




ITINERARIO 30


BERCHIDDA - OZIERI/CHILIVANI




 41,45 km

 565 m


 580 m

 2 h 45 min


 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **BASSA**

★★★ Qualità: **BASSA**

 Gallura, Monteacuto

 Direttrice locale di collegamento Ozieri, Tempio Pausania e Olbia

 - Strada del Vermentino di Gallura DOCG; Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto; Ippovia Ozieri-Pattada; Cammino di Santu Jacu

- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 7, n. 8, n. 29

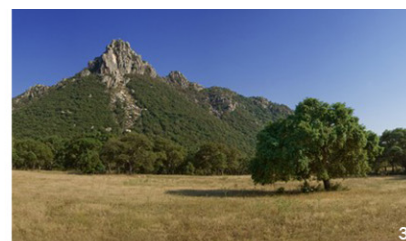


| | |
|---|-----------|
| INTRODUZIONE | 5 |
| ANALISI | 6 |
| ANALISI DEL CONTESTO | 6 |
| IL PAESAGGIO | 6 |
| I VINCOLI AMBIENTALI | 7 |
| I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI | 7 |
| LE INFRASTRUTTURE | 8 |
| I PARCHI CICLISTICI | 9 |
| I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO | 11 |
| ANALISI TECNICA | 13 |
| DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO | 13 |
| SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO | 15 |
| SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO | 19 |
| VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA | 21 |
| QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI | 23 |
| OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS | 25 |
| IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI | 25 |
| RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI | 27 |
| BIBLIOGRAFIA | 27 |
| SITOGRAFIA | 27 |
| REPERTORIO IMMAGINI | 27 |
| ALLEGATI | 29 |
| ALL. 1: TAVOLA N. 1.30 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI | 29 |

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Berchidda - Ozieri/Chilivani, 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. 30 Berchidda - Ozieri/Chilivani, lungo 41,45 km, si sviluppa nell'entroterra centro-settentrionale dell'Isola, collegando il centro di Berchidda con la stazione ferroviaria di Ozieri/Chilivani, importante nodo intermodale situato lungo la ferrovia Cagliari-Golfo Aranci e capolinea della Chilivani-Porto Torres. L'itinerario costituisce parte della direttrice locale di collegamento Ozieri, Tempio e Olbia, che attraverso tre itinerari connette le regioni storiche del Logudoro, del Monteacuto e della Gallura toccando i territori di Oschiri, Berchidda e Telti. Da Berchidda, cuore montuoso della Gallura più profonda animato dalla famosa manifestazione culturale del Time in Jazz, l'itinerario attraversa l'area di interesse naturalistico del Monte Limbara, massiccio granitico tra i più importanti dell'Isola, il cui territorio ricade all'interno del Parco Naturale Regionale del Limbara, e le vallate attorno al lago del Coghinas, tra Oschiri e Tula, aree SIC e ZPS di grande interesse paesaggistico e naturalistico legate al turismo lacustre.



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 nell'entroterra centro-settentrionale dell'Isola, attraversa le due regioni storiche della Gallura e del Monteacuto e il territorio compreso nelle Unioni dei Comuni del Monte Acuto e del Logudoro.

La regione storica e geografica della Gallura comprende la parte nord-orientale dell'Isola, delimitata a ovest dal fiume Coghinas e a sud-est dal monte Nieddu, nel comune di San Teodoro. L'area risulta dominata dal massiccio montuoso del Limbara, secondo in Sardegna per dimensione e importanza, con la massima altitudine di 1.362 metri s.l.m. raggiunta da Punta Balistrieri. Il complesso di natura granitica, assieme al fiume Coghinas rappresenta un fattore di delimitazione e isolamento di questa regione, condizione accentuata dai profondi solchi delle valli fluviali interne e dalle diverse tessere del mosaico tellurico. In Gallura si possono osservare almeno tre tipi di paesaggio in cui l'intervento dell'uomo ha inciso in modo significativo, ciascuno dei quali si distingue per differenti particolarità e velocità di modificazione. Il paesaggio degli insediamenti interni può definirsi a lenta modificazione, quello dell'habitat disperso degli stazzi appare in bilico tra la tendenza all'abbandono e la sua ripresa, quello costiero è senza dubbio il più soggetto a trasformazioni, con accelerazioni improvvise e modifiche sostanziali. Il secolare isolamento che caratterizza il territorio lontano dalla costa, più riparato dai venti e caratterizzato da imponenti affioramenti granitici e boschi di querce e sughere, è legato alla difficoltà con cui le vie di comunicazione si snodano nel contesto orografico, dove il carattere impresso dalla conformazione granitica della natura domina ancora rispetto alle infrastrutture. Il Monteacuto è una regione storica, coincidente con quella ambientale dai confini non ben delineati, che gravita attorno alla cittadina di Ozieri. Deve il suo appellativo al massiccio granitico ubicato a sud-ovest di Berchidda, alle falde del Limbara, su cui si ergeva l'omonimo castello di epoca medioevale. Il suo territorio corrisponde in massima parte alle aree pianeggianti che dal Monte Santo, confine con il Meilogu, arrivano quasi fino ad Olbia, comprendendo la vallata a sud del Limbara. L'unica zona realmente montuosa è quella a sud-est, corrispondente pressappoco al territorio di Pattada e all'altopiano di Buddusò, anticamente compreso nella regione storica del Nuorese. Il complesso forestale del Monte Acuto è costituito da diversi corpi di valenza naturalistica ricadenti nei comuni di Tula, Pattada, Buddusò, Oschiri e Berchidda: la sede del complesso, situata presso Monte Lerno, è Foresta Demaniale dal 1904.

