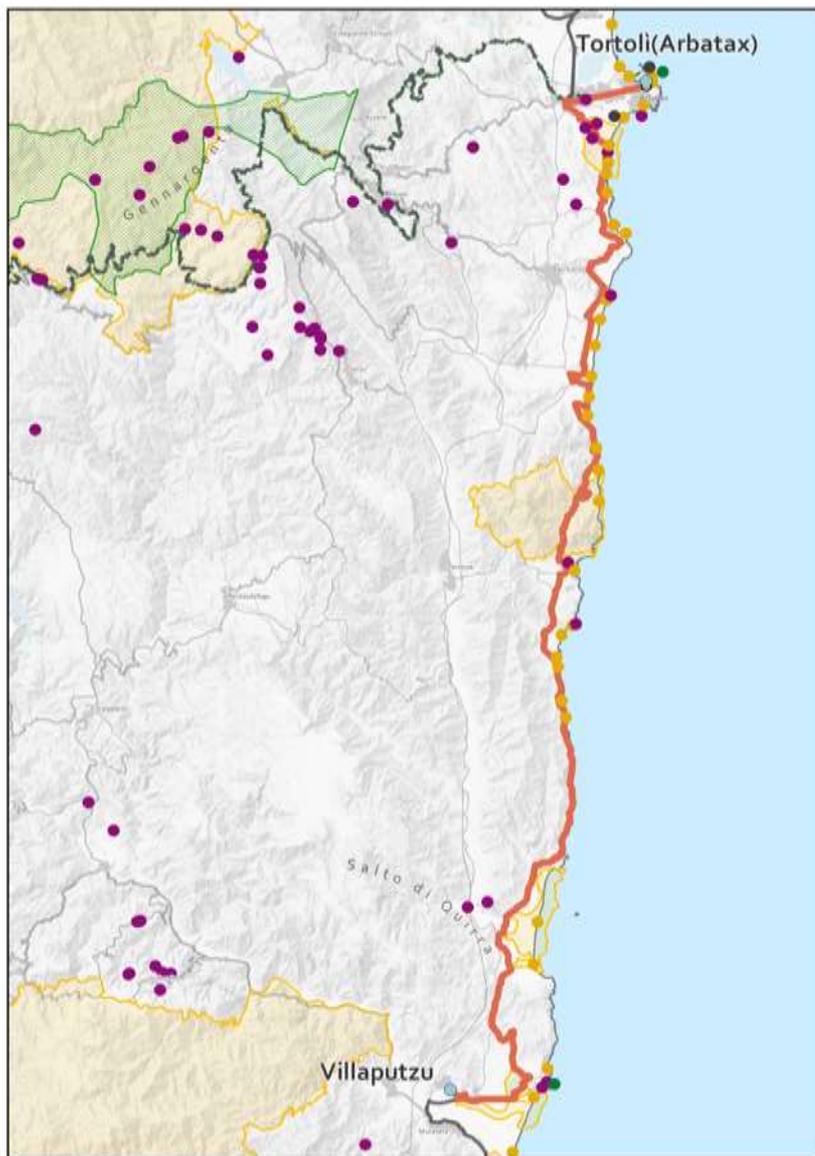
CS16 Tortolì (Arbatax) – Villaputzu



	Lunghezza	82,93 km
	Tempo	5 h 31 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	MEDIA
	Qualità	MEDIA
	Stato	PIANIFICATO



CS16 Tortolì (Arbatax) – Villaputzu



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività



- | | | | | | |
|----|---|-------------------|---|----|-----------------|
| a) | 3 | Castelli e torri | } | 22 | Spiagge ● |
| | 1 | Monumento | | 6 | Aree naturali ■ |
| | 1 | Musei ● | | 2 | Centri urbani |
| | 4 | Siti archeologici | | | |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità



- | | | |
|----|----|--|
| a) | 2 | Itinerari della RCR in continuità — |
| b) | 2 | Ciclostazioni di progetto ● |
| c) | 1 | Porti commerciali ● |
| | 2 | Porti turistici ● |
| | 15 | Fermate TPL extraurbane |
| d) | 1 | Ferrovia turistica Trenino Verde |
| | 3 | Cammini e altre reti di mobilità dolce |

A.3) Servizi opzionali



- | | |
|-----|--------------------------------------|
| 120 | Strutture ricettive |
| 10 | Aree di sosta attrezzate di progetto |
| 2 | Infopoint di progetto |

CS16 Tortoli (Arbatax) – Villaputzu



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 13%  Sede Propria
-  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - 84% - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
 - 0% - strade statali e/o strade provinciali
- 0%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 1,7% Pendenza media
- 85% < 3%
- 8% 3% > P < 6%
- 6% 6% > P < 10%
- 1% > 10%

b) Fondo viabile



- 57% Asfalto
- 43% Stabilizzato

B.5) Servizi



- a), d), e) 10 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

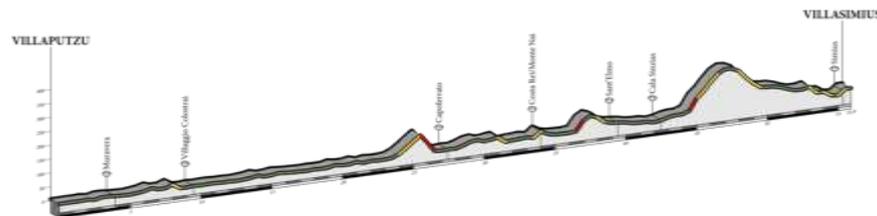
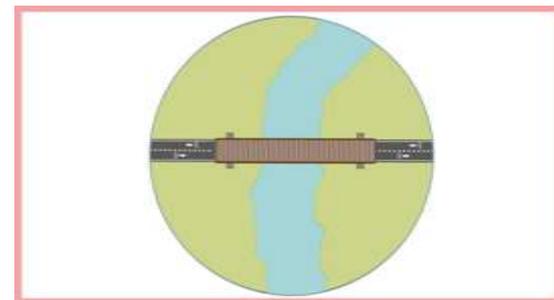
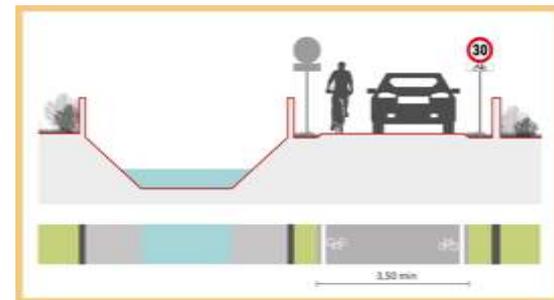
CS17 Villaputzu - Villasimius



	Lunghezza	57,65 km
	Tempo	3 h 50 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	ALTA
	Qualità	MEDIO-ALTA
	Stato	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

ITINERARIO PRIORITARIO

**Diretrice Chia – Pula – Cagliari – Villasimius - Villaputzu
finanziata con Piano Infrastrutture**



CS17 Villaputzu - Villasimius



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività



- | | | | |
|----|---------------------|---|--------------------|
| a) | 1 Musei | } | 21 Spiagge ● |
| | 1 Siti archeologici | | 8 Aree naturali ■■ |
| | | | 3 Centri urbani |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

