

ITINERARIO 20

SANTA TERESA DI GALLURA - ARZACHENA



 51,45 km

 587 m

 539 m

 3 h 25 min

 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIO-ALTA**

 Alta Gallura, Gallura

 Direttrice longitudinale orientale-costiera, EuroVelo, Bictalia, SNCT

-  - percorso "Le vie del mare"; Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto; Strada del Vermentino di Gallura DOCG; C100T
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 19, n. 21

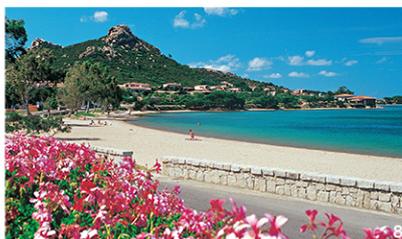


INTRODUZIONE	5
ANALISI	6
ANALISI DEL CONTESTO	6
IL PAESAGGIO	6
I VINCOLI AMBIENTALI	6
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI	7
LE INFRASTRUTTURE	9
I PARCHI CICLISTICI	9
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	11
ANALISI TECNICA	14
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	14
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	16
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. 1.20 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 Santa Teresa di Gallura - Arzachena, 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. 20, Santa Teresa di Gallura - Arzachena, lungo 51,45 km, è in continuità con gli itinerari di Badesi - Santa Teresa di Gallura e Arzachena - Olbia. I principali centri attraversati dall'itinerario sono Santa Teresa di Gallura, Palau e Arzachena. L'itinerario fa parte della direttrice longitudinale orientale-costiera, che collega Santa Teresa di Gallura con Cagliari; inoltre fa interamente parte dei percorsi compresi all'interno della proposta di rete EuroVelo, della rete Bictalia e della Ciclovía della Sardegna, inserita nel Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche. Attraverso un percorso sviluppato in parte nell'entroterra e in parte sulla costa, l'itinerario collega due rinomate località turistiche della Sardegna transitando per il centro balneare di Palau, da cui è possibile raggiungere l'isola di La Maddalena e il Parco Nazionale dell'Arcipelago. Attraversa diverse aree di interesse naturalistico situate in prossimità dell'itinerario: Capo Testa e l'Arcipelago di La Maddalena sono Siti di interesse Comunitario mentre i Cantieri forestali di Vignola - La Contessa - Rena Majori e Caprera fanno parte del sistema gestito dall'Agenzia Fo.Re.S.T.A.S. Inoltre, da Palau e Arzachena, dove sono situate le fermate del Trenino Verde, è possibile realizzare un suggestivo tour bici+treno verso l'entroterra settentrionale fino a Tempio e Sassari.



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, situato nel Nord Sardegna, attraversa le regioni storiche dell'Alta Gallura e della Gallura e, a livello amministrativo, i territori compresi nell'Unione dei Comuni dell'Alta Gallura (che comprende i comuni di Aggius, Aglientu, Badesi, Bortigiadas, Calangianus, Luogosanto, Luras, Santa Teresa di Gallura, Tempio Pausania e Viddalba, per una superficie di 1054,71 kmq) e nell'Unione di Comuni della Gallura (che comprende i comuni di Arzachena, La Maddalena, Palau, Sant'Antonio di Gallura, Telti, per una superficie di 492,25 kmq). Nell'Ambito della Gallura Nord Orientale (definito dal PPR nella scheda d'ambito n° 17) l'organizzazione territoriale è caratterizzata dalla centralità ambientale costiera che si presenta attraverso una successione di tratti rocciosi di origine granitica (dominati dal sistema della penisola di Coluccia e di Punta Falcone, dal promontorio di Capo Testa, dalle scogliere di Punta Sardegna e di Punta Cuncato e dalle emergenze rocciose di Punta Capo d'Orso), intervallati a tratti di costa bassa sabbiosa (come quelli in corrispondenza della Foce del Liscia e delle dune di Porto Puddu) che si sviluppano complessivamente attraverso un sistema di profonde insenature più o meno ampie (come Porto Pozzo, il Golfo di Arzachena, il Golfo del Pevero e Cala di Volpe), la cui origine ed attuale evoluzione sono strettamente collegate alle dinamiche fluviali dei corsi d'acqua immissari.

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
Capo Testa	SIC
Arcipelago La Maddalena	SIC/ZPS
Parco Nazionale dell’Arcipelago di La Maddalena	Parco Nazionale
Cantiere forestale Vignola - La Contessa - Rena Majori - Complesso forestale del Granito	Fo.Re.S.T.A.S.
Cantiere forestale Caprera - Complesso forestale Olbia	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L’itinerario ciclabile Santa Teresa di Gallura - Arzachena attraversa i centri urbani o i territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Santa Teresa di Gallura (5 279 abitanti)	centro urbano
Tempio Pausania (14 141 abitanti)	territorio comunale
Palau (4 207 abitanti)	centro urbano
Arzachena(13 639 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 37.266 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

