

ITINERARIO 31

ILLORAI/TIRSO (STAZIONE)- NUORO



 34,24 km

 603 m

 235m

 2 h 16 min

 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIO-ALTA**

 Goceano, Barbagia, Nuorese

 Direttrice trasversale centrale, Bictalia, SNCT

-  - Sentiero CAI 101 La Solitudine - Il Redentore; Cammino di Santu Jacu
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 8, n. 9, n. 12, n. 32



INTRODUZIONE	5
ANALISI	6
ANALISI DEL CONTESTO	6
IL PAESAGGIO	6
I VINCOLI AMBIENTALI	6
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI	7
LE INFRASTRUTTURE	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	20
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	22
QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI	25
OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS	27
IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI	27
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	29
BIBLIOGRAFIA	29
SITOGRAFIA	29
REPERTORIO IMMAGINI	29
ALLEGATI	31
ALL. 1: TAVOLA N. 1.31 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI	31

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro, 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. 31 Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro, di 34,24 km, è in continuità con l'itinerario di Nuoro - Dorgali, con il quale costituisce parte di uno dei tiranti centrali che attraversano la Sardegna dalla costa occidentale a quella orientale. Dalla ex stazione ARST di Tirso, nel comune di Illorai, l'itinerario affianca il tracciato della linea ferroviaria Macomer-Nuoro, di cui ricalca alcuni tratti dismessi, sviluppando un percorso dalle pendenze contenute sebbene attraverso un territorio prevalentemente montuoso. L'itinerario attraversa i comuni di Orotelli, raggiungibile con una deviazione di 1,50 km, Oniferi, Orani e trova conclusione a Nuoro, capoluogo di provincia e principale centro dell'area, definito l'Atene sarda per il fermento culturale che lo caratterizza sin dall'800. È un itinerario suggestivo sia dal punto di vista paesaggistico che storico-archeologico, in quanto attraversa un territorio ricco di siti nuragici e prenuragici, tra cui la necropoli a *domus de Janas* di Brodu, quella di Sas Concas con le incisioni antropomorfe e quella di sos Settiles con i menhir posti intorno alle tombe. Inoltre, l'itinerario transita in prossimità di aree di pregio ambientale tra cui l'Altopiano di Abbasanta, Zona a Protezione Speciale, e il Cantiere forestale del Monte Ortobene, 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 nel cuore della Sardegna centro-settentrionale, dal margine meridionale della regione storica del Goceano attraversa la Barbagia settentrionale per trovare conclusione nel Nuorese, nel centro capoluogo di provincia da cui tale regione storica trae il nome. L'area del Goceano, unitamente a quella del Marghine posta a sud ovest, è caratterizzata dal sistema ambientale dominato dalla catena montuosa del Marghine-Goceano, che rappresenta il tessuto su cui le due regioni storiche hanno definito il proprio sistema insediativo ed economico-sociale. Questo sistema di monti rappresenta un formidabile confine fisico tra le due vaste zone geografiche del Sassarese a nord-ovest e del Nuorese a sud-est; nel Goceano le punte allineate della catena montuosa caratterizzano in modo decisivo il paesaggio che si affaccia sulla piana superiore del fiume Tirso, dominando un territorio che in pochi chilometri varia altimetricamente di circa 700 m. Il territorio della Barbagia rappresenta il nucleo più selvaggio della Sardegna, definito *Barbaria* dai Romani perché considerato in conquistabile. I caratteri geomorfologici degli altopiani pastorali della Barbagia e del Nuorese (o Barbagia di Nuoro) storicamente hanno determinato e fortemente condizionato i sistemi infrastrutturali e insediativi dell'area. Gli elementi di collegamento interni corrono paralleli al sistema litorale costiero, con rare connessioni trasversali tracciate lungo le profonde incisioni vallive e le faglie in corrispondenza degli alvei dei corsi d'acqua di compluvio dei bacini montani. Il risultato è un'evidente rarefazione delle infrastrutture di collegamento con il contesto regionale, che ancora oggi fa persistere quadri insediativi isolati e compatti.

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
Altopiano di Abbasanta	ZPS
Cantiere forestale Monte Ortobene - Complesso forestale Marghine - Sa Serra	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L’itinerario ciclabile Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro attraversa i centri urbani o territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Illorai (858abitanti)	territorio comunale
Orotelli (2 039 abitanti)	territorio comunale
Oniferi (898abitanti)	territorio comunale
Orani (2 882abitanti)	territorio comunale
Nuoro (36 900abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 43 577abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il piccolo borgo di Orotelli è compreso all'interno di **Borghi autentici d'Italia**, associazione che riunisce piccoli e medi comuni, enti territoriali ed organismi misti di sviluppo locale, con l'obiettivo di un modello di sviluppo locale sostenibile ed attento alla valorizzazione delle identità locali.

Inoltre, i centri di Orotelli, Orani e Nuoro fanno parte del circuito **Autunno in Barbagia**, iniziativa promossa dalla Camera di Commercio di Nuoro in cui a turno da settembre a dicembre 32 paesi del cuore della Sardegna aprono ai visitatori le loro *cortes*, i cortili tipici delle antiche case, per promuovere la scoperta delle tradizioni di questo affascinante territorio.

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

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

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
Necropoli di Brodu	Sito Archeologico	Oniferi	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=22268

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. L'infrastruttura viaria più importante che attraversa l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile è la SS129 Trasversale Sarda, strada che da Orosei si snoda attraverso il centro dell'isola, passando per Nuoro e l'impervia zona montuosa di Oniferi e Orotelli, fino a Macomer. Da Nuoro, inoltre, la SS131 Diramazione Centrale Nuorese raggiunge Abbasanta, dove si innesta alla SS131. Da tali arterie principali ulteriori strade statali e provinciali collegano i vari centri urbani disseminati nel territorio. La rete stradale si completa con

numerose altre strade secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente per l'accesso ai fondi agricoli, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Lungo l'itinerario in oggetto si incontrano le stazioni di Iscra, Orotelli, Oniferi e Nuoro, interessate dalla linea ferroviaria gestita da ARST Macomer-Nuoro, che consente il collegamento del capoluogo nuorese con i paesi del Marghine e con l'importante centro intermodale di Macomer, da cui la linea Dorsale Sarda conduce fino a Cagliari a sud e Golfo Aranci a nord-est. La stazione di Tirso, dove trova origine l'itinerario in analisi, risulta ad oggi dismessa nonostante il suo piazzale sia ancora interessato dalla linea Macomer-Tirso nei soli giorni feriali.

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 dodici 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 del Marghine, del Goceano, del Monte Acuto e del Fondovalle del Tirso comprende una piccola parte del primo tratto di itinerario fino a Orotelli;
- il Parco Ciclistico del Supramonte Golfo di Orosei, Tepilora e del Rio di Posada comprende la maggior parte dell'itinerario da Orotelli a Nuoro.