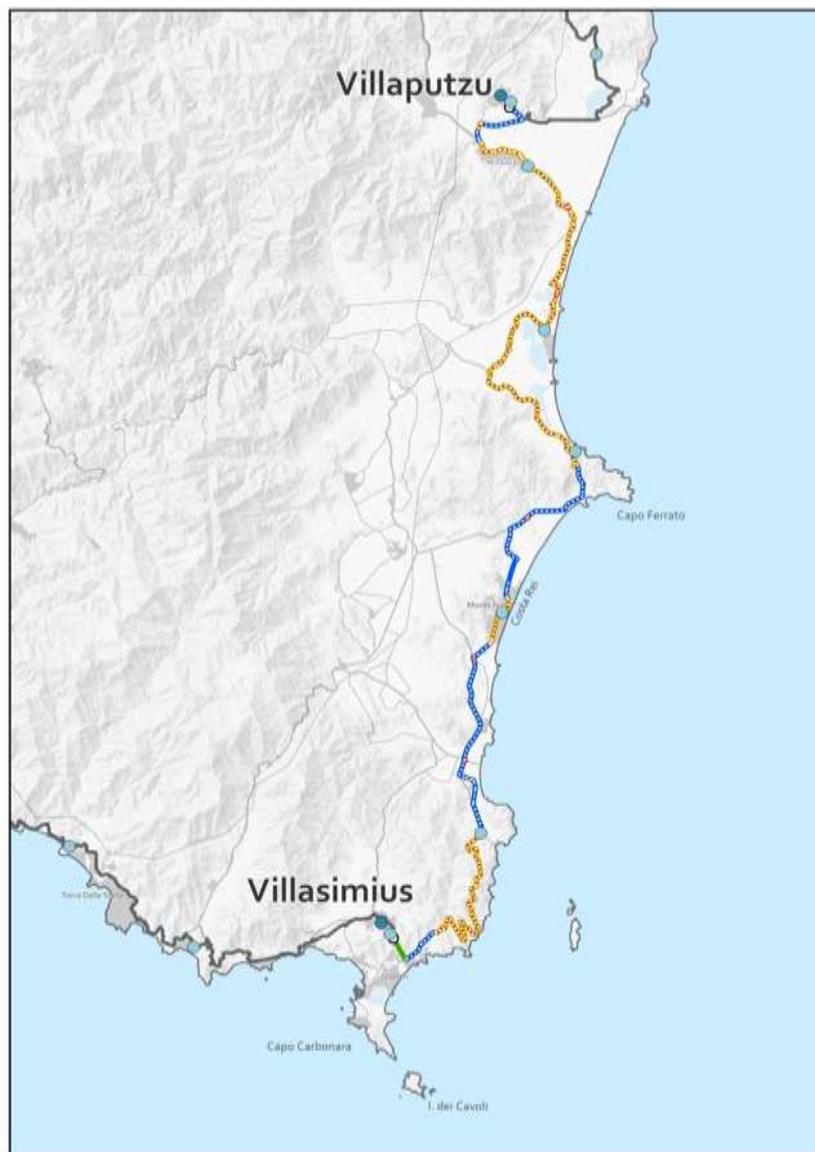


- | | | |
|----|--|---|
| a) | 2 Itinerari della RCR in continuità | — |
| b) | 2 Ciclostazioni di progetto | ● |
| c) | 2 Porti turistici | ● |
| | 16 Fermate TPL extraurbane | |
| d) | 3 Cammini e altre reti di mobilità dolce | |

A.3) Servizi opzionali



- | | |
|-----|--------------------------------------|
| 146 | Strutture ricettive |
| 7 | Aree di sosta attrezzate di progetto |
| 2 | Infopoint di progetto |



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 36%  Sede Propria
- 46%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
 - strade statali e/o strade provinciali
- 17%  Corsia ciclabile
- 1%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 1,5% Pendenza media
- 82% < 3%
- 14% 3% > P < 6%
- 4% 6% > P < 10%
- 0% > 10%

b) Fondo viabile



- 79% Asfalto
- 21% Stabilizzato

B.5) Servizi



- a), d), e) 7 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

CS18 Villasimius – Cagliari



Lunghezza **54,78 km**

Tempo **3 h 39 min**

Ciclabilità **MEDIA**

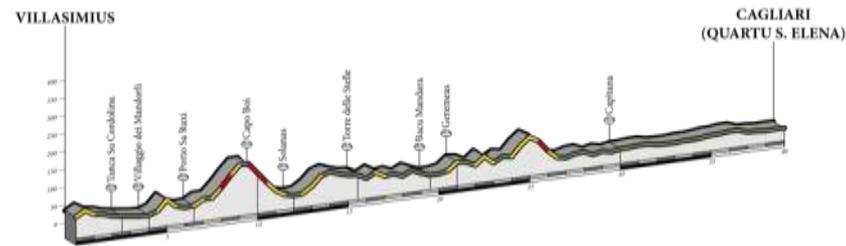
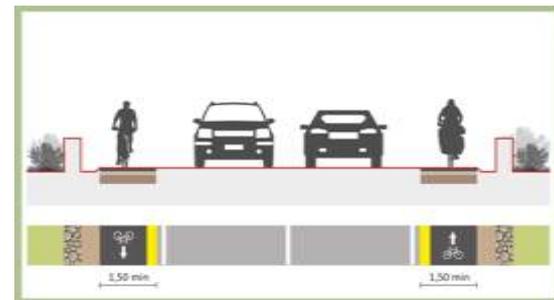
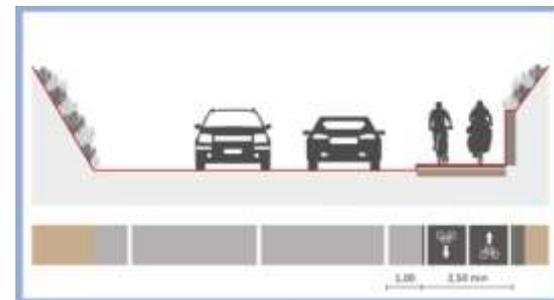
Attrattività **ALTA**