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 |
|---|-----------|
| Campo di Ozieri e Pianure comprese tra Tula e Oschiri | SIC |
| Monte Limbara | SIC |
| Piana di Ozieri, Mores, Ardara, Tula e Oschiri | ZPS |

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

L'itinerario ciclabile Berchidda - Ozieri/Chilivani attraversa i centri urbani o i territori comunali di:

| Comune (abitanti) | Transito in |
|----------------------------|---------------|
| Berchidda (2 772 abitanti) | centro urbano |

| | |
|--------------------------|---------------------|
| Oschiri (3 292 abitanti) | territorio comunale |
| Tula (1 572 abitanti) | territorio comunale |
| Ozieri (10 594 abitanti) | territorio comunale |

in cui risiede quindi una popolazione totale di 18.230 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il centro urbano di Berchidda 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, e 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. Inoltre, il borgo di Berchidda ospita il **Time in Jazz**, festival internazionale ideato e diretto dal trombettista Paolo Fresu che anima ogni estate le strade del paese grazie a musicisti provenienti da tutto il mondo.

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

Non sono presenti punti di interesse urbani relativi all'ambito interessato dall'itinerario.

| Nome del punto di interesse | Categoria | Comune | Collegamento al sito della RAS |
|------------------------------------|-----------|-----------|---|
| Castello di Monte Acuto | Castello | Berchidda | http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17782 |
| Chiesa di Nostra Signora di Castro | Chiesa | Oschiri | http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17888 |
| Dolmen di Monte Acuto | Monumento | Berchidda | http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=22226 |
| Museo del vino | Museo | Berchidda | http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19012&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1 |
| Ponte Romano Ezzu | Ponte | Ozieri | http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20929 |

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie principali dell'ambito interessato dall'itinerario tra il centro urbano di Berchidda e il nodo intermodale di Ozieri-Chilivani sono la SS729 Sassari-Olbia, che collega la zona nord-occidentale dell'Isola con la costa orientale inglobando anche il tracciato della SS597 di Logudoro, la SS199 di Monti, la SS392 del Lago del Coghinas e la SS132 di Ozieri. Dalle strade statali si diramano varie strade provinciali che collegano i principali centri urbani, tra le quali la SP159 e la SP2 sono utilizzate dall'itinerario in analisi. Inoltre, sono presenti diverse strade secondarie a basso volume di traffico, utili 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 sono presenti le stazioni ferroviarie di Berchidda e di Ozieri-Chilivani, interessate 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. Inoltre, la stazione di Ozieri-Chilivani è anche capolinea della linea ferroviaria per Porto Torres, che connettendosi alla Dorsale Sarda consente il collegamento tra i due principali centri sardi di Cagliari e Sassari e con il porto marittimo di Porto Torres.

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 cinque 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 la maggior parte dell'itinerario da Berchidda a Tula.
- il Parco Ciclistico del Marghine, del Goceano, del Monte Acuto e del Fondovalle del Tirso comprende l'ultimo tratto dell'itinerario da Tula alla stazione ferroviaria di Chilivani, nel comune di Ozieri.

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 Marghine, del Goceano, del Monte Acuto e del Fondovalle del Tirso comprende i territori a nord di Bortigali, Badde Salighes, Mulargia, Campeda, Foresta Burgos, Foresta Fiorentini, Monte Pisanu, Foresta di Anela, sino ad arrivare a Nughedu San Nicolò e Pattada con il lago di Monte Lerno, e il fondovalle e la piana del Tirso, con le terme di San Saturnino.

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

| Denominazione itinerario | ubicazione |
|---|--------------------------------|
| Strada del Vermentino di Gallura DOCG | Gallura |
| Itinerario RAS 313 In-Movimento "Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto" | Unione dei Comuni Alta Gallura |
| Archeonatura in Logudoro - Ippovia Ozieri-Pattada | Logudoro |

| | |
|---|--------|
| CSJ: tappa n. 4A Chilivani - Ozieri centro su ex ferrovia | Ozieri |
|---|--------|

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 macroitinerario **Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto**, promosso dai Comuni dell'Area Leader GAL Alta Gallura-Gallura attraverso la misura 313 del Programma di Sviluppo Rurale 2007/2013, intende mettere in rete il territorio dell'Alta Gallura e del Monte Acuto attraverso la definizione di itinerari intercomunali escursionistici, culturali ed enogastronomici a supporto del turismo rurale. Gli itinerari convergono da un lato verso il mare e dall'altro verso il Monte Limbara, col proposito di avviare uno sviluppo integrato costa-entroterra in grado di dare forza alle risorse ambientali, storiche, religiose e folkloristiche del territorio. L'ambito attraversato dall'itinerario in analisi è interessato dal "sentiero dei Musei" a Berchidda e dall'itinerario Lago Coghinas-S'Ampulla-Vallicciola" a Oschiri.

L'**Ippovia Ozieri-Pattada** del progetto "**Archeonatura in Logudoro**" è un percorso per cavalli e biciclette sulle orme del tracciato di ferrovia dismessa Chilivani-Tirso, di cui recupera 9 km di collegamento tra Chilivani ed Ozieri e 12 km del tratto tra la fermata di Vigne e la stazione di Pattada. Il progetto riguarda la mappatura, la segnalazione e l'allestimento di una rete di percorsi rurali e montani nell'ambito del territorio dei sette comuni dell'Unione dei Comuni del Logudoro. Si tratta di una serie di sentieri che permettono di percorrere i comuni interessati, toccando i caratteri principali del territorio, dall'aspetto paesaggistico (laghi, pianori, montagne) all'aspetto storico, culturale e archeologico (chiese campestri, siti archeologici e beni architettonici). Il progetto recupera la viabilità storica, cioè la rete di sentieri e strade rurali ("caminos") che in tempo antico solcavano il territorio e che oggi risultano abbandonati a favore di una viabilità più comoda. Nell'ottica di riutilizzare la viabilità esistente, evitando l'apertura di nuovi passaggi, viene sfruttata la vecchia ferrovia ormai in disuso dal 1970. Il tracciato della ferrovia dei comuni di Ozieri-Pattada-Ittireddu, inoltre, è stato oggetto di precedenti progetti per percorsi naturalistici e turistici da destinare ad ippovia, in particolare nell'ambito Progetto di Qualità "Camineras e Caddos" del P.O.R. Sardegna 2000/2006 CIVIS – Bando 2006.