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
Museo Etnografico	Museo	Palau	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24624&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1
Museo Etnografico	Museo	Arzachena	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24614&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1
Torre di Longonsardo	Torre	Santa Teresa di Gallura	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17931
Rena Bianca	Spiaggia	Santa Teresa di Gallura	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/rena-bianca
Acapulco	Spiaggia	Palau	
Baia Saraceno	Spiaggia	Palau	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/baia-saraceno
Cala Casotto	Spiaggia	Palau	
Cala Lepre	Spiaggia	Palau	
La Galatea	Spiaggia	Palau	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/la-galatea
Palau vecchio	Spiaggia	Palau	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/palau-vecchio
Porto Faro	Spiaggia	Palau	http://www-archivio.sardegnaturismo.it/it/punto-di-interesse/porto-faro
Porto Mannu	Spiaggia	Palau	
Punta Nera	Spiaggia	Palau	
Spiaggia dell'Isolotto	Spiaggia	Palau	http://www-archivio.sardegnaturismo.it/it/punto-di-interesse/spiaggia-dellisolotto
Cannigione	Spiaggia	Arzachena	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/cannigione
La Conia	Spiaggia	Arzachena	

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
Roccia dell'Orso	Monumento	Palau	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/roccia-dellorso
Complesso di Lu Brandali	Sito archeologico	Santa Teresa di Gallura	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20753
Tomba di giganti di Saiacciu	Sito archeologico	Palau	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24763
Nuraghe Albucciu e villaggio tomba di giganti Moro	Sito archeologico	Arzachena	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20784
Golfo delle Saline	Spiaggia	Palau	http://www-archivio.sardegnaturismo.it/it/punto-di-interesse/golfo-delle-saline
La Sciumara	Spiaggia	Palau	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/la-sciumara-rada-di-mezzo-schifo

Li Capanni	Spiaggia	Arzachena	
Mannena	Spiaggia	Arzachena	
Piscine	Spiaggia	Arzachena	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/piscine
Tanca Manna	Spiaggia	Arzachena	

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie più importanti che attraversano l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile sono la SS133, strada statale che collega Tempio Pausania con Palau, la SS133bis, che da questo centro consente il collegamento con Santa Teresa di Gallura, e l'ultimo tronco della SS125 Orientale Sarda che da Palau transita per Arzachena in direzione di Olbia. Inoltre, da Arzachena si dirama la SS427, che attraversa il cuore della Gallura per concludersi a Calangianus. La rete stradale si completa con altre strade provinciali (SP90, SP70, SP13 e SP115) e numerose altre strade secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente per l'accesso alle spiagge e per l'accesso ai fondi agricoli, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Il territorio attraversato dall'itinerario in questione risulta privo di stazioni ferroviarie interessate da linee di trasporto passeggeri ordinarie attive; tuttavia le stazioni ferroviarie di Palau e Arzachena sono interessate dal servizio turistico del Trenino Verde gestito da ARST, che prevede le linee turistiche Sassari - Palau Marina (151Km) e Tempio Pausania - Palau Marina (59 Km), due tratte che propongono un suggestivo viaggio attraverso la Gallura più interna passando per il lago del Liscia e, nel primo caso, proseguendo nel paesaggio collinare dell'Anglona.

Il sistema portuale. Il principale porto presente lungo l'itinerario è quello di Santa Teresa di Gallura, porto commerciale e turistico situato nelle Bocche di Bonifacio, a pochi minuti di navigazione dall'Arcipelago di La Maddalena, dalla Costa Smeralda e dalla Isole del Sud della Corsica (Cavallo, Lavezzi); è presente il collegamento via traghetto con la Corsica attraverso la rotta Santa Teresa di Gallura-Bonifacio.

Inoltre, nel centro di Palau è localizzato il porto turistico con le banchine riservate all'attracco dei traghetti di linea per i servizi marittimi di collegamento con l'Arcipelago di La Maddalena. Anche presso la località turistica di Cannigione, nel comune di Arzachena, è presente un porto turistico dotato di tutti i servizi per la nautica da diporto.

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

I PARCHI CICLISTICI

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

di primordine. Dal punto di vista ciclabile devono presentare un fitto reticolo di piste esteso e fruibile da tutti i target di cicloturisti, in grado di offrire itinerari e paesaggi differenti.

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

L'itinerario in analisi attraversa e fa supporto al proposto Parco Ciclistico della Gallura e dell'Arcipelago della Maddalena, del quale si riporta una breve descrizione.

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

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Percorso "Le Vie del Mare"	Unione dei Comuni Alta Gallura, Unione dei Comuni Gallura
Itinerario RAS 313 In-Movimento "Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto"	Unione dei Comuni Alta Gallura
Strada del Vermentino di Gallura DOCG	Gallura
Cammino100Torri Cammino orientale: Via Gallura	Gallura

Il percorso **Le Vie del Mare**, intervento previsto nell'Accordo di Programma Quadro del Progetto di Sviluppo Territoriale "La Città di Paesi della Gallura" e promosso in partenariato dall'Unione dei Comuni Alta Gallura e dall'Unione dei Comuni Gallura, è un progetto che interessa il versante costiero e si caratterizza per attività a basso impatto ambientale orientate alla mobilità sostenibile. Il progetto prevede la realizzazione di piste ciclabili di collegamento extracomunale a partire da Viddalba verso Baia delle Mimose nel Comune di Badesi, passando per il Comune di Trinità d'Agultu e il Comune di Aglientu, per arrivare al centro di Santa Teresa di Gallura e proseguire per Palau fino ad Arzachena. Nello stesso è previsto inoltre l'acquisto, in alcuni casi, di mezzi a basso impatto ambientale (elettrici) e la realizzazione di aree di sosta attrezzate.