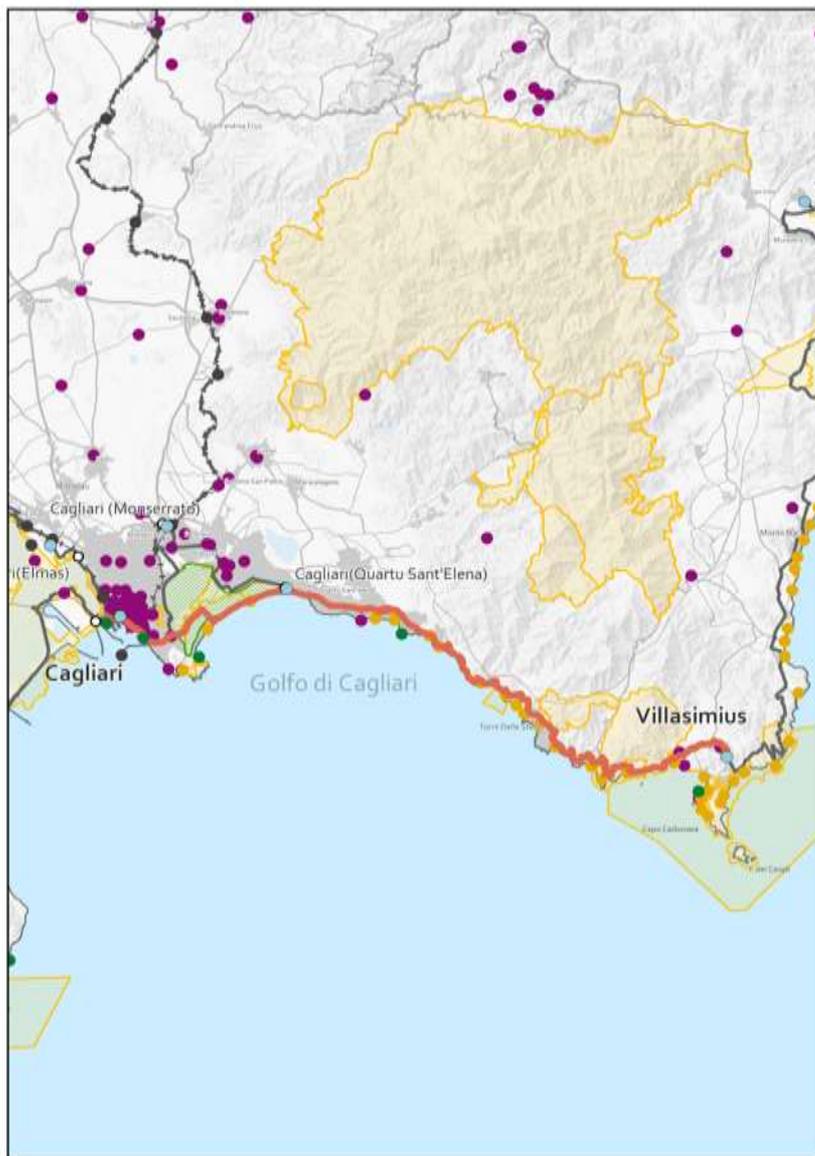
★★★ Qualità **MEDIO-ALTA**

Stato **PROGETTO DI FATTIBILITÀ
TECNICO-ECONOMICA**

ITINERARIO PRIORITARIO

Diretrice Chia – Pula – Cagliari – Villasimius - Villaputzu
finanziata con Piano Infrastrutture





Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività OTTIMO

- | | | | | | |
|----|----|-------------------|-----|----|-----------------|
| a) | 5 | Castelli e torri |] ● | 16 | Spiagge ● |
| | 46 | Chiese | | 3 | Aree naturali |
| | 54 | Edifici di pregio | | 1 | Parco Regionale |
| | 19 | Musei | | | |
| | 9 | Siti archeologici | | 3 | Centri urbani |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità OTTIMO

- | | | | | |
|----|---|--|-----|---|
| a) | 3 | Itinerari della RCR in continuità | — | |
| b) | 4 | Ciclostazioni di progetto | ● | |
| c) | 1 | Porti commerciali |] ● | |
| | 1 | Aeroporti | | |
| | 1 | Stazioni ferroviarie | | 5 |
| d) | 6 | Porti turistici ● | | |
| | 5 | Cammini e altre reti di mobilità dolce | | |

A.3) Servizi opzionali OTTIMO

- 372 Strutture ricettive
- 8 Aree di sosta attrezzate di progetto
- 4 Infopoint di progetto



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 19%  Sede Propria
- 18%  Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
- 44%  - strade statali e/o strade provinciali
- 19%  Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 1,8% Pendenza media
- 67% < 3%
- 27% 3% > P < 6%
- 6% 6% > P < 10%
- 0% > 10%

b) Fondo viabile



- 93% Asfalto
- 7% Stabilizzato

B.5) Servizi

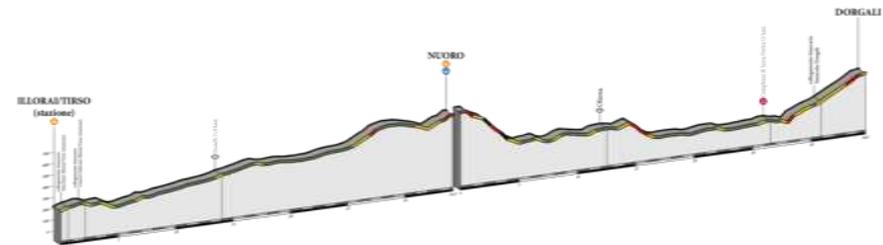
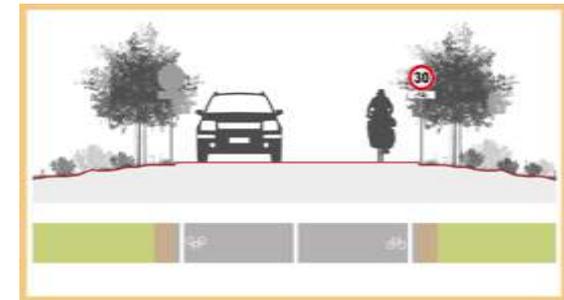
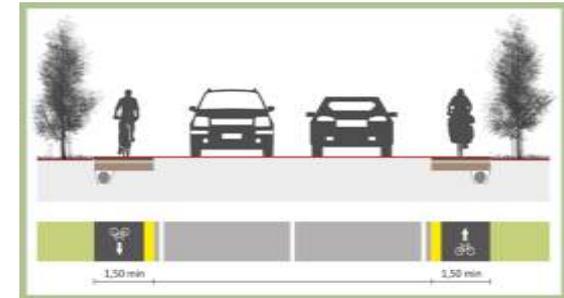
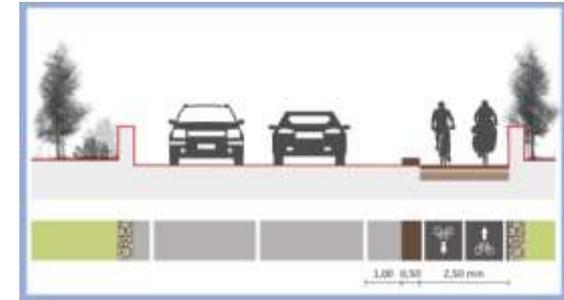


- a), d), e) 8 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ○
- b) 3 Officine specializzate di progetto ●

