



# ITINERARIO 32


## NUORO - DORGALI



 34,65 km

 625 m


 768m

 2 h 18 min


 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIA**

 Barbagia Nuorese, Supramonte

 Direttrice trasversale centrale, Bictalia, SNCT

- 
- Sentiero CAI 101 La Solitudine - Il Redentore; Cammino di Santu Jacu; Cammino di San Giorgio Vescovo di Suelli
  - altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 24, n. 25, n. 31





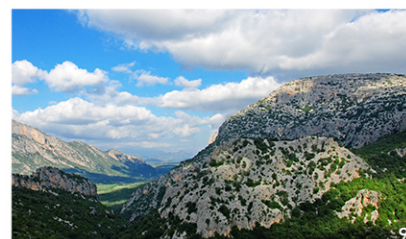
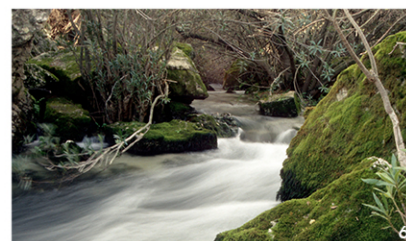
<b>INTRODUZIONE</b>	<b>5</b>
<b>ANALISI</b>	<b>5</b>
<b>ANALISI DEL CONTESTO</b>	<b>6</b>
IL PAESAGGIO	6
I VINCOLI AMBIENTALI	6
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI	7
LE INFRASTRUTTURE	9
I PARCHI CICLISTICI	9
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	11
<b>ANALISI TECNICA</b>	<b>13</b>
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	13
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	15
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO	20
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	22
<b>QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI</b>	<b>25</b>
<b>OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS</b>	<b>27</b>
IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI	27
<b>RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI</b>	<b>29</b>
BIBLIOGRAFIA	29
SITOGRAFIA	29
REPERTORIO IMMAGINI	29
<b>ALLEGATI</b>	<b>31</b>
ALL. 1: TAVOLA N. 1.32 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI	31



## INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Nuoro - Dorgali, facente parte della rete ciclabile del sistema di mobilità ciclistica della Regione Sardegna. L'attività di pianificazione del sistema ha definito un insieme coordinato di misure, interventi ed attività complementari ed integrate finalizzate a promuovere e rendere disponibile un nuovo ed inconsueto modo di conoscere e vivere il territorio, con una forte connotazione ecologica ed ambientale. In particolare, i territori interessati dall'itinerario cicloturistico in oggetto potranno trovare ulteriori occasioni ed opportunità di crescita attraverso la promozione della mobilità cicloturistica. In sintesi, si tratta di pianificare ed organizzare una rete multiuso, non solo di percorsi, ma in grado di rendere possibile differenti modi di fruizione del territorio e di strutturare l'intero e multiforme scenario territoriale.

L'itinerario n. 32 Nuoro - Dorgali, di 34,65 km, è in continuità con l'itinerario di Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro, con il quale costituisce parte di uno dei tiranti centrali che attraversano la Sardegna dalla costa occidentale a quella orientale. Dal centro di Nuoro, ai margini meridionali della regione storica del Nuorese, l'itinerario attraversa il territorio e l'abitato di Oliena per giungere fino a Dorgali, transitando ai piedi del Supramonte, struttura montana della costa centro-orientale sarda dominata dal monte Corrasì. È un itinerario suggestivo sia dal punto di vista paesaggistico che storico-archeologico, in quanto attraversa un territorio caratteristico per i profondi canyon e i picchi rocciosi, impreziosito dal monumento naturale di Su Gologone, la più importante sorgente sarda, e da numerose grotte, gole e siti archeologici come il villaggio nuragico di Tiscali, costruito lungo le pareti interne dell'omonimo monte. Inoltre, l'itinerario transita in prossimità di aree di pregio ambientale tra cui le aree SIC e ZPS del Supramonte di Oliena, Orgosolo e Urzulei - Su Sercone e del Golfo di Orosei, ricadenti anche all'interno del Parco Nazionale del Golfo di Orosei - Gennargentu, e il Complesso forestale Supramonte compreso nel sistema gestito dall'Agenzia Fo.Re.S.T.A.S.



## ANALISI



## ANALISI DEL CONTESTO

Durante la fase di analisi, si è cercato di individuare dei temi da approfondire per ottenere un quadro completo delle caratteristiche e delle potenzialità che il territorio offre a chi intende trascorrervi una ciclovacanza.

L'analisi che segue è articolata in diverse categorie:

- il **paesaggio**, in cui vengono descritti i vari scenari paesaggistici presenti nei territori attraversati dall'itinerario ed individuati i principali vincoli ambientali presenti nel territorio;
- i **centri urbani** e i **punti di interesse**, in cui si presentano gli insediamenti attraversati e le attrattività raggiungibili lungo l'itinerario ciclabile;
- le **infrastrutture**, in cui vengono descritti la rete stradale principale, la rete ferroviaria, i nodi di integrazione intermodale, tutte caratteristiche utili per individuare i punti di forte attrattività trasportistica;
- i **parchi ciclistici**, ossia tutta la rete secondaria di percorsi ciclistici attualmente presenti e integrabili con l'itinerario principale individuato nella fase di pianificazione di livello regionale;
- i **servizi per il cicloturismo**, in cui vengono individuati, localizzati e dimensionati tutti i servizi utili al cicloturista. In particolare sono individuate le strutture ricettive alberghiere e non e indicati sul territorio ulteriori servizi necessari al ciclista da integrare a quelli già presenti.

### IL PAESAGGIO

Dal cuore della Sardegna centro-settentrionale, l'itinerario attraversa i margini meridionali del Nuorese, regione storica dell'omonimo capoluogo di provincia, e la regione storica del Supramonte dominata dall'omonimo sistema montuoso di origine calcarea che caratterizza la costa centro-orientale sarda dalle pendici del Gennargentu al Golfo di Orosei, ricadendo nei territori comunali di Oliena, Orgosolo, Dorgali, Baunei e Urzulei. Il Nuorese (o Barbagia di Nuoro), costituisce con la Barbagia il nucleo più selvaggio della Sardegna, definito *Barbaria* dai Romani perché considerato in conquistabile. I caratteri geomorfologici degli altipiani pastorali di queste regioni storiche hanno determinato e fortemente condizionato nel tempo i sistemi infrastrutturali e insediativi dell'area, in cui l'evidente rarefazione delle infrastrutture di collegamento con il contesto regionale ancora oggi fa persistere quadri insediativi isolati e compatti. Il territorio del Supramonte presenta una morfologia alquanto complessa e accidentata, segnata da lunghe còdole calcaree, strette gole, profonde doline, suggestive grotte e inghiottitoi, ampi pianori e alte pareti a falesia, con cime che superano i mille metri di altezza. Era di certo questa l'area considerata la più ostile alle milizie romane: i cosiddetti *montes insani* citati da Cicerone. Questo territorio ricade in parte nell'Ambito di Paesaggio definito dal PPR nella scheda d'ambito n. 22 Supramonte di Baunei, Urzulei e Dorgali, definito dalla dominante ambientale del complesso calcareo-dolomitico e profondamente segnato dall'articolato sistema idrografico delle forre, dei canyon e delle gole. Inoltre, l'area ricade all'interno del Parco Nazionale del Golfo di Orosei e del Gennargentu, che copre una superficie di quasi 74.000 ettari.

### I VINCOLI AMBIENTALI

Nella fase di analisi paesaggistica, si sono individuate alcune aree sottoposte a vincoli ambientali, in particolare zone SIC, ZPS e Fo.Re.S.T.A.S.

Le aree ZPS (Zone di Protezione Speciale) e SIC (Siti di Interesse Comunitario) fanno riferimento ad un'unica direttiva a livello europeo: Natura 2000, che è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/ CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che

vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE “Uccelli” concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse; la Direttiva Habitat intende garantire la protezione della natura tenendo anche “conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali” (Art. 2). Soggetti privati possono essere proprietari dei siti Natura 2000, assicurandone una gestione sostenibile sia dal punto di vista ecologico che economico. La Direttiva riconosce il valore di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell’uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura. Alle aree agricole, per esempio, sono legate numerose specie animali e vegetali ormai rare e minacciate per la cui sopravvivenza è necessaria la prosecuzione e la valorizzazione delle attività tradizionali, come il pascolo o l’agricoltura non intensiva. Nello stesso titolo della Direttiva viene specificato l’obiettivo di conservare non solo gli habitat naturali ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, etc.).

Un altro elemento innovativo è il riconoscimento dell’importanza di alcuni elementi del paesaggio che svolgono un ruolo di connessione per la flora e la fauna selvatiche (art. 10). Gli Stati membri sono invitati a mantenere o all’occorrenza sviluppare tali elementi per migliorare la coerenza ecologica della rete Natura 2000. Le aree gestite dall’Ente Foreste della Sardegna (Fo.Re.S.T.A.S.), rappresenta un soggetto strategico per la gestione, tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale della Sardegna e delle foreste in particolare.

Di seguito l’elenco delle aree di interesse naturalistico situate in prossimità dell’itinerario.

