



ITINERARIO 22


OLBIA - SINISCOLA




 66,05 km

 548 m

 563 m


 4 h 24 min


 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIO-ALTA**

 Gallura, Baronie

 Direttrice longitudinale orientale-costiera, EuroVelo, Bictalia, SNCT

 - CicOlbia Rete Urbana Ciclopedonale, Strada del Vermentino di Gallura DOCG, Cammino di Santu Jacu, PosadaPedala, sentieri CAI Montalbo, C100T

- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 21, n. 23



INTRODUZIONE	5
ANALISI	6
ANALISI DEL CONTESTO	6
IL PAESAGGIO	6
I VINCOLI AMBIENTALI	6
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI	7
LE INFRASTRUTTURE	9
I PARCHI CICLISTICI	10
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	13
ANALISI TECNICA	15
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	15
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	17
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO	20
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	22
QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI	25
OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS	27
IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI	27
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	29
BIBLIOGRAFIA	29
SITOGRAFIA	29
REPERTORIO IMMAGINI	29
ALLEGATI	31
ALL. 1: TAVOLA N. 1.22 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 Olbia - Siniscola, 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. 22 Olbia - Siniscola, di 66,05 km, è in continuità con gli itinerari di Arzachena - Olbia e Siniscola - Dorgali. L'itinerario collega la città di Olbia, principale centro della Gallura, con la località turistica di San Teodoro e ancora oltre attraversa i comuni di Budoni e Posada per giungere fino a Siniscola, nella regione storica delle Baronie. L'itinerario fa parte della direttrice longitudinale orientale-costiera, che collega Santa Teresa di Gallura con Cagliari; inoltre fa interamente parte dei percorsi compresi all'interno della proposta di rete EuroVelo, della rete BiciItalia e della Ciclovia della Sardegna, inserita nel Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche. Si tratta di un percorso costiero che consente di raggiungere i principali centri balneari della costa (Le Saline, Cala Brandinchi, La Cinta etc.) e i principali punti di accosto per la visita all'Area Marina Protetta di Tavolara - Punta Coda Cavallo. È un itinerario suggestivo che interconnette importanti luoghi di attrazione sia turistica che paesaggistica, in quanto coinvolge diverse aree di interesse naturalistico situate in prossimità dell'itinerario: le due aree SIC delle Isole di Tavolara, Molara e Molarotto e dello Stagno di San Teodoro, ricadenti nell'area ZPS Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro, e il Parco Regionale dell'Oasi di Tepilora, oggi patrimonio UNESCO.



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

L'itinerario, sviluppato lungo la costa nord-est della Sardegna, attraversa le regioni storiche della Gallura e delle Baronie e il territorio compreso nell'Unione dei Comuni del Montalbo (che comprende i comuni di Bitti, Lodè, Lula, Onani, Orune, Osidda, Posada, Siniscola, Torpè per una superficie di 1034,28 kmq). L'itinerario attraversa tre Ambiti di Paesaggio definiti dal PPR nelle schede d'ambito n.18, 19 e 20: il Golfo di Olbia, l'area di Budoni e San Teodoro e quella del Monte Albo. L'organizzazione territoriale di questi luoghi è caratterizzata dall'articolato sistema costiero delle rias, che costituiscono l'identità della Gallura costiera orientale e che creano la sponda continentale di fronte all'arcipelago di Tavolara e Molara. Le due unità fisiografiche sottese rispettivamente dall'arco litoraneo di San Teodoro e da quello di Budoni costituiscono l'area di transizione geografica e culturale tra la Gallura e le Baronie, caratterizzata da estesi tratti di costa rocciosa, intervallati da piccole spiagge delimitate internamente dallo sviluppo di cordoni dunari e da estese depressioni umide retrodunali. Il maggiore sistema umido dell'area è lo stagno di San Teodoro, esteso su una vasta superficie d'acqua a ridosso del lungo cordone litoraneo della spiaggia della Cinta. La dominante ambientale del Monte Albo, di interesse comunitario per gli habitat presenti, separa i due grandi corridoi vallivi del fiume Posada e del rio di Siniscola, attraverso i quali dai territori interni si accede alle piane alluvionali della fascia costiera. Nella bassa valle le foci fluviali generano un complesso ecosistema di zone umide litoranee, di elevata ricchezza in termini di biodiversità.

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
Isole Tavolara, Molara e Molarotto	SIC
Stagno di San Teodoro	SIC
Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro	ZPS
Parco Naturale Regionale dell’Oasi di Tepilora	Parco Regionale

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

L’itinerario ciclabile Olbia - Siniscola attraversa i centri urbani o i territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Olbia (59 968abitanti)	centro urbano
Loiri Porto San Paolo (3 414abitanti)	centro urbano
San Teodoro (4 932abitanti)	centro urbano
Budoni (5 150 abitanti)	centro urbano
Posada (2 966abitanti)	centro urbano
Siniscola (11 537abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 87 967 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il centro urbano di Olbia 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 urbano di Posada fa parte di **Borghi più belli d'Italia**, associazione promossa dalla Consulta del Turismo dell'ANCI con l'intento di contribuire a salvaguardare e valorizzare il grande patrimonio dei piccoli centri italiani. Infine, il centro urbano di Siniscola è compreso all'interno di **Borghi autentici d'Italia**, associazione che riunisce piccoli e medi comuni, enti territoriali ed organismi misti di sviluppo locale, con l'obiettivo di un modello di sviluppo locale sostenibile ed attento alla valorizzazione delle identità locali.

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

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Castello della Fava	Castello	Posada	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17844
Chiesa di San Sulpicio	Chiesa	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17911
Centro commerciale Terranova	Edificio	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19398
Municipio	Edificio	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19380
Villa Clorinda	Edificio	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19387
Museo delle civiltà del mare	Museo	San Teodoro	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24592&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1
Città punica	Sito archeologico	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18861
Città romana	Sito archeologico	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20042
Monumenti romani	Sito archeologico	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20268
Baia Corallina	Spiaggia	Olbia	
Costa Dorata	Spiaggia	Loiri Porto San Paolo	
Porticciolo	Spiaggia	Loiri Porto San Paolo	
Porto San Paolo	Spiaggia	Loiri Porto San Paolo	
Porto Taverna	Spiaggia	Loiri Porto San Paolo	
Cala d'Ambra	Spiaggia	San Teodoro	
Agrustos	Spiaggia	Budoni	
Cala di Budoni	Spiaggia	Budoni	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/cala-di-budoni
Cala Ottiolu	Spiaggia	Budoni	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/porto-ottiolu-1

San Giovanni	Spiaggia	Posada	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/san-giovanni-di-posada
La Caletta	Spiaggia	Siniscola	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/la-caletta

Di seguito l'elenco dei punti di interesse che si trovano ad una distanza massima di 1 km dall'itinerario.