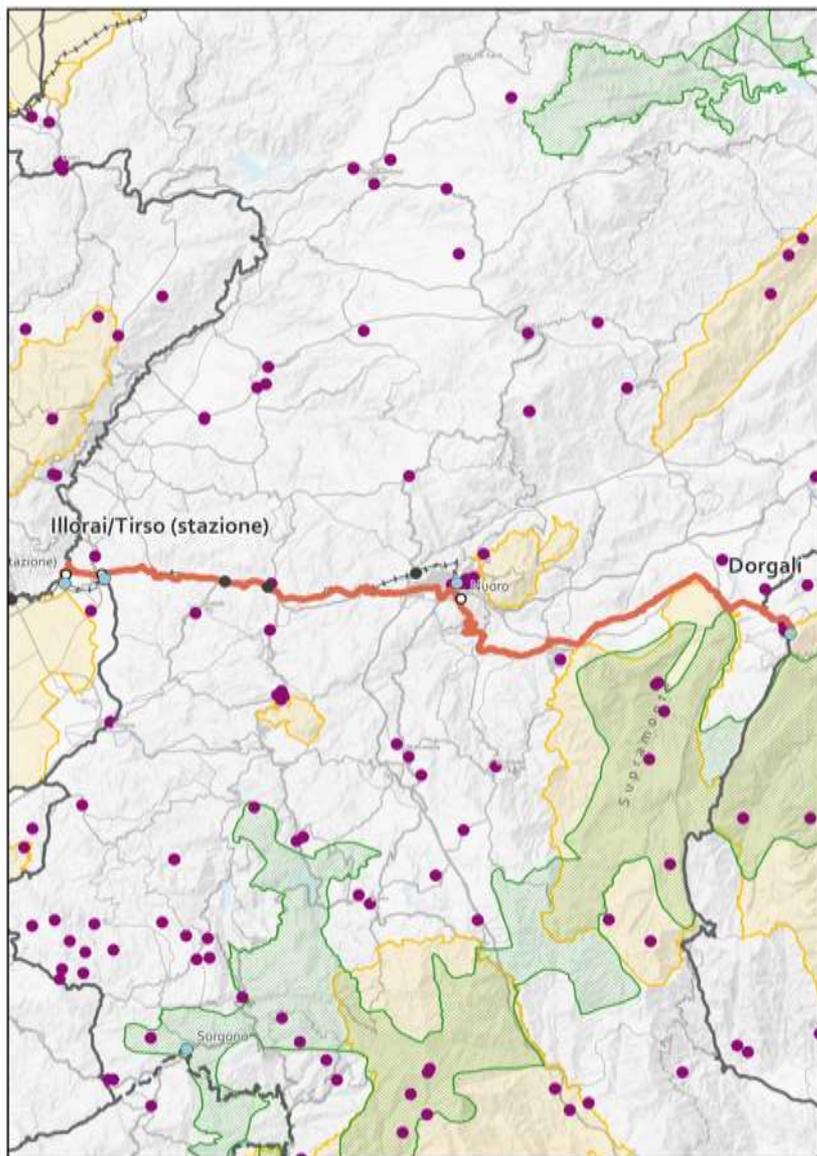
CS19 Illorai/Tirso (stazione) - Dorgali



	Lunghezza	68,89 km
	Tempo	4 h 35 min
	Ciclabilità	MEDIA
	Attrattività	MEDIA
	Qualità	MEDIA
	Stato	PIANIFICATO



CS19 Illorai/Tirso (stazione) - Dorgali



Requisiti di pianificazione

A.1) Attrattività



- | | | |
|---------------------|---|-------------------|
| a) 3 Chiese | } | 5 Aree naturali |
| 5 Edifici di pregio | | 1 Parco Nazionale |
| 6 Musei | | |
| 1 Siti archeologici | | 4 Centri urbani |

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità



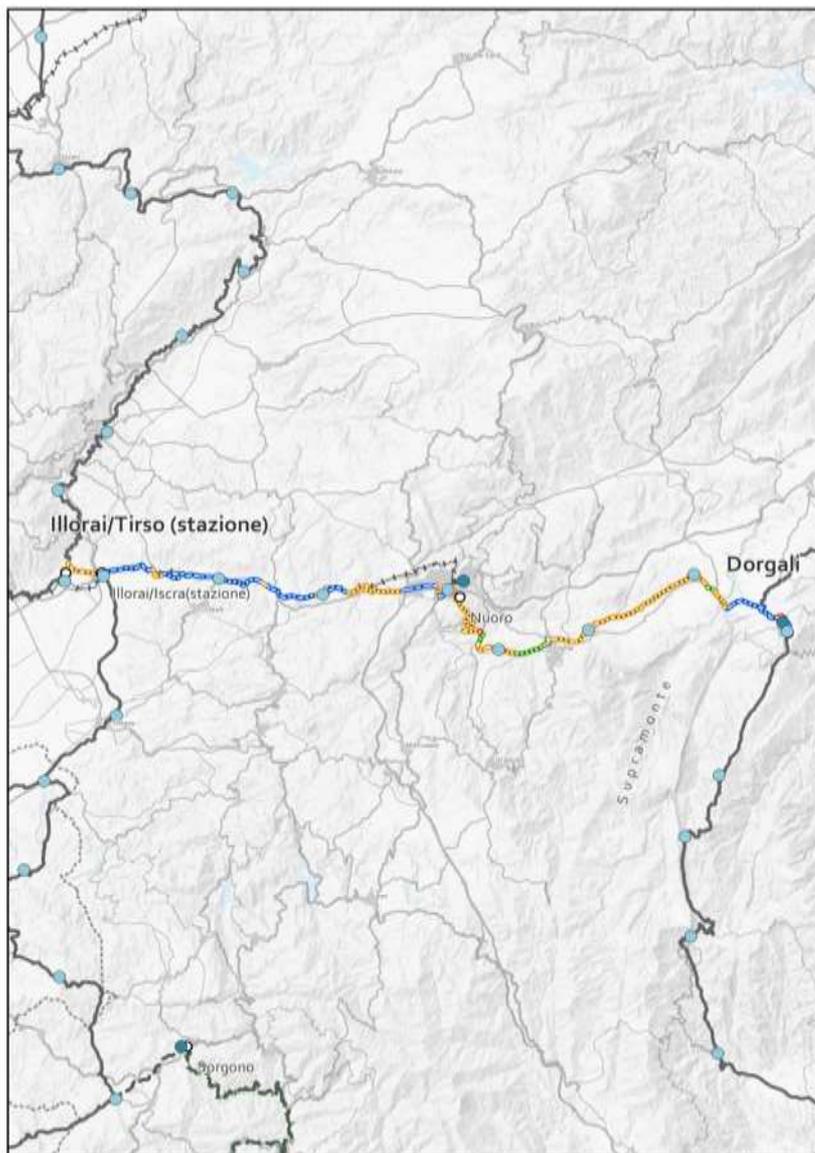
- | | |
|---|---|
| a) 5 Itinerari della RCR in continuità | — |
| b) 4 Ciclostazioni di progetto | ● |
| c) 5 Stazioni ferroviarie | ● |
| 20 Fermate TPL extraurbane | |
| d) 3 Cammini e altre reti di mobilità dolce | |

A.3) Servizi opzionali



- | | |
|--|--|
| 78 Strutture ricettive | |
| 8 Aree di sosta attrezzate di progetto | |
| 4 Infopoint di progetto | |

CS19 Illorai/Tirso (stazione) - Dorgali



Standard tecnici di progettazione

B.2) Sicurezza

a) Protezione dal traffico motorizzato



- 43% Sede Propria
- 8% Sede promiscua con i veicoli al motore lungo:
 - 8% - strade a basso traffico e strade urbane 30 km/h
 - 49% - strade statali e/o strade provinciali
- 0% Corsia ciclabile

b) Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, etc.)