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

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

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

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
19	Badesi - Santa Teresa di Gallura
21	Arzachena - Olbia

L'itinerario in oggetto fa parte della **direttrice longitudinale orientale-costiera**, un corridoio ciclabile che percorre la costa orientale collegando Santa Teresa di Gallura con la città di Cagliari attraverso otto itinerari che transitano per Olbia, Dorgali, Tortoli, Villaputzu e Villasimius. Da Santa Teresa di Gallura, invece, è posto in collegamento con l'itinerario n. 19 Badesi - Santa Teresa di Gallura, compreso nella direttrice trasversale settentrionale che raggiunge Porto Torres.

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

I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO

Un itinerario ciclabile che possa essere utilizzato da diversi target di ciclisti turisti non è solo caratterizzato da un insieme di tratti diversamente ciclabili, ma è anche rappresentato da una serie di altri elementi, strumenti ed attrezzature che ne completano la caratterizzazione come prodotto turistico. Tra questi un ruolo importante è svolto dai cosiddetti ciclo servizi, che ricomprendano aree di sosta sicura ed attrezzate per far riposare i ciclisti o ripararli dalla pioggia (con servizi igienici, punti di approvvigionamento di acqua potabile, copertura telefonica etc.) e con assistenza (info-bike con ufficio turistico, chiosco informativo con personale e materiali come mappe,

cartine, guide del territorio, disponibilità di Wi-Fi etc.), punti di ristoro (Bici-Grill), soggiorno (Bike-Hotel, ma anche ostelli, campeggi, agriturismo, B&B attrezzati “a misura di ciclista”) in cui poter usufruire di accompagnamento (guide turistiche che parlino diverse lingue o almeno l’inglese) e maggiori informazioni (bicycle friendly), ciclo parcheggi liberi e ciclo stazioni custodite e coperte, integrate con altri modi di trasporto (Bike&Treno, Bike&Bus, Bike&Traghetto) con cui è possibile trasportare la bici, ciclo officine e servizi di assistenza tecnica, servizi di bike-sharing e/o noleggio di biciclette ed attrezzature, etc. tutti opportunamente localizzati e facilmente accessibili.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I servizi proposti per l’integrazione sono i seguenti:

- 3 ciclostazioni
- 3 info-point
- 3 officine specializzate
- 6 aree di sosta.

Inoltre, si ricorda il progetto **Orizzonte Fari**, con cui la Regione Sardegna e l'Agencia del Demanio promuovono la valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico insistente sul territorio regionale, con particolare riguardo ai beni costieri come fari, stazioni semaforiche e di vedetta, sul modello del progetto nazionale *Valore Paese - FARI*. Il progetto si propone di cedere in concessione di valorizzazione e/o locazione dieci edifici costieri, nove regionali e uno ancora in capo allo Stato, situati in zone di particolare rilievo paesaggistico-ambientale e dalle grandi potenzialità turistiche. Le nuove destinazioni d'uso, in chiave turistico-ricettiva, mirano a promuovere una rete regionale dedicata a forme di turismo sostenibile legate alla cultura del mare e dell'ambiente mediterraneo. In quest'ottica tali strutture potrebbero entrare a far parte del sistema di servizi cicloturistici a supporto degli itinerari ciclabili.

Nell'ambito interessato dall'itinerario in analisi ricade l'**Ex faro di Capo d'Orso**, nel comune di Palau, struttura attivata nel 1924 e dismessa a inizio 2000. Inoltre, presso l'Arcipelago di La Maddalena, raggiungibile tramite i servizi marittimi del porto turistico di Palau, sono presenti il **vecchio faro di Razzoli**, costruito sull'omonima isola nel 1843 ed attivo dal 1845 al 2000, il **faro di Punta Filetto**, attivato nel 1913 sull'isola di Santa Maria e dismesso nel 1972, e l'**ex stazione di vedetta di Marginetto** sull'isola di La Maddalena, realizzato nella prima metà del XX secolo e dismesso nel 2000.