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Gavrile	Spiaggia	Olbia	
La Peschiera	Spiaggia	Olbia	
La Cinta	Spiaggia	San Teodoro	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/la-cinta
Li Cucutti	Spiaggia	Budoni	
Sant'Anna	Spiaggia	Budoni	

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie più importanti che attraversano l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile sono la SS125 Orientale Sarda, strada che percorre la costa orientale da Olbia fino a Cagliari, e la SS131 Diramazione Centrale Nuorese, che diramandosi dalla SS131 ad Abbasanta conduce a Nuoro, Siniscola e Olbia. Dalle strade statali si diramano varie strade provinciali (SP1, SP3, SP24, SP24bis, SP87, SP110) che collegano le numerose località turistiche e le spiagge della costa con i centri urbani più interni. Inoltre, sono presenti diverse strade secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente per l'accesso ai fondi agricoli e alle spiagge, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Lungo l'itinerario è presente la sola stazione ferroviaria di Olbia, interessata dalla linea di trasporto passeggeri ordinaria attiva di Cagliari-Golfo Aranci - nota anche come Dorsale Sarda - che collega Cagliari col porto gallurese di Golfo Aranci, passando per vari centri del Campidano, della Sardegna centrale e della Gallura.

Il sistema portuale. Il principale porto presente lungo l'itinerario è quello di Olbia, che rappresenta uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo e anche un importante scalo commerciale; dal porto di Olbia sono operati i collegamenti con Civitavecchia, Genova, Piombino e Livorno. Oltre al porto commerciale di Olbia, si ricordano anche i porti turistici Marina di Puntaldia, Marina di Porto Ottiolu e il Porto La Caletta, dotati di tutti i servizi per la nautica da diporto.

Il sistema aeroportuale. Lungo l'itinerario è presente l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, uno dei principali scali aeronautici internazionali della Sardegna, situato a circa un chilometro dal centro di Olbia.

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 sette fermate delle linee autobus di TPL gestite dall'ARST, che costituiscono un'adeguata offerta per l'interscambio bici-bus.

I PARCHI CICLISTICI

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

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

L’itinerario in analisi attraversa e fa supporto a due Parchi Ciclistici proposti:

- il Parco Ciclistico della Gallura e dell’Arcipelago della Maddalena comprende il primo tratto di itinerario da Olbia fino a San Teodoro;
- il Parco Ciclistico del Supramonte Golfo di Orosei, Tepilora e del Rio di Posada comprende la seconda metà di itinerario da Porto Ottiolu fino a Siniscola.

Di seguito si riporta una breve descrizione dei due parchi ciclistici proposti.

Il Parco Ciclistico della Gallura e dell’Arcipelago della Maddalena ricomprende nella parte interna il parco del Limbara, la foresta demaniale di Su Filigosu, il lago del Coghinas, il lago del Liscia, il lago di Casteldoria con le Terme, il castello di Monte Acuto, il Monte Olia, e sul versante costiero il litorale di Trinità d’Agultu con Costa Paradiso, l’area di Aglientu con Monte Russu e Vignola, Capo Testa e Santa Teresa di Gallura, il parco dell’Arcipelago della Maddalena, Capo Ferro e l’Orso di Palau, Capo Figari e l’area marina protetta di Tavolara, Capo Coda Cavallo, lo stagno di San Teodoro. Questo parco ciclistico, interconnesso alla dorsale orientale, potrebbe individuare una serie di itinerari locali di accesso alle aree più attrattive come le isole di La Maddalena e Caprera.

Il Parco Ciclistico del Supramonte, del Golfo di Orosei, di Tepilora e del Rio Posada comprende il Supramonte col Monte Corrasì, 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
CicOlbia Rete urbana ciclopedonale	Olbia
Strada del Vermentino di Gallura DOCG	Gallura
Cammino di Santu Jacu: tappa 41 Olbia - Padru	Gallura
Cammino di Santu Jacu: tappa 39 Torpé - Posada - Siniscola	Baronie
Posada Pedala	Posada
Sentiero CAI G-101 Cresta del Montalbo	Baronie
Sentiero CAI G-104A Guzzurra Talisi	Baronie
Sentiero CAI G-106 Corru 'e mandra - Badde Viola - Sa 'e Tamponi	Baronie
Cammino100Torri Cammino orientale: Via della Gallura e Via dell'Ogliastra	Gallura, Baronie, Supramonte, Ogliastra

Il progetto **CicOlbia**, promosso dal Comune di Olbia nell'ambito del Quarto e Quinto Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, è stato avviato nel 2013 ed è attualmente in corso. Il progetto comprende, tra le altre attività, la redazione del **Piano Comunale della Rete Ciclopedonale** e di progetti preliminari per la messa in sicurezza di alcuni nodi critici. Il progetto generale di realizzazione della rete di percorsi ciclopedonali protetti prevede un complesso percorso che dalla spiaggia di Bados, ubicata a nord del centro abitato di Olbia, consentirà di raggiungere le spiagge del Lido del Sole, situate a sud. I percorsi proposti nel progetto si collegano alle piste ciclopedonali esistenti o in fase di progettazione a cura del Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna (CIPNES). Tali percorsi interessano, inoltre, l'area del lungomare, il porto ed i parchi urbani, consentendo di collegare il centro città con l'aeroporto e con l'area in cui sono ubicati il porto turistico Marina di Olbia ed il teatro Michelucci.