c) Caratteristiche geometriche



B.3) Percorribilità

a) Pendenza longitudinale



- 2,8% Pendenza media
- 67% < 3%
- 27% 3% > P < 6%
- 6% 6% > P < 10%
- 0% > 10%

b) Fondo viabile



- 74% Asfalto
- 26% Stabilizzato

B.5) Servizi



- a), d), e) 9 Aree di sosta per biciclette (con wc e acqua) di progetto ●
- b) 2 Officine specializzate di progetto ●

Il progetto di fattibilità tecnico economica: Cagliari-Sanluri-Isili



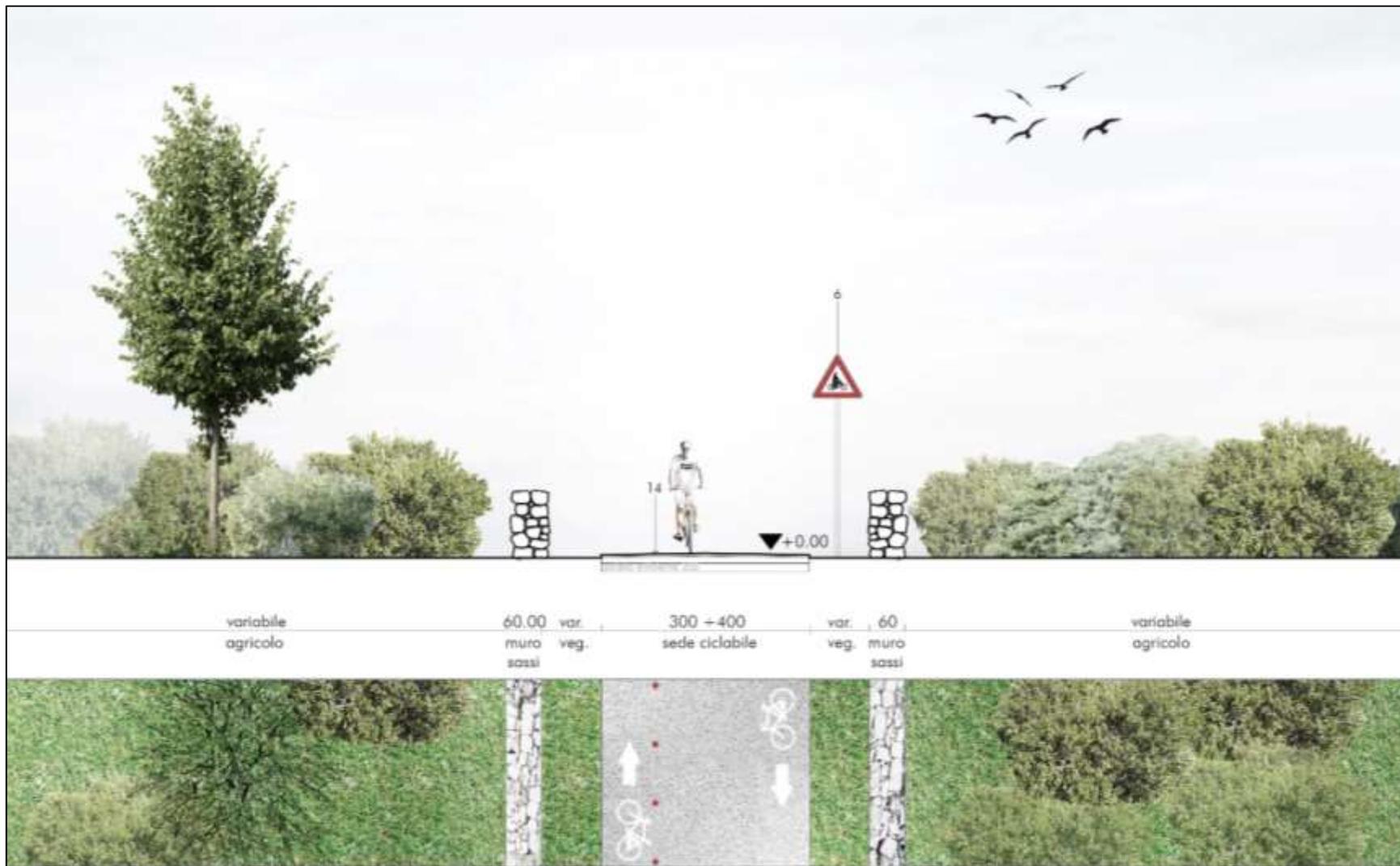
Parcianello & Partners engineering srl
 Cooproggetti società cooperativa
 M.T.A. srl

Il progetto di fattibilità tecnico economica: Cagliari-Sanluri-Isili



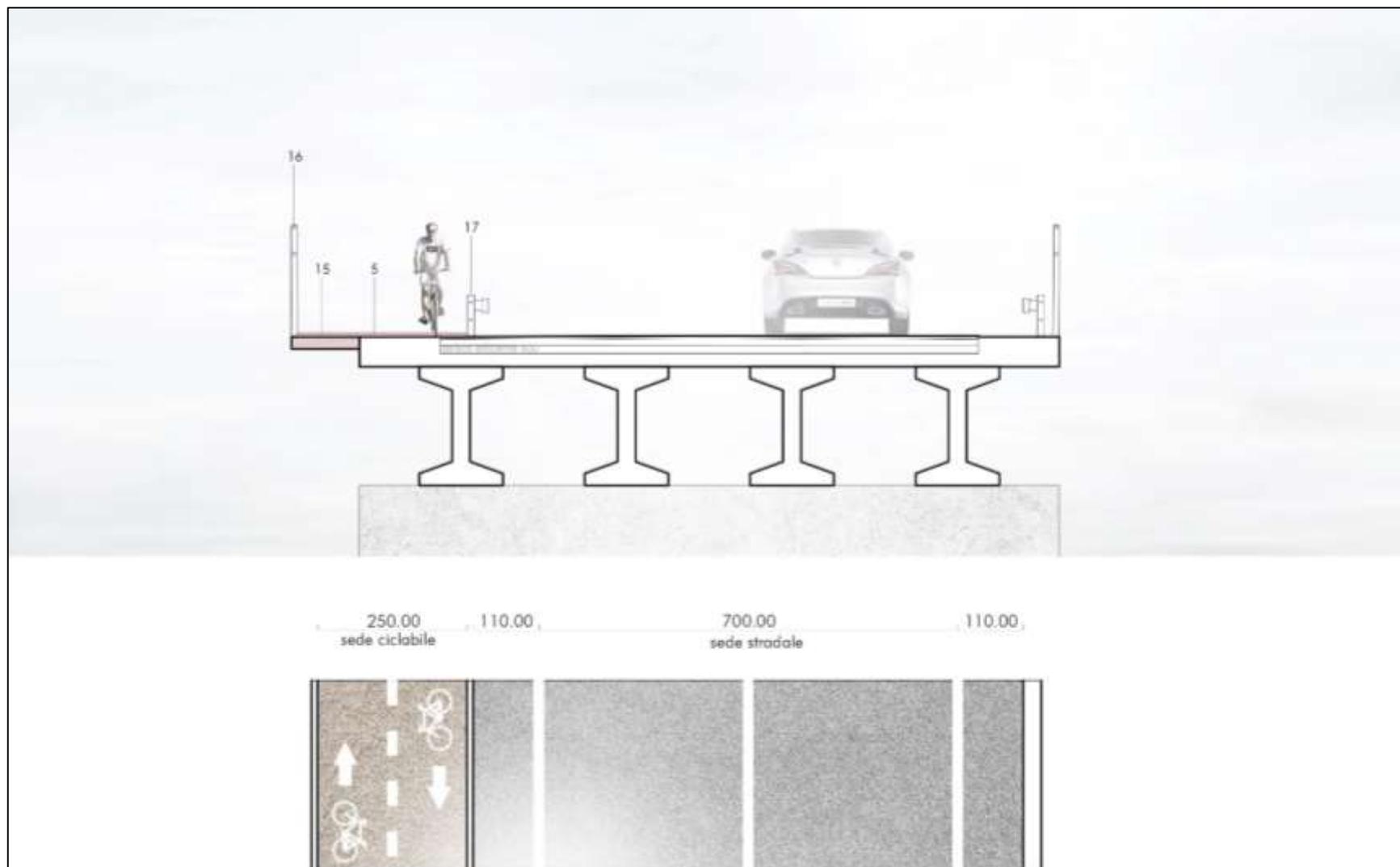
Parcianello & Partners engineering srl
Cooprogetti società cooperativa
M.T.A. srl