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 nella tappa n. 4A Chilivani - Ozieri centro compresa all'interno dell'asse centrale tra Porto Torres e Cagliari, che lungo 470 km attraversa l'isola da nord a sud passando per Sassari, Ozieri, Bonorva, Sorgono e Laconi.

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

| N. itinerario | Denominazione itinerario |
|---------------|----------------------------|
| 7 | Sassari - Ozieri/Chilivani |

| | |
|-----------|--|
| 8 | Ozieri/Chilivani - Illorai/Tirso (stazione) |
| 29 | Olbia - Monti (stazione Monti-Telti) - Berchidda |

L'itinerario in oggetto costituisce parte della **diretrice di collegamento Ozieri, Tempio Pausania e Olbia**, di interesse comprensoriale e locale, che attraverso tre itinerari connette le regioni storiche di Logudoro, Monteacuto e Gallura attraverso i centri di Oschiri, Berchidda, Monti e Calangianus.

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 stati individuati diversi servizi attualmente presenti e precisamente:

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

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)

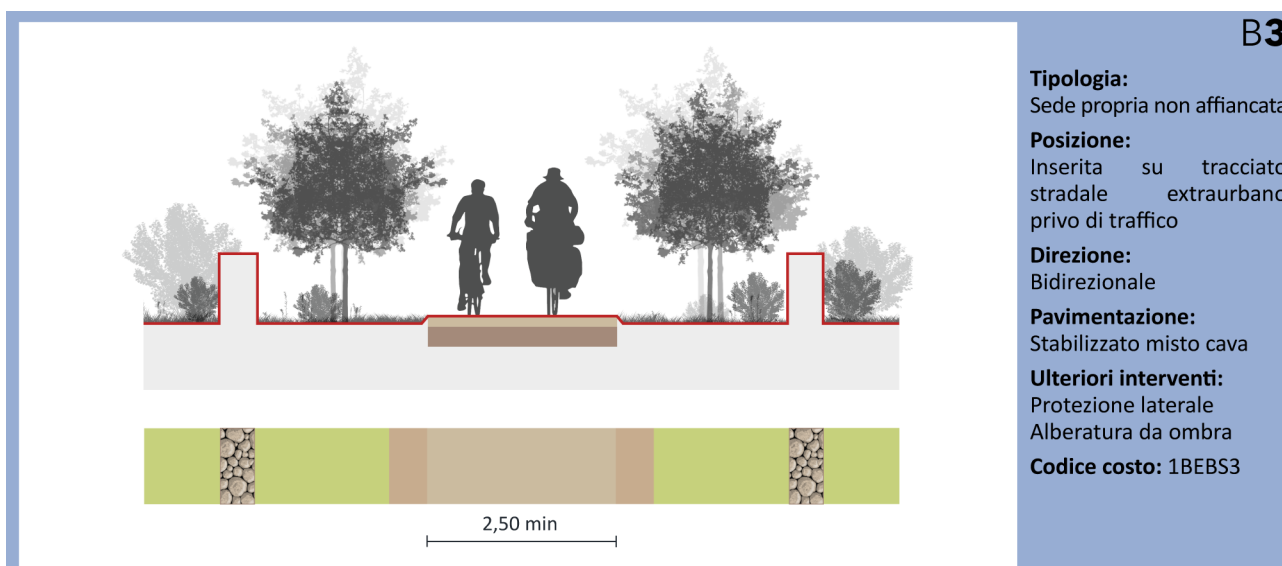
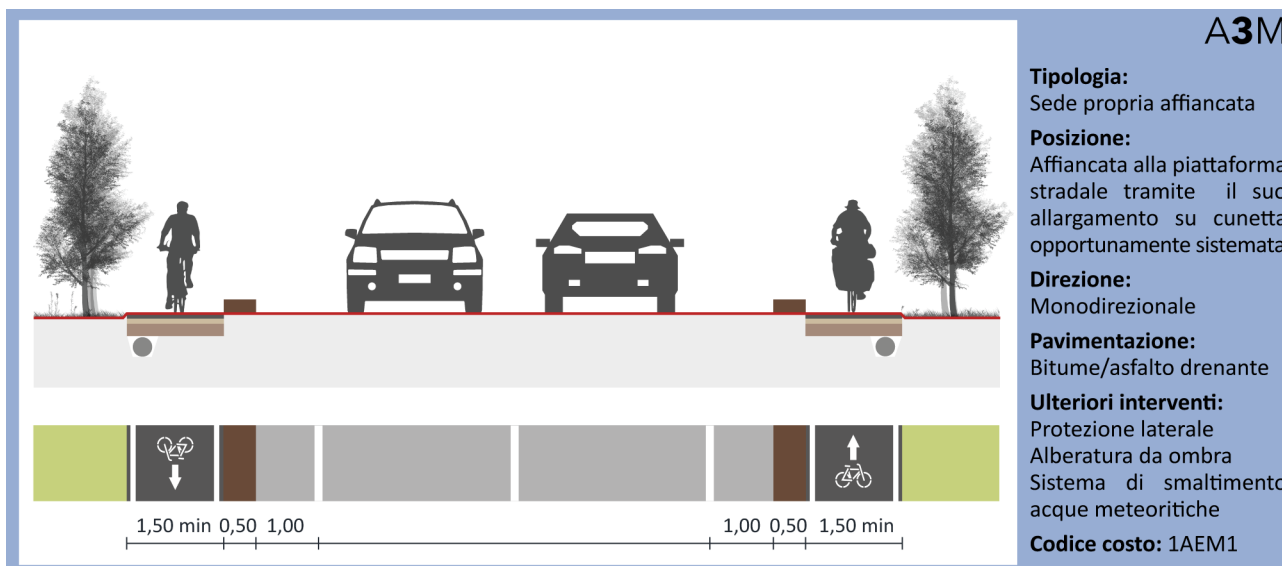
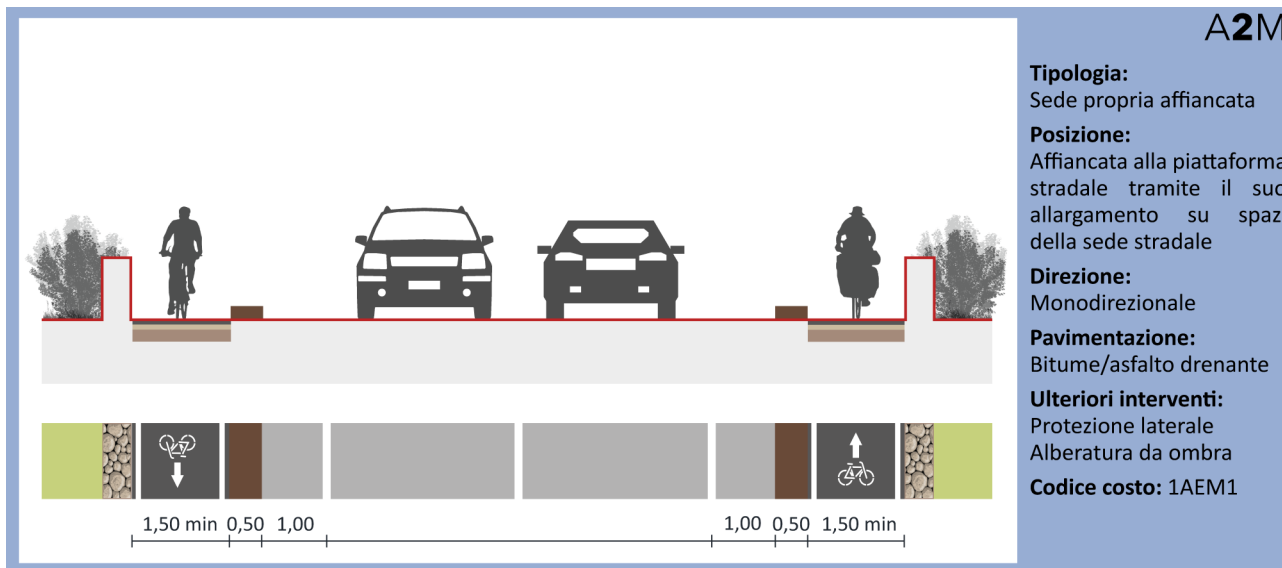
Itinerario. L'itinerario ha origine ai margini meridionali del centro urbano di Berchidda, da cui si sviluppa in continuità con l'itinerario proveniente da Olbia. Con un percorso in sede promiscua (*vedi sezione tipo D7*) che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana, l'itinerario attraversa parte dell'abitato e imbecca la strada del vermentino, che percorre per circa 500 metri ancora in sede promiscua (**D1**). Deviando in direzione nord-ovest sulla viabilità locale, l'itinerario raggiunge la strada vicinale che attraversa il territorio rurale di Berchidda ai piedi della catena del Limbara e l'area compresa all'interno del Parco Archeologico del Monte Acuto. L'itinerario percorre questa strada a bassa intensità di traffico in sede promiscua (**D2**) per circa 6 km, muovendosi in direzione ovest verso il lago del Coghinas. Proseguendo