La **Strada del Vermentino di Gallura D.O.C.G.** è un itinerario enogastronomico volto alla valorizzazione del territorio della Gallura e delle sue produzioni vitivinicole e agroalimentari, integrando l'offerta enogastronomica con le bellezze storiche e paesaggistiche dei luoghi. Il percorso coinvolge e mette a sistema aziende e cantine vitivinicole, enoteche, imprese agricole, agriturismi, ristoranti, strutture ricettive, enti locali e istituzioni dei comuni di Aggius, Arzachena, Badesi, Berchidda, Budoni, Calangianus, La Maddalena, Loiri - Porto S. Paolo, Luogosanto, Luras, Monti, Olbia, Padru, S. Antonio di Gallura, S. Teresa di Gallura, San Teodoro e Tempio Pausania.

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. 41 Olbia - Padru e n. 39 Torpé - Posada - Siniscola, entrambe comprese all'interno del braccio laterale orientale che da Ozieri si dirige verso Olbia, passando per Nuoro, Dorgali e Orosei.

Posada Pedala è il servizio di bike sharing con cui il Comune di Posada promuove la mobilità sostenibile sul suo territorio. Il servizio consente l'utilizzo libero delle biciclette e la loro riconsegna in una delle due stazioni situate nel Centro Storico e nel Porto di La Caletta. Il progetto propone un percorso ciclabile e carrabile attraverso il centro storico, a connessione della stazione di bike sharing di Piazza Coghe Fae con Casa delle Dame - Centro di educazione ambientale e Ufficio Turistico, un percorso ciclabile fino alle località balneari di S. Giovanni e di La Caletta con il porto turistico e alcuni percorsi di valenza naturalistica lungo il Rio Posada, gli stagni di Longu e Tundu, il Rio S. Caterina e la Pineta di Orvile.

Il **Sentiero CAI G-101 Cresta del Montalbo** è un percorso che si sviluppa all'interno del Sito di Interesse Comunitario del Montalbo, attraversando il comune di Lodè e proseguendo lungo la cresta del Montalbo, da cui si può apprezzare il panorama sui due versanti del monte. Le caratteristiche geologiche e l'isolamento di questi luoghi rendono l'area particolarmente importante dal punto di vista naturalistico: lungo il percorso si incontrano garighe montane e desolati rocciai, oltre a numerose piante endemiche come la Peonia di Corsica; nei luoghi più freschi si trovano invece esemplari secolari di acero minore, scampati miracolosamente al taglio. Inoltre, si possono osservare mufloni e rapaci fra i quali la poiana, il falco pellegrino e l'aquila reale. Lungo il percorso si incontrano i ruderi di vecchi ovili e le aree di sosta realizzate in prossimità della Fonte di Talisi e presso Guzzurra e il centro di cantiere di Sa Mela dell'Ente Foreste della Sardegna.

Il **Sentiero CAI G-104A Guzzurra Talisi** è un percorso inserito nel Sito di Interesse Comunitario del Montalbo nel comune di Lodè e interseca la SP3 Lula - S. Anna. Lungo il tragitto si incontrano luoghi di particolare interesse storico come l'antica strada per la transumanza e i ruderi di vecchi ovili. Dal punto di vista naturalistico sono da segnalare alcuni esemplari secolari di acero minore. Il sentiero raggiunge il punto panoramico del passo di Corru 'e mandra e Punta Ferulargiu. Nelle vicinanze si trova l'area di sosta realizzata in prossimità della Fonte di Talisi e quella di Guzzurra.

Il **Sentiero CAI G-106 Corru 'e mandra - Badde Viola - Sa 'e Tamponi** è un percorso inserito nel Sito di Interesse Comunitario di Montalbo, raggiungibile dall'ingresso di Badde Viola che si trova sulla vecchia strada Nuoro - Siniscola. Dalla sommità di Mangallu e da tutto il sentiero della carrareccia si ha una vista panoramica sul versante sud-ovest del Montalbo. Il percorso attraversa il passo di Corru 'e mandra e passa nelle vicinanze di Punta Ferulargiu. Lungo il percorso si incontrano luoghi di particolare interesse naturalistico e culturale come il vecchio bosco di lecci, gli antichi ruderi dei rifugi dei pastori, le vie della transumanza e le aie carbonili. Lungo la pista forestale è possibile visitare i vecchi Pinnettos di Ortorutta, restaurati e attrezzati per la fruizione turistica. Sono presenti le aree di sosta di Cuile Ortorutta, di Fontana Mariane 'e Jana, l'area di sosta di Guzzurra e il fabbricato di servizio del centro di cantiere di Sa Mela, gestito dall'Ente Foreste della Sardegna.

Il **Cammino100Torri** è un itinerario che percorre l'intero periplo della Sardegna attraverso le torri costiere dell'isola, che fin dal Medioevo hanno dominato spettacolari paesaggi costituendo il principale sistema difensivo, di avvistamento e di comunicazione della fascia costiera. Senza mai allontanarsi dal mare, tale percorso circolare si snoda tra spiagge, foreste e stagni, consentendo di cogliere le differenze tra i climi e i paesaggi delle coste orientale e occidentale dell'isola. Il cammino orientale si sviluppa su 597 km da Cagliari alla Gallura, attraverso un territorio dall'andamento morfologico vario che alterna pianure, stagni e spiagge a massicci e scarpate scoscese sul mare dove sono incastonate spettacolari calette. L'ambito attraversato dall'itinerario in analisi è interessato nella prima porzione da Olbia a Budoni dalla **Via della Gallura**, che percorre la costa nord-orientale da San Pietro a Mare (Valledoria) a Budoni, e nella seconda porzione dalla **Via dell'Ogliastra**, che percorre la costa orientale da Budoni a Cardedu.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
21	Arzachena - Olbia
23	Siniscola - Dorgali

L'itinerario in oggetto fa parte della **diretrice longitudinale orientale-costiera**, un corridoio ciclabile che percorre la costa orientale della Sardegna collegando Santa Teresa di Gallura con la città di Cagliari attraverso otto itinerari che transitano per Olbia, Dorgali, Tortolì, Villaputzu e Villasimius.