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

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, Pattada con il lago di Monte Lerno, il fondovalle e la piana del Tirso con le terme di San Saturnino.

Il Parco Ciclistico del Supramonte, del Golfo di Orosei, di Tepilora e del Rio Posada comprende il Supramonte col Monte Corراسi, la valle del Lanaittu, la sorgente di Su Gologone, il canyon di Su Gorropu, la dolina di Su Suercone, le grotte Su Bentu e Sa Oche e il Parco Nazionale del Golfo di Orosei, che dal Supramonte si estende fino a Cala Gonone e Santa Maria Navarrese e comprende le numerose grotte affacciate sul mare (tra cui la grotta del Bue Marino di Dorgali) e le piccole calette (tra cui Cala Luna, Cala Sisine e Cala Goloritzé). È compreso anche il Parco Naturale Regionale dell'Oasi di Tepilora, che coinvolge i comuni di Bitti, Lodè, Posada e Torpè e il territorio compreso tra il Rio Posada e le Foreste Demaniali di Crastazza-Tepilora e di Sos Littos. Si ricorda inoltre

la Foresta Demaniale di Montes con i tacchi (Monte Novo San Giovanni, Monte Fumai, Monte Su Biu), i canyon (la Gola del Rio Flumineddu) e la lecceta di Sas Baddes; qui è possibile visitare il villaggio nuragico, numerosi resti degli ovili dei pastori e la casermetta di Funtana Bona dotata di parcheggi, aree attrezzate per la sosta e un museo didattico dedicato all'area del Supramonte.

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Sentiero CAI 101 La Solitudine - Il Redentore	Monte Ortobene (Nuoro)
Cammino di Santu Jacu: tappa 33 Nuoro - Orune	Nuorese
Cammino di Santu Jacu: tappa 34 Oliena - Nuoro	Supramonte - Nuorese

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

Il **Cammino di Santu Jacu** è un itinerario religioso di circa 1250 km che ripercorre gli antichi luoghi legati al culto di San Giacomo in Sardegna attraverso i percorsi dell'asse centrale tra Cagliari e Porto Torres, del braccio laterale occidentale tra Bolotana e Oristano, del braccio laterale orientale tra Ozieri e Olbia e del cammino del sud-ovest attraverso il Sulcis e fino alle isole di San Pietro e Sant'Antioco. L'ambito attraversato dall'itinerario in oggetto risulta interessato dal Cammino di Santu Jacu nelle due tappe n. 33 Nuoro - Orune e n. 34 Oliena - Nuoro, entrambe comprese all'interno del braccio laterale orientale che da Ozieri si dirige verso Olbia, passando per Nuoro, Dorgali e Orosei.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
8	Ozieri/Chilivani - Illorai/Tirso (stazione)
9	Illorai/Tirso (stazione) - Sedilo - Sorradile
12	Macomer - Illorai/Tirso (stazione)
32	Nuoro - Dorgali

L'itinerario in oggetto costituisce con l'itinerario n. 32 Nuoro - Dorgali la **direttrice trasversale centrale**, una direttrice di livello secondario che unitamente a una porzione della direttrice principale longitudinale centrale-occidentale consente di collegare i due versanti costieri occidentale e orientale da Bosa a Dorgali. Dalla ex stazione ferroviaria di Tirso, situata nel comune di Illorai a circa 9 km dal centro urbano, l'itinerario in analisi trova connessione con gli itinerari n. 8 Ozieri/Chilivani - Illorai/Tirso (stazione) e n. 12 Macomer - Illorai/Tirso

(stazione) della direttrice longitudinale centrale-occidentale e con l'itinerario n. 9 Illorai/Tirso (stazione) - Sedilo - Sorradile, primo tratto della direttrice di collegamento Illorai, Sorradile, Ales e Villamar.

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 Ciclovie Tirrenica e nella Ciclovie della Sardegna facente parte del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche (luglio 2017).

I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO

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

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

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

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

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

- 37 alberghi o strutture ricettive di altro tipo (b&b, appartamenti, guest house etc.).

Per quanto riguarda i servizi di pernottamento e ristorazione, si possono considerare sufficienti quelli già presenti lungo l'itinerario, con la previsione di ottimizzare ed inserire i servizi 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 collocati: aree di sosta, infopoint, officine specializzate, ciclostazioni e parcheggi per automobili.

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

I servizi proposti per l'integrazione sono i seguenti:

- 3 ciclostazioni
- 3 info-point
- 1 officine specializzate
- 5 aree di sosta.

Riguardo i servizi dedicati al cicloturismo si riporta la Delib. G. R. n. 677/4 del 29.12.2015 della Regione Sardegna, che prevede il finanziamento della progettazione e/o realizzazione delle opere di competenza degli enti locali in attuazione dell'art. 5 della L. R. n. 5 del 9 marzo 2015. Tra le strutture ferroviarie comprese in tale finanziamento, l'**ex stazione ferroviaria di Tirso** è interessata da un progetto di riqualificazione con finalità turistiche, attraverso la sua conversione in info-point turistico e annessa struttura ricettiva di tipo bed&breakfast.

Inoltre, si ricorda il progetto **Cammini e Percorsi**, collocato nella più ampia iniziativa *Valore Paese - DIMORE*, con cui Agenzia del Demanio, MIBACT e MIT mirano alla valorizzazione del patrimonio pubblico di proprietà dello Stato o di altri Enti, puntando al recupero e al riuso dei beni a fini turistico-culturali. Il progetto si propone di cedere in concessione gratuita o di valorizzazione immobili appartenenti al patrimonio pubblico, situati lungo cammini e percorsi di carattere sia storico-religioso che ciclopedonale, legati al tema dello *slow travel* e finalizzati alla scoperta dei territori, attraverso circuiti lenti e di mobilità dolce, in particolare focalizzando l'attenzione alle destinazioni minori.

Nell'ambito interessato dall'itinerario in analisi ricadono due immobili di proprietà del Comune di Nuoro: la **Casermetta CC Marreri** e la **Casermetta CC Su Grumene**, per le quali sono ammessi usi compatibili con le attività e i servizi di supporto al camminatore, pellegrino e ciclista in un'ottica di fruizione dei percorsi per la promozione del territorio e del turismo sostenibile.