sulla medesima viabilità locale nel territorio comunale di Oschiri per circa 3 km, ancora in sede promiscua con i veicoli a motore, l'itinerario raggiunge l'invaso artificiale del lago del Coghinas, il più grande del nord Sardegna, adagiato sul Monteacuto e incastonato nelle vallate di Oschiri. L'oasi naturalistica del Coghinas offre la possibilità di fare trekking lungo le sponde del lago, escursioni in barca, kayak e canoa, pesca sportiva e birdwatching nel selvaggio scenario ai piedi del monte Limbara. L'itinerario si immette sulla SS392 del Lago del Coghinas, strada molto apprezzata per i paesaggi spettacolari che attraversa, e transita lungo il ponte Diana per passare da una sponda all'altra del lago con un percorso in sede promiscua con i veicoli a motore (**D8**) che richiede l'adozione di opportune misure di sicurezza. Lungo la strada statale l'itinerario transita ancora in sede promiscua (**D1**) per circa 500 metri e prosegue con una pista in sede propria affiancata alla piattaforma stradale (**A2M**) per circa 2 km, prevedendo gli opportuni interventi di compatibilità ciclabile nelle intersezioni con la viabilità secondaria. Dopo un ultimo breve tratto di sede promiscua (**D1**) lungo la strada statale, l'itinerario devia sulla viabilità locale in direzione sud-ovest, imboccando una strada vicinale che percorre in sede promiscua (**D2**) per circa 1,5 km. L'itinerario prosegue in direzione ovest percorrendo ancora in sede promiscua (**D3**) una strada vicinale a sud del lago del Coghinas fino ad immettersi sulla SP159, strada che collega i centri urbani di Tula e Oschiri. Proseguendo sulla stessa in direzione sud-est è possibile visitare la chiesa romanica di Nostra Signora di Castro, distante circa 800 metri dall'intersezione, e raggiungere il centro urbano di Oschiri con una deviazione dall'itinerario di circa 5,5 km. L'itinerario, invece, prosegue in direzione nord-ovest percorrendo la SP159 in sede promiscua con i veicoli (**D1**) e raggiungendo le sponde meridionali del lago del Coghinas, che attraversa ancora in sede promiscua (**D8**) lungo il ponte Frassu.