Inoltre, l'itinerario è interamente compreso nei percorsi di cui la Regione Sardegna ha richiesto l'inserimento nella rete di scala europea EuroVelo, ed in particolare all'interno di EuroVelo 8 Itinerario del Mediterraneo, nel percorso ciclabile di scala nazionale inserito nella rete Bicalia (recentemente aggiornata a Settembre 2017), in continuità con l'itinerario BI19 Ciclovía Tirrenica, e infine 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:

- 238 alberghi o strutture ricettive di altro tipo (b&b, appartamenti, affittacamere etc.)
- 6 campeggi
- 1 ostello.

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

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

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

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

I servizi proposti per l'integrazione sono i seguenti:

- 3 ciclostazioni
- 2 infopoint
- 2 officine specializzate
- 9 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 nel centro urbano di Olbia e, sviluppandosi in continuità con l'itinerario n.21 Arzachena-Olbia, pone in collegamento questo importante centro con la località turistica di San Teodoro e, ancora oltre, con il centro urbano di Siniscola, attraverso i comuni di Budoni e Posada; in questo modo, l'itinerario rende accessibili i principali nodi intermodali della città di Olbia da tutto il versante meridionale costiero sino a Siniscola. A partire dall'aeroporto di Olbia Costa Smeralda l'itinerario percorre un breve tratto della pista ciclabile prevista dal progetto CicOlbia per collegare la struttura aeroportuale con il centro città, il porto commerciale e la stazione ferroviaria. Raggiunta l'intersezione a rotatoria con la SS125, l'itinerario si immette sulla strada statale in direzione di Loiri Porto San Paolo con una pista in sede propria affiancata per un breve tratto al percorso pedonale (*vedi sezione tipo A6B*) e successivamente posta in affiancamento alla piattaforma stradale (**A2B**). Lungo la SS125 l'itinerario intercetta la pista ciclabile Padrongianus, parte del percorso blu del progetto CicOlbia, che supera il fiume Padrongianus in sede promiscua con i veicoli sulla strada statale (**D8**), attraverso gli opportuni accorgimenti di sicurezza, e prosegue con una pista non affiancata posta a quota inferiore rispetto alla strada statale (**B2**). Il percorso transita in sede promiscua (**D2**) lungo le strade vicinali via Lido del Sole e via Sos Salinas e reimmettendosi sulla SS125 prosegue con una pista affiancata (**A2B**) al tracciato della strada statale in direzione sud attraverso i principali centri della costa: Murta Maria, Costa Corallina, Loiri Porto San Paolo, Vaccileddi, Monte Petrosu, Lutturai e le Case Peschiera-Lu Fraili. Il transito in ambito urbano avviene in sede promiscua con i veicoli (**D7**), attraverso l'istituzione di Zone 30 urbane da concordare con le Amministrazioni Comunali interessate. Inoltre, dai centri attraversati si possono facilmente raggiungere diverse località balneari e rinomate spiagge della costa: la spiaggia delle Saline, Porto Istana, le isole dell'Area Marina Protetta di Tavolara - Punta Coda Cavallo, Cala Brandinchi etc. Costeggiando l'area SIC dello Stagno di San Teodoro, l'area umida più importante della costa nord orientale, e superando l'intersezione con la SP110 (**E8**), l'itinerario lascia la SS125 e imboccando la via A. Gramsci in sede promiscua (**D1**), raggiunge l'ingresso della spiaggia La Cinta e prosegue attraverso il centro urbano di San Teodoro, dove si prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana (**D7**). In uscita da San Teodoro, l'itinerario prosegue in direzione sud con una pista affiancata (**A2B**) alla SP1 e raggiunge la località di Porto Ottiolu, sede di un importante porto turistico. Da questo centro l'itinerario lascia la strada provinciale per proseguire su una pista già realizzata lungo la strada che transita attraverso la località di Agrustos e raggiunge il centro urbano di Budoni con l'omonima spiaggia. Da qui l'itinerario prosegue con un percorso in sede promiscua che transita in ambito urbano lungo le vie dei Lidi e Gramsci, tramite l'istituzione di una Zona 30 (**D7**), e superando la SS125 con un sottopasso prosegue su strade a bassa intensità di traffico (**D2**) attraverso le frazioni di Limpiddu, Solità e San Lorenzo. Intercettando la SP24bis l'itinerario transita sulla stessa in sede promiscua (**D1**) attraverso Sas Murtas (frazione di Posada), e superando la SS131dnc in sottopasso, prosegue sulla SS125 in affiancamento (**A2B**).

Lungo il tragitto tra San Teodoro e Posada l'itinerario si sviluppa su tratti caratterizzati dalle maggiori pendenze, che in prossimità di Porto Ottiolu e, ancora oltre, delle frazioni di Solità, San Lorenzo e Sas Murtas superano la pendenza standard del 3% e in alcuni brevi tratti raggiungono pendenze del 7% e 9%.