Il progetto di fattibilità tecnico economica: Cagliari-Sanluri-Isili



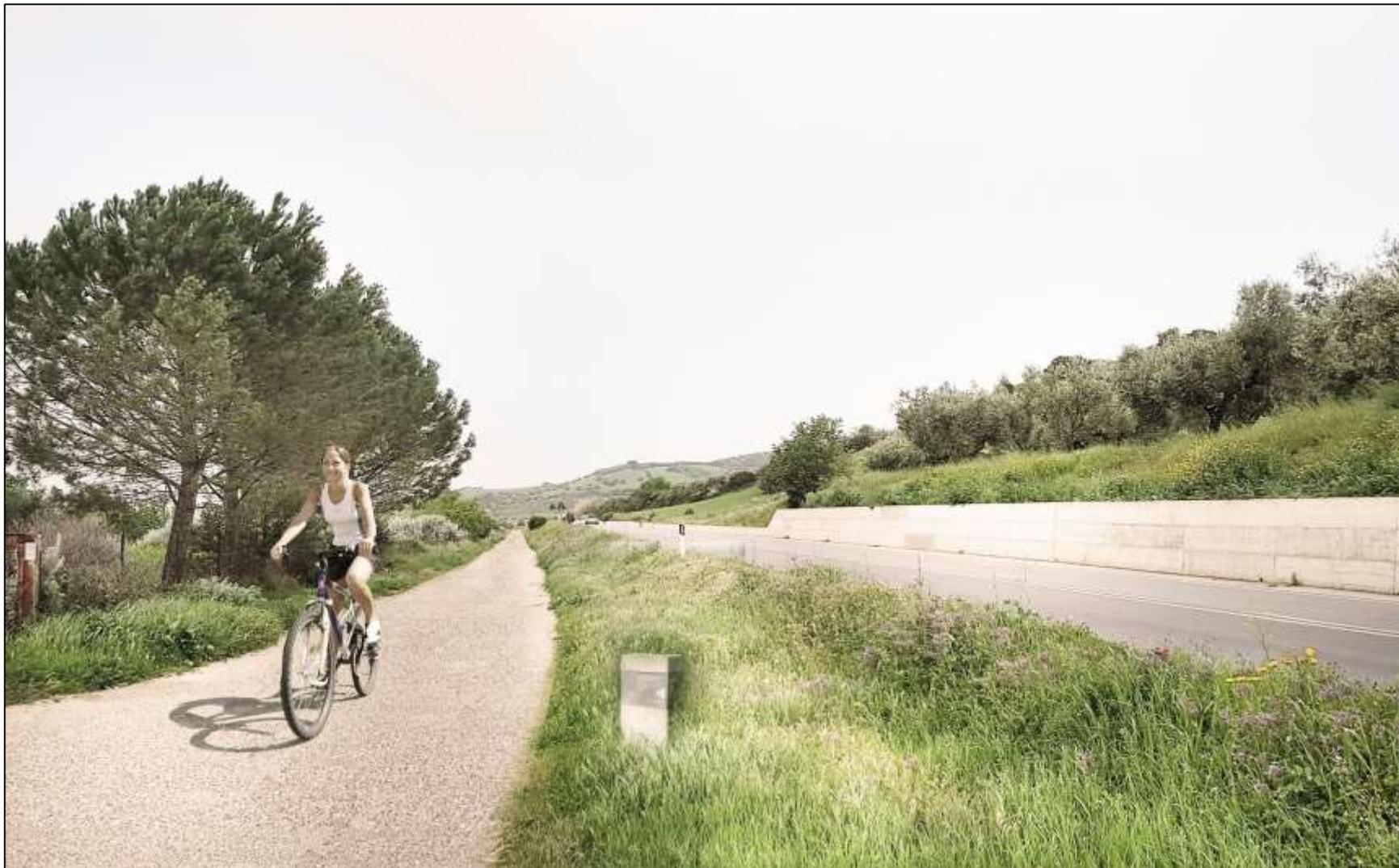
Parcianello & Partners engineering srl
Cooprogetti società cooperativa
M.T.A. srl

Il progetto di fattibilità tecnico economica: Cagliari-Sanluri-Isili



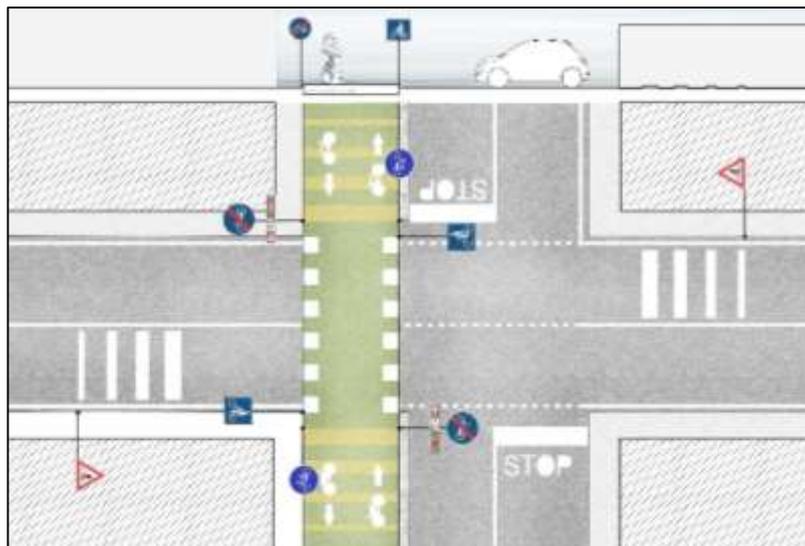
Parcianello & Partners engineering srl
Cooprogetti società cooperativa
M.T.A. srl

Il progetto di fattibilità tecnico economica: Cagliari-Sanluri-Isili



Parcianello & Partners engineering srl
Cooprogetti società cooperativa
M.T.A. srl