Nome dell’area naturalistica	Categoria
Supramonte di Oliena, Orgosolo e Urzulei - Su Sercone	SIC/ZPS
Golfo di Orosei	SIC/ZPS
Parco Nazionale del Golfo di Orosei - Gennargentu	Parco Nazionale
Complesso forestale Supramonte	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L’itinerario ciclabile Nuoro - Dorgali attraversa i centri urbani o territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Nuoro (36 900abitanti)	centro urbano
Oliena (7 106 abitanti)	centro urbano
Dorgali (8 602abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 52 608abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il centro di Oliena è stato inserito nella prima edizione di Sardegna 2017 - Primavera nei borghi di eccellenza, manifestazione del **progetto Borghi di eccellenza** lanciato dal Mibact attraverso il progetto Borgo Italiano, con

l'obiettivo di promuovere la valorizzazione dei Borghi e del loro paesaggio urbano e naturalistico, della loro storia, cultura ed enogastronomia, contribuendo ad uno sviluppo turistico sostenibile e non stagionale. Oliena ha anche ottenuto la certificazione **Bandiera Arancione**, marchio di qualità turistico-ambientale del Touring Club Italiano nato per promuovere il turismo sostenibile nei piccoli borghi eccellenti dell'entroterra che si distinguono non solo per il loro patrimonio storico, culturale e ambientale ma anche per un'offerta turistica di qualità. Inoltre, il centro di Oliena fa parte dell'associazione nazionale Città dell'Olio, nata per divulgare la cultura dell'olivo e dell'olio di qualità, tutelando e promuovendo l'ambiente e il paesaggio olivicolo. Il centro di Dorgali fa parte dell'associazione nazionale **Città del Vino** che si propone la valorizzazione e promozione turistica dei territori del vino, la diffusione della cultura del vino e della qualità enologica oltre che la salvaguardia delle risorse ambientali e la tutela delle realtà produttive e paesaggistiche locali. Infine, i centri di Nuoro, Oliena e Dorgali fanno parte del circuito **Autunno in Barbagia**, iniziativa promossa dalla Camera di Commercio di Nuoro in cui a turno da settembre a dicembre 32 paesi del cuore della Sardegna aprono ai visitatori le loro *cortes*, i cortili tipici delle antiche case, per promuovere la scoperta delle tradizioni di questo affascinante territorio.

Di seguito l'elenco dei punti di interesse che si trovano all'interno dei centri urbani attraversati dall'itinerario.

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Antica Chiesa delle Grazie	Chiesa	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=18859">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=18859</a>
Cattedrale Santa Maria della Neve	Chiesa	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=18357">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=18357</a>
Chiesa di Sant'Ignazio di Loyola	Chiesa	Oliena	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=24852">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=24852</a>
Liceo Classico "G. Asproni"	Edificio	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=19367">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=19367</a>
Ospedale sanatoriale "Cesare Zonchello"	Edificio	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=19372">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=19372</a>
Palazzo delle Poste e Telegrafi	Edificio	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=19391">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=19391</a>
Palazzo del Governo	Edificio	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=19385">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=19385</a>
Piazza Satta	Edificio	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=19385">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&amp;c=2488&amp;t=1&amp;s=19385</a>
MAN - Museo d'Arte	Museo	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19514&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19514&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1</a>
Museo Archeologico Nazionale	Museo	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24553&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24553&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1</a>
Museo Deleddiano	Museo	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19511&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19511&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1</a>
Museo Etnografico	Museo	Nuoro	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19515&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19515&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1</a>
Civico Museo Archeologico	Museo	Dorgali	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19040&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19040&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1</a>
Museo Civico Salvatore Fancello	Museo	Dorgali	<a href="http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=22509&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1">http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=22509&amp;v=2&amp;c=2487&amp;c1=2124&amp;visb=&amp;t=1</a>

Non sono presenti punti di interesse extraurbani relativi all'ambito interessato dall'itinerario in analisi.



## LE INFRASTRUTTURE

*La rete stradale.* L'infrastruttura viaria più importante che attraversa l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile è la SS129 Trasversale Sarda, strada che da Orosei si snoda attraverso il centro dell'isola, passando per l'impervia zona montuosa di Nuoro fino a Macomer. Inoltre, il centro di Dorgali è attraversato dalla SS125 Orientale Sarda, strada che percorre la Sardegna orientale da Cagliari fino a Olbia e Arzachena. L'itinerario intercetta ulteriori strade provinciali che collegano i vari centri urbani disseminati nel territorio: la SP59 Nuoro - Orgosolo, la SP22 Nuoro - Oliena e la SP46 Oliena - Dorgali. La rete stradale si completa con numerose altre strade secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente per l'accesso ai fondi agricoli, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

*La rete ferroviaria.* Lungo l'itinerario in oggetto si incontra la sola stazione di Nuoro, interessata dalla linea ferroviaria gestita da ARST Macomer-Nuoro, che consente il collegamento del capoluogo nuorese con i paesi del Marghine e con l'importante centro intermodale di Macomer, da cui la linea Dorsale Sarda conduce fino a Cagliari a sud e Golfo Aranci a nord-est. Oltre quanto riguarda la suddetta stazione, l'ambito interessato dall'itinerario in analisi risulta privo di linee ferroviarie di trasporto passeggeri ordinarie attive o dismesse.

*Il sistema portuale.* Lungo l'itinerario in analisi non sono presenti porti commerciali, tuttavia dal centro urbano di Dorgali è possibile raggiungere la frazione di Cala Gonone, distante circa 8 km, dove è presente il porto turistico dotato di tutti i servizi per la nautica da diporto.

*I nodi di integrazione intermodale.* Lungo l'itinerario, in particolare in prossimità dei tratti in cui lo stesso si affianca o percorre le strade provinciali e comunali, si intercettano otto fermate delle linee autobus di TPL gestite da ARST, che costituiscono un'adeguata offerta per l'interscambio bici-bus.

## I PARCHI CICLISTICI

Per rendere attrattivo un sistema di mobilità ciclistica di livello territoriale può essere importante integrare la rete ciclabile principale di livello regionale con un cosiddetto "parco ciclistico", che può essere definito come un vasto territorio particolarmente vocato all'uso della bicicletta nel tempo libero e per turismo, svago e sport, sia per mezzo della mountain bike che della bicicletta da corsa. In questi parchi possono essere anche diffuse forme di cicloturismo familiare, che ha più interesse a conoscere il territorio con ritmo lento, in condizioni tranquille ed altamente sicure. Queste realtà devono presentare una elevata piacevolezza del paesaggio e strutture ricettive di primordine. Dal punto di vista ciclabile devono presentare un fitto reticolo di piste esteso e fruibile da tutti i target di cicloturisti, in grado di offrire itinerari e paesaggi differenti.

Il Parco Ciclistico può essere visto con funzione di promozione e coordinamento delle iniziative delle realtà locali attraversate, come un'opportunità di sviluppo turistico e di diffusione culturale dei territori, e deve quindi coinvolgere i Comuni interessati, eventuali Enti Parco, Comunità Montane o Consorzi di Bonifica oltre agli operatori del settore del turismo in un'ottica di valorizzazione delle proprie risorse territoriali.

L'itinerario in analisi attraversa e fa supporto al proposto Parco Ciclistico del Supramonte Golfo di Orosei, Tepilora e del Rio di Posada, di cui di seguito si riporta una breve descrizione.

**Il Parco Ciclistico del Supramonte, del Golfo di Orosei, di Tepilora e del Rio Posada** comprende il Supramonte col Monte Corraisi, la valle del Lanaittu, la sorgente di Su Gologone, il canyon di Su Gorropu, la dolina di Su Suercone, le grotte Su Bentu e Sa Oche e il Parco Nazionale del Golfo di Orosei, che dal Supramonte si estende fino a Cala Gonone e Santa Maria Navarrese e comprende le numerose grotte affacciate sul mare (tra cui la grotta del Bue Marino di Dorgali) e le piccole calette (tra cui Cala Luna, Cala Sisine e Cala Goloritzé). È compreso

anche il Parco Naturale Regionale dell'Oasi di Tepilora, che coinvolge i comuni di Bitti, Lodè, Posada e Torpè e il territorio compreso tra il Rio Posada e le Foreste Demaniali di Crastazza-Tepilora e di Sos Littos. Si ricorda inoltre la Foresta Demaniale di Montes con i tacchi (Monte Novo San Giovanni, Monte Fumai, Monte Su Biu), i canyon (la Gola del Rio Flumineddu) e la lecceta di Sas Baddes; qui è possibile visitare il villaggio nuragico, numerosi resti degli ovili dei pastori e la casermetta di Funtana Bona dotata di parcheggi, aree attrezzate per la sosta e un museo didattico dedicato all'area del Supramonte.

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Sentiero CAI 101 La Solitudine - Il Redentore	Monte Ortobene (Nuoro)
Cammino di Santu Jacu: tappa 34 Nuoro - Oliena	Nuorese - Supramonte
Cammino di Santu Jacu: tappa 35 Oliena - Dorgali	Supramonte
Cammino di San Giorgio Vescovo di Suelli	Barbagia orientale

Il **Sentiero CAI 101 La Solitudine - Il Redentore** è un percorso escursionistico che partendo dalla Chiesa de La Solitudine ai piedi del Monte Ortobene in costante ma non difficile salita consente di raggiungere la statua del Redentore, attraverso incantevoli lembi di foresta, tra massi granitici dalle forme inconsuete e antiche tracce dell'uomo. Il percorso rappresentava la principale via d'accesso alle parti più alte del Monte Ortobene e le croci di ferro infisse sulla roccia, che si incontrano lungo il percorso, ci ricordano l'itinerario seguito dai pellegrini che nel 1901 portarono in processione la statua del Redentore sino all'attuale posizione, da cui è possibile ammirare il panorama sull'intera città di Nuoro. Il sentiero interseca in più punti la strada provinciale, consentendo di percorrere anche solo singole sezioni del tracciato.

