

ITINERARIO 36

ARBUS (PISCINAS) - TERRALBA



 47,68 km

 554 m

 573 m

 3 h 10 min

 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **BASSA**

★★★ Qualità: **MEDIA**

 Linas, Campidano di Oristano

 Direttrice sud-occidentale, Bicltalia

 - Mobilità Lenta Oristano e area vasta, C100T
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 4, n. 5, n. 35, n. 37
n. 41



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	8
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. 1.36 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 Arbus (Piscinas) - Terralba, 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. 36 Arbus (Piscinas) - Terralba, lungo 47,68 km, in continuità con l'itinerario di Gonnese - Arbus (Piscinas) si sviluppa lungo la costa sud-occidentale dell'isola connettendo la spiaggia e il campo dunale di Piscinas con il centro di Terralba, nel Campidano di Oristano. Mediante un percorso costiero, l'itinerario passa dalla natura incontaminata di Arbus, segnata dai sistemi dunali e dalle foreste del Monte Arcuentu, agli ambienti lagunari e stagnali che si sviluppano lungo la fascia costiera di Terralba fino ai campi coltivati della piana di Terralba e Arborea, luoghi della bonifica di inizio '900. L'itinerario fa parte della direttrice sud-occidentale, che collega Terralba con Cagliari attraverso un percorso costiero, e fa interamente parte dei percorsi compresi all'interno della proposta di rete Bictalia. L'itinerario interessa alcune delle spiagge più note della costa occidentale, tra cui la spiaggia di Pistis, Torre dei Corsari e Marina di Arbus, e coinvolge luoghi di grande valenza paesaggistica e ambientale tra cui le aree SIC del Monte Arcuentu e delle zone umide costiere degli stagni di S. Giovanni e Marceddi, oltre al cantiere di Arbus del complesso forestale del Monte Linas, compreso nel sistema gestito dall'Agenzia Fo.Re.S.T.A.S.



ANALISI

ANALISI DEL CONTESTO

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

L'analisi che segue è articolata in diverse categorie:

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

IL PAESAGGIO

L'itinerario, sviluppato lungo la costa sud-occidentale della Sardegna, attraversa l'arco costiero delle due regioni storiche del Linas e del Campidano di Oristano e parte del territorio compreso nell'Unione dei Comuni del Terralbese. L'area interessata dall'itinerario ricade all'interno di due Ambiti di Paesaggio definiti dal PPR nelle schede d'ambito n. 8 Arburese e n. 9 Golfo di Oristano. La struttura territoriale dell'Arburese è definita dal vasto sistema montano che, sullo sfondo dell'arco costiero, si sviluppa in profondità nell'entroterra, interessando i rilievi del sistema orografico granitico del Monte Nieddu, i torrioni vulcanici del Monte Arcuentu, fino a comprendere il complesso granitico dell'Arburese. Il settore costiero si sviluppa con orientamento nord-sud dal sistema di spiaggia di Porto Palma fino al promontorio roccioso di Capo Pecora. L'arco costiero risulta caratterizzato da una alternanza di sistemi di spiaggia e campi dunari tra i più vasti dell'isola, che si spingono anche per diversi chilometri nell'entroterra, e ambiti caratterizzati da ampi tratti di costa alta e rocciosa con la presenza di promontori e falesie. In quest'ambito assume particolare rilevanza territoriale il sistema di relazioni diffuse tra le componenti delle risorse ambientali e naturalistiche e l'evoluzione dei luoghi legata alle attività minerarie, ormai completamente dismesse. La struttura ambientale del Golfo di Oristano si fonda sul sistema delle zone umide costiere, che si estendono dal centro del Golfo fino alla penisola del Sinis, comprendendo il compendio sabbioso di Is Arenas. L'ambito è definito a sud dall'arco costiero del sistema dell'Arcuentu e dal Capo Frasca, promontorio vulcanico che rappresenta la sponda meridionale del Golfo, costituito da un tavolato basaltico delimitato da ripide scarpate. La struttura dell'Ambito è articolata sui tre Campidani di Oristano e sul sistema idrografico del Tirso: il Campidano di Milis a nord, il Tirso come spartiacque fra il Campidano di Milis e il Campidano Maggiore, e il Campidano di Simaxis, che si estende dall'arco costiero alle pendici del Monte Arci. Gli ambienti lagunari e stagnali che si sviluppano lungo la fascia costiera compresa tra Capo Mannu e Capo Frasca oltre a costituire il naturale sistema di espansione idraulica dei corsi d'acqua ed avere rilevanza paesaggistica ed ecologica, sono sede di importanti attività economiche quale l'allevamento ittico.

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
Da Piscinas a Riu Scivu	SIC
Monte Arcuentu e Rio Piscinas	SIC
Is Arenas S'Acqua e S'Ollastu	SIC
Stagno di Corru S'Ittiri	SIC
Corru S'Ittiri, stagno di S. Giovanni e Marceddi	ZPS
Cantiere forestale Arbus Complesso forestale Monte Linas	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L'itinerario ciclabile Arbus (Piscinas) - Terralba attraversa i centri urbani o i territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Arbus (6 333 abitanti)	territorio comunale
Arborea (3 910 abitanti)	territorio comunale
Terralba (10 259 abitanti)	territorio comunale

in cui risiede quindi una popolazione totale di 20 502 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il centro urbano di Terralba fa parte dell'associazione nazionale **Città del Vino**, che si propone la valorizzazione e promozione turistica dei territori del vino, la diffusione della cultura del vino e della qualità enologica oltre che la salvaguardia delle risorse ambientali e la tutela delle realtà produttive e paesaggistiche locali.