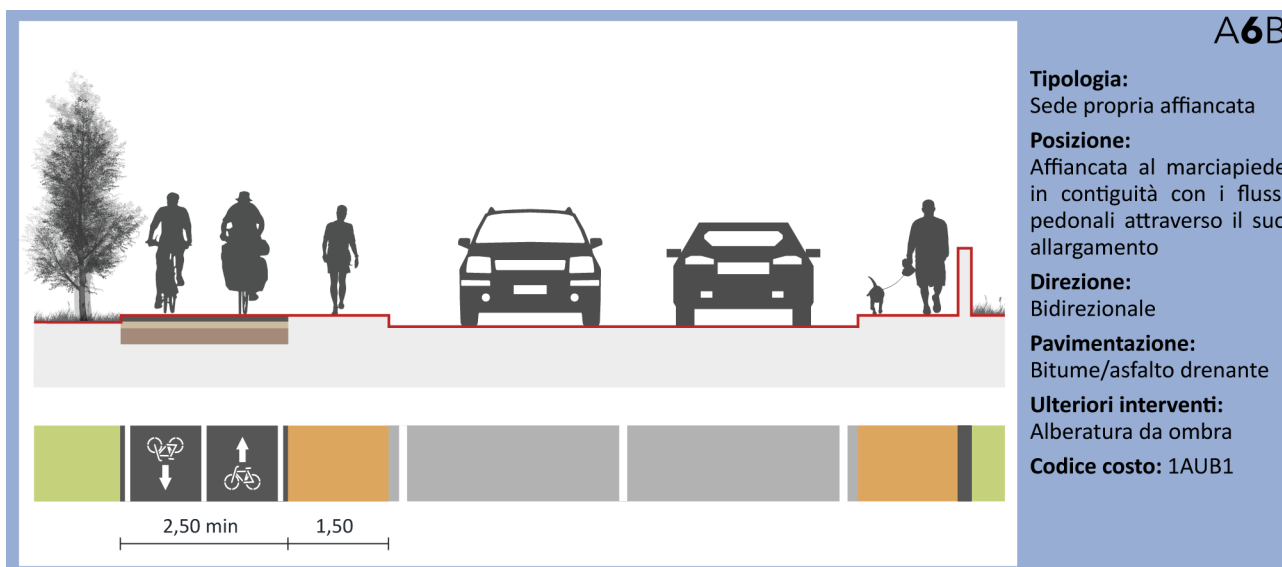
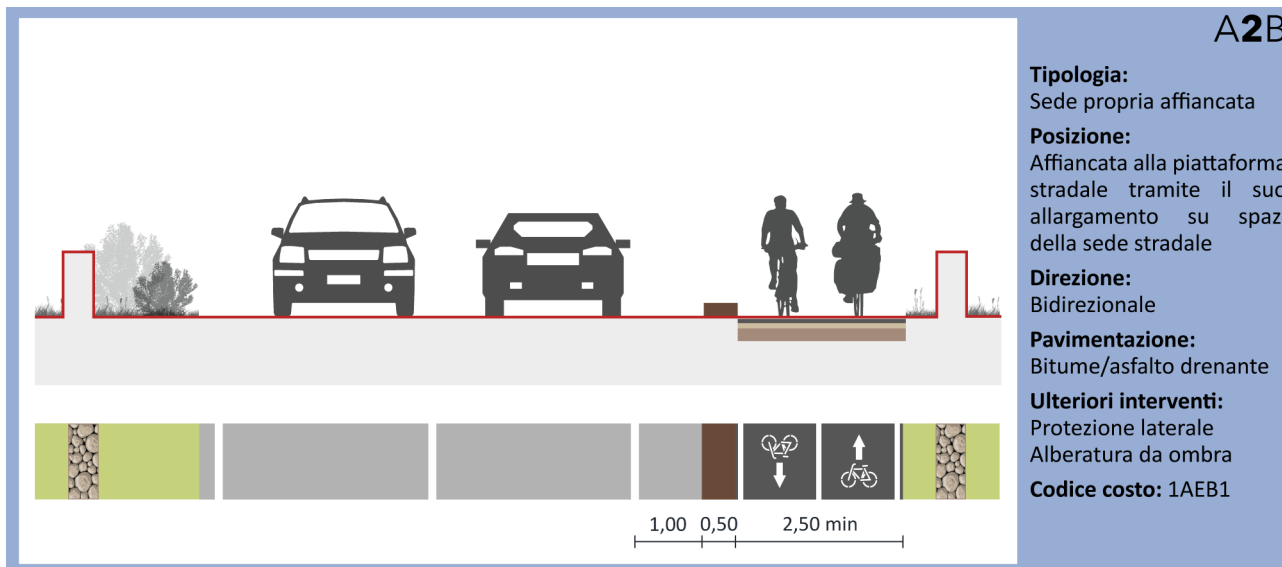
Transitando sulla SS125 l'itinerario supera il Rio Posada (**D8**) e, proseguendo in sede promiscua sulla via Circonvallazione Nord (**D1**), raggiunge la pista ciclabile realizzata dall'amministrazione comunale di Posada in affiancamento alla via Circonvallazione Est e alla via A. Gramsci, fino alla frazione di Monte Longu; lungo questa pista si prevede la realizzazione dei necessari interventi di compatibilità ciclabile in corrispondenza delle intersezioni (**E17**). Con questo percorso l'itinerario lambisce i margini orientali del centro urbano, antico borgo medioevale sovrastato dal Castello della Fava, e prosegue verso le località costiere di San Giovanni e La Caletta, frazione di Siniscola.