Il **Cammino di Santu Jacu** è un itinerario religioso di circa 1250 km che ripercorre gli antichi luoghi legati al culto di San Giacomo in Sardegna attraverso i percorsi dell'asse centrale tra Cagliari e Porto Torres, del braccio laterale occidentale tra Bolotana e Oristano, del braccio laterale orientale tra Ozieri e Olbia e del cammino del sud-ovest attraverso il Sulcis e fino alle isole di San Pietro e Sant'Antioco. L'ambito attraversato dall'itinerario in oggetto risulta interessato dal Cammino di Santu Jacu nelle due tappe n. 34 Nuoro - Oliena e n. 35 Oliena - Dorgali, entrambe comprese all'interno del braccio laterale orientale che da Ozieri si dirige verso Olbia, passando per Nuoro, Dorgali e Orosei.

Il **Cammino di San Giorgio Vescovo di Suelli** ripercorre gli itinerari di evangelizzazione del primo vescovo dell'*Ecclesia Barbariensis*, che aveva sede a Suelli ma la cui giurisdizione era dislocata nelle curatorie del Sarrabus, di Quirra, dell'Ogliastra e della Barbagia orientale, confinando a nord con la Diocesi di Galtellì. I numerosi toponimi riferiti al vescovo Giorgio di Suelli, insieme alle numerose chiese a lui dedicate, hanno fornito l'ancoraggio oggettivo dell'itinerario, che è stato tracciato e strutturato in distinte tappe giornaliere facenti capo ciascuna ad uno dei piccoli paesi attraversati. Si tratta di un itinerario di oltre 300 km che partendo da Cagliari, luogo natale di Giorgio, arriva sino ad Orgosolo e Oliena, attraversando le aree geografiche del Parteolla, della Trexenta, dell'Ogliastra e della Barbagia orientale. L'ambito attraversato dall'itinerario in analisi è interessato dall'ultimo tratto del cammino che dalla sede vescovile di Suelli si dirige verso i Tacchi d'Ogliastra e la Barbagia orientale, arrivando sino ad Orgosolo e Oliena.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
23	Siniscola - Dorgali
25	Dorgali - Tortolì
31	Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro

L'itinerario in oggetto costituisce con l'itinerario n. 31 Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro la **direttrice trasversale centrale**, una direttrice di livello secondario che unitamente a una porzione della direttrice principale longitudinale centrale-occidentale consente di collegare i due versanti costieri occidentale e orientale da Bosa a Dorgali. Dal centro urbano di Dorgali l'itinerario in analisi trova connessione con gli itinerari della direttrice longitudinale orientale-costiera, corridoio ciclabile che percorre la costa orientale della Sardegna collegando Santa Teresa di Gallura con la città di Cagliari.

Inoltre, l'itinerario è interamente compreso nel percorso ciclabile di scala nazionale inserito nella rete Bicalia (recentemente aggiornata a settembre 2017), in continuità con l'itinerario BI19 Ciclovía Tirrenica e nella Ciclovía della Sardegna facente parte del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche (luglio 2017).

### I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO

Un itinerario ciclabile che possa essere utilizzato da diversi target di ciclisti turisti non è solo caratterizzato da un insieme di tratti diversamente ciclabili, ma è anche rappresentato da una serie di altri elementi, strumenti ed attrezzature che ne completano la caratterizzazione come prodotto turistico. Tra questi un ruolo importante è svolto dai cosiddetti ciclo servizi, che ricomprendano aree di sosta sicura ed attrezzate per far riposare i ciclisti o ripararli dalla pioggia (con servizi igienici, punti di approvvigionamento di acqua potabile, copertura telefonica etc.) e con assistenza (info-bike con ufficio turistico, chiosco informativo con personale e materiali come mappe, cartine, guide del territorio, disponibilità di Wi-Fi etc.), punti di ristoro (Bici-Grill), soggiorno (Bike-Hotel, ma anche ostelli, campeggi, agriturismo, B&B attrezzati "a misura di ciclista") in cui poter usufruire di accompagnamento (guide turistiche che parlino diverse lingue o almeno l'inglese) e maggiori informazioni (bicycle friendly), ciclo parcheggi liberi e ciclo stazioni custodite e coperte, integrate con altri modi di trasporto (Bike&Treno, Bike&Bus, Bike&Traghetto) con cui è possibile trasportare la bici, ciclo officine e servizi di assistenza tecnica, servizi di bike-sharing e/o noleggio di biciclette ed attrezzature, etc. tutti opportunamente localizzati e facilmente accessibili.

In particolare un'area di sosta attrezzata (che può variare in termini di dimensione in relazione al contesto e al luogo in cui viene localizzata) può offrire spazi per far rifocillare e riposare i ciclisti o ripararli dalla pioggia (panchine in zone in ombra o riparate/coperte), servizi igienici, contenitori rifiuti, tavolini pic-nic, fontanelle con idonei allacciamenti per il rifornimento acqua potabile, rastrelliere, parchi gioco per bambini, punti panoramici e/o postazioni per il "bird watching", ed eventualmente un sistema per la trasmissione Wi-Fi con accesso gratuito. In generale queste aree possono essere localizzate prioritariamente in corrispondenza di strutture ricettive già presenti lungo l'itinerario, mentre nel caso di non presenza un criterio può essere quello di prevederne una ogni 7/10 km dell'itinerario principale.

Un Bici-Grill, normalmente da posizionare all'inizio e alla fine di percorsi (in una porta di accesso ad una area naturalistica e comunque in zone non "fragili", in prossimità di una stazione di interscambio modale), o a metà per quelli più lunghi, in analogia con i più noti autogrill devono essere organizzati per accogliere, rifocillare, assistere ed informare il cicloturista con la possibilità di accedere ad una ristorazione legata alle attività sportive (bevande energetiche, frutta, etc.), all'assistenza con idonee attrezzature per la manutenzione delle biciclette, all'informazione con materiale adeguato e personale specializzato, noleggio di biciclette.

Un Bike-Hotel a misura di ciclista dovrebbe poter disporre ed offrire un pacchetto di servizi quali: depositi sicuro ed officina, spogliatoio, lavanderia per abbigliamento tecnico, assistenza medica e fisioterapica, ristorazione speciale, pernottamento anche di un solo giorno, convenzioni speciali, trasferimenti e recupero ciclista e/o del mezzo lungo il percorso, informazioni e mappe cicloturistiche.

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

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

Inoltre, lungo l'itinerario e in particolare nel centro urbano di Dorgali è presente una struttura ricettiva compresa nel circuito Albergabici di FIAB e dunque dotata di servizi adatti a chi si muove in bici per cicloturismo, ciclismo su strada e in mountain bike.

Per quanto riguarda i servizi di pernottamento, si possono considerare sufficienti quelli già presenti lungo l'itinerario, con la previsione di ottimizzare ed inserire i servizi specifici dedicati ai cicloturisti.

I servizi a supporto del cicloturista risultano invece insufficienti; a questo proposito, si è ritenuto necessario integrare i servizi presenti lungo l'itinerario con strutture appositamente dedicate ai ciclisti.

In particolare all'interno dei centri urbani attraversati dovranno essere collocate aree di sosta, infopoint, officine specializzate e ciclostazioni.

Inoltre sono posizionate ulteriori aree di sosta lungo i tratti extraurbani, privilegiando i punti di particolare interesse paesaggistico.

I servizi proposti per l'integrazione sono i seguenti:

- 2 ciclostazioni
- 2 info-point
- 2 officine specializzate
- 5 aree di sosta.