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
Camp'e Sabi	Spiaggia	Arbus	
Gutturu di Flumini	Spiaggia	Arbus	
Marina di Arbus	Spiaggia	Arbus	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/marina-di-arbus
Pistis	Spiaggia	Arbus	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/sabbie-doro-pistis
Porto Palma	Spiaggia	Arbus	

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
Idrovora di Luri	Edificio	Arborea	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19431
Piscinas	Spiaggia	Arbus	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/piscinas-costa-verde
Portu Maga	Spiaggia	Arbus	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/portu-maga
S'Acqua e S'Ollastu	Spiaggia	Arbus	

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. L'infrastruttura viaria principale dell'ambito interessato dall'itinerario tra la costa di Arbus e il centro urbano di Terralba è la SS126 Sud Occidentale Sarda, che attraversa la costa sud-occidentale da Sant'Antioco fino all'innesto con la SS131 a Marrubiu. La fascia costiera è interessata da varie strade

provinciali che collegano i principali centri urbani e le località balneari del litorale, tra le quali si ricordano la litoranea SP4 e la SP69, utilizzate dall'itinerario in analisi. Inoltre, sono presenti diverse strade secondarie a basso volume di traffico, utili principalmente per l'accesso ai fondi agricoli e alle spiagge della costa, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

Il sistema portuale. Lungo l'itinerario in analisi non sono presenti porti commerciali, ma si incontra il porto turistico di Marceddì, dotato di tutti i servizi per la nautica da diporto.

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

I PARCHI CICLISTICI

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

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

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

- il Parco Ciclistico delle Miniere del Sulcis-Iglesiente, del Linas-Marganai e dell'arcipelago del Sulcis comprende una piccola parte del primo tratto di itinerario lungo la costa di Arbus;
- il Parco Ciclistico degli Stagni di Cabras, Oristano, Santa Giusta, Arborea e Terralba comprende la maggior parte dell'itinerario dalla costa di Arbus fino a Terralba.

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

Il Parco Ciclistico delle Miniere del Sulcis-Iglesiente, del Linas-Marganai e dell'arcipelago del Sulcis comprende le tre aree del parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna, Arburese e Guspinese (Montevecchio, Ingurtosu, Piscinas, etc.), Iglesias (Monteponi, San Giovanni, Campo Pisano, San Benedetto, Buggerru, Porto Flavia e Masua, etc.) e Sulcis (Serbariu, Nuraxi Figus, etc), il parco del Linas Marganai con le cascate di Sa Spendula e le grotte di Domusnovas, la fascia costiera del basso Sulcis e l'arcipelago omonimo con l'isola del Toro, di Sant'Antioco e le sue lagune (stagno di Santa Caterina, Is Pruinis, etc.), l'arcipelago di San Pietro, punta s'Aliga, le spiagge di Gonnessa, la costa di Nebida, il Pan di Zucchero e i faraglioni di Masua, Porto Flavia, Cala Domestica, Buggerru e Portixeddu, Capo Pecora e la costa di Arbus con Scivu, Funtanazza, Piscinas, Marina di Arbus e Porto Palma. Questo parco ciclistico ricomprende anche le piste ciclabili pianificate all'interno del Piano Sulcis oltre che quelle che ricalcano il tracciato della ferrovia dismessa da San Gavino, a Sciria e Montevecchio e che prosegue per Ingurtosu e Piscinas. Si ricorda infine che all'interno del parco si sviluppa il cammino di Santa Barbara, lungo circa 400 km, che attraversa luoghi di culto, siti minerari dismessi, strade antiche, mulattiere ed ex ferrovie minerarie.

Il **Parco Ciclistico degli Stagni di Cabras, Oristano, Santa Giusta, Arborea e Terralba** comprende Stagno di Sale E' Porcus, Putzu Idu, su Pallosu, Is Arenas, lo stagno di Cabras, San Salvatore, l'area archeologica di Mont'e Prama, la penisola del Sinis (area Marina Protetta), Tharros, lo stagno di Mistras, la foce del Tirso, Torregrande, lo stagno di santa Giusta e di Pauli Maiori (SIC), la fascia costiera di Sassu-Cirras (SIC), stagno di S'Ena Arrubia (ZPS), Corru S'Ittiri, stagno di S. Giovanni e Marceddi (ZPS). In questa prospettiva si colloca il progetto della Mobilità Lenta studiato dai Comuni dell'Oristanese.

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Mobilità Lenta Oristano e area vasta	Campidano di Oristano
Cammino100Torri Cammino occidentale: Via delle Miniere	Linas, Campidano di Oristano

Mobilità Lenta Oristano e area vasta è un progetto territoriale costituito da un sistema di percorsi che unisce 17 comuni nella Provincia di Oristano. Il progetto rientra tra le azioni del Piano Strategico intercomunale di Oristano in attuazione della L.R. n. 3/2009 e D.G.R. n. 45/5 del 06.10.2009, all'interno del programma PISU2011 che prevede la realizzazione lungo il fiume Tirso di piste ciclo- pedonali intercomunali. Finalità del progetto è quella di definire una mobilità alternativa tra il capoluogo, le frazioni di cintura e i comuni dell'area vasta per gli spostamenti quotidiani e nuovi itinerari per la fruizione ricreativa, turistica e sportiva. Mobilità Lenta è principalmente un percorso ciclabile di connessioni extraurbane, che solo in alcuni casi entra e attraversa gli abitati per trasformarsi in una ciclabile urbana. Il punto d'arrivo nelle aree urbane è definito "nodo", poiché non è un punto terminale ma rappresenta il luogo di connessione con la mobilità urbana, al quale si intendono collegare le reti ciclabili che interessano i singoli centri urbani.