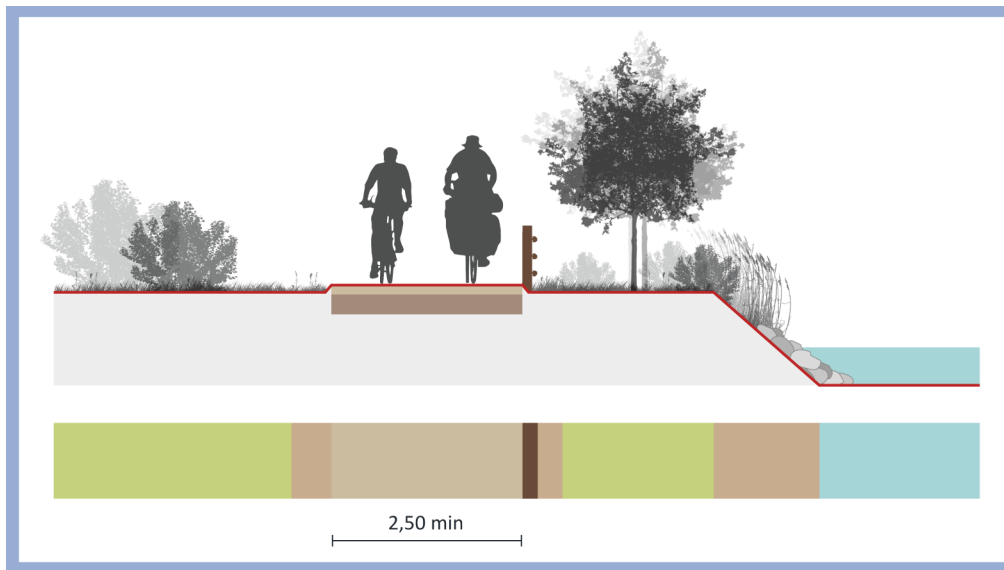
Superato il Coghinas, l'itinerario percorre la strada provinciale in sede promiscua (**D1**) per circa 3,5 km raggiungendo il territorio comunale di Tula. Lungo questo tratto l'itinerario intercetta i percorsi ciclabili previsti dall'amministrazione comunale per la fruizione dell'area lacustre e del territorio rurale circostante. A sud-est del centro urbano di Tula, distante circa 2 km lungo la SP159, l'itinerario lascia la strada provinciale per proseguire ancora in sede promiscua (**D2**) su una strada vicinale che si innesta sulla SP2 a sud di Tula. Raggiunta la strada provinciale l'itinerario la attraversa (**E7**) e prosegue sulla stessa in direzione sud per circa 4,5 km con una pista in sede propria monodirezionale (**A2M**), entrando nel territorio comunale di Ozieri. L'itinerario attraversa con un sottopasso ciclabile la nuova SS729 Sassari-Olbia e prosegue in sede promiscua (**D2**) per circa 4 km su una strada vicinale che si snoda in direzione sud fino ad immettersi sulla SS132 di Ozieri. L'itinerario imbecca la strada statale e la percorre in direzione sud per circa 1 km con una pista monodirezionale affiancata alla piattaforma stradale (**A2M** e **A3M**). In località Fraigas, poco prima di incontrare l'omonima stazione ferroviaria sulla linea Cagliari-Golfo Aranci, l'itinerario devia a sud-ovest e con un percorso in sede promiscua (**D2**) transita sulla viabilità secondaria, attraversando prima la linea ferroviaria e ancora più a sud il Rio Mannu, in prossimità dei resti di Pont'Ezzu, di epoca romana. Da qui l'itinerario prosegue in direzione ovest sulla strada arginale che costeggia il corso del fiume, dapprima in sede promiscua (**D5** e **D6**) e successivamente con una pista in sede propria non affiancata (**B5**). Dopo aver superato la SP1 (**E7**), l'itinerario prosegue in sede promiscua (**D3**) sulla strada vicinale a sud del Rio Mannu

fino ad intercettare il tracciato della ferrovia dismessa Chilivani-Tirso, interessata dall'Ippovia Ozieri-Pattada del progetto Archeonatura in Logudoro. Da qui, in sovrapposizione con il primo tratto dell'itinerario Ozieri/Chilivani - Illorai/Tirso (stazione), l'itinerario in analisi percorre il tracciato di ferrovia dismessa per circa 1 km in direzione nord con una pista non affiancata (**B3**) che ricalca il percorso dell'Ippovia Ozieri-Pattada fino a raggiungere la stazione ferroviaria di Ozieri/Chilivani. L'itinerario trova conclusione presso la stazione ferroviaria di Ozieri/Chilivani, da cui è possibile proseguire lungo la direttrice longitudinale centrale-occidentale, verso nord con l'itinerario Sassari (Platamona) - Ozieri/Chilivani, o verso sud con l'itinerario Ozieri/Chilivani - Illorai/Tirso (stazione) che ricalca il tracciato della ferrovia dismessa Chilivani-Tirso. Dalla stazione ferroviaria, importante nodo intermodale situato lungo la ferrovia Cagliari-Golfo Aranci e capolinea della Chilivani-Porto Torres, è possibile raggiungere il centro urbano di Ozieri, distante circa 8 km lungo la SP1. Ozieri, principale cittadina del Logudoro già capoluogo del Monteacuto, del suo glorioso passato conserva in particolare una grande espressione di arte romanica, ma numerose sono anche le tracce della civiltà nuragica e prenuragica che proprio da questo luogo prende il nome di cultura di Ozieri.