## ANALISI TECNICA

### DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

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

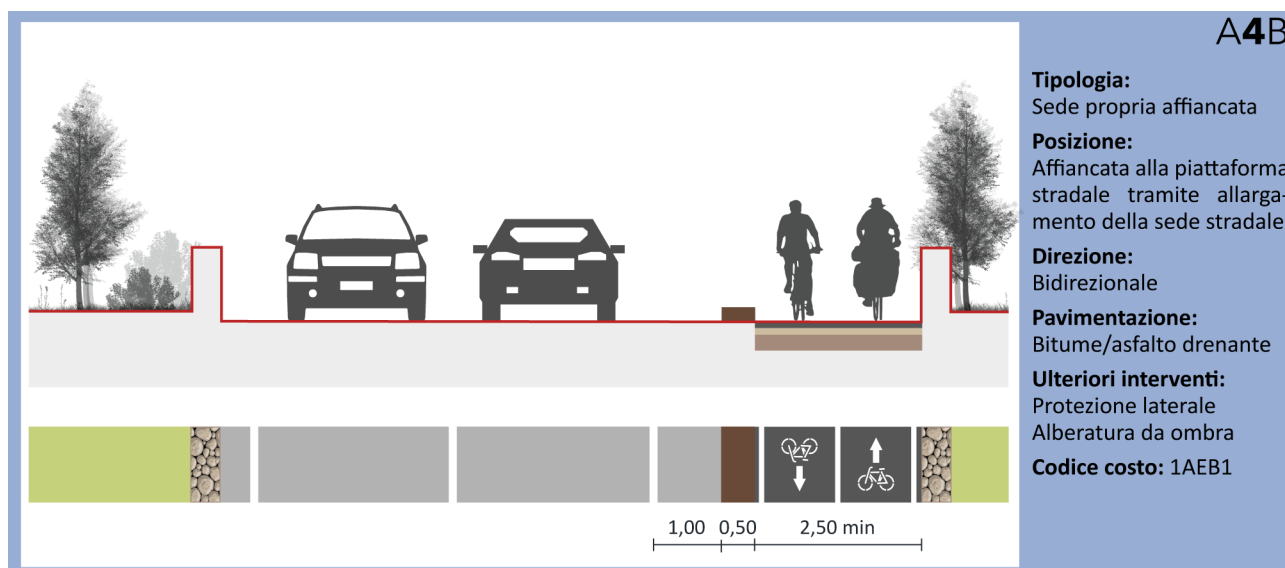
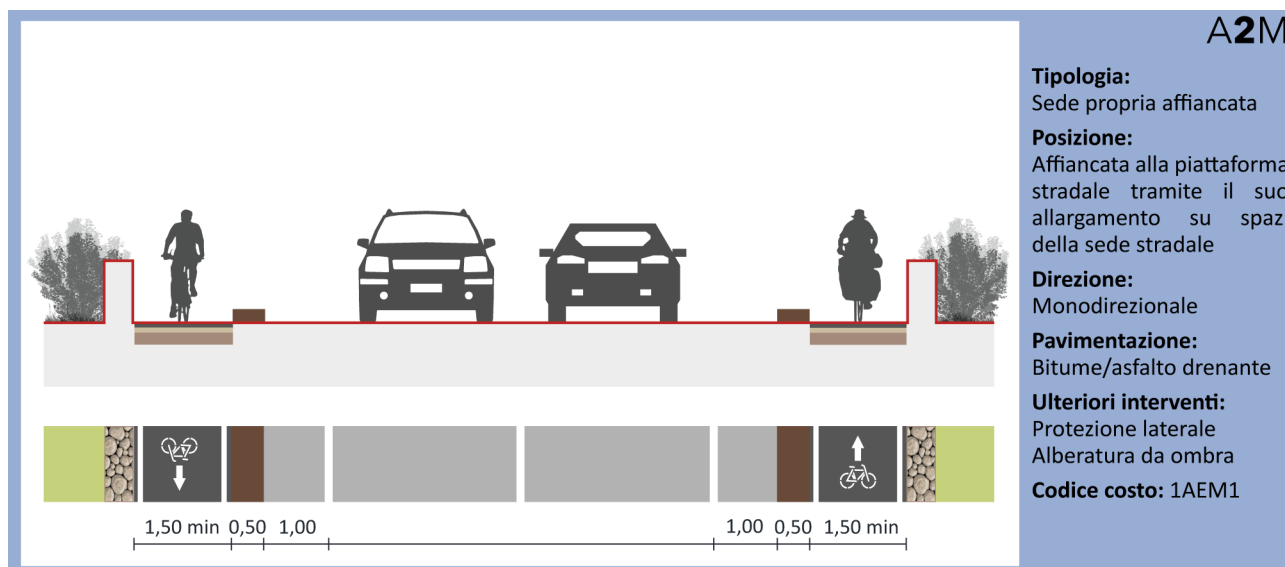
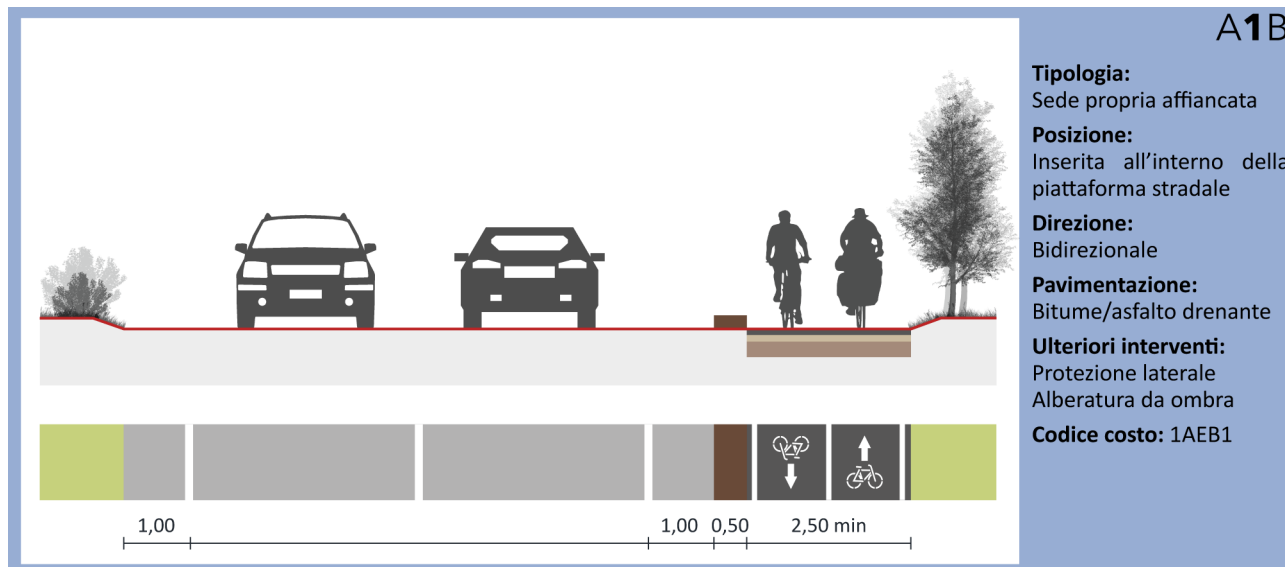
**Itinerario.** L'itinerario ha origine ai margini meridionali del centro urbano di Nuoro, dove dalla via E. De Nicola lascia l'abitato in continuità con l'ultimo tratto dell'itinerario precedente n. 31 Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro, proseguendo con la stessa tipologia di percorso in sede promiscua (*vedi sezione tipo D7*). Transitando in sede promiscua (**D2**) sulla strada vicinale Funtana e Littu in direzione sud-est, l'itinerario attraversa la località Noruluve, dove a causa della morfologia del territorio il percorso presenta tratti dalle pendenze elevate, raggiungendo il picco massimo dell'11%. Imboccando la SP58, l'itinerario transita sulla stessa per circa 1 km in direzione sud con un percorso su corsie riservate affiancate alla piattaforma stradale (**C3**) e, lasciando la strada provinciale, attraversa il territorio rurale di Oliena in direzione del centro abitato, con un percorso in sede promiscua (**D4**) sviluppato su alcuni sentieri caratterizzati da volumi di traffico molto ridotti. Dopo 3,5 km l'itinerario prosegue su corsie riservate (**C4**) lungo la strada provinciale e la via Sen. A Monni che consentono di raggiungere i margini settentrionali di Oliena. Percorrendo la via Nuoro in direzione sud è possibile visitare il suggestivo borgo ai piedi del monte Corراسi, insignito della Bandiera Arancione del TCI. L'itinerario, invece, non attraversa il centro urbano ma prosegue in direzione nord-est verso il centro di Dorgali. Percorrendo in sede propria affiancata (**A1B** e **A6B**) un breve tratto delle strade provinciali SP22 e SP51ter, nella penetrazione urbana di Oliena, l'itinerario supera l'intersezione a rotatoria tra la SP51tere la via Mannironi (**E10**) e prosegue su quest'ultima in direzione est con un percorso in sede promiscua con i veicoli a motore (**D1**) che prevede l'adozione degli opportuni accorgimenti volti a garantire la necessaria moderazione di velocità dei veicoli e la sicurezza dei ciclisti. Dopo circa 2 km l'itinerario prosegue in sede promiscua su una strada secondaria (**D3**) e per 10 km attraversa il territorio rurale ai piedi del Supramonte percorrendo sempre in sede promiscua (**D2** e **D4**) strade vicinali e sentieri che corrono pressoché paralleli alla SP46, consentendo di evitare il transito sulla strada provinciale. Lungo questo tratto, con una deviazione di circa 5 km dall'itinerario, è possibile raggiungere la Sorgente Su Gologone ai piedi del monte Uddè, la più importante sorgente della Sardegna inserita nel contesto paesaggistico e storico-archeologico unico del Supramonte. Ancora oltre è possibile raggiungere la valle di Lanaittu, con i profondi canyon, i villaggi nuragici di Tiscali e sa Sedda 'e sos Carros e le grotte Corbeddu e di sa Oche 'e su Bentu. Prima di raggiungere il lago artificiale del Cedrino, l'itinerario percorre per un breve tratto la SP46 su corsie riservate e prosegue in direzione sud-est con un percorso in sede promiscua sulla SP38 (**D1**) e sul ponte (**D8**) che consente di superare il lago. Raggiunta la sponda opposta, l'itinerario prosegue sulla strada provinciale per raggiungere Dorgali: l'itinerario procede per circa 3 km con una pista in sede propria monodirezionale (**A2M**) e prosegue fino al centro urbano con una pista bidirezionale in affiancamento all'ultimo tratto della SP38 e alla SS125 (**A4B**). Dalla strada statale l'itinerario si sviluppa fino alla sua conclusione in sovrapposizione con l'itinerario n. 23 che proviene da Siniscola: percorrendo la SS125 l'itinerario fa ingresso a Dorgali in affiancamento alla piattaforma stradale (**A1B**) e imboccando il viale E. Fermi lo attraversa (**E14**) e prosegue sullo stesso sempre con una pista in sede propria affiancata (**A6B**), che per un breve tratto ricalca una pista realizzata dall'amministrazione comunale. Con questo percorso l'itinerario lambisce da nord a sud-est i margini dell'abitato, di cui lungo questo tratto di maggiore pendenza è possibile ammirare il panorama dall'alto, e si conclude in prossimità del Parco del Carmelo dove trova origine l'itinerario n. 25 Dorgali - Tortolì, in continuità con l'itinerario n. 23. A Dorgali, tra le caratteristiche vie e le case di pietra vulcanica del centro storico è possibile visitare il Museo Civico e il Museo Archeologico mentre il territorio comunale offre un patrimonio naturalistico di oltre 200 kmq, rappresentando una delle mete favorite sia per il turismo balneare che per quello escursionistico e speleologico. Poco distante dal paese, superata la galleria che rappresenta la porta tra mare e montagna, si apre l'affascinante golfo di Orosei con la frazione di Cala Gonone, celebre per insenature e calette