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 occidentale si sviluppa su 634 km da Cagliari a Valledoria, attraverso un territorio dominato da più di 40 torri difensive e di avvistamento; le distanze relativamente brevi tra i centri urbani e i dislivelli minimi ne fanno una meta ideale per cicloturisti. L'ambito attraversato dall'itinerario in analisi è interessato dalla **Via delle Miniere**, che percorre la costa sud-occidentale attraverso i siti minerari del Sulcis-Iglesiente e dalla **Via dei Giganti**, che attraversa il Golfo di Oristano dalla penisola del Sinis a Capo Frasca.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
4	Oristano - Terralba
5	Terralba - San Gavino
35	Gonnesa - Arbus (Piscinas)
37	Terralba - Uras - Barumini

41	San Gavino - Arbus (Piscinas)
-----------	-------------------------------

L'itinerario in oggetto costituisce parte della **direttrice sud-occidentale**, di livello secondario, che attraverso cinque itinerari connette Terralba a Cagliari percorrendo la costa sud-occidentale della Sardegna e transitando per Arbus, Gonnese, Carbonia, S. Giovanni Suergiu, Giba e Pula. Unitamente al tratto meridionale della direttrice longitudinale centrale-occidentale, che collega Terralba a Cagliari passando per Sanluri, questa direttrice consente di realizzare un tour ad anello del versante sud-occidentale dell'isola.

Inoltre, l'itinerario è interamente compreso nel percorso ciclabile di scala nazionale inserito nella rete Bicalia, recentemente aggiornata a settembre 2017, in continuità con l'itinerario BI19 Ciclovía Tirrenica.

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:
- 20 alberghi o strutture ricettive di altro tipo (b&b, appartamenti, affittacamere etc.)

- 1 campeggio.

Lungo l'itinerario e in particolare nei territori comunali di Arbus e Arborea sono presenti due strutture ricettive comprese nel circuito Albergabici di FIAB e dunque dotate di servizi adatti a chi si muove in bici per cicloturismo, ciclismo su strada e in mountain bike.

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

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

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

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

I servizi proposti per l'integrazione sono i seguenti:

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

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

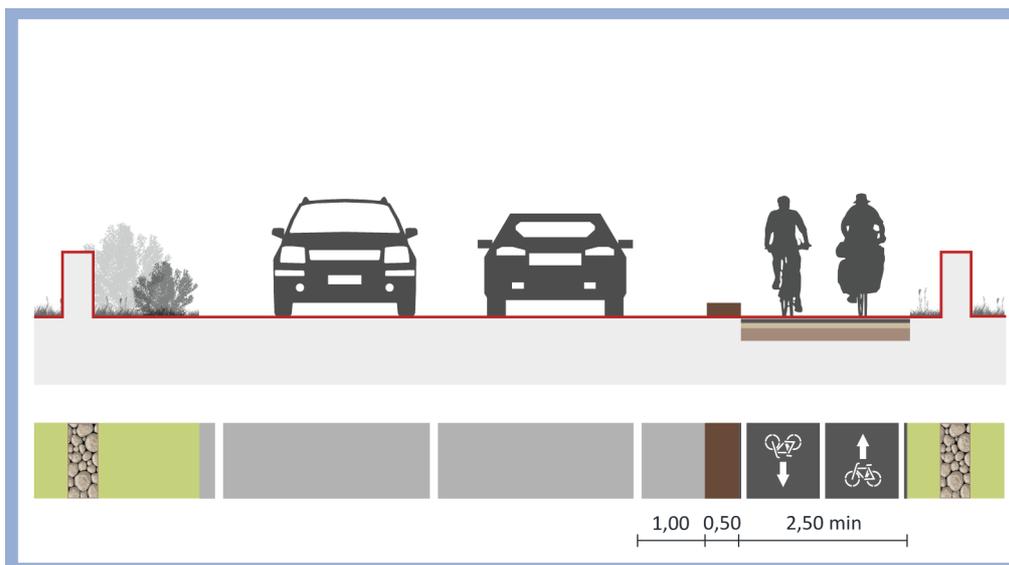
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle sezioni tipo riportate nel paragrafo seguente)