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

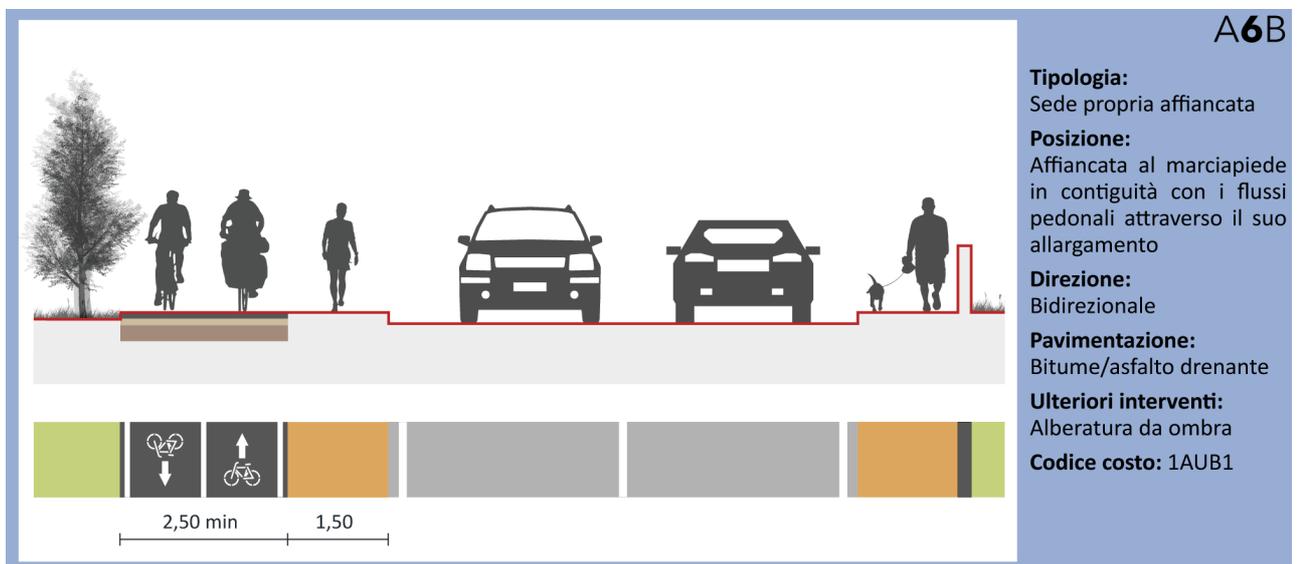
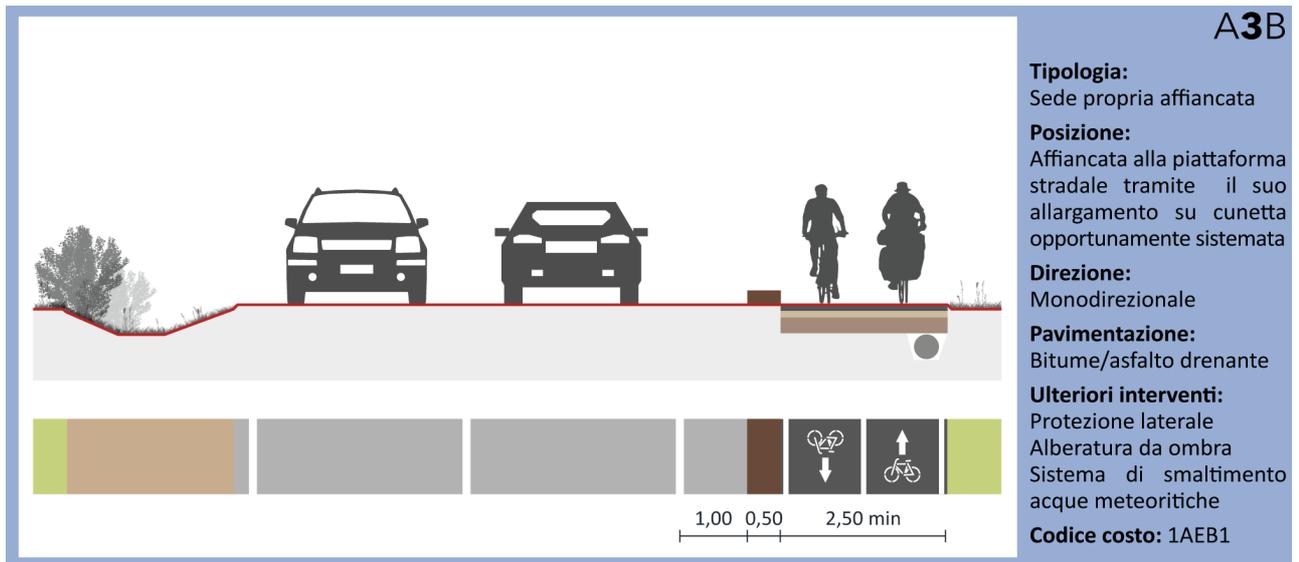
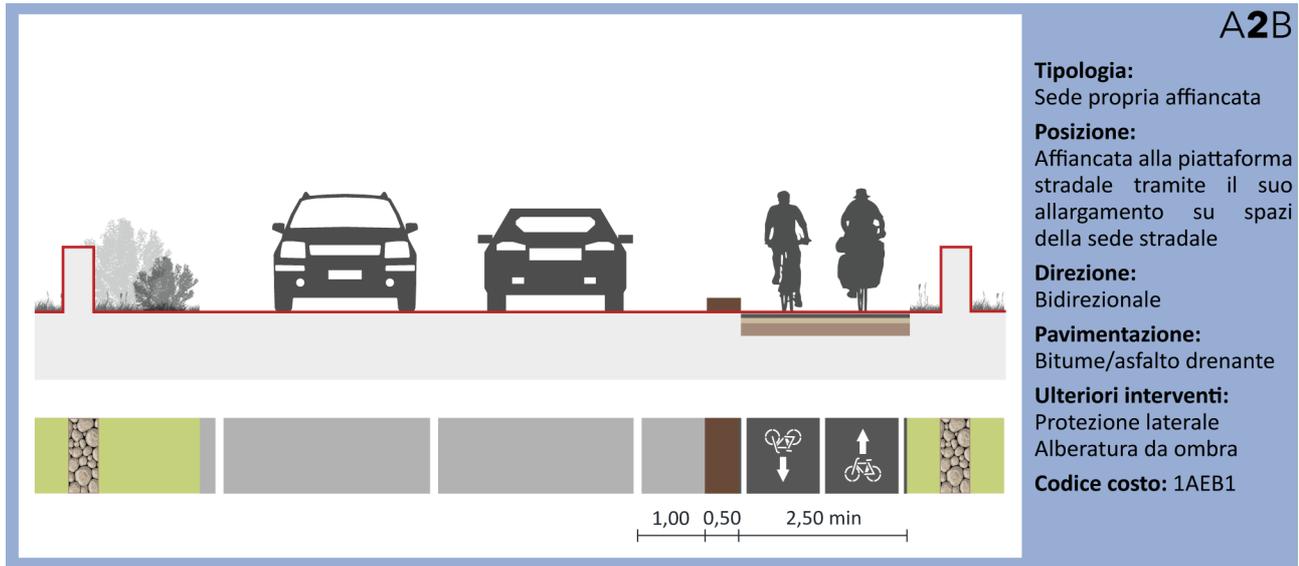
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle *sezioni tipo* riportate nel paragrafo seguente)