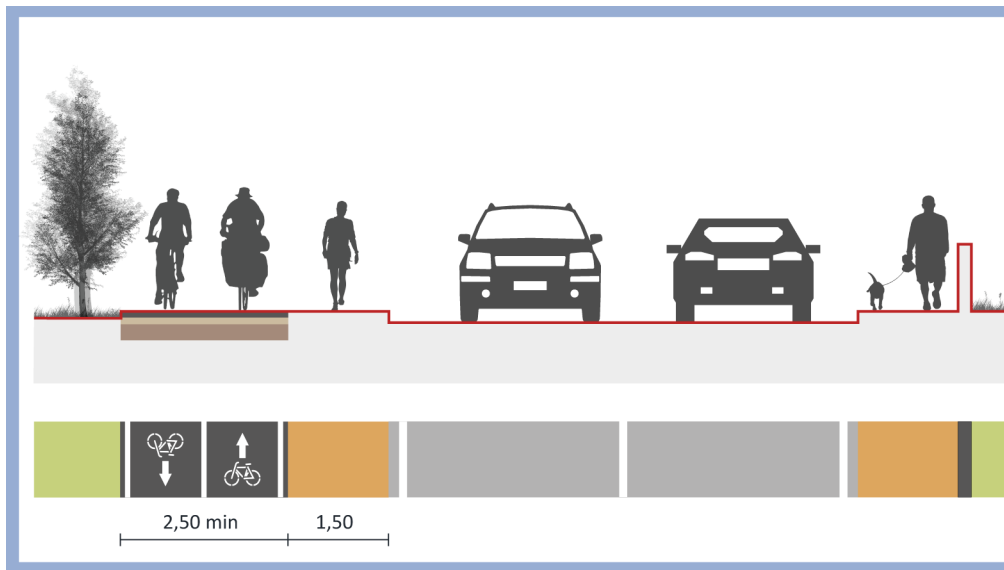


tra cui Cala Luna, al confine con Baunei e le famose cavità naturali delle Grotte del Bue Marino, spettacolare 'foresta' di stalattiti e stalagmiti, un tempo habitat della foca monaca.

Quando l'itinerario attraversa un centro urbano si propone l'istituzione di una zona 30 urbana da concordare con l'Amministrazione Comunale, all'interno della quale si prevede l'utilizzo di opportuni accorgimenti progettuali per la moderazione del traffico, necessari in particolare a limitare la velocità dei veicoli motorizzati nel passaggio da un ambito extraurbano ad un ambito urbano; inoltre si ritiene opportuno integrare la segnaletica esistente con quella specifica per avvisare gli utenti della promiscuità (ad esempio con pittogrammi ripetuti a distanza regolare), facendo particolare attenzione alle intersezioni.

SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO





A6B

**Tipologia:**  
Sede propria affiancata

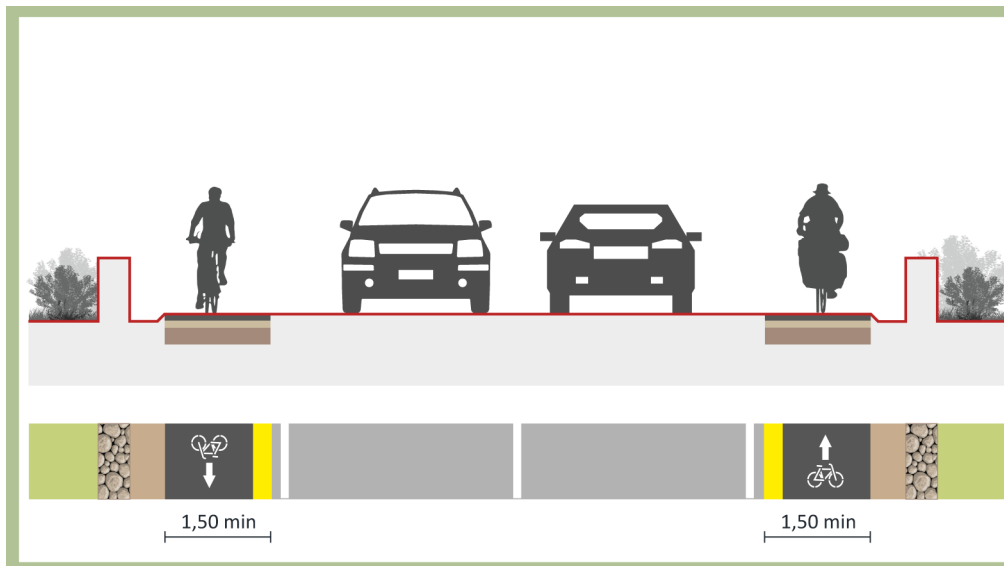
**Posizione:**  
Affiancata al marciapiede in contiguità con i flussi pedonali attraverso il suo allargamento

**Direzione:**  
Bidirezionale

**Pavimentazione:**  
Bitume/asfalto drenante

**Ulteriori interventi:**  
Alberatura da ombra

**Codice costo:** 1AUB1



C3

**Tipologia:**  
Corsia ciclabile riservata

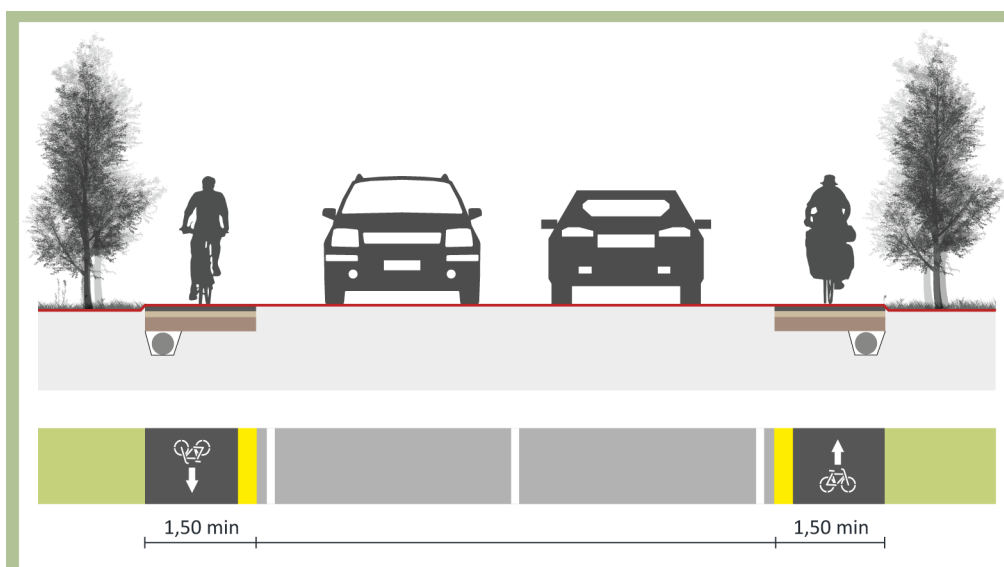
**Posizione:**  
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su spazi della sede stradale