Itinerario. L'itinerario ha origine in prossimità della spiaggia di Piscinas, nel litorale della Costa Verde compreso all'interno del territorio comunale di Arbus, da cui si sviluppa verso nord in continuità con l'itinerario Gonnese-Arbus. Il primo tratto dell'itinerario, fino a Marina di Gutturu Flumini, interessa la fascia costiera dell'area SIC di Monte Arcuentu e Rio Piscinas. Con un percorso in sede promiscua (*vedi sezione tipo D3*), l'itinerario transita per circa 2 km sulla strada vicinale che dalla spiaggia di Piscinas si muove in direzione nord, superando il rio Piscinas e confluendo nella SP4. L'itinerario prosegue verso nord in sede promiscua sulla strada provinciale (**D1**), incontrando lungo il percorso la viabilità secondaria che conduce alle spiagge di Punta Fenu Struvu, Portu Sèssini, Punta Rocca Bucconis e S'Acquedda, raggiungibili con modeste deviazioni dall'itinerario stesso. Dopo circa 4 km l'itinerario transita per la località balneare di Portu Maga, affacciata sull'omonima spiaggia posta al centro della Costa Verde nel territorio di Arbus. Proseguendo per 3 km lungo la strada litoranea, l'itinerario raggiunge il piccolo centro turistico di Marina di Gutturu Flumini, anche noto come Marina di Arbus, situato all'estremità di un pendio dal quale si affaccia sul litorale sabbioso. L'itinerario attraversa la località balneare transitando lungo la SP4 in sede promiscua (**D7**), mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana. L'itinerario prosegue in sede promiscua (**D1**) sulla strada provinciale, attraversando da sud a nord la fascia costiera del territorio comunale di Arbus, e transitando in prossimità della località di Funtanazza, con la spiaggia e la colonia marina della società mineraria di Montevecchio, e delle spiagge di Porto di Tremolia, Caletta Babàri e Portu Sa Murta, raggiungibili attraverso le strade secondarie che si diramano dalla SP4. Dopo aver percorso circa 13 km l'itinerario raggiunge i centri turistici di Porto Palma e Torre dei Corsari, affacciati sulle omonime spiagge, e le imponenti dune sabbiose dette Sabbie d'oro di Pistis o Is Arenas e s'Acqua e s'Ollastru, la spiaggia più settentrionale della Costa Verde, nel territorio di Arbus. Poco oltre, l'itinerario lascia la strada provinciale per proseguire in sede promiscua (**D4**) sulla strada vicinale che conduce alla località di Pistis, distante circa 1,5 km. L'itinerario transita attraverso il centro balneare percorrendo il lungomare Pistis in sede promiscua (**D7**), mediante l'organizzazione di una Zona 30 urbana e prosegue ancora in sede promiscua (**D1**) sulla via Mar di Sardegna verso la frazione di Sant'Antonio di Santadi costeggiando il promontorio di Capo Frasca, occupato quasi totalmente dal poligono militare. L'itinerario attraversa in sede promiscua (**D7**) la piccola frazione del comune di Arbus, mediante l'organizzazione di una Zona 30 urbana, e prosegue per un breve tratto sulla SP65 (**D1**) fino ad immettersi sulla strada vicinale che conduce al ponte di Marceddi, struttura che collega Arburese e Oristanese costituendo al contempo lo sbarramento della terza peschiera. Lungo questo tratto l'itinerario transita all'interno dell'area SIC/ZPS degli stagni di Marceddi e S. Giovanni, che costituiscono una laguna in cui confluiscono il rio Mogoro e il rio Mannu. L'itinerario percorre in sede promiscua (**D8**) il ponte sulla laguna e raggiunge il borgo di Marceddi, villaggio di pescatori posto nella parte più meridionale del golfo di Oristano. L'itinerario attraversa il piccolo centro percorrendo in sede promiscua (**D7**) la via lungomare, tramite l'istituzione di una Zona 30 urbana, e prosegue costeggiando la peschiera ancora in sede promiscua (**D3**) sulla viabilità secondaria. Immettendosi sulla strada 6 ovest l'itinerario attraversa in direzione ovest la piana di Terralba Arborea, teatro delle opere di bonifica agraria di inizio '900 ancora leggibili nella scansione regolare del suo paesaggio. Dopo un breve tratto in sede promiscua l'itinerario prosegue per circa 3,5 km con una pista in sede propria affiancata alla piattaforma stradale (**A2B**), attraversando la SP65 (**E5**) e transitando sulla stessa in prossimità di Torrevecchia, piccola frazione del comune di Arborea. Poco prima di raggiungere la frazione di Luri, ancora in territorio di Arborea, l'itinerario imbocca la strada longitudinale 22 in direzione sud e la percorre in sede promiscua (**D2**), transitando in prossimità dell'Idrovora di Luri, struttura realizzata negli anni '30 per prosciugare le paludi malariche di Estius, Arba e Luri. L'itinerario prosegue lungo le strade consortili e di bonifica della piana in direzione ovest verso il centro urbano di Terralba, percorrendo in sede promiscua (**D6**) strade arginali poste lungo la rete di canali che scandisce il territorio. Dopo circa 4 km l'itinerario attraversa la strada 3 (**E2**) e prosegue costeggiando il canale

ancora in sede promiscua (**D6**) per 2 km. L'ultimo tratto dell'itinerario si sviluppa in sede propria non affiancata (**B4**), con un percorso lungo canale che attraversa prima la via E. Cuccu (**E5**) e la SP49 dopo (**E4**), per trovare conclusione alle porte nord-occidentali del centro urbano di Terralba, in connessione con l'itinerario proveniente da Arborea e con gli itinerari diretti a Uras - Barumini e San Gavino.

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



A2B

Tipologia:
Sede propria affiancata

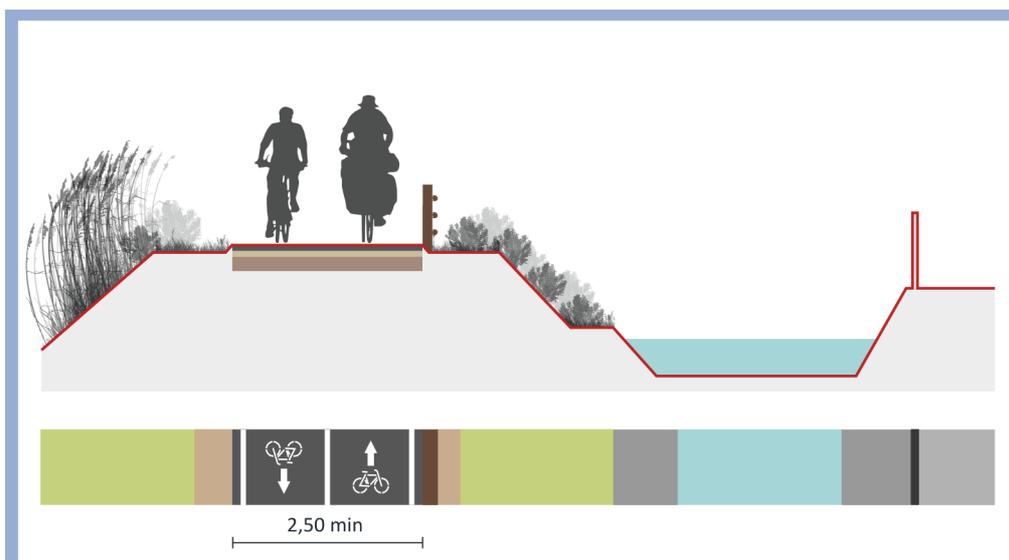
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su spazi della sede stradale