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





B5

Tipologia:
Sede propria non affiancata

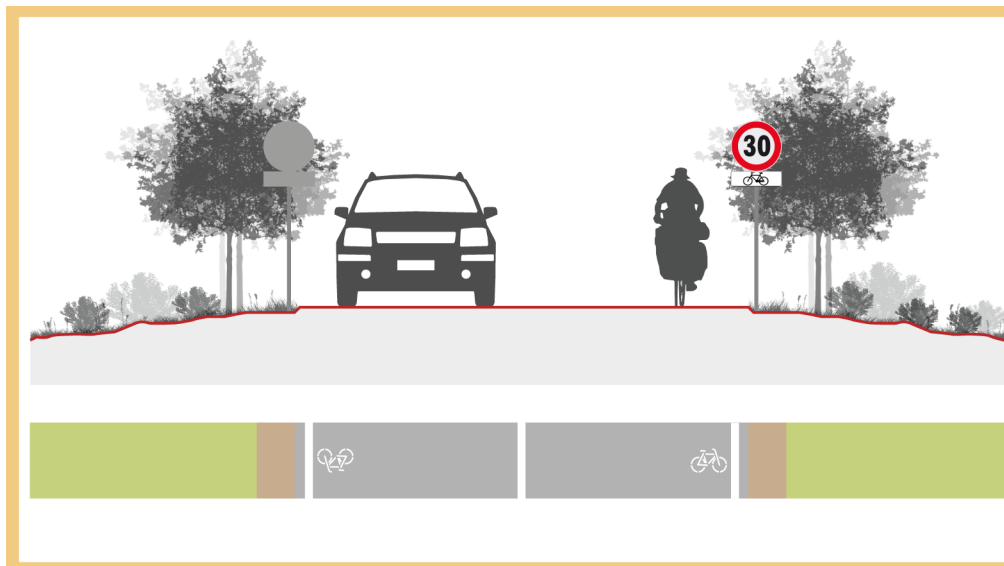
Posizione:
Inserita su tracciato stradale arginale o lungo canale

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBA2



D1

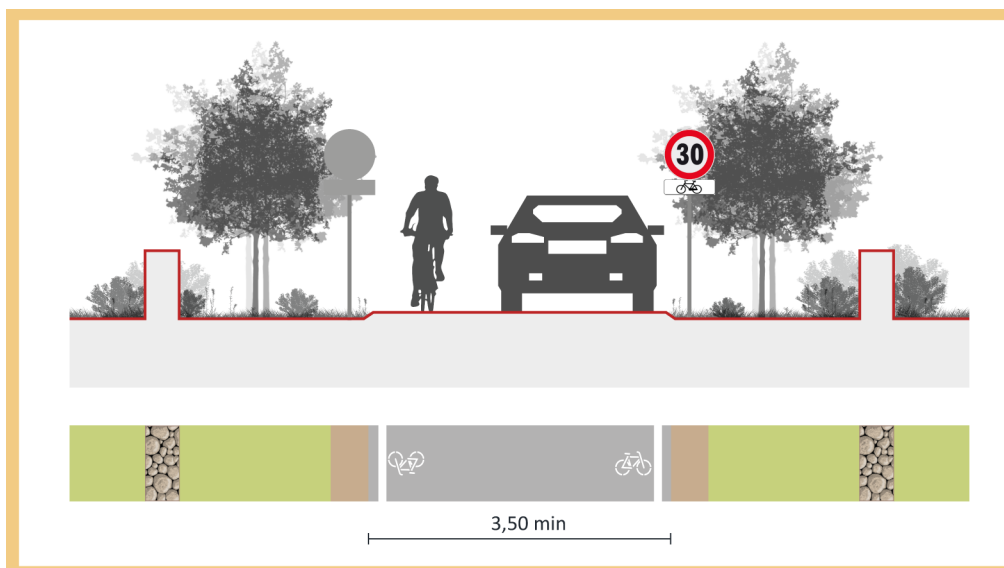
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

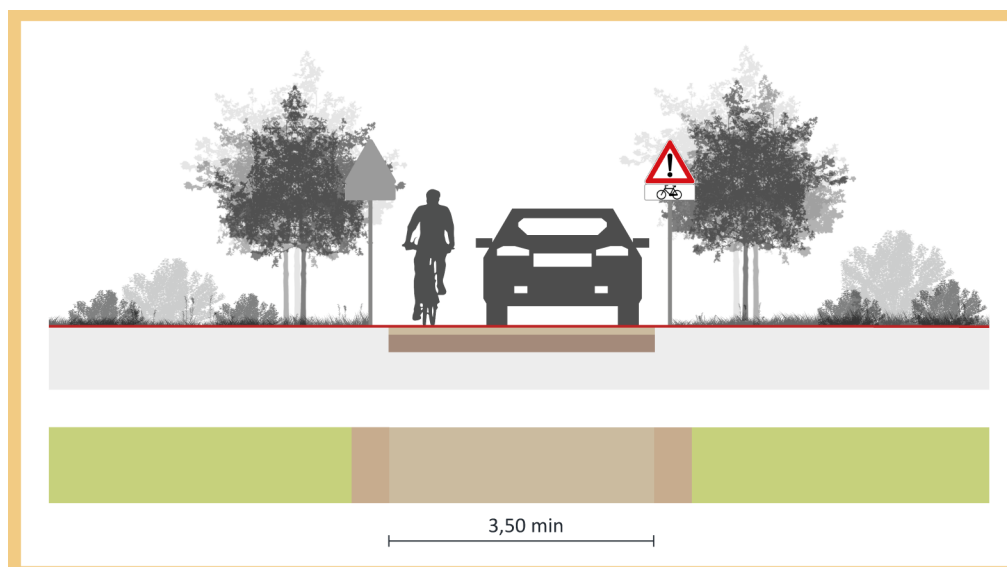
Tipologia:
Percorso promiscuo

Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su strada vicinale, podereale, 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