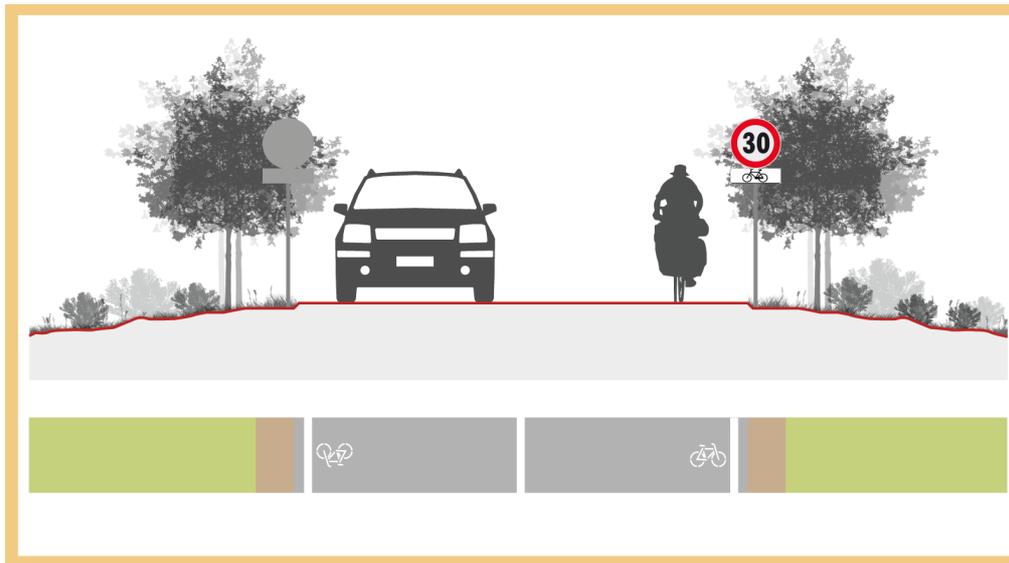
L'itinerario ha origine nel centro urbano di Santa Teresa di Gallura, in prossimità della piazza B. Modesto dove è situata la fermata dei servizi di TPL gestiti da ARST. Il primo tratto dell'itinerario percorre a ritroso parte dell'itinerario n. 19 con cui è posto in continuità: attraversando il centro urbano in sede promiscua con i veicoli a motore tramite l'istituzione di una Zona 30 urbana (*vedi sezione tipo D7*), l'itinerario supera l'intersezione con la SS133bis e prosegue sulla SP90 con una pista in sede propria affiancata alla strada provinciale (**A2B**). Imboccata la strada vicinale Li Cumandanti Saltara, l'itinerario vi transita per inoltrarsi nell'entroterra gallurese con un percorso in sede promiscua (**D2**) ritenuto ammissibile per i ridotti volumi di traffico e prosegue con la stessa tipologia sulla strada vicinale Saltara Lu Banconi. Giunto all'intersezione con la SP71 e la SP70 (**E7**) l'itinerario imbecca quest'ultima verso la località di Porto Pozzo, con una pista in sede propria affiancata (**A3B**). All'altezza della frazione di Juan Malcu l'itinerario supera l'intersezione tra la SP70 e la SS133bis tramite la previsione di una rotonda stradale (**E10**) e si immette sulla strada statale con una pista affiancata (**A2B**), sino all'innesto con la SS133 in corrispondenza del ponte sul fiume Liscia. Transitando sullo stesso in sede promiscua (**D8**), l'itinerario prosegue sulla SS133 ancora in sede propria affiancata (**A2B**) fino a Palau. Lungo questo tragitto l'itinerario intercetta una serie di strade che consentono di raggiungere le località della costa: Porto Pozzo, Porto Liscia, l'Isola dei Gabbiani, Porto Pollo. All'ingresso di Palau l'itinerario percorre per un breve tratto una pista ciclopedonale esistente e proseguendo lungo la via Sciumara e la via Circonvallazione raggiunge il centro urbano e il porto con una pista in sede propria affiancata (**A2B**) che offre uno splendido panorama sulla costa e l'Arcipelago di La Maddalena. Dal porto commerciale, dove partono i traghetti per La Maddalena, l'itinerario attraversa il porto turistico e percorrendo in affiancamento la via Del Vecchio Marino (**A6B**) raggiunge l'innesto con la Via Capo d'Orso che consente di arrivare alla famosa Roccia dell'Orso. L'itinerario percorre questa via in sede promiscua con i veicoli a motore e prima di raggiungere il Capo vero e proprio prosegue sulla SP121 (**D1**) sino alla rotonda con la SP13, che imbecca per dirigersi verso Laconia in comune di Arzachena. L'itinerario prosegue sulla SP13 ancora in sede promiscua (**D1**), costeggiando il mare e le numerose calette che caratterizzano questo tratto di costa fino a Cannigione. L'itinerario attraversa il centro di Cannigione lungo una pista ciclabile realizzata dall'amministrazione comunale in affiancamento alla SP13. Con questo percorso lungo costa l'itinerario raggiunge il porto turistico di Cannigione e prosegue sul lungomare A. Doria in sede promiscua (**D7**): questo tratto può essere considerato a tutti gli effetti un attraversamento urbano, pertanto sarà importante coordinare con l'amministrazione comunale gli interventi di moderazione del traffico veicolare, in particolare nel periodo estivo. Oltre Cannigione, l'itinerario prosegue lungo la SP13 ancora in affiancamento (**A2B**) in direzione sud verso il centro abitato di Arzachena. Dopo un breve tratto in sede promiscua lungo la SS125 (**D1**) l'itinerario devia su una strada vicinale che si innesta sulla SP14 e percorre quest'ultima in affiancamento (**A2B**) sino alla rotonda con la SS427. Da qui l'itinerario penetra verso il centro urbano di Arzachena, attraverso un percorso in sede promiscua che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana (**D7**). L'itinerario trova conclusione nel centro di Arzachena: da qui è possibile raggiungere la famosa roccia del Fungo Monti Incappiddatu, da cui è possibile godere di una splendida vista su Arzachena e le vallate circostanti. Inoltre, percorrendo la SP14 in direzione ovest si può raggiungere la Tomba dei Giganti di Coddù Vecchiu e il Nuraghe la Prigione e, ancora oltre, è possibile raggiungere la Tomba dei Giganti di Li Lolghi.