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

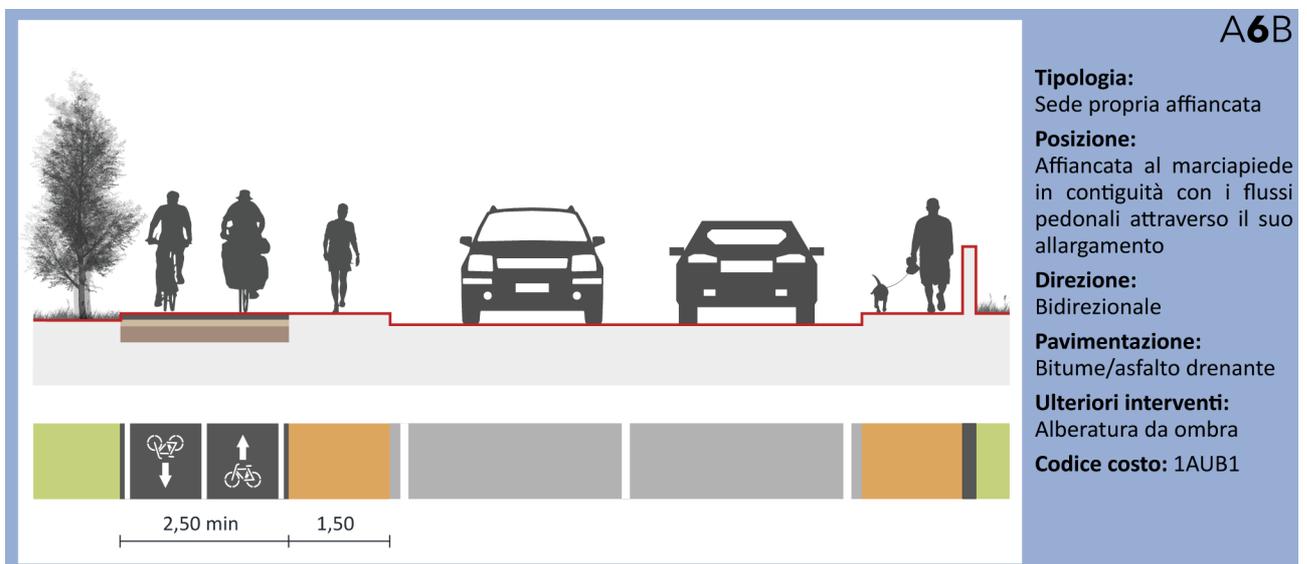
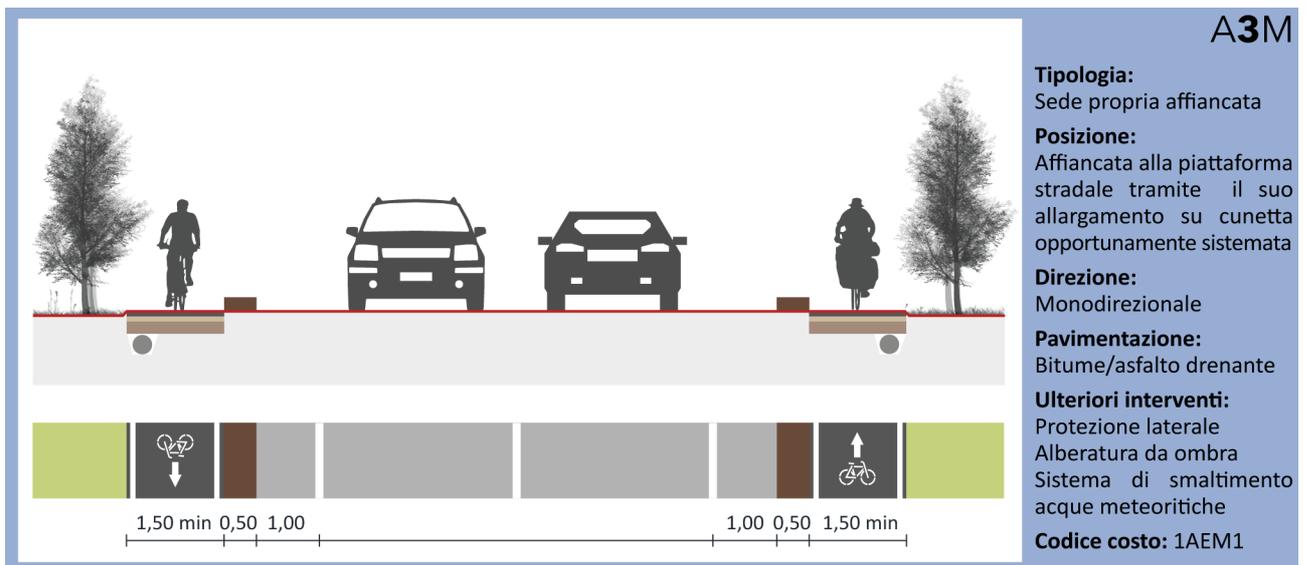
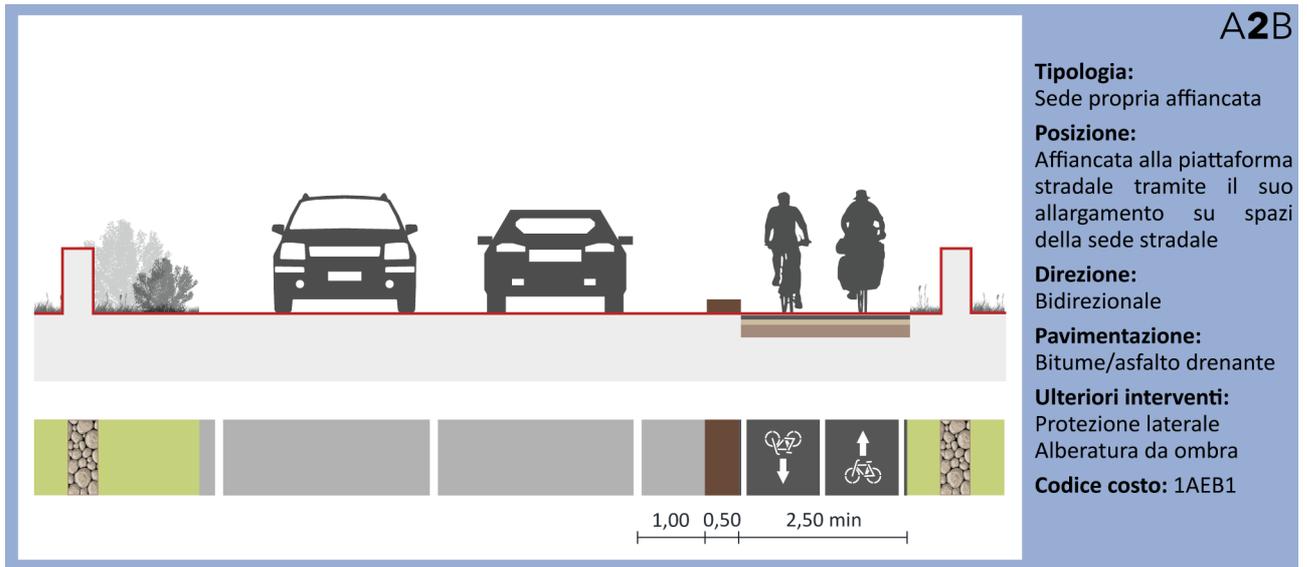
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle *sezioni tipo* riportate nel paragrafo seguente)