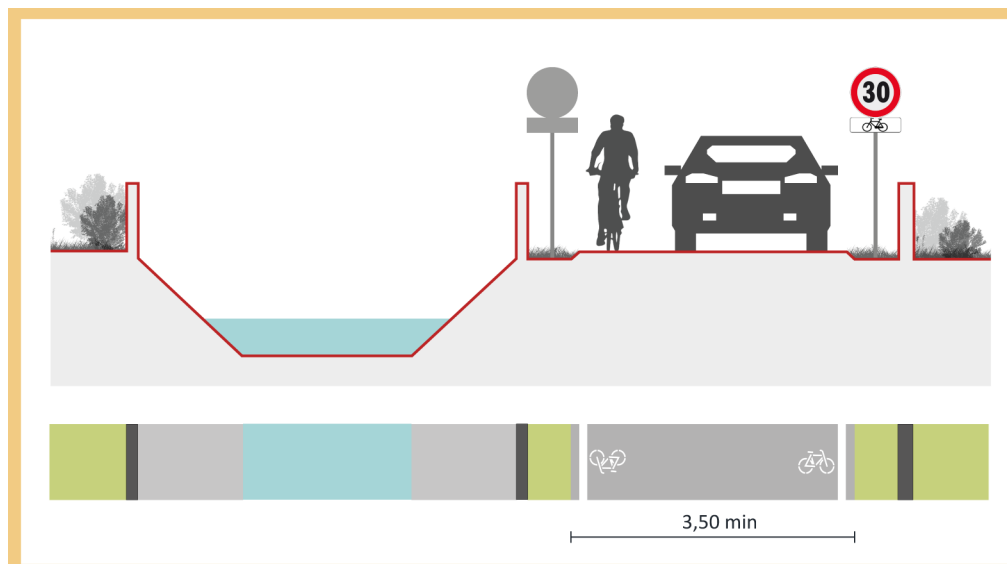
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



D5

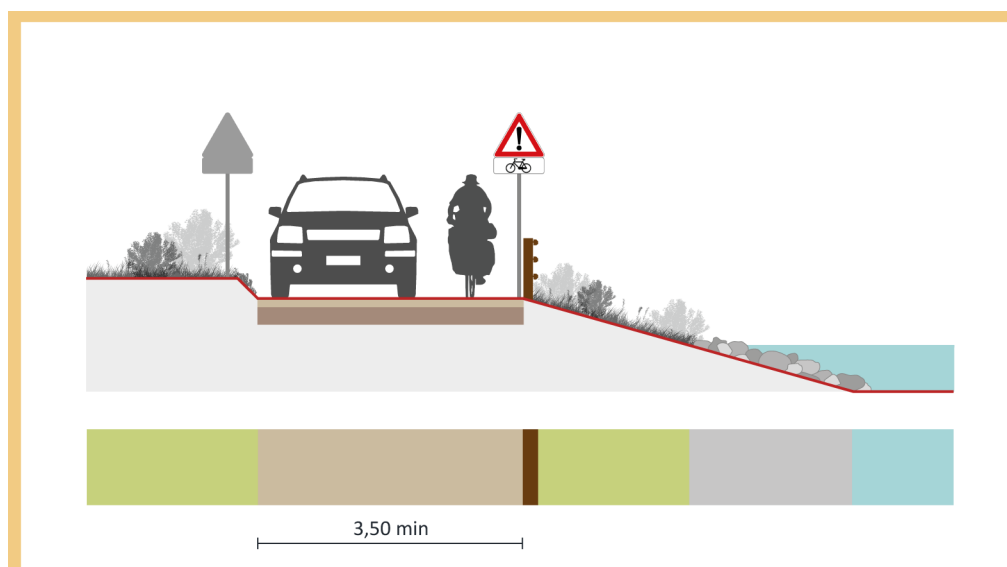
Tipologia:
Percorso promiscuo

Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su strada arginale o sentiero lungo canale in asfalto

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

Ulteriori interventi:
Segnaletica vert. e orizz.
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB5



D6

Tipologia:
Percorso promiscuo

Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su strada arginale o sentiero lungo canale in sterrato con eventuale allargamento della piattaforma se < 3mt

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-1/2/3

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

E7

Tipologia:
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) a bassa intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata e percorso promiscuo

Interventi:
- corsia di separazione del flusso ciclabile
- attraversamento ciclabile
- dissuasori di velocità
- segnaletica vert. e orizz.

Tipo intervento: I2

Codice costo: 4E

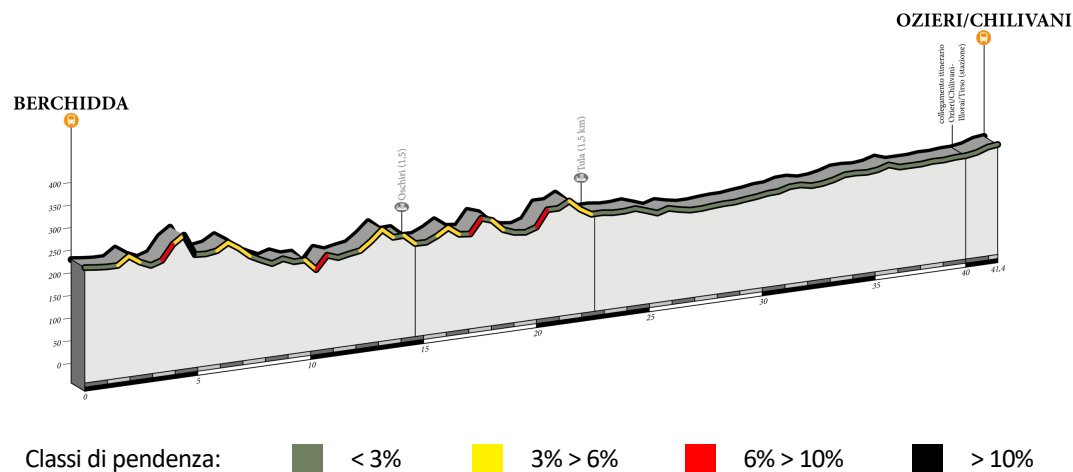
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Nel suo complesso il percorso si sviluppa per circa il 75% su livellette minori del 3% e solo per 2,50 km, distribuiti prevalentemente lungo il tratto che costeggia il lago del Coghinas tra Oschiri e Tula, presenta pendenze superiori al 6%, ma sempre al di sotto del 10%; fa eccezione un breve tratto di 500 metri con pendenza superiore al 10% situato in prossimità del Parco Archeologico del Monte Acuto, nel territorio comunale di Berchidda. La porzione rimanente di itinerario, pari al 19% del percorso totale, si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%.