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AEB1



B4

Tipologia:
Sede propria affiancata

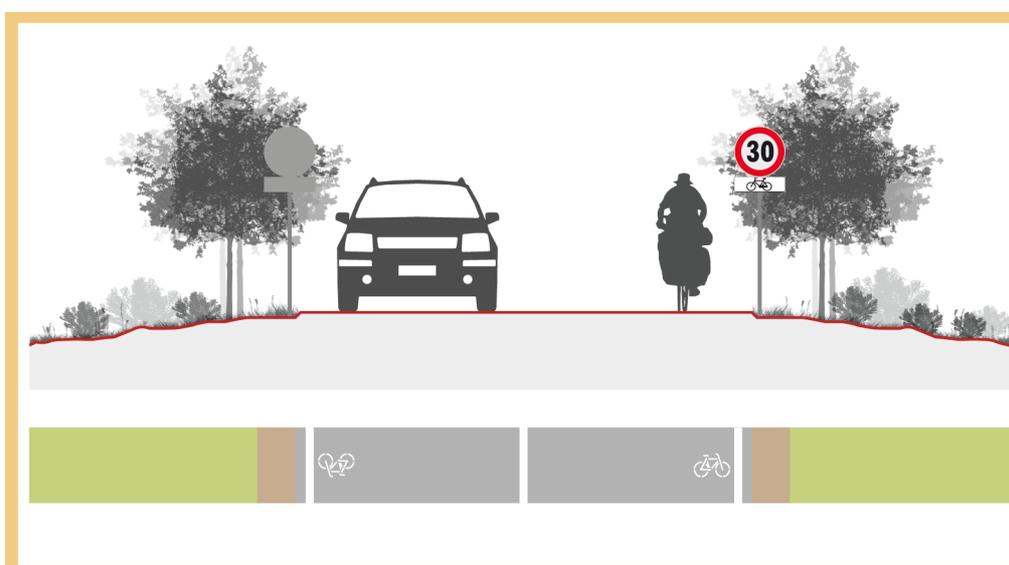
Posizione:
Inserita su tracciato stradale arginale o lungo canale

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBA1



D1

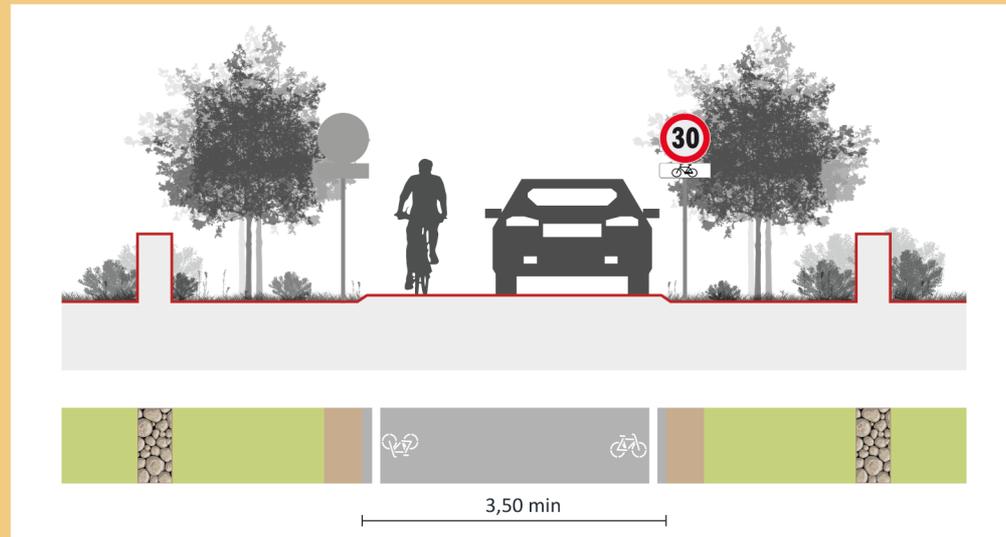
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

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



D2

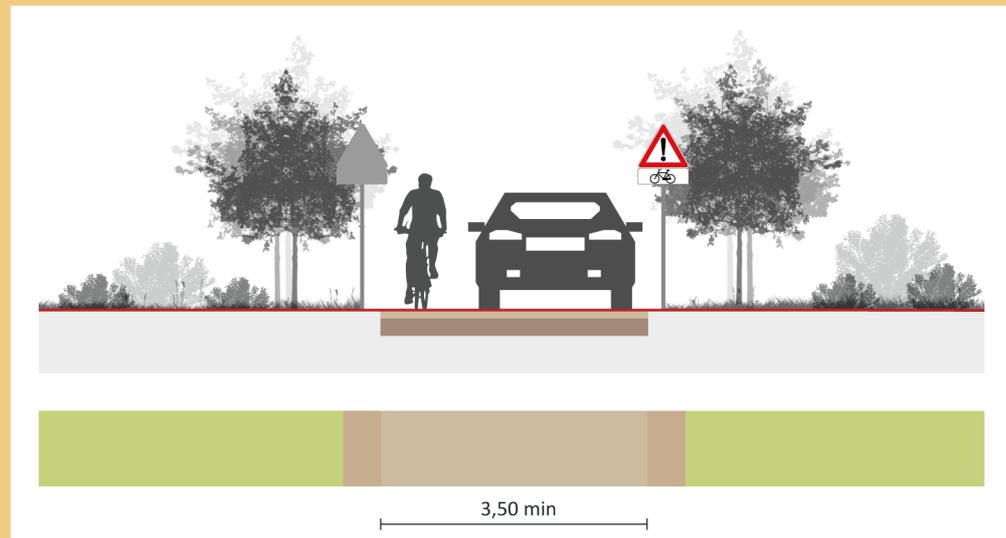
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