Itinerario. L'itinerario ha origine presso l'ex stazione ferroviaria di Tirso, situata nel comune di Illorai a circa 9 km dal centro urbano. Percorrendo a ritroso l'ultimo tratto dell'itinerario n. 8 proveniente da Ozieri/Chilivani, l'itinerario ricalca il tracciato della ferrovia dismessa Chilivani-Tirso, con un percorso in sede propria non affiancata (*vedi sezione tipo B7*) che prosegue in sede promiscua (**D3**) laddove il sedime ferroviario è oggi utilizzato come strada di accesso ai fondi agricoli. Dopo 1,8 km l'itinerario lascia il tracciato ferroviario per proseguire in direzione est ancora in sede promiscua (**D3**) lungo una strada vicinale che supera in sottopasso la SP33 e raggiunge la SS128bis. L'itinerario attraversa la strada statale (**E6**) per transitare in affiancamento alla stessa con una pista monodirezionale (**A3M**), che prosegue in direzione est sulla SS129. Con questo percorso l'itinerario supera il ponte sul fiume Tirso e ancora oltre l'intersezione (**E8**) con la bretella stradale che conduce alla stazione ferroviaria di Iscra, interessata dalla linea Macomer-Nuoro. Dopo meno di 1 km l'itinerario lascia la strada statale per proseguire con una pista non affiancata lungo un tracciato di nuova definizione (**B2**) che procede parallelo alla ferrovia Macomer-Nuoro. In alcuni tratti il percorso ricalca brevi tratti di tale ferrovia, dismessi a seguito di una regolarizzazione del tracciato ferroviario e oggi inutilizzati ma ancora dotati di binari (**B7**). Dopo circa 3 km l'itinerario intercetta una strada vicinale sulla quale transita in sede promiscua (**D3**) per attraversare i binari ferroviari e proseguire ancora in sede non affiancata su sedime di ferrovia dismessa (**B6**) o su tracciato di nuova definizione (**B2**), sempre parallelamente alla linea ferroviaria attiva. In corrispondenza del casello n. 28 lungo la ferrovia Macomer-Nuoro l'itinerario intercetta la SS537, che consente di raggiungere il centro urbano di Orotelli con una breve deviazione dal percorso di circa 1,5 km. L'itinerario, invece, attraversa ancora la ferrovia e prosegue con la stessa tipologia di percorso precedente in direzione est, incontrando la stazione ferroviaria di Orotelli, posta a circa 3,5 km dal paese e ancora oltre, dopo circa 4 km, quella di Oniferi. In prossimità di questa stazione l'itinerario, sempre in sede non affiancata (**B2**), attraversa la SS129 (**E4**) e prosegue parallelamente alla ferrovia attraversando i territori comunali di Oniferi e Orani, lungo un nuovo tracciato ancora in sede propria non affiancata (**B2**), salvo un breve tratto in cui percorre in sede promiscua una strada vicinale in asfalto (**D2**). Dalla stazione di Oniferi, inoltre, con una deviazione dall'itinerario è possibile raggiungere l'omonimo centro, distante circa 6,8 km, e il centro abitato di Orani, posto a circa 10 km lungo la SS128 e sede del Museo Nivola, dedicato alla figura dell'artista Costantino Nivola, all'arte contemporanea, al paesaggio e alle tradizioni viventi. Giunto nel territorio comunale di Nuoro con una pista in sede propria non affiancata (**B2**) sviluppata su un nuovo tracciato parallelo alla SS131dnc, l'itinerario prosegue verso il centro urbano di Nuoro percorrendo in sede promiscua una strada vicinale in asfalto (**D2**) e deviando, ancora in sede promiscua, su un sentiero in sterrato (**D4**) che consente di superare in sovrappasso la linea ferroviaria ed immettersi sulla SS129. Anche la strada statale è percorsa in sede promiscua con i veicoli a motore (**D1**), attraverso l'adozione degli opportuni accorgimenti volti a garantire la necessaria moderazione di velocità dei veicoli e la sicurezza dei ciclisti. L'itinerario fa ingresso al centro urbano di Nuoro lungo il viale Murichessa, tratto di penetrazione urbana della SS129, lungo cui transita con una pista in sede propria affiancata (**A2B**) e con i necessari attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni con la viabilità urbana (**E14**). Dal viale Badu 'e Carros l'itinerario imbocca via Biasi in sede promiscua (**D7**) attraverso l'istituzione di una Zona 30 urbana e, dopo aver percorso la SS389 in affiancamento al percorso pedonale (**A6B**), prosegue in sede promiscua (**D7**) attraversando i margini meridionali dell'abitato fino alla via E. De Nicola, dove ha origine l'itinerario n. 32 Nuoro-Dorgali, in continuità con l'itinerario in analisi.

Quando l'itinerario attraversa un centro urbano si propone l'istituzione di una zona 30 urbana da concordare con l'Amministrazione Comunale, all'interno della quale si prevede l'utilizzo di opportuni accorgimenti

progettuali per la moderazione del traffico, necessari in particolare a limitare la velocità dei veicoli motorizzati nel passaggio da un ambito extraurbano ad un ambito urbano; inoltre si ritiene opportuno integrare la segnaletica esistente con quella specifica per avvisare gli utenti della promiscuità (ad esempio con pittogrammi ripetuti a distanza regolare), facendo particolare attenzione alle intersezioni.

SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO





B2

Tipologia:
Sede propria non affiancata

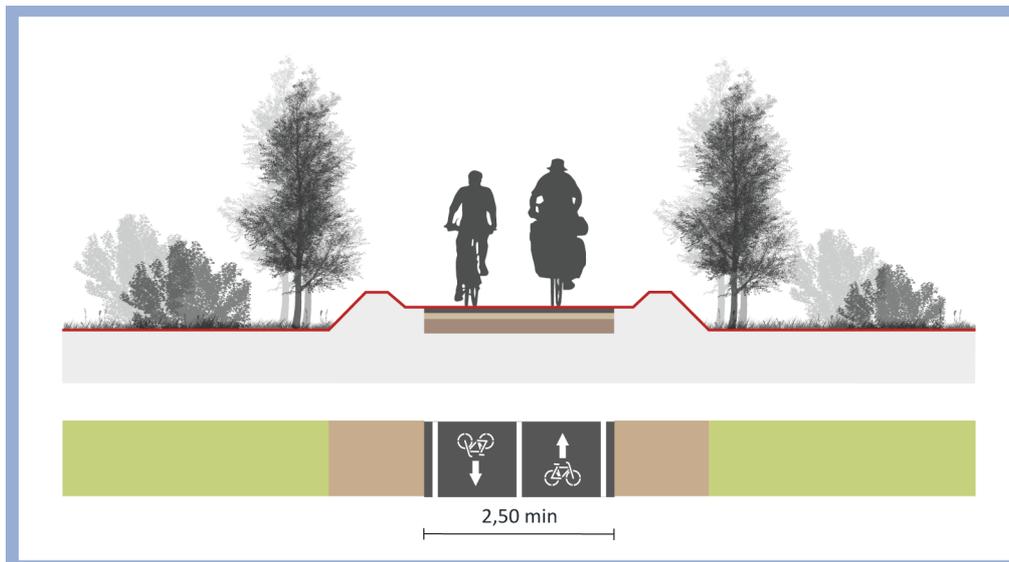
Posizione:
Inserita su tracciato stradale non più riconoscibile o di nuova definizione