**Direzione:**  
Monodirezionale

**Pavimentazione:**  
Bitume/asfalto drenante

**Ulteriori interventi:**  
Alberatura da ombra

**Codice costo:** 2AEM5



C4

**Tipologia:**  
Corsia ciclabile riservata

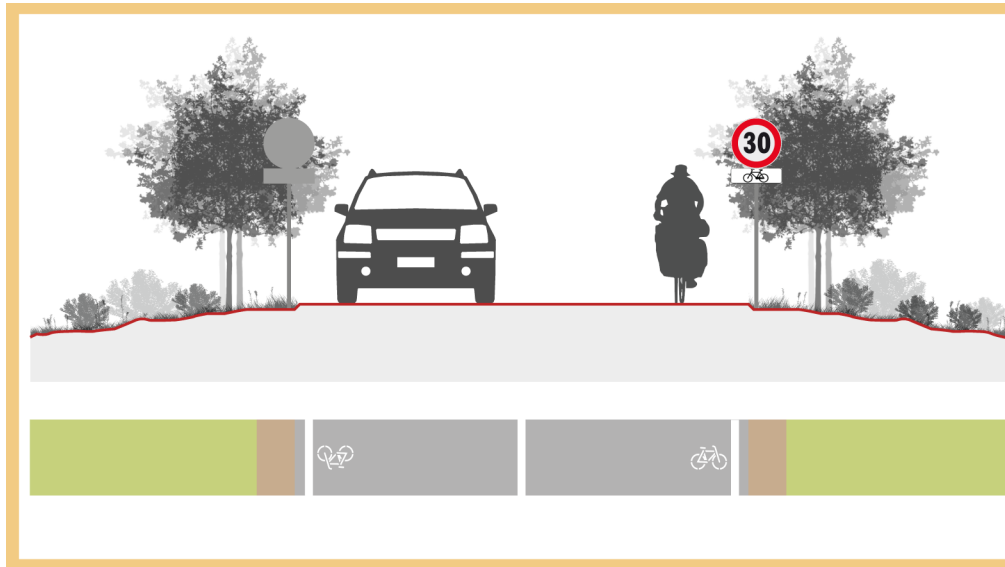
**Posizione:**  
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su cunette laterali opportunamente sistemate

**Direzione:**  
Monodirezionale

**Pavimentazione:**  
Bitume/asfalto drenante

**Ulteriori interventi:**  
Sistema di smaltimento acque meteoriche  
Alberatura da ombra

**Codice costo:** 2AEM5



D1

**Tipologia:**

Percorso promiscuo

**Posizione:**

In condivisione con i veicoli a motore su strada comunale, provinciale, statale in asfalto senza possibilità di allargamento

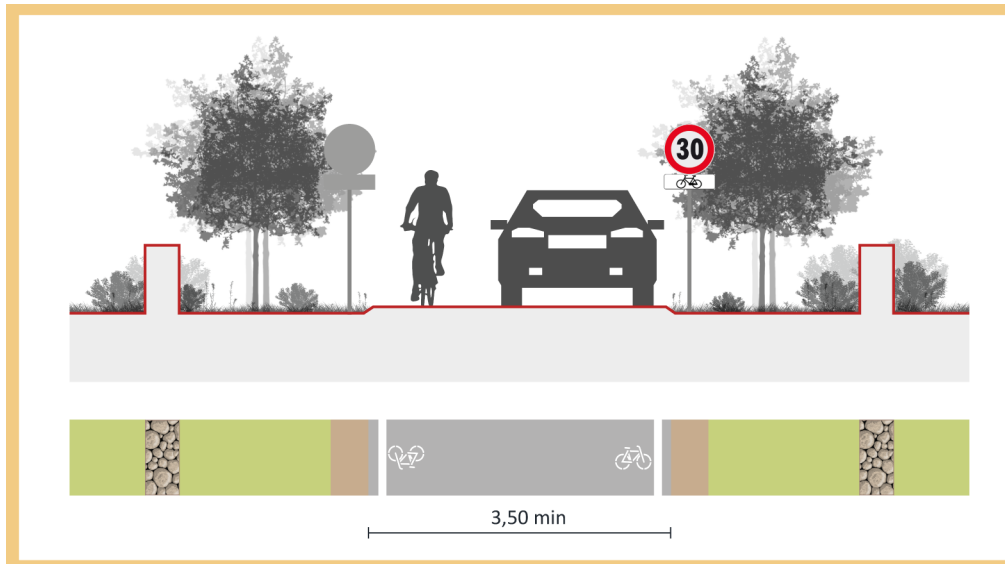
**Pavimentazione:**

Bitume/asfalto esistente

**Ulteriori interventi:**

Segnaletica vert. e orizz.  
Sistemazione fondo stradale  
Alberatura da ombra

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



D2

**Tipologia:**

Percorso promiscuo

**Posizione:**

In condivisione con i veicoli a motore su strada vicinale, poderale, di bonifica, di ferrovia dismessa, di penetrazione agraria, sentiero carrabile etc. in asfalto con L > 3mt

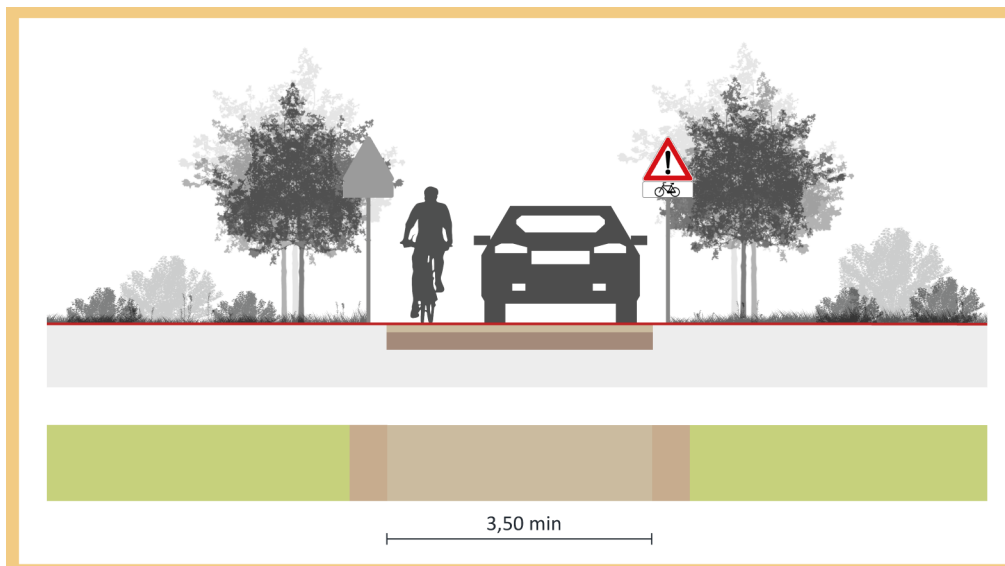
**Pavimentazione:**

Bitume/asfalto esistente

**Ulteriori interventi:**

Segnaletica vert. e orizz.  
Sistemazione fondo stradale  
Alberatura da ombra

**Codice costo:** 3CVB5



D3

**Tipologia:**

Percorso promiscuo

**Posizione:**

In condivisione con i veicoli a motore su strada vicinale, poderale, di bonifica, di ferrovia dismessa, di penetrazione agraria, sentiero carrabile etc. in sterrato con L > 3mt