La proposta di itinerario ciclabile prevede circa 10 km di pista ciclabile in sede propria, pari al 24% della sua lunghezza, mentre il 61%, pari a 25 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 circa 6 km, limitandosi quindi al 15% circa dell'intero itinerario, e si rende necessario normalmente 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 45 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:

| SCHEMA TECNICA N. 30 | |
|--|--------------|
| Specifiche Tecniche dell'itinerario | |
| Lunghezza itinerario (km) | 41,45 |
| Costo totale stimato dell'itinerario (€) | 2.382.141,00 |
| Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km) | 30,95 |
| Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km) | 8,00 |
| Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km) | 2,00 |
| Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km) | 0,50 |
| Lunghezza già realizzata (km) | 0,96 |
| Lunghezza già progettata (km) | 0,00 |
| Lunghezza già percorribile in sicurezza (km) | 21,96 |
| Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km) | 0,94 |
| Lunghezza in Sede Propria (km) | 9,77 |
| Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km) | 6,30 |
| Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km) | 24,49 |
| Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km) | 0,78 |
| Lunghezza in Corsia ciclabile (km) | 0,00 |
| Lunghezza in Attraversamenti (km) | 0,11 |
| Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane | 7 |
| Lunghezza del percorso diretto (km) | 32,00 |
| Dislivello salite (passo 200m) | 564,82 |
| Dislivello discese (passo 200m) | 579,52 |
| Specifiche Territoriali | |
| Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km) | 0,94 |
| Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km) | 31,26 |
| Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km) | 1,20 |
| Numero di centri urbani e insediamenti attraversati | 2 |
| Punti di interesse in centro urbano | 0 |
| Punti di interesse lungo l'itinerario | 5 |
| 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 | 2 |
| Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m) | 5 |

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Berchidda - Ozieri/Chilivani 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 |
| 41,45 | 13,99 | 2,1 | 4 | ASFALTO | |
| 3 | 2 | 2 | 1 | 3 | 11 |

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 |
| 0,46 | 0,02 | 0,12 | 0,17 | 0 | |
| 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 8 |

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

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

Attrattività bassa: itinerari non raggiungibili direttamente da località nazionali e internazionali tramite i collegamenti assicurati da almeno un aeroporto o un porto commerciale con servizi passeggeri attivi. Gli itinerari possono essere raggiunti attraverso il servizio di trasporto pubblico locale e quello ferroviario, con i quali presentano un numero di collegamenti lungo l'itinerario di circa 0,1 per chilometro. Percorrendo gli itinerari è possibile visitare un numero di siti di interesse paesaggistico, storico-culturale e archeologico situati in loro prossimità inferiore a 10 e attraversare o raggiungere almeno un'area naturale di pregio ambientale e paesaggistico. In media lungo gli itinerari il cicloturista può sostare e pernottare presso un numero di strutture ricettive inferiore a 20.

| Indice qualità complessiva | | |
|--|---|-------------------------------------|
| VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ | VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ | VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ |
| 11 | 8 | 19 |
| LIVELLO DI CICLABILITÀ MEDIA | LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ BASSA | LIVELLO DI QUALITÀ BASSA |

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. 30 | | | | | | | |
|---|-----------------------|----------------------|---------------|---------------------------------|-------------|-------------------------|--------------|
| Lunghezza: 41,45 km Costo totale: 2.382.141,00 € Costo/km: 58.831,37 €/km | | | | | | | |
| Tipologia | Costo | Lunghezza per tratto | | Lunghezza realizzata/progettata | | Lunghezza da realizzare | |
| | | km | % | km | % | km | % |
| Pista in sede propria | € 1.900.853,33 | 9,77 | 23,57 | 0,941 | 2,27 | 8,83 | 21,30 |
| Corsia riservata | € 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Percorso promiscuo | € 445.591,77 | 31,57 | 76,16 | 0,00 | 0,00 | 31,57 | 76,16 |
| Attraversamento ¹ | € 28.093,48 | 0,11 | 0,27 | 0,02 | 0,04 | 0,092 | 0,22 |
| Intersezione ² | € 7.602,42 | | | | | | |
| Totale | € 2.382.141,00 | 41,45 | 100,00 | 0,96 | 2,31 | 40,49 | 97,69 |

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.sardegnaigitalibrary.it
- www.sardegnaageoportale.it
- www.sardegnamobilita.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: Panorama del Lago Coghinas, tra Oschiri e Tula

Introduzione:

1. Time in Jazz in vigna, Berchidda
2. Panorama del paese, Berchidda
3. Panorama del Monte Acuto, Berchidda
4. Panorama del lago del Coghinas, tra Oschiri e Tula
5. Panorama del lago del Coghinas, tra Oschiri e Tula
6. Panorama del lago del Coghinas, tra Oschiri e Tula
7. Chiesa di Nostra Signora di Castro, Oschiri
8. Ponte romano Pont'Ezzu, Ozieri
9. Chiesa di Sant'Antioco di Bisarcio, Ozieri

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.30 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.