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBN1



B6

Tipologia:
Sede propria non affiancata

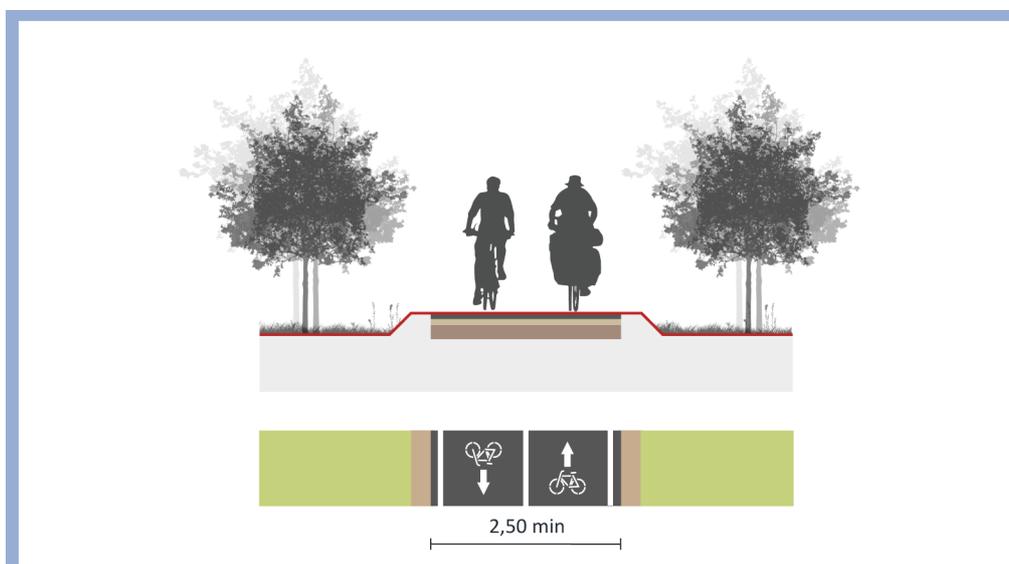
Posizione:
Inserita su tracciato di ferrovia dismessa non riutilizzato

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBF1



B7

Tipologia:
Sede propria non affiancata

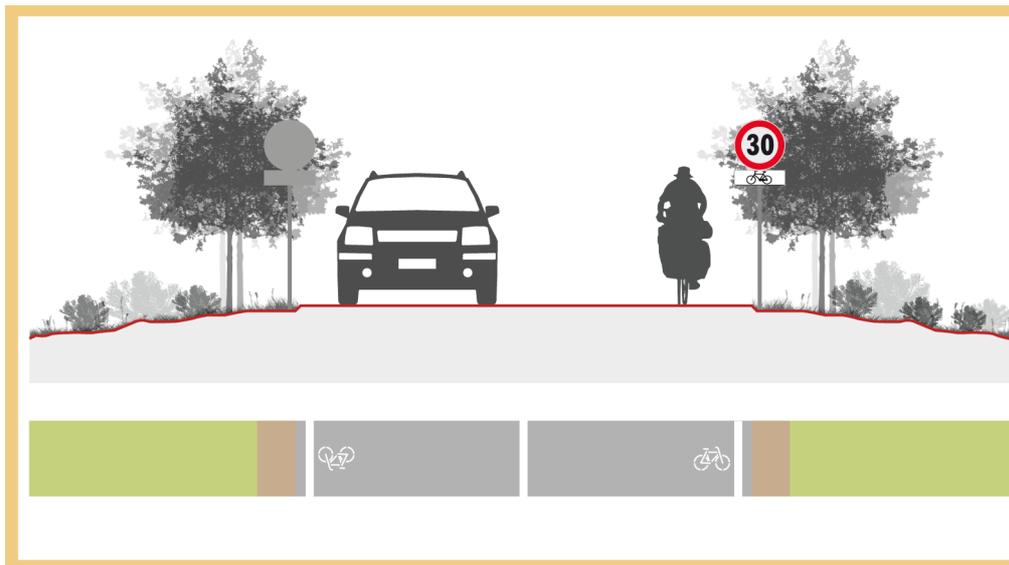
Posizione:
Inserita su tracciato di ferrovia dismessa non ancora rimossa

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Rimozione binari e traverse
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBF1



D1

Tipologia:

Percorso promiscuo

Posizione:

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

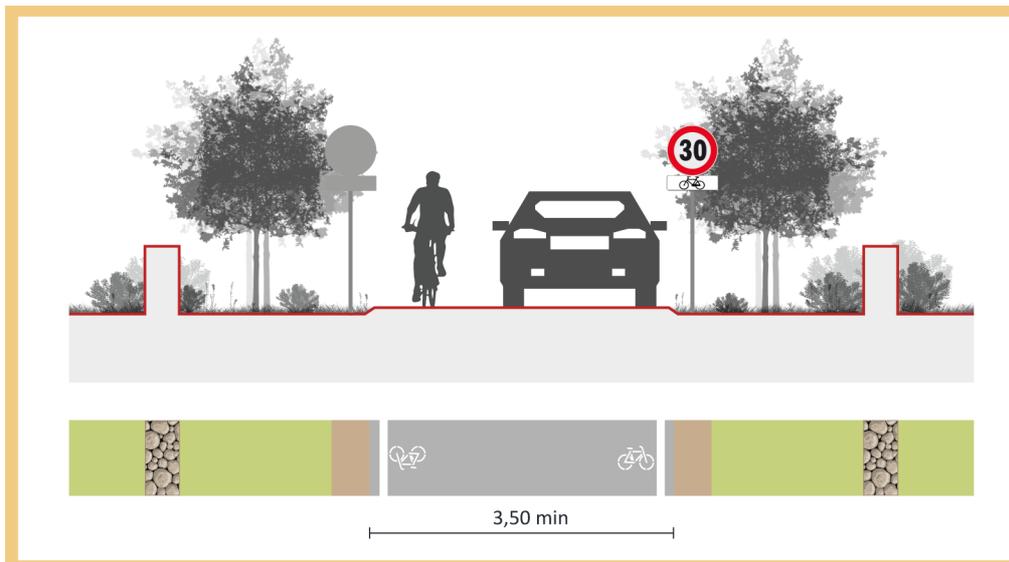
Pavimentazione:

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

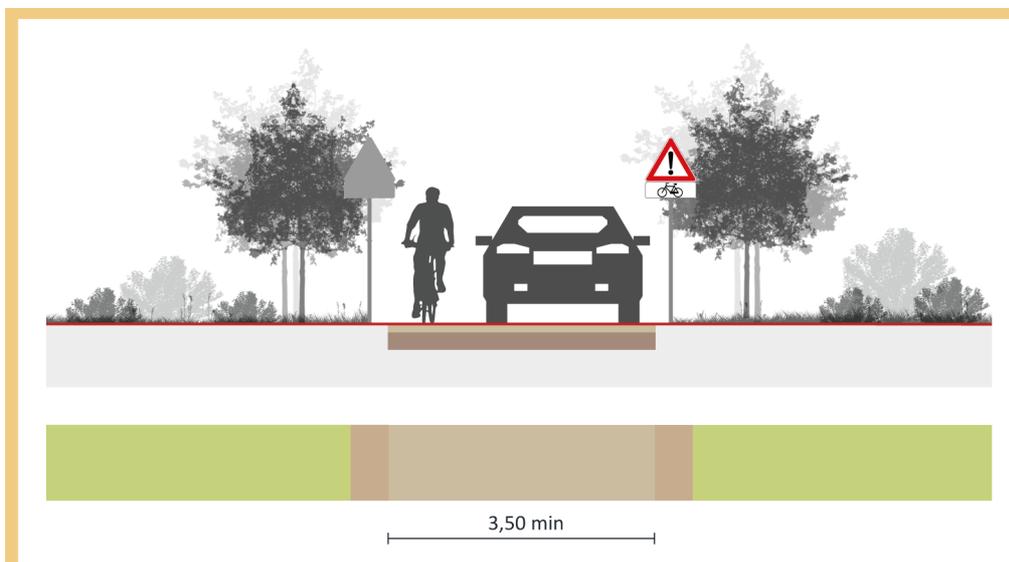
Pavimentazione:

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

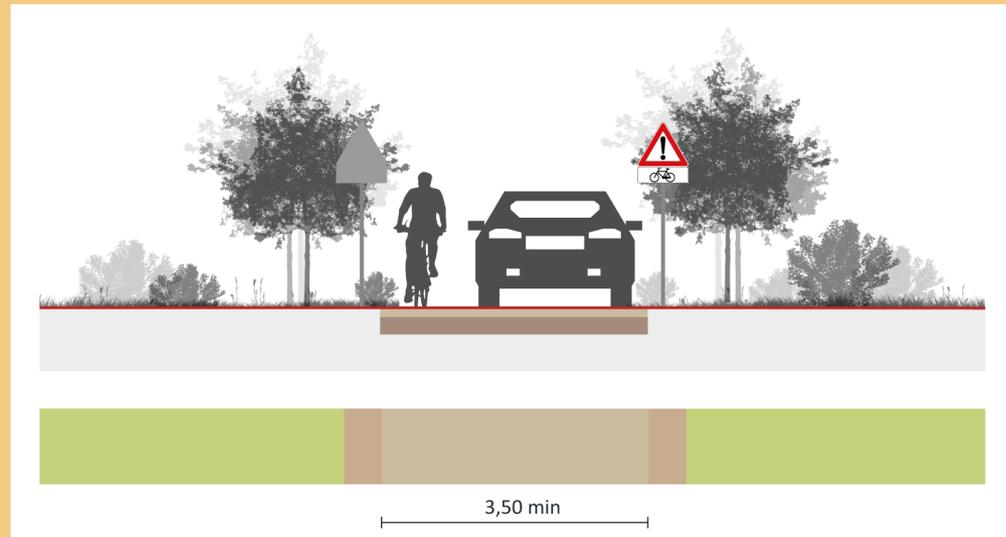
Pavimentazione:

Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:

Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-2/3



D4

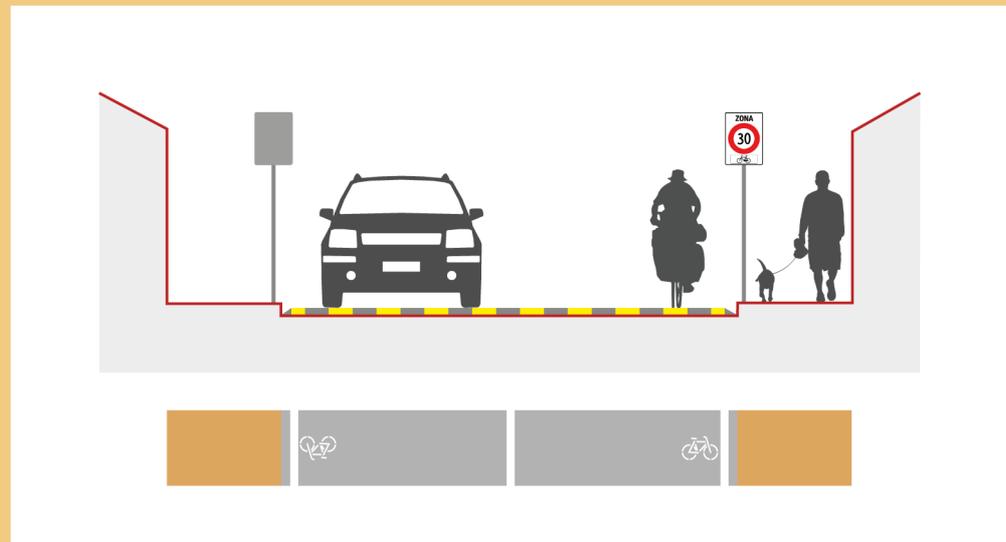
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