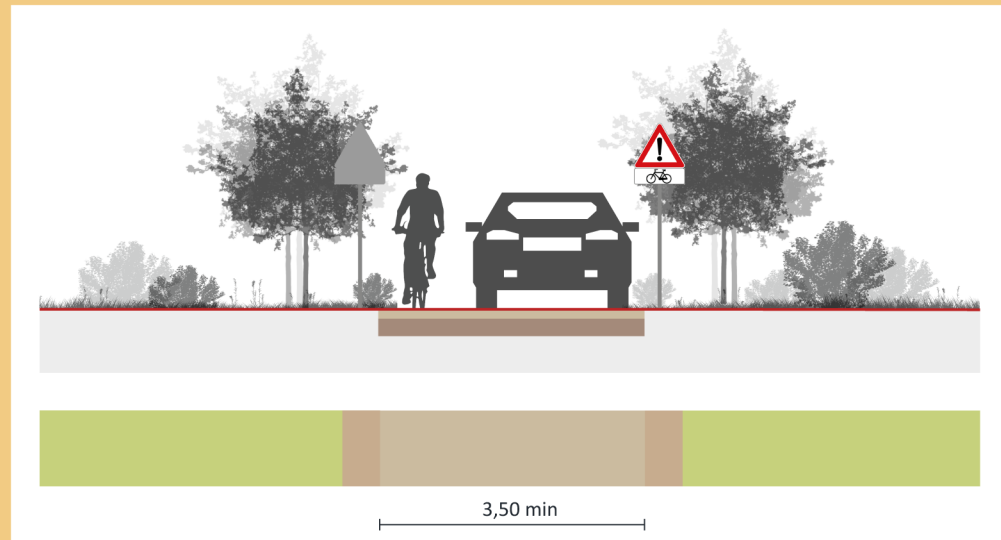
**Pavimentazione:**

Stabilizzato misto cava

**Ulteriori interventi:**

Segnaletica verticale  
Sistemazione fondo stradale  
Alberatura da ombra

**Codice costo:** 3CVB7-2/3



**D4**

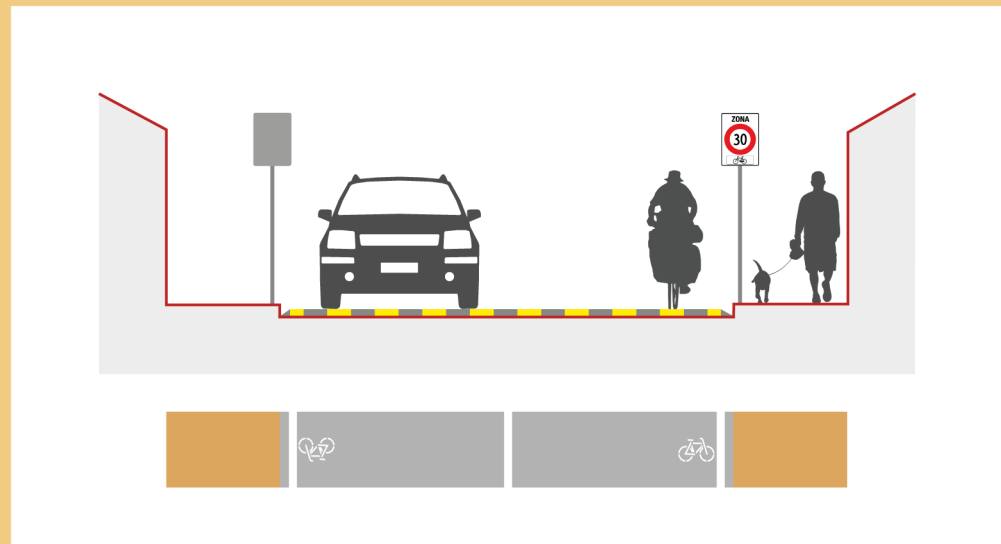
**Tipologia:**  
Percorso promiscuo

**Posizione:**  
In condivisione con i veicoli a motore su strada vicinale, poderale, di bonifica, di ferrovia dismessa, di penetrazione agraria, sentiero carrabile etc. in sterrato con  $L < 3\text{m}$

**Pavimentazione:**  
Stabilizzato misto cava

**Ulteriori interventi:**  
Segnaletica verticale  
Sistemazione fondo stradale  
Alberatura da ombra

**Codice costo:** 3CVB7-1



**D7**

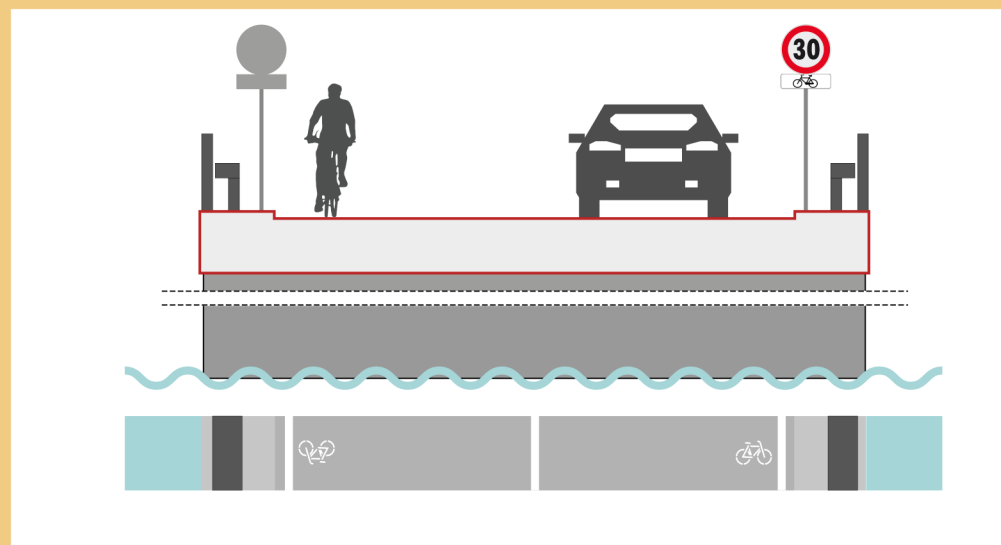
**Tipologia:**  
Percorso promiscuo

**Posizione:**  
In condivisione con i veicoli a motore su strada urbana attraverso l'istituzione di apposita Zona 30

**Pavimentazione:**  
Bitume/asfalto esistente

**Ulteriori interventi:**  
Segnaletica vert. e orizz.  
Sistemazione fondo stradale  
Elementi dissuasori di velocità

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



**D8**

**Tipologia:**  
Percorso promiscuo

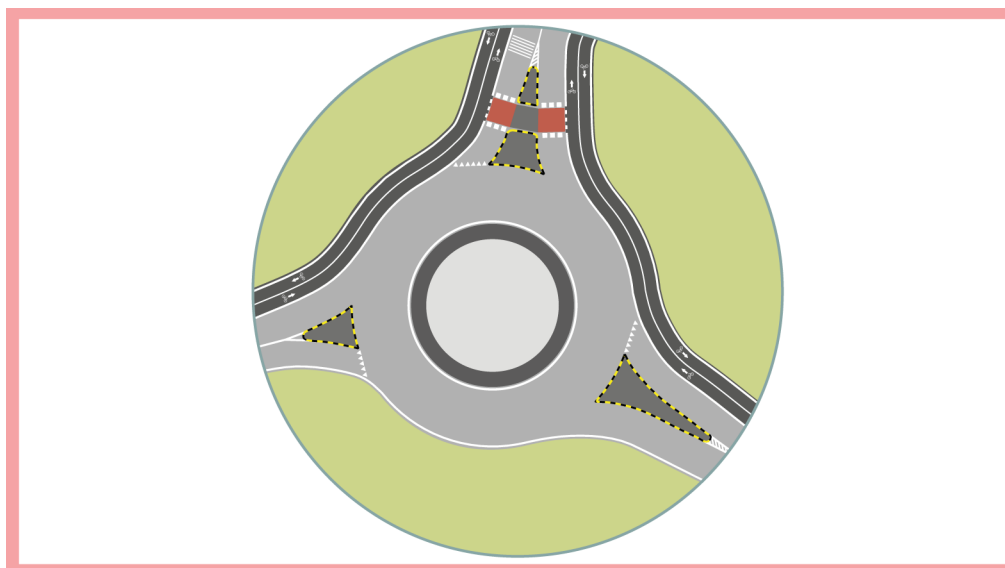
**Posizione:**  
In condivisione con i veicoli a motore su ponte, viadotto etc. senza possibilità di allargamento

**Pavimentazione:**  
Bitume/asfalto esistente

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

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





**E10**

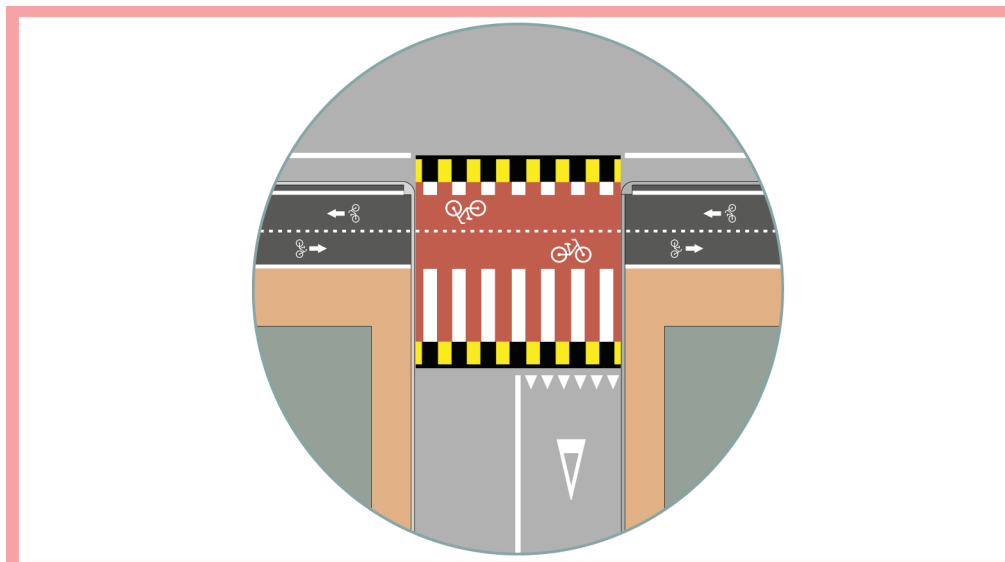
**Tipologia:**  
Attraversamento ciclabile in rotonda tra strade extraurbane (statale, provinciale o comunale extraurbana), a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

**Interventi:**  
- inserimento rotonda\*  
- attraversamento ciclabile  
- isola centrale salvagente  
- dissuasori di velocità  
- segnaletica vert. e orizz.