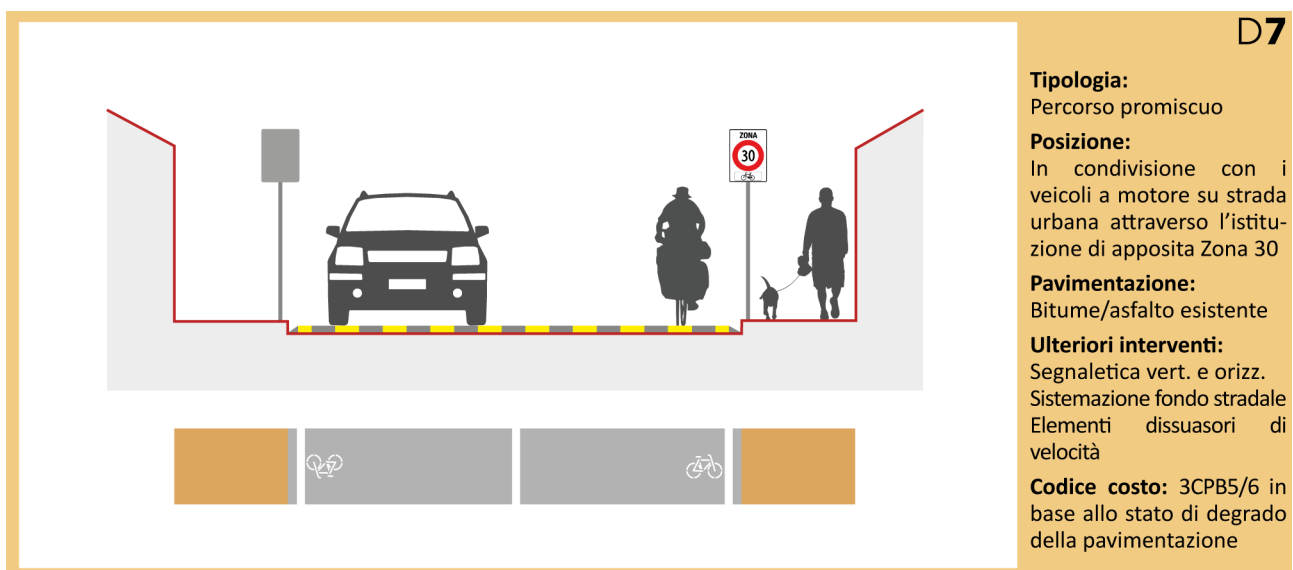
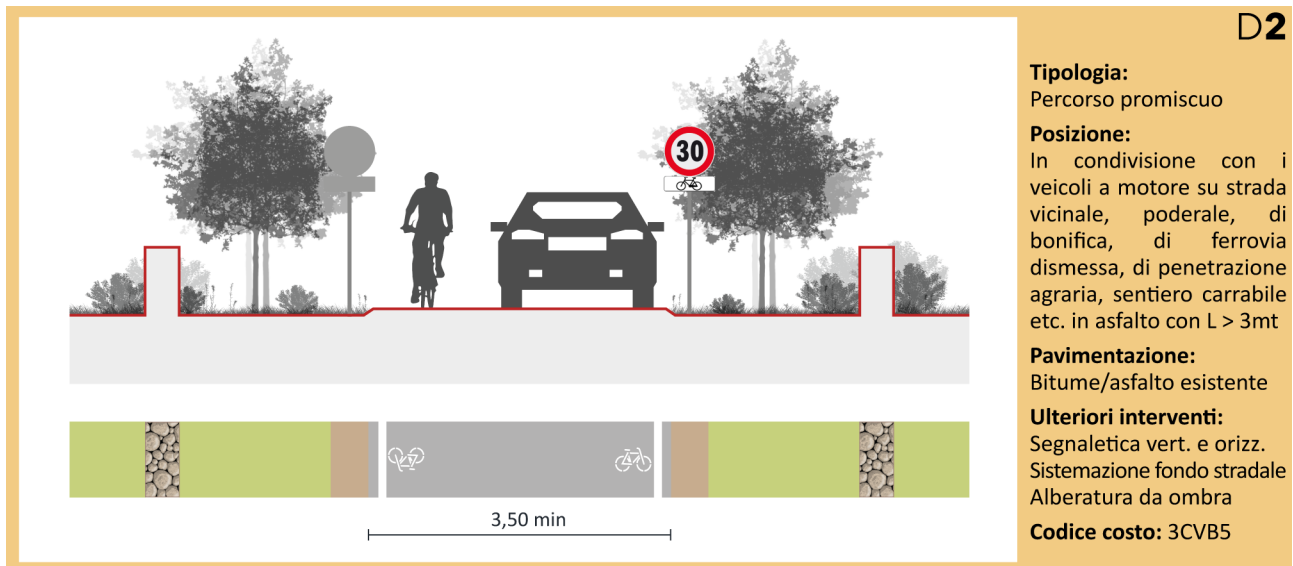
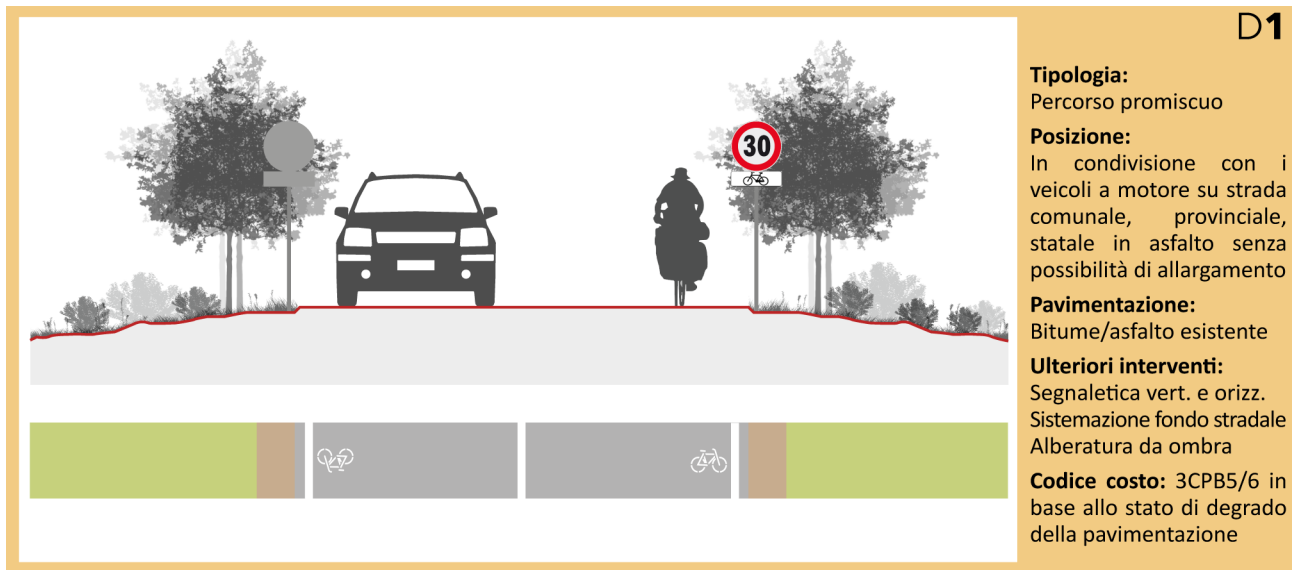
Nel territorio del comune di Posada, inoltre, è possibile visitare il Parco Naturale Regionale dell'Oasi di Tepilora, riconosciuto Riserva della Biosfera dall'Unesco e costituito da circa 8000 ettari estesi dai boschi di Tepilora alla foce del Rio Posada.