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





D1

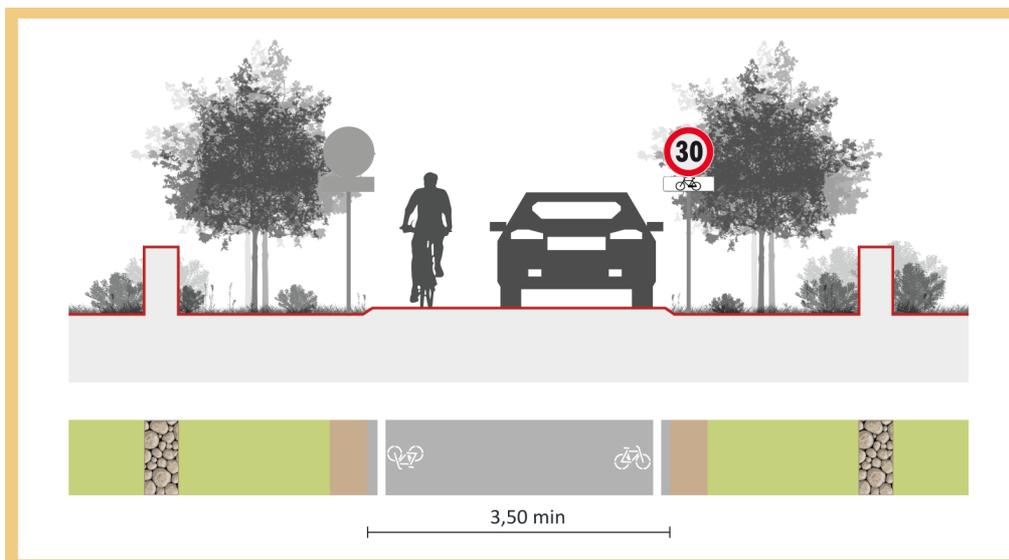
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