**Tipo intervento:** I5

**Codice costo:** 4E

\*eventuale



**E14**

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

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

**Tipo intervento:** A5

**Codice costo:** 4U

## SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

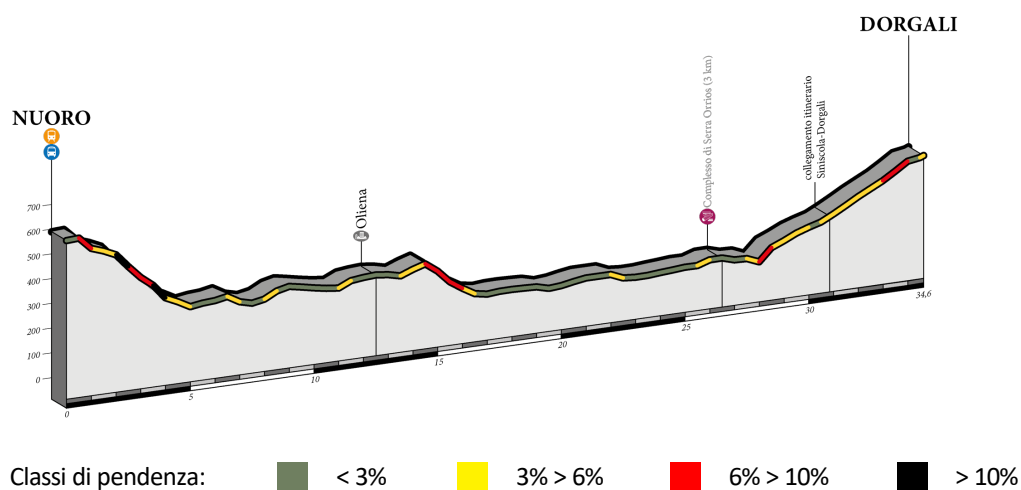
L'itinerario si sviluppa su livellette minori del 3% per circa 19 km, pari al 53% del suo sviluppo complessivo, e soltanto per 4,50 km, pari a meno del 13% del totale, presenta pendenze superiori al 6%, ma sempre al di sotto del 10%. La rimanente porzione di itinerario, pari a circa il 31% del percorso totale, si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%. I tratti più impervi dell'itinerario sono situati nei primi 4 km in uscita da Nuoro verso Oliena, dove per circa 1 km l'itinerario presenta pendenze superiori anche al 10%, corrispondenti ai maggiori picchi altimetrici indicati in nero nel profilo riportato di seguito. I successivi tre tratti più ostici, segnalati in rosso, sono situati in uscita da Oliena ai piedi del Supramonte, nei pressi del lago artificiale del Cedrino e all'interno del centro urbano di Dorgali.

La proposta di itinerario ciclabile in oggetto prevede che il 19% circa sia sviluppato su piste ciclabili in sede propria, per un totale di circa 7 km, mentre il 12% è previsto su corsie ciclabili, per un totale di circa 4 km.

Il 63% dell'itinerario, pari a 22 km circa, si svolge su un percorso in sede promiscua con i veicoli motorizzati che interessa strade vicinali, arginali, a bassa intensità di traffico (sulle quali si registra un volume di traffico inferiore ai 500 veicoli/giorno) e strade urbane lungo le quali si prevede l'istituzione di specifiche Zone 30. Il transito in sede promiscua lungo strade statali e provinciali si estende per soli 1,80 km, limitandosi quindi a circa il 5% dell'intero itinerario, e normalmente si rende necessario quando non sono disponibili altre alternative di tracciato, a meno di interventi infrastrutturali rilevanti, che potranno essere verificati meglio ed in dettaglio in sede di studio di fattibilità tecnico-economica.

Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 2 ore e 18 minuti ed è calcolato considerando una velocità media del ciclista di circa 15 km/h.

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



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

<b>SCHEDA TECNICA N. 32</b>	
<b>Specifiche Tecniche dell'itinerario</b>	
Lunghezza itinerario (km)	34,65
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	2.240.421,67
Lunghezza itinerario con pendenza <3% (km)	18,50
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	10,65
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	4,50
Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km)	1,00
Lunghezza già realizzata (km)	0,26
Lunghezza già progettata (km)	0,00
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	21,96
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	6,49
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	1,80
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	21,27
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	0,63
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	4,26
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,21
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	6
Lunghezza del percorso diretto (km)	31,10
Dislivello salite (passo 200m)	625,16
Dislivello discese (passo 200m)	768,41
<b>Specifiche Territoriali</b>	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	34,65
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aeree di pregio ambientale (km)	0,34
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	2,90
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	3
Punti di interesse in centro urbano	14
Punti di interesse lungo l'itinerario	0
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	1
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	1
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	8

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

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

Indicatore di ciclabilità					
LUNGHEZZA (KM)	DISLIVELLO IN SALITA (M/KM)	PENDENZA MEDIA (%)	GRADO DI PROTEZIONE	FONDO VIABILE	PUNTEGGIO CICLABILITÀ
34,65	22,16	3,4	3	MISTO	
4	1	1	2	2	<b>10</b>

### SCALA DELLA CICLABILITÀ

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

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

Indicatore di attrattività					
SERVIZI PRESENTI (N/KM)	AREE NATURALI (N/KM)	PUNTI DI INTERESSE (N/KM)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N/KM)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ
1,18	0,03	0,40	0,26	0	
2	2	2	3	2	<b>11</b>

### SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

$Y \geq 15$	Attrattività alta
$10 \leq Y < 15$	Attrattività media
$Y < 10$	Attrattività bassa

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

Indice qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
<b>10</b>	<b>11</b>	<b>21</b>
<b>LIVELLO DI CICLABILITÀ MEDIA</b>	<b>LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ MEDIA</b>	<b>LIVELLO DI QUALITÀ MEDIA</b>

#### SCALA DELLA QUALITÀ

$30 < X+Y \leq 40$	Qualità alta
$20 < X+Y \leq 30$	Qualità media
$10 \leq X+Y \leq 20$	Qualità bassa

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





## QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI

Scheda di computo dei costi n. 32							
Lunghezza: 34,24 km   Costo totale: 2.240.421,67 €   Costo/km: 65.140,28 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 1.152.211,64	6,49	18,73	0,257	0,74	6,23	17,99
Corsia riservata	€ 258.536,33	4,26	12,28	0,00	0,00	4,256	12,28
Percorso promiscuo	€ 768.336,33	23,70	68,40	0,00	0,00	23,7	68,40
Attraversamento <sup>1</sup>	€ 49.603,20	0,21	0,59	0,00	0,00	0,2058	0,59
Intersezione <sup>2</sup>	€ 11.734,17						
<b>Totale</b>	<b>€ 2.240.421,67</b>	<b>34,65</b>	<b>100,00</b>	<b>0,26</b>	<b>0,74</b>	<b>34,39</b>	<b>99,26</b>

<sup>1</sup> interventi di moderazione del traffico, posa in opera di segnaletica verticale e orizzontale

<sup>2</sup> intervento di posa in opera di segnaletica verticale



## OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS

### IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

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

Di seguito si riportano le osservazioni pervenute in occasione dei suddetti incontri e relative all'itinerario in analisi.

Proponente	Contenuto sintetico delle osservazioni
Comune di Nuoro	Vengono presentati 3 interventi in corso ad opera dell'amministrazione comunale: uno relativo al percorso Pratosardo-città, uno relativo all'attraversamento della città ed il terzo costituito da un anello di circa 8 km sul parco dell'Ortobene (in attesa di finanziamento a valere su fondi messi a bando dall'Ass.to regionale EE.LL.). Viene inoltre presentata l'esigenza di un quarto intervento, di cui esiste un preliminare, che possa essere di raccordo con gli altri tre a partire dalla pista del monte Ortobene.

A tale proposito si precisa che l'itinerario definito rappresenta un "corridoio" ciclabile per il quale sono dati certi il punto di partenza e quello di arrivo e che costituisce parte dell'intelaiatura portante della rete ciclabile regionale. L'itinerario potrà essere ulteriormente definito e integrato con le reti locali nelle successive fasi di attuazione.



## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

### BIBLIOGRAFIA

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

### SITOGRAFIA

- [www.bicialia.it](http://www.bicialia.it)
- [www.bikeitalia.it](http://www.bikeitalia.it)
- [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)
- [www.istat.it](http://www.istat.it)
- [www.maps.it](http://www.maps.it)
- [www.regione.sardegna.it](http://www.regione.sardegna.it)
- [www.sardegnaambiente.it](http://www.sardegnaambiente.it)
- [www.sardegna.beniculturali.it](http://www.sardegna.beniculturali.it)
- [www.sardegnaicultura.it](http://www.sardegnaicultura.it)
- [www.sardegna.digitallibrary.it](http://www.sardegna.digitallibrary.it)
- [www.sardegna.geoportale.it](http://www.sardegna.geoportale.it)
- [www.sardegna.mobilita.it](http://www.sardegna.mobilita.it)
- [www.sardegna.natura.com](http://www.sardegna.natura.com)
- [www.sardegna.sentieri.it](http://www.sardegna.sentieri.it)
- [www.sardegna.territorio.it](http://www.sardegna.territorio.it)
- [www.sardegna.turismo.it](http://www.sardegna.turismo.it)
- [www.wikipedia.it](http://www.wikipedia.it)

### REPERTORIO IMMAGINI

([www.archivio-sardegna.turismo.it](http://www.archivio-sardegna.turismo.it), [www.comune.olienu.it](http://www.comune.olienu.it), [www.sardegna.turismo.it](http://www.sardegna.turismo.it))

Copertina: Paesaggio del Supramonte

Introduzione:

1. Panorama, Nuoro
2. Casa natale di Grazia Deledda, Nuoro
3. Cattedrale di Santa Maria della Neve, Nuoro
4. Parete del Monte Corrasì, Oliena
5. Abito tradizionale, Oliena
6. Sorgente di Su Gologone, Oliena
7. Lago artificiale del Cedrino, Dorgali
8. Villaggio Nuragico di Serra Orrios, Dorgali
9. Valle Surtana, Dorgali





## ALLEGATI

### ALL. 1: TAVOLA N. 1.32 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI

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

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