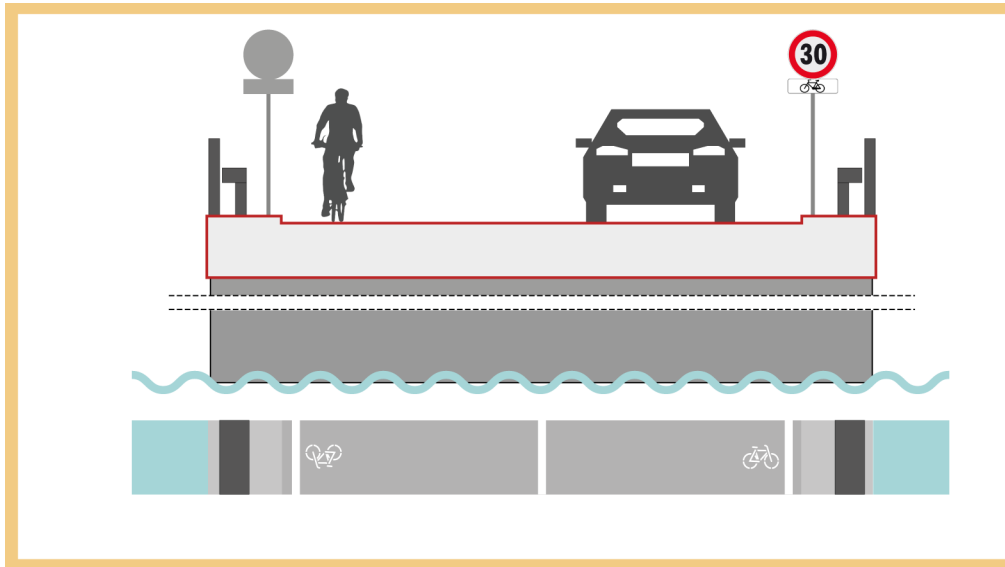
Attraversando il centro di La Caletta e il suo porto turistico con un percorso in sede promiscua che prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana (**D7**), l'itinerario prosegue per un breve tratto in affiancamento alla SP3 (**A2B**) e, deviando su alcune strade vicinali e comunali a bassa intensità di traffico, raggiunge il centro urbano di Siniscola con un percorso in sede promiscua (**D2** e **D3**), che nel tratto di penetrazione urbana prevede l'istituzione di una Zona 30 (**D7**). L'itinerario trova conclusione presso il centro di Siniscola, principale centro delle Baronie e "porta" tra Gallura e Barbagie; il suo paesaggio è dominato dal massiccio del Montalbo, area SIC interessata da alcuni sentieri CAI e raggiungibile con una deviazione di circa 10 km verso l'entroterra in direzione di Lodè.

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

SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO







D8

Tipologia:

Percorso promiscuo

Posizione:

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

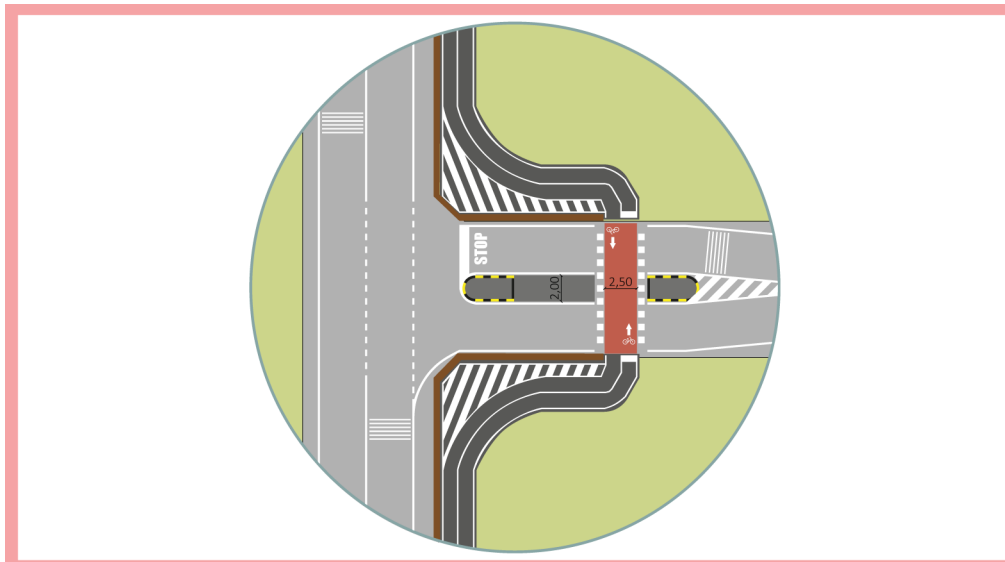
Pavimentazione:

Bitume/asfalto esistente

Ulteriori interventi:

Segnaletica vert. e orizz. Sistemazione fondo stradale

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



E8

Tipologia:

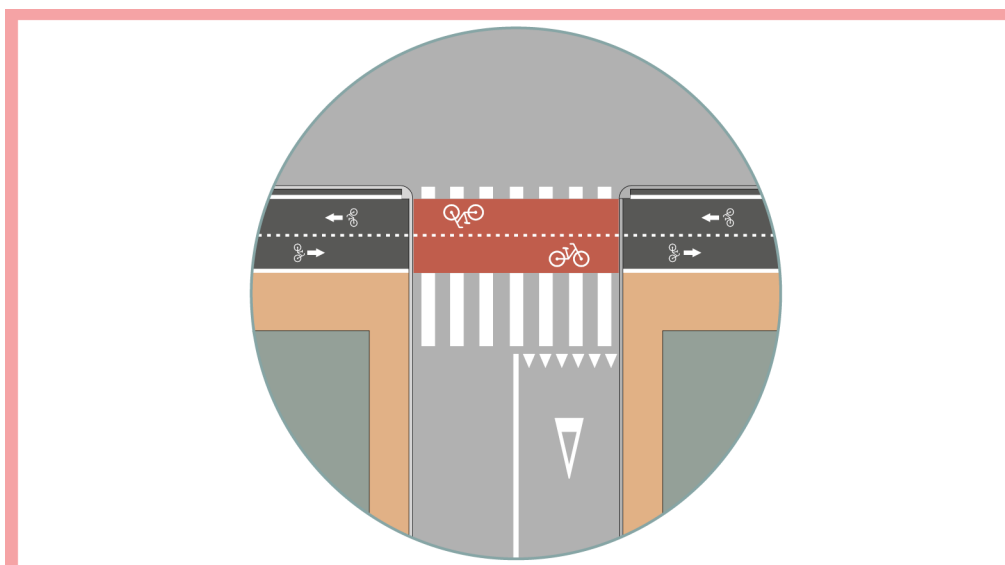
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:

- attraversamento ciclabile
- isola centrale salvagente
- dissuasori di velocità
- segnaletica vert. e orizz.