D7

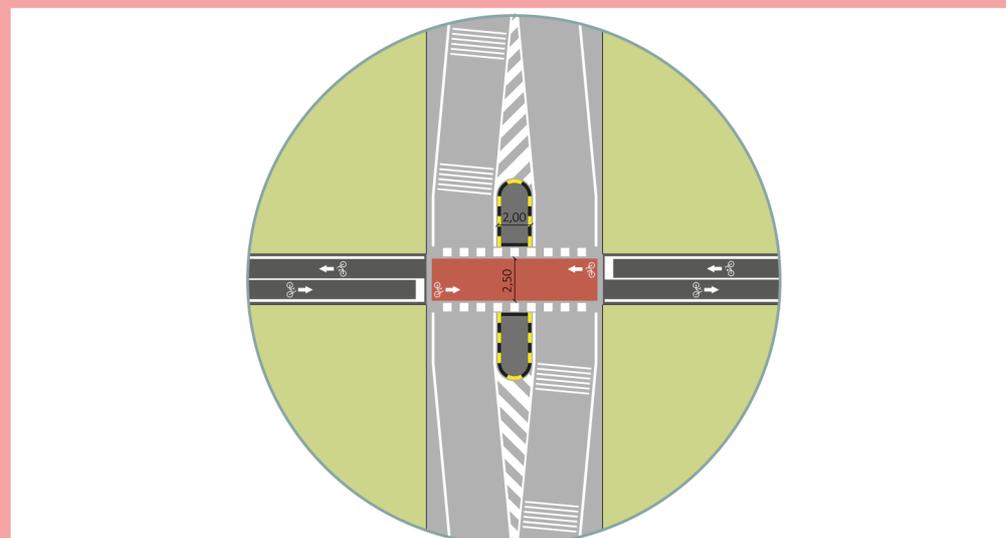
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



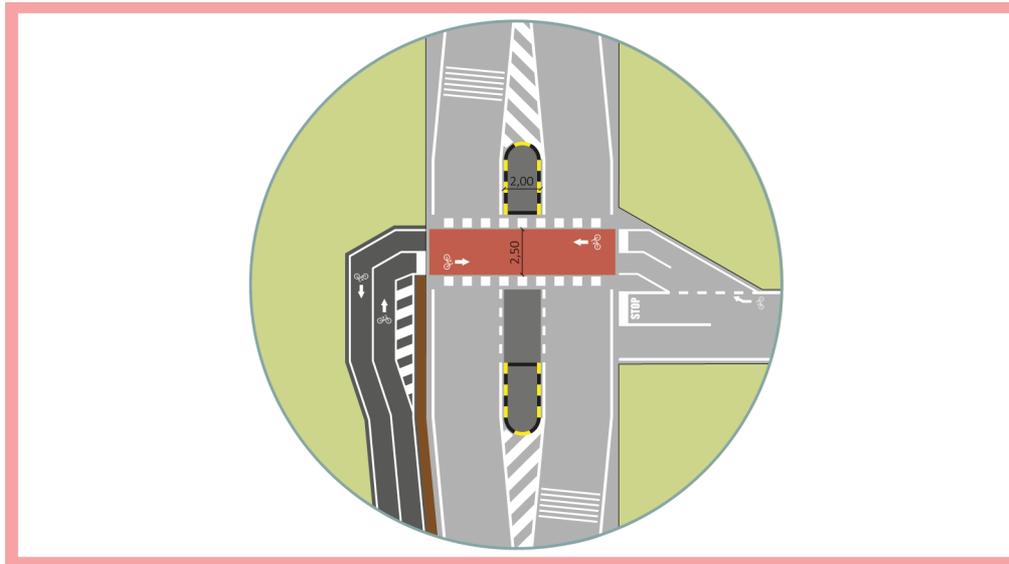
E4

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



E6

Tipologia:

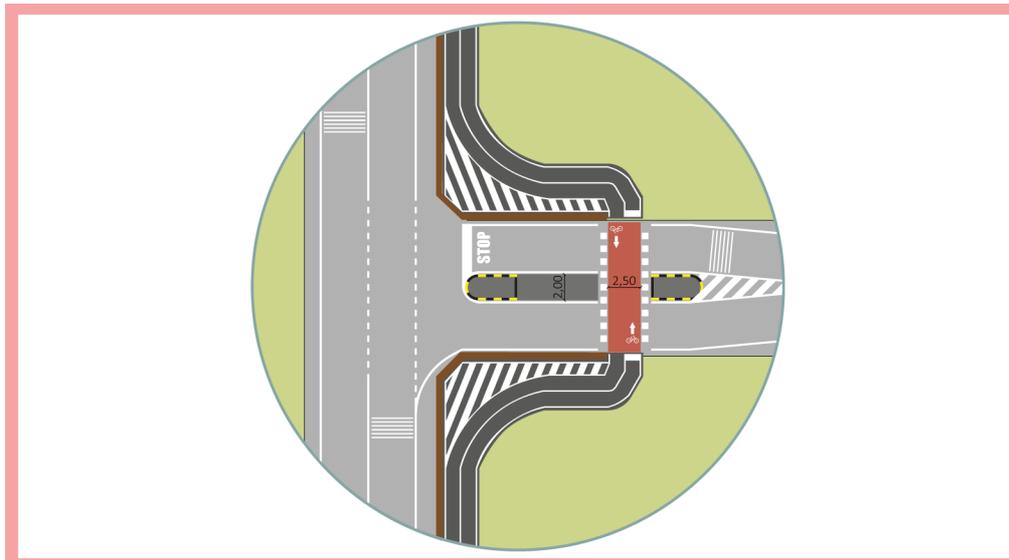
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata e percorso promiscuo

Interventi:

- corsia di separazione del flusso ciclabile
- attraversamento ciclabile
- isola centrale salvagente
- dissuasori di velocità
- segnaletica vert. e orizz.

Tipo intervento: I1

Codice costo: 4E



E8

Tipologia:

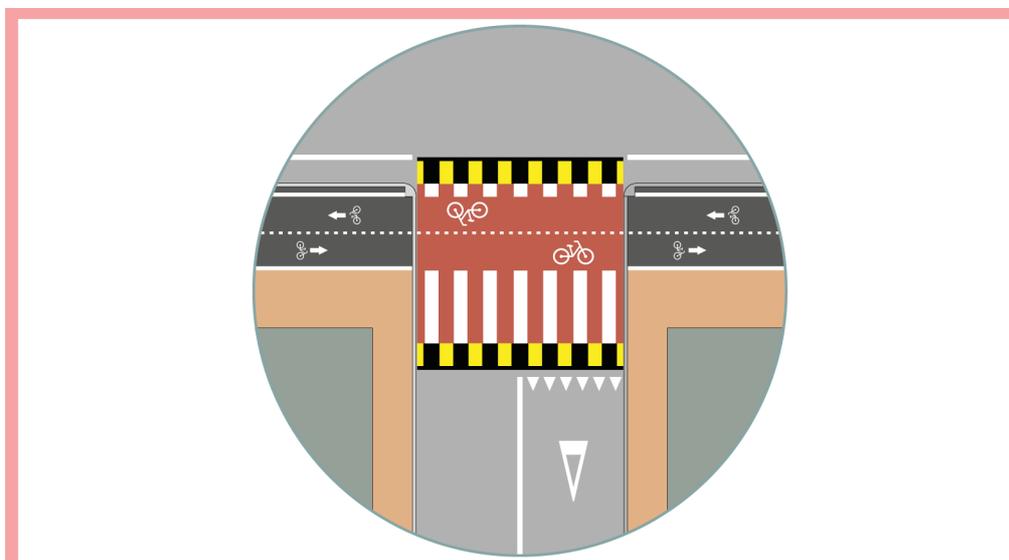
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:

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

Tipo intervento: I3

Codice costo: 4E



E14

Tipologia:

Attraversamento ciclope-donale rialzato su strada urbana, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:

- attraversamento ciclabile rialzato
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A5

Codice costo: 4U

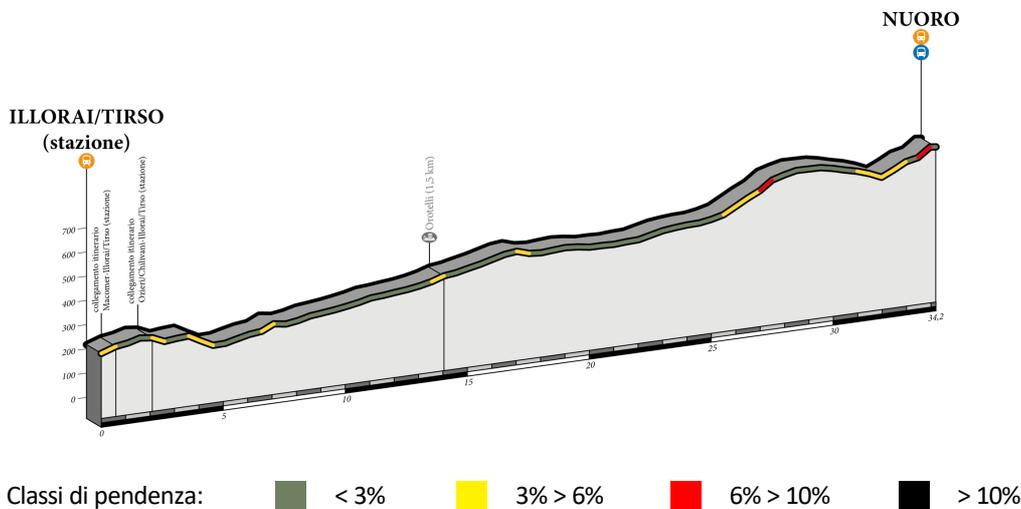
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

L'itinerario in oggetto, affiancando il tracciato della linea ferroviaria Macomer-Nuoro di cui ricalca alcuni tratti dismessi, sviluppa un percorso dalle pendenze contenute che solo in due brevi tratti pari a 1 km, in prossimità di Nuoro e nel tratto finale all'interno dello stesso centro urbano, superano il 6% rimanendo comunque al di sotto del 10%. Il 76,64% dell'itinerario, pari a 26 km circa, si sviluppa su livellette minori del 3%, mentre i rimanenti 7 km, pari al 20,44%, si sviluppano su livellette comprese tra il 3% e il 6%.

La proposta di itinerario ciclabile in oggetto prevede che il 62% circa sia sviluppato su piste ciclabili in sede propria, prevalentemente non affiancata, per un totale di circa 21 km, mentre il 29% circa, pari a poco meno di 10 km, si svolge su un percorso in sede promiscua con i veicoli motorizzati che interessa strade vicinali, arginali, a bassa intensità di traffico (sulle quali si registra un volume di traffico inferiore ai 500 veicoli/giorno) e strade urbane lungo le quali si prevede l'istituzione di specifiche Zone 30. Il transito in sede promiscua lungo strade statali e provinciali si estende per meno di 3 km, limitandosi quindi a circa il 9% dell'intero itinerario, e normalmente si rende necessario quando non sono disponibili altre alternative di tracciato, a meno di interventi infrastrutturali rilevanti, che potranno essere verificati meglio ed in dettaglio in sede di studio di fattibilità tecnico-economica.

Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 2 ore e 16 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. 31	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	34,24
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	4.186.480,80
Lunghezza itinerario con pendenza <3% (km)	26,24
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	7,00
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	1,00
Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km)	0,00
Lunghezza già realizzata (km)	0,26
Lunghezza già progettata (km)	0,00
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	8,72
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	4,77
Lunghezza in Sede Propria (km)	21,07
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	2,94
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	7,73
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	2,19
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,30
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	6
Lunghezza del percorso diretto (km)	31,20
Dislivello salite (passo 200m)	602,97
Dislivello discese (passo 200m)	235,09
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	34,24
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aeree di pregio ambientale (km)	0,00
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	4,71
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	1
Punti di interesse in centro urbano	11
Punti di interesse lungo l'itinerario	1
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	2
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	5
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	12

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro nella valutazione degli indicatori di ciclabilità e attrattività e dell'indice di qualità complessiva.

Indicatore di ciclabilità					
LUNGHEZZA (KM)	DISLIVELLO IN SALITA (M/KM)	PENDENZA MEDIA (%)	GRADO DI PROTEZIONE	FONDO VIABILE	PUNTEGGIO CICLABILITÀ
34,24	17,61	2,3	3	ASFALTO	
4	1	2	2	3	12

SCALA DELLA CICLABILITÀ

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

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

Indicatore di attrattività					
SERVIZI PRESENTI (N/KM)	AREE NATURALI (N/KM)	PUNTI DI INTERESSE (N/KM)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N/KM)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ
1,08	0,06	0,35	0,50	0	
2	3	2	4	2	13

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

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

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

Indice qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
12	13	25
LIVELLO DI CICLABILITÀ MEDIA	LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ MEDIA	LIVELLO DI QUALITÀ MEDIO-ALTA

SCALA DELLA QUALITÀ

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

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

QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI

Scheda di computo dei costi n. 31							
Lunghezza: 34,24 km Costo totale: 4.186.480,80 € Costo/km: 123.218,77 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 3.395.698,68	21,07	61,55	0,26	0,76	20,81	60,79
Corsia riservata	€ 00,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 343.908,24	12,87	37,59	0,00	0,00	12,87	37,59
Attraversamento ¹	€ 438.445,12	0,30	0,86	0,00	0,00	0,30	0,86
Intersezione ²	€ 8.428,77						
Totale	€ 4.186.480,80	34,24	100,00	0,26	0,76	33,98	99,24

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.

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

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

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

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BIBLIOGRAFIA

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

SITOGRAFIA

- www.bicialia.it
- 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.abbandonata.it, www.sardegnaambiente.it, www.sardegna.turismo.it)

Copertina: Asciugatura del grano, Orotelli

Introduzione:

1. Stazione ferroviaria dismessa di Tirso, Illorai
2. Panorama, Orotelli
3. Roccia calcarea, Orotelli
4. Nuraghe Ola, Oniferi
5. Maschere del Carnevale, Orani
6. Panorama, Orani
7. Abito tradizionale della Sagra del Redentore, Nuoro
8. Panorama, Nuoro
9. Piazza Satta, Nuoro

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.31 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.