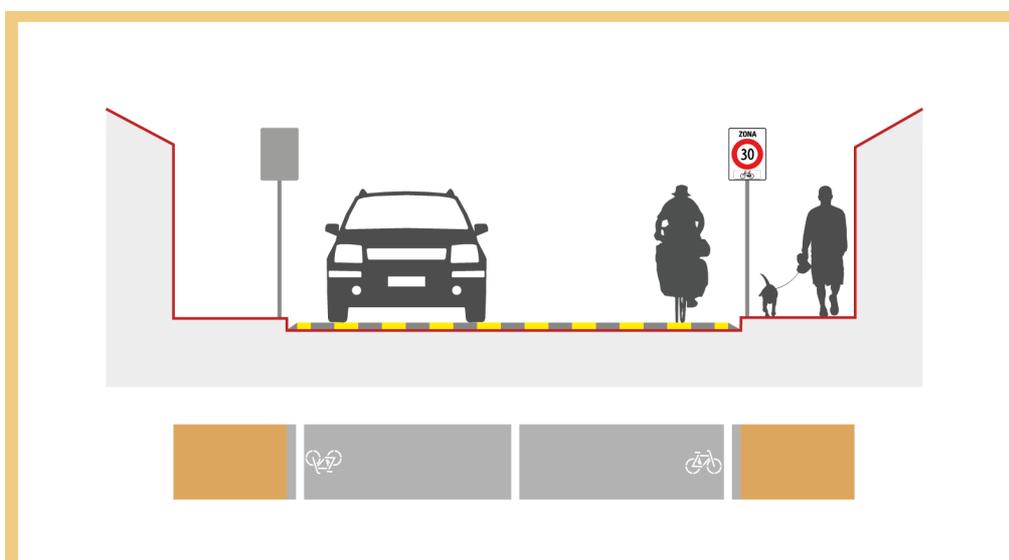
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



D7

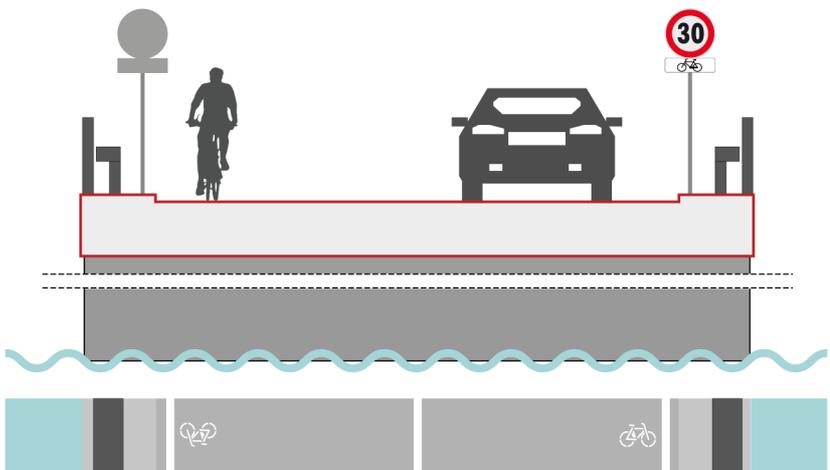
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

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



D8

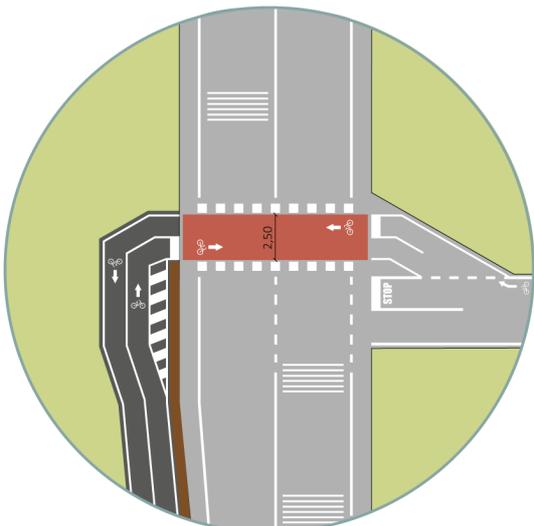
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