Il progetto di fattibilità tecnico economica: Cagliari-Sanluri-Isili

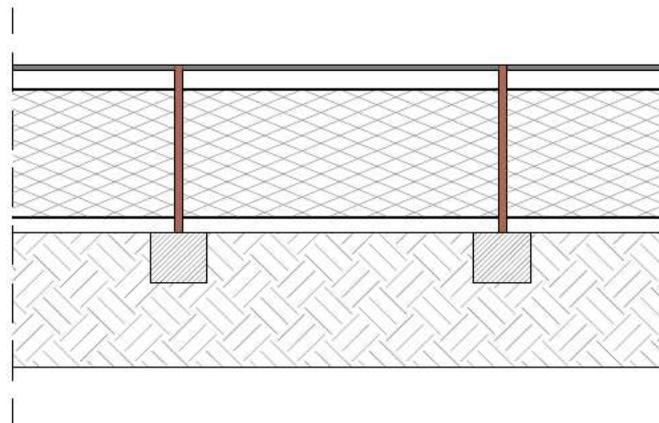
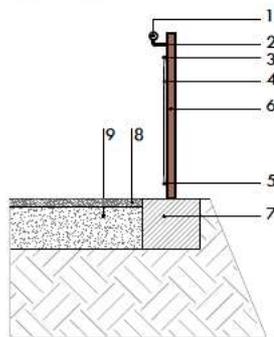


Il progetto di fattibilità tecnico economica: Cagliari-Sanluri-Isili



Il progetto di fattibilità tecnico economica: Cagliari-Sanluri-Isili

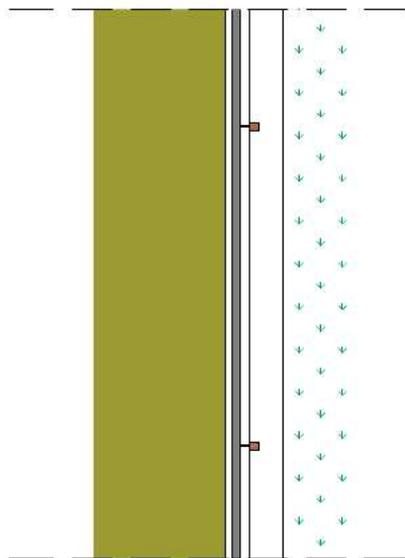
PARAPETTO A



1. CORRIMANO IN ACCIAIO INOX diametro 50 mm
2. ELEMENTO DI SOSTEGNO IN ACCIAIO INOX diametro 10 mm
3. FUNE PERIMETRALE INTRECCIATA IN ACCIAIO INOX
4. RETE IN CAVI D'ACCIAIO INOX E BOCCOLE PRESSATE
5. ANELLO DI FISSAGGIO IN ACCIAIO INOX
6. MONTANTE IN ACCIAIO CORTEN 55 x 55 mm
7. PLINTO IN CALCESTRUZZO
8. STABILIZZATO spessore 10 cm
9. SOTTOBASE IN MATERIALE ARIDO

sede pista
ciclabile

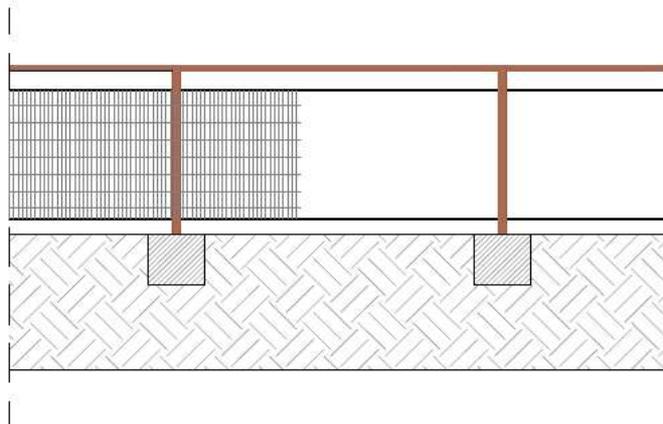
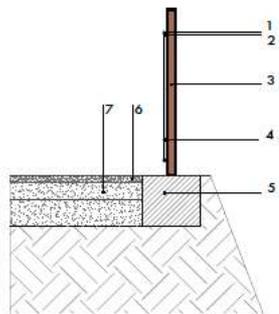
parapetto
in acciaio



Parcianello & Partners engineering srl
Cooprogetti società cooperativa
M.T.A. srl

Il progetto di fattibilità tecnico economica: Cagliari-Sanluri-Isili

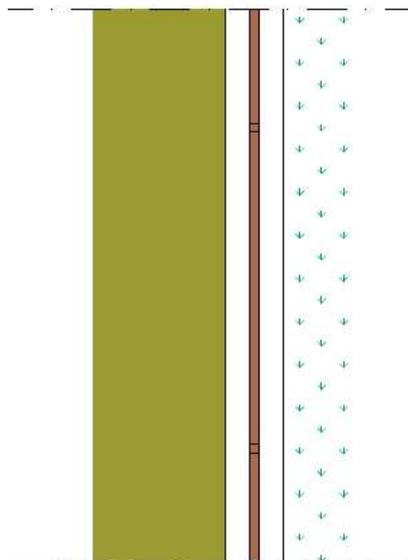
PARAPETTO B



1. FUNE PERIMETRALE INTRECCIATA IN ACCIAIO INOX
2. ANELLO DI FISSAGGIO IN ACCIAIO INOX
3. MONTANTE IN ACCIAIO CORTEN 55 X 55 mm
4. PROTEZIONE TEMPORANEA IN PLASTICA
5. PLINTO IN CALCESTRUZZO
6. CALCESTRUZZO spessore 10 cm
7. STABILIZZATO spessore 10 cm

sede pista
ciclabile

parapetto
in acciaio



Parcianello & Partners engineering srl
Cooprogetti società cooperativa
M.T.A. srl

Il progetto di fattibilità tecnico economica: Cagliari-Sanluri-Isili



Parcianello & Partners engineering srl
Cooprogetti società cooperativa
M.T.A. srl



SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE



Grazie per l'attenzione!