Codice costo: 3CVB5



D3

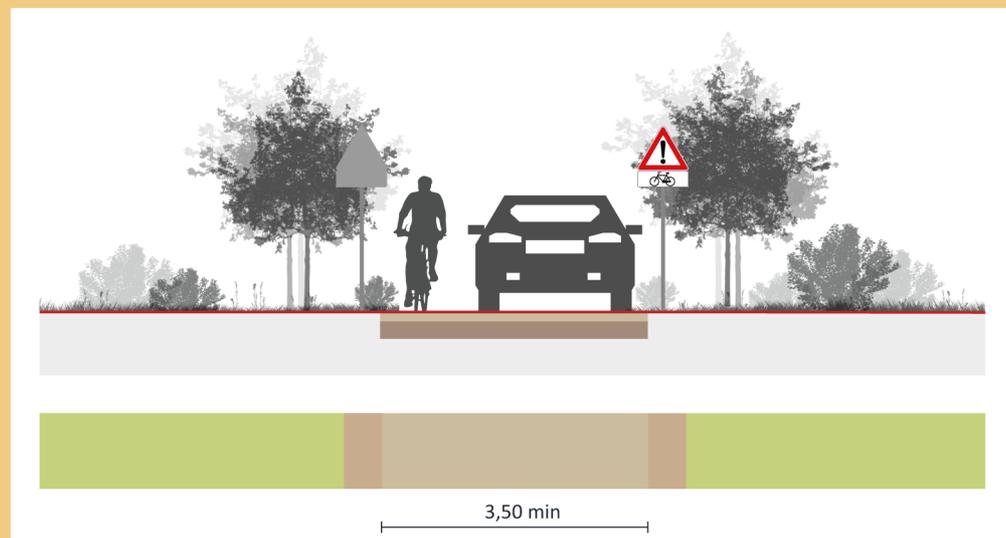
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-2/3



D4

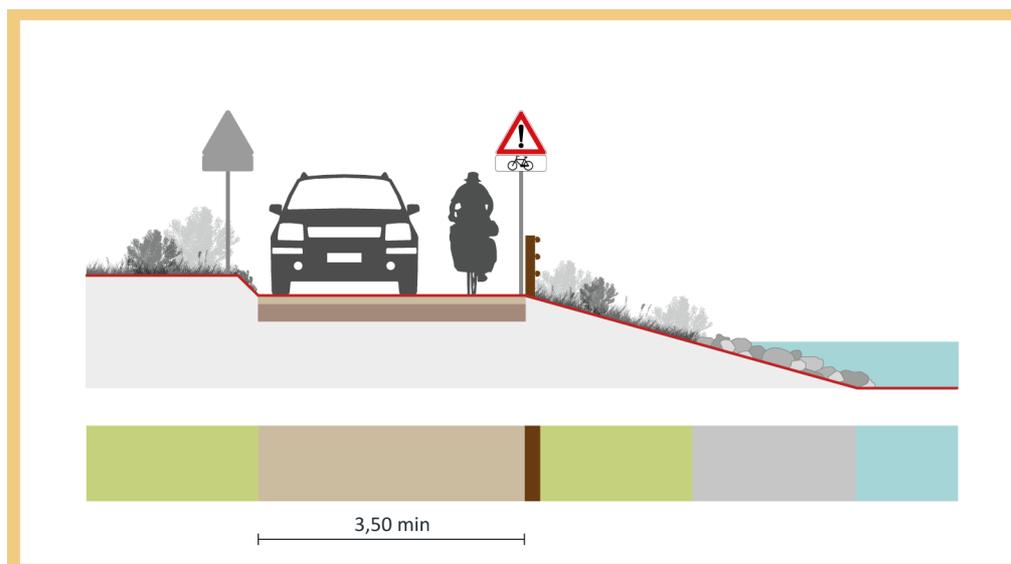
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-1



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

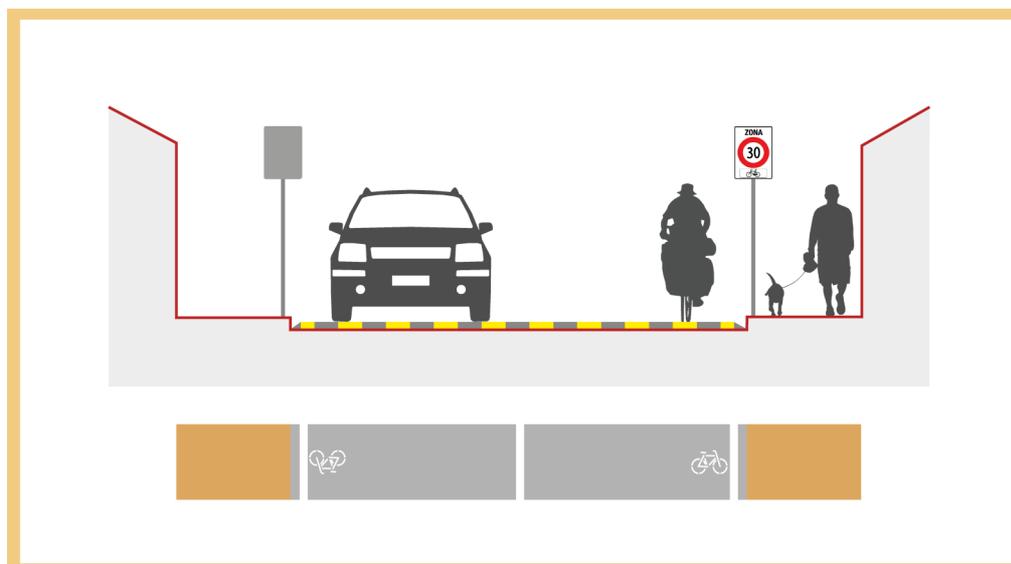
Pavimentazione:

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

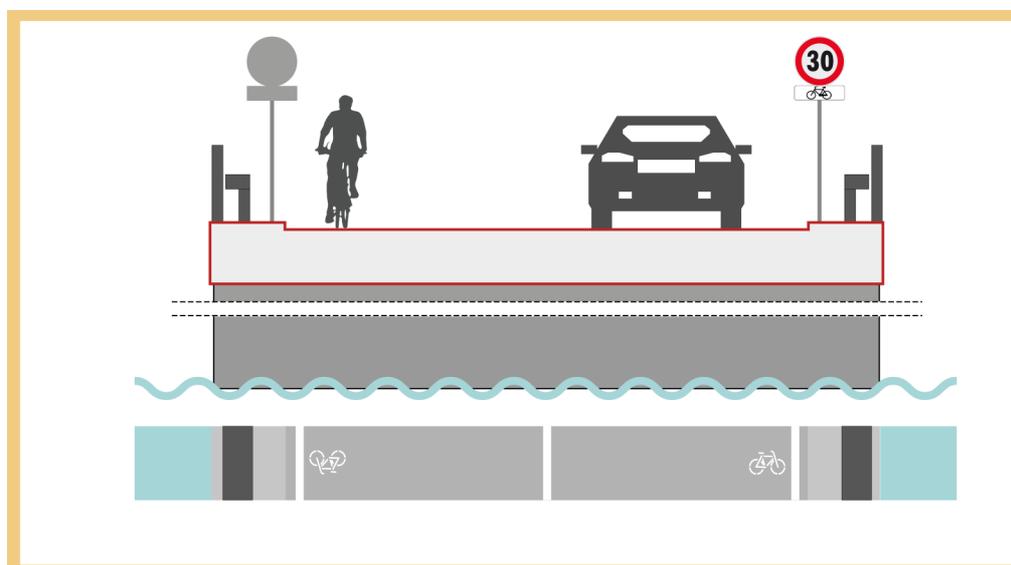
Pavimentazione:

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

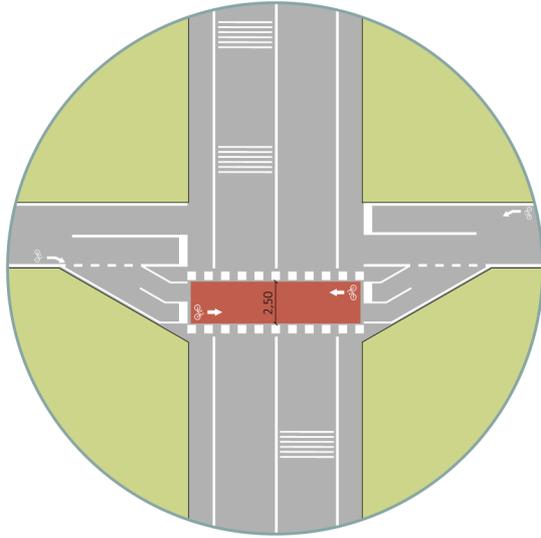
Pavimentazione:

Bitume/asfalto esistente

Ulteriori interventi:

Segnaletica vert. e orizz.
Sistemazione fondo stradale

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



E2

Tipologia:

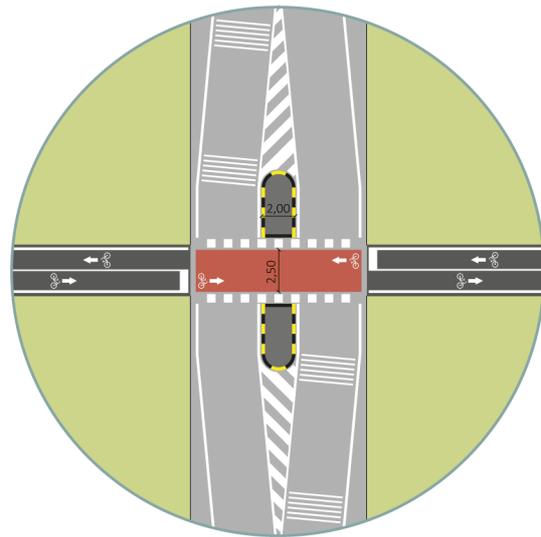
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) a bassa intensità di traffico, a connessione di percorso ciclabile in sede promiscua

Interventi:

- corsia di separazione del flusso ciclabile
- attraversamento ciclabile
- dissuasori di velocità
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A2

Codice costo: 4E



E4

Tipologia:

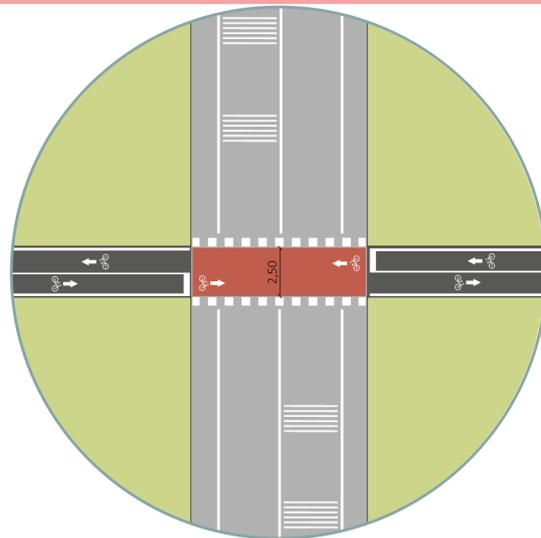
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria non affiancata

Interventi:

- attraversamento ciclabile
- isola centrale salvagente
- dissuasori di velocità
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A3

Codice costo: 4E



E5

Tipologia:

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

Interventi:

- attraversamento ciclabile
- dissuasori di velocità
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A4

Codice costo: 4E

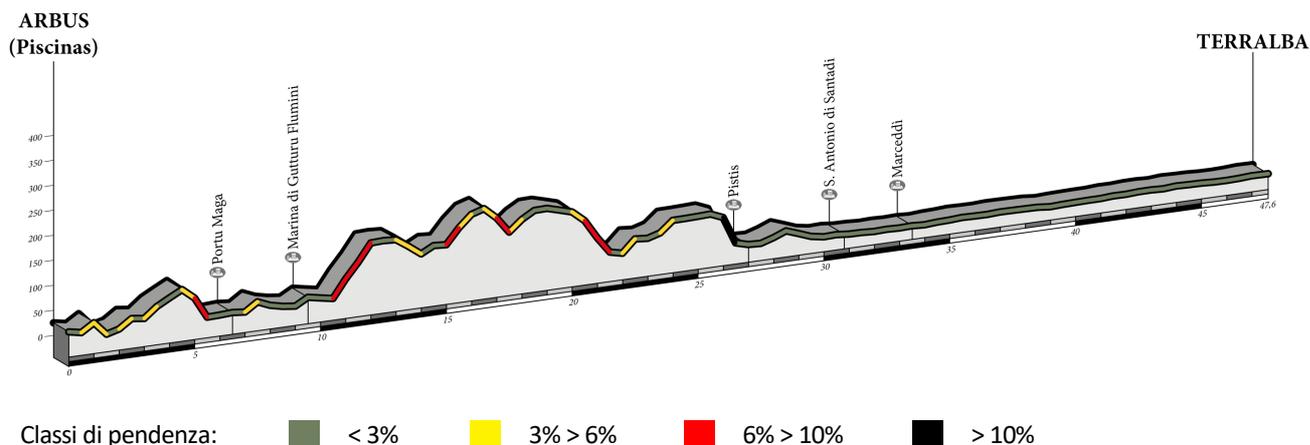
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Nel suo complesso il percorso si sviluppa per circa il 76% su livellette minori del 3%, mentre per il 15% si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%. Della rimanente porzione di itinerario l'8%, pari a 4,00 km distribuiti nel tratto tra Marina di Gutturu Flumini e Porto Palma nel territorio di Arbus, presenta pendenze superiori al 6%, ma sempre al di sotto del 10% e soltanto 500 metri in prossimità della località di Pistis presentano pendenze superiori al 10%.

La proposta di itinerario ciclabile prevede circa 4 km di pista ciclabile in sede propria, pari al 9% della sua lunghezza, mentre il 43%, pari a 21 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 23 km, pari al 48% 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 3 ore e 10 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. 36	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	47,68
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	1.530.050,96
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	36,18
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	7,00
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	4,00
Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km)	0,50
Lunghezza già realizzata (km)	0,00
Lunghezza già progettata (km)	0,00
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	20,50
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	4,40
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	22,75
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	17,49
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	2,97
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,07
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	2
Lunghezza del percorso diretto (km)	47,10
Dislivello salite (passo 200m)	553,97
Dislivello discese (passo 200m)	572,83
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	47,68
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	13,61
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	3,09
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	6
Punti di interesse in centro urbano	5
Punti di interesse lungo l'itinerario	4
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	4
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	0
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	2

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Arbus (Piscinas) - Terralba 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
47,68	12,02	1,8	4	MISTO	
3	2	3	1	2	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
0,44	0,08	0,19	0,04	0	
1	3	2	1	2	9

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	9	20
LIVELLO DI CICLABILITÀ MEDIA	LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ BASSA	LIVELLO DI QUALITÀ MEDIA

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. 36							
Lunghezza: 47,68 km Costo totale: 1.530.050,96 € Costo/km: 32.090,00 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 711.879,23	4,40	9,22	0,00	0,00	4,40	9,22
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 786.694,56	43,21	90,63	0,00	0,00	43,21	90,63
Attraversamento ¹	€ 18.751,39	0,07	0,15	0,00	0,00	0,07	0,15
Intersezione ²	€ 12.725,79						
Totale	€ 1.530.050,96	€ 47,68	€ 100,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 47,68	€ 100,00

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: Stagno di Marceddi, Terralba

Introduzione:

1. Spiaggia di Piscinas, Arbus
2. Monte Arcosu dalla spiaggia di Piscinas, Arbus
3. Portu Maga, Arbus
4. Spiaggia di Marina di Arbus, Arbus
5. Torre dei Corsari, Arbus
6. Spiaggia di Pistis, Arbus
7. Stagno di Marceddi, Terralba
8. Fauna in area umida, Piana di Terralba Arborea
9. Golfo di Oristano

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.36 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.