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



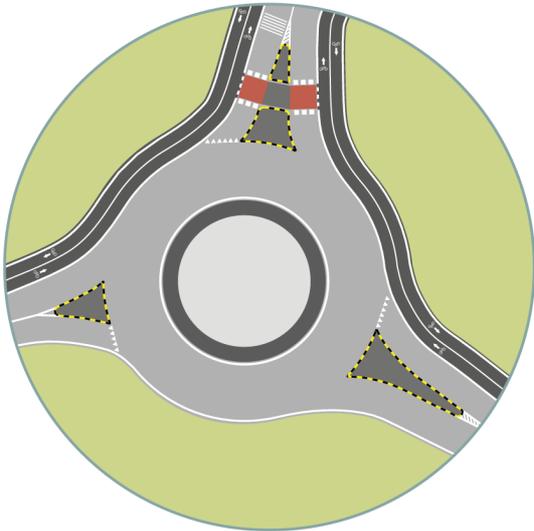
E7

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

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

Tipo intervento: I2

Codice costo: 4E



E10

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

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

Tipo intervento: I5

Codice costo: 4E

*eventuale

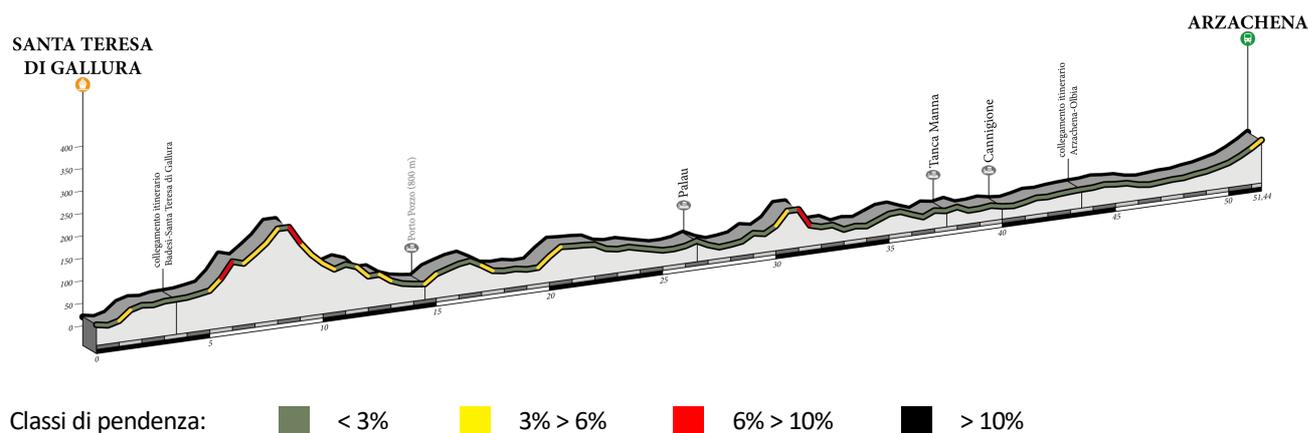
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Il percorso, nel suo complesso, si sviluppa per circa l'80% su livellette minori del 3% e meno del 3% della sua lunghezza presenta livellette superiori al 6%, concentrate su due brevi tratti della strada vicinale Li Cumandanti Saltara, nel comune di Santa Teresa di Gallura, e su un tratto della Via Capo d'Orso a Palau. La porzione rimanente di itinerario si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6% per un totale di circa 8 km.

La proposta di itinerario ciclabile è prevista per circa 25 km su pista ciclabile in sede propria (pari al 50% dell'itinerario) mentre per il 24% (circa 12 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, che si estende per circa 13 km ovvero circa il 25% dell'intero itinerario, si rende necessario normalmente quando non sono disponibili altre alternative di tracciato o sede ciclabile, 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 25 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:

SCHDATECNICA N. 20	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	51,45
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	4.108.888,66
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	42,00
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	7,94
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	1,50
Lunghezza itinerario con pendenza > 10% (km)	0,00
Lunghezza già realizzata (km)	2,74
Lunghezza già progettata (km)	0,99
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	14,20
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	25,69
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	13,21
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	8,00
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	4,19
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,36
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	16
Lunghezza del percorso diretto (km)	34,70
Dislivello salite (passo 200 m)	586,74
Dislivello discese (passo 200 m)	538,90
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	51,45
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	0,00
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	9,59
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	7
Punti di interesse in centro urbano	16
Punti di interesse lungo l'itinerario	10
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	2
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	1
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	0
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	8

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Santa Teresa di Gallura - Arzachena 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
51,45	11,41	1,7	4	ASFALTO	
3	2	3	1	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
3,58	0,04	0,51	0,16	1	
4	2	3	2	3	14

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

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

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

Indice di qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
12	14	26
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. 20 Lunghezza: 51,45 km Costo totale: 4.108.888,66 € Costo/km: 86.105,93 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 3.454.225,24	25,63	49,81	3,72	7,23	21,91	42,58
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 154.686,88	25,40	49,36	0,00	0,00	25,40	49,36
Attraversamento ¹	€ 487.911,83	0,43	0,83	0,01	0,02	0,42	0,81
Intersezione ²	€ 12.064,71						
Totale	€ 4.108.888,66	51,45	100,00	3,73	7,35	47,72	92,75

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 Badesi (in rappresentanza del Comune di Santa Teresa di Gallura)	Vengono illustrate le iniziative che l'amministrazione sta portando avanti e che contemplano la messa a disposizione di un sistema di navette elettriche per l'accesso alle spiagge meno utilizzate in modo da ridurre la quantità di auto in sosta in prossimità delle spiagge. Lo sviluppo della mobilità ciclistica nel territorio viene accolto dal comune come una grande opportunità.

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.comunesantateresagallura.it, www.sardegna.turismo.it)

Copertina: Baia del Faro, Palau

Introduzione:

1. Torre di Longonsardo, Santa Teresa di Gallura
2. Porto Pollo, Palau
3. Veduta notturna, Palau
4. Tomba dei giganti Li Mizzani, Palau
5. Capo d'Orso, Palau
6. Cala Soraya, La Maddalena
7. Tanca Manna, Cannigione, Arzachena
8. Cala di Falco, Cannigione, Arzachena
9. Tomba dei giganti Coddu Vecchiu, Arzachena

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.20 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.