Italo Meloni

CIREM – Università degli studi di Cagliari

imeloni@unica.it

21 giugno 2018 - Roma



I costi della Ciclovia della Sardegna

n.	ITINERARIO		LUNGHEZZA ITINERARIO				SEDE PROPRIA	CORSIA RISERVATA	SEDE PROMISCUA	SEDE MEDIA PIAZZA/PIEDICCELLO	SEDE MEDIA CORSIA/PIEDICCELLO	ATTRAVERSAMENTI	COSTO TOTALE	COSTO/KM	
			[km]												[km]
			Totale O/D	Totale netto	realizzati	progetto esistente	da realizzare								
INTERVENTI PRIORITARI		Finanziamento													
CS1	Alghero - Porto Torres	Piano Infrastrutture	53.53	49.75	5.69	0.00	44.06	29.11	0.00	20.09		0.56	€ 4,362,097.13	€ 99,003.57	
CS2	Sassari (Platamona) - Ozieri/Chilivani	Azione 4.6.4	12.46	12.46	9.30	0.05	3.11	12.18	0.00	0.00		0.28	€ 649,715.52	€ 208,643.39	
CS3	Ozieri/Chilivani - Illorai/Tirso (stazione)	Piano Infrastrutture	78.73	78.27	10.77	11.87	55.63	29.91	0.00	48.21		0.15	€ 4,619,253.69	€ 83,035.30	
CS4	Illorai/Tirso (stazione) - Macomer	Piano Infrastrutture	45.81	44.95	0.00	0.00	44.95	9.55	0.00	35.18		0.20	€ 2,166,657.37	€ 48,201.50	
CS5	Macomer - Bosa	Piano Infrastrutture	39.62	39.62	1.46	0.00	38.16	4.63	2.00	32.59	0.17	0.23	€ 1,353,640.68	€ 35,472.76	
CS6	Bosa - Oristano	Piano Infrastrutture	77.71	72.01	4.03	0.00	67.98	10.41	0.00	61.38		0.23	€ 3,324,317.45	€ 48,901.40	
CS7	Oristano - Barumini	Piano Infrastrutture	31.35	30.71	7.36	0.00	23.35	16.24	0.00	14.16		0.31	€ 3,143,694.42	€ 134,662.43	
CS8	Barumini - Cagliari	Piano Infrastrutture + Azione 4.6.4	84.66	84.66	4.67	0.17	79.82	19.74	1.68	62.42		0.81	€ 4,673,426.00	€ 58,549.56	
CS9	Porto Torres - Badesi	Piano Infrastrutture + Azione 4.6.4	62.27	62.27	8.15	7.76	46.36	46.08	0.00	15.69		0.50	€ 6,857,256.74	€ 147,913.22	
CS12	Arzachena - Olbia*	Azione 4.6.4	4.96	4.96	0.20	4.76	0.00	4.83	0.00	0.00		0.13	€ -	€ -	
CS17	Villaputzu - Villasimius	Piano Infrastrutture	57.65	56.91	1.97	0.00	54.94	19.76	0.97	35.43	0.57	0.18	€ 4,478,893.05	€ 81,523.35	
CS18	Villasimius - Cagliari	Piano Infrastrutture	40.42	40.42	5.43	0.00	34.99	7.63	7.62	19.77	4.90	0.49	€ 2,355,093.87	€ 67,309.55	
TOTALE PRIORITARI			588.97	576.99	59.03	24.61	493.35	210.07	12.27	344.92	5.07	0.57	4.08	€ 37,984,045.92	€ 1,013,216.04
INTERVENTI A COMPLETAMENTO															
CS2	Sassari (Platamona) - Ozieri/Chilivani	da finanziare	60.23	60.23	1.03	0.00	59.20	23.99	0.00	36.04		0.21	€ 4,118,065.49	€ 69,566.62	
CS7	Oristano - Barumini	da finanziare	43.33	43.33	0.00	0.00	43.33	0.99	0.00	42.13		0.21	€ 1,041,525.51	€ 24,038.16	
CS8	Barumini - Cagliari	PON Cagliari	4.24	4.24	0.00	4.24	0.00	4.24	0.00	0.00		0.00	€ -	€ -	
CS10	Badesi - Santa Teresa di Gallura	da finanziare	55.86	55.86	0.00	0.00	55.86	37.14	0.00	18.49		0.24	€ 6,560,330.50	€ 117,442.36	
CS11	Santa Teresa di Gallura - Arzachena	da finanziare	51.45	39.99	2.74	0.99	36.26	18.28	0.00	21.50		0.22	€ 2,844,747.12	€ 78,454.14	
CS12	Arzachena - Olbia	da finanziare	67.27	67.27	2.77	6.96	57.54	48.31	0.00	19.06		0.25	€ 6,177,752.65	€ 107,366.35	
CS13	Olbia - Siniscola	da finanziare	66.05	65.17	5.63	0.00	59.54	36.52	0.00	27.86		0.80	€ 7,129,689.23	€ 119,746.21	
CS14	Siniscola - Dorgali	da finanziare	73.78	67.72	0.26	0.00	67.46	25.91	0.00	41.21		0.61	€ 6,911,663.97	€ 102,455.74	
CS15	Dorgali - Tortoli (Arbatax)	da finanziare	69.79	69.79	1.90	9.42	58.47	21.02	0.00	48.75		0.03	€ 2,508,549.23	€ 42,903.19	
CS16	Tortoli (Arbatax) - Villaputzu	da finanziare	82.93	78.23	0.06	2.40	75.77	7.74	2.13	68.28		0.08	€ 3,286,267.60	€ 43,371.62	
CS18	Villasimius - Cagliari	PON Cagliari	14.36	14.36	9.32	5.04	0.00	14.36	0.00	0.00		0.00	€ -	€ -	
CS19	Illorai/Tirso (stazione) - Dorgali	da finanziare	68.89	63.71	0.26	0.00	63.45	23.89	4.26	35.19		0.38	€ 5,808,116.35	€ 91,538.48	
TOTALE A COMPLETAMENTO			658.17	629.89	23.97	29.05	576.87	262.39	6.39	358.51	0.00	0.00	3.02	€ 46,386,707.65	€ 796,882.86

*tratto ricadente in altri progetti locali

- **Quantificazione dei Costi di costruzione** (192ML) e di manutenzione
- **Stima della domanda potenziale** (indagine agli operatori del settore, presenze turistiche e popolazione gravitante, tassi di utilizzo)
- **Individuazione dei benefici quantificabili** (diretti, indiretti, indotti)
- **Altri benefici** (*land use*, salute, qualità urbana, etc.)
- **VAN, Rapporto benefici/costi**
- **Analisi di rischio e di sensitività**

- **Stima potenziali utilizzatori 1.219.483**
 - **turisti** 823.645 (275.799 in strutture classificate)
 - **residenti** 395.838

- **Stima utenti/anno: n. visitatori turisti sulla rete 1.740.360**

- **Stima utenti/anno: n. residenti sulla rete 395.838**

- **Stima totale utenti/anno 2.136.197**
pari a 2,79 utenti giornalieri per km
(Ciclovia del Danubio 3,6 u/g per km, progetto Vento 2 u/g per km)

Costi sommari calcolati per la realizzazione dell'intero sistema

Costi	Totale
Opere	156.230.242,57 €
Progettazione, direzione lavori e collaudo	15.623.024,26 €
Espropri	4.686.907,28 €
Imprevisti	15.623.024,26 €
	192.163.198,36 €

Benefici all'anno calcolati quando l'intero sistema sarà realizzato

Benefici	Totale	A km
Benefici diretti	100.324.090 €	47.820,51 €
Benefici indiretti su settore non turistico	60.194.454,32 €	28.692,31 €
Valore aggiunto	40.129.636,22 €	19.128,21 €

VANE a 30 anni

Payback period

- **Scenario A**

(solo benefici diretti)

€ 972.575.744

9 anni

- **Scenario B**

(benefici diretti+indiretti)

€ 2.337.809.516

5 anni

- **Scenario C**

(peggiorativo: benefici -50%, costi +20%)

€ 165.092.599

16 anni