Tipo intervento: I3

Codice costo: 4E



E17

Tipologia:

Attraversamento ciclopedonale su strada urbana, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:

- attraversamento ciclabile
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A6

Codice costo: 4U

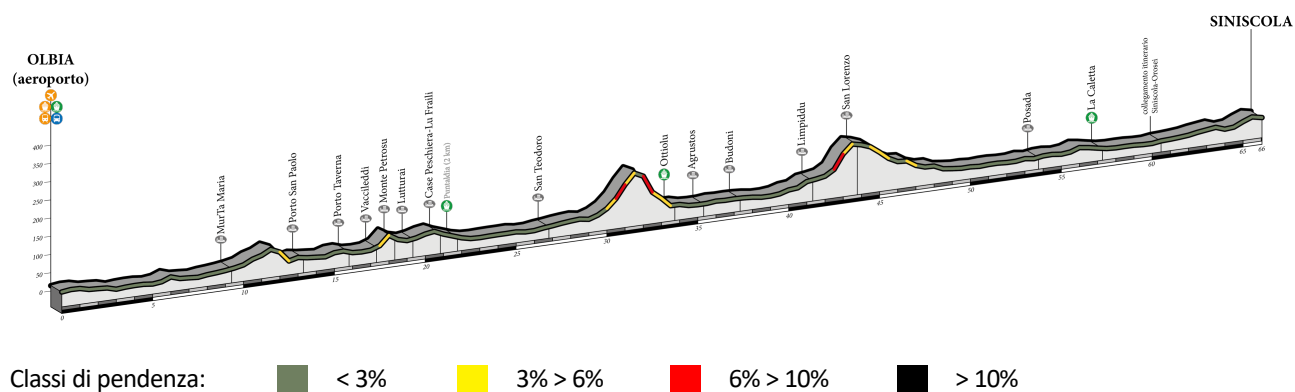
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

L'itinerario si sviluppa su livellette minori del 3% per circa 59 km, pari al 90% del suo sviluppo complessivo, e soltanto per 1,50 km, pari al 2% del totale, presenta pendenze superiori al 6%, ma sempre al di sotto del 10%. Questi brevi tratti più impervi sono localizzati in prossimità di Porto Ottiolu e in uscita dalla frazione di Solità, nel comune di Budoni, corrispondenti ai due maggiori picchi altimetrici visibili nel profilo riportato di seguito. La rimanente porzione di itinerario, pari a circa il 7,50% del percorso totale, si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%.

La proposta di itinerario ciclabile in oggetto prevede che il 57% circa sia sviluppato su piste ciclabili in sede propria, per un totale di circa 38 km, mentre il 34%, pari a 22,50 km, 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 5,36 km, limitandosi quindi a circa l'8% 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 4 ore e 24 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:

SCHEDA TECNICA N. 22	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	66,05
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	7.129.689,23
Lunghezza itinerario con pendenza <3% (km)	59,55
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	5,00
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	1,50
Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km)	0,00
Lunghezza già realizzata (km)	5,63
Lunghezza già progettata (km)	0,88
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	28,47
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	37,37
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	5,36
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	12,09
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	10,41
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,83
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	6
Lunghezza del percorso diretto (km)	52,25
Dislivello salite (passo 200m)	547,94
Dislivello discese (passo 200m)	562,95
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	66,05
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	5,55
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	16,42
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	22
Punti di interesse in centro urbano	20
Punti di interesse lungo l'itinerario	5
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	2
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	1
Numero di porti lungo l'itinerario	1
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	1
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	7

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Olbia - Siniscola 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
66,05	8,30	1,3	2	ASFALTO	
2	3	3	2	3	13

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
3,71	0,03	0,38	0,12	2	
4	2	2	2	4	14

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
13	14	27
LIVELLO DI CICLABILITÀ MEDIA	LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ MEDIA	LIVELLO DI QUALITÀ MEDIO-ALTA

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. 22							
Lunghezza: 66,05 km Costo totale: 7.129.689,23 € Costo/km: 119.746,21 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 4.916.645,65	37,37	56,57	6,48	9,81	30,89	46,77
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 176.834,99	27,86	42,18	0,00	0,00	27,86	42,18
Attraversamento ¹	€ 2.016.376,19	0,83	1,25	0,03	0,05	0,80	1,20
Intersezione ²	€ 19.832,40						
Totale	€ 7.129.689,23	66,05	100	6,51	9,85	59,54	90,15

¹ interventi di moderazione del traffico, posa in opera di segnaletica verticale e orizzontale

² intervento di posa in opera di segnaletica verticale

OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS

IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BIBLIOGRAFIA

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

SITOGRAFIA

- www.bicialia.it
- www.bikeitalia.it
- www.fiab-onlus.it
- www.istat.it
- www.maps.it
- www.regione.sardegna.it
- www.sardegnaambiente.it
- www.sardegna.beniculturali.it
- www.sardegnaicultura.it
- www.sardegna.digitallibrary.it
- www.sardegna.geoportale.it
- www.sardegna.mobilita.it
- www.sardegna.natura.com
- www.sardegna.sentieri.it
- www.sardegna.territorio.it
- www.sardegna.turismo.it
- www.wikipedia.it

REPERTORIO IMMAGINI

(www.sardegna.turismo.it)

Copertina: Fenicotteri nello stagno di San Teodoro, San Teodoro

Introduzione:

1. Faro dell'Isola della Bocca, Olbia
2. Spiaggia di Porto Taverna, Loiri Porto San Paolo
3. Fauna nell'Area Marina Protetta di Tavolara - Punta Coda Cavallo, Olbia
4. Cala Brandinchi, San Teodoro
5. Rocca Tartaruga, Loiri Porto San Paolo
6. Cala di Budoni, Budoni
7. Torre di San Giovanni, Posada
8. Panorama del paese con il Castello della Fava visto dallo stagno Longu, Posada
9. Spiaggia di La Caletta, Siniscola

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.22 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.