

ITINERARIO 14

SAMUGHEO - ALES - VILLAMAR



 64,85 km

 697 m

 954 m

 4 h 19 min

 Ciclabilità: **DIFFICILE**

 Attrattività: **BASSA**

★★★ Qualità: **BASSA**

 Barigadu, Alta Marmilla, Marmilla

 Direttrice locale di collegamento Illorai, Sorradile, Ales e Villamar

 - progetto MyLand - Marmilla your Land, sentiero T-460, Ippovie Sardegna Cavalli
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 13, n. 16, n. 17, n. 37



INTRODUZIONE	5
ANALISI	6
ANALISI DEL CONTESTO	6
IL PAESAGGIO	6
I VINCOLI AMBIENTALI	7
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI	8
LE INFRASTRUTTURE	9
I PARCHI CICLISTICI	9
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	11
ANALISI TECNICA	13
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	13
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	15
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO	19
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	21
QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI	23
OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS	25
IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI	25
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	27
BIBLIOGRAFIA	27
SITOGRAFIA	27
REPERTORIO IMMAGINI	27
ALLEGATI	29
ALL. 1: TAVOLA N. 1.14 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 Samugheo - Ales - Villamar, 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. 14 Samugheo - Ales - Villamar, lungo 64,85 km, collega i centri di Samugheo e Villamar attraverso un percorso lungo il territorio della Marmilla che interessa anche il centro di Ales. Samugheo custodisce e tramanda il patrimonio dell'arte tessile sui tessuti tradizionali della Sardegna, tanto da ospitare il MURATS, museo dedicato a tale tradizione. Ales, arrampicato sulle pendici orientali del monte Arci, è la sede vescovile più piccola d'Italia e memoria storica dell'Isola grazie al suo antico Archivio. Inoltre, questo borgo ha dato i natali ad Antonio Gramsci, uno degli uomini politici e intellettuali più influenti del Novecento europeo. Da Ales, seguendo il tracciato di ferrovia dismessa, l'itinerario raggiunge il centro di Villamar, borgo maiorchino immerso nelle dolci colline della Marmilla che conserva le tracce del suo passato ispanico. Costeggiando le foreste del Mandrolisai, l'itinerario attraversa il paesaggio prevalentemente collinare della Marmilla e aree di interesse naturalistico come gli altopiani basaltici della Giara di Siddi (SIC) e della Giara di Gesturi (ZPS), le numerose cavità di origine carsica ai piedi del Castello di Medusa (SIC) e i Cantieri del Complesso forestale Sarcidano di Oristano, che rientrano all'interno del 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 e 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 in analisi si sviluppa dai margini meridionali della regione storica del Barigadu e attraversa le regioni dell'alta e bassa Marmilla e il territorio compreso nell'Unione dei Comuni Alta Marmilla e nell'Unione dei Comuni Marmilla. L'antico territorio del Barigadu è ubicato a sud del lago Omodeo, imponente invaso artificiale creato negli anni '20 attraverso lo sbarramento del fiume Tirso, che oggi rappresenta un importante elemento paesistico del territorio. Il Barigadu presenta un paesaggio d'altopiano dominato dalla vegetazione, in cui la macchia mediterranea e le sugherete crescono rigogliose grazie alle favorevoli condizioni pedoclimatiche. Il territorio della Marmilla, nella Sardegna centro-meridionale, è delimitato a ovest e a sud dal Campidano, a nord-ovest dal monte Arci, a nord dalla Giara di Gesturi e dalla Giara di Serri, a est dal Flumini Mannu. Pressoché totalmente costituita da marne, arenarie e vulcaniti oligomioceniche, quest'area può suddividersi in almeno due settori, con rocce più recenti da ovest a est. Ad occidente, fra Ales e Mogoro le litologie sedimentarie sono frammentate e caotiche, mentre all'opposto sono regolari e morbide nel susseguirsi di piccole dorsali parallele da Gonnosnò a Villamar, dove morfologie tondeggianti e ampie aree pianeggianti fanno da chiostro alla Giara di Gesturi. Gli altopiani basaltici delle giare, chiaramente visibili dalle aree pianeggianti, si presentano come enormi fortezze naturali e inaccessibili. La Giara di Gesturi, la più grande delle tre, comprende il vasto altopiano basaltico e calcareo ricoperto da macchia mediterranea, contornato da pareti scoscese e irrorato da stagni temporanei. L'area è oggi riserva naturale e il suo territorio di selvaggia e incontaminata bellezza è frequentato da specie faunistiche selvatiche come i noti cavallini della Giara. La Giara di Serri, estesa su una superficie più piccola, è considerata un'area di grande valenza archeologica in quanto ospita il Santuario nuragico di Santa Vittoria, pantheon della civiltà nuragica. La Giara di Siddi, posta in posizione più meridionale, è un piccolo altipiano che si distingue per una fessurazione colonnare sul versante meridionale, dalla particolare colorazione rossastra dovuta ai licheni che hanno colonizzato la roccia vulcanica: da qui deriva il toponimo di Corona Arrubia, corona rossa. Le giare e gli altri rilievi lavici minori, ma soprattutto il nucleo del vulcano complesso del Monte Arci, disegnano vasti plateaux, le cui ripide cornici erosive segnano il limite morfologico tra gli spazi storici del bosco e del pascolo e quelli dell'agricoltura cerealicola. Il monte Arci, interessato dall'omonimo Parco Naturale Regionale, è anche sede di uno dei più importanti giacimenti di Ossidiana, che ne ha determinato l'importanza sin dall'epoca preistorica.

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
Castello di Medusa	SIC
Giara di Gesturi	SIC
Giara di Siddi	ZPS
Cantiere forestale Modighina Genoni - Complesso forestale Sarcidano di Oristano	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L'itinerario ciclabile Samugheo - Ales - Villamar attraversa i centri urbani o territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Samugheo (3 031 abitanti)	centro urbano
Asuni (345 abitanti)	centro urbano
Senis (441 abitanti)	territorio comunale
Assolo (387 abitanti)	territorio comunale
Albagiara (264 abitanti)	centro urbano
Gonnosnò (772 abitanti)	centro urbano
Ales (1 436 abitanti)	centro urbano
Baradili (83 abitanti)	centro urbano
Turri (420 abitanti)	territorio comunale
Ussaramanna (544 abitanti)	centro urbano
Siddi (650 abitanti)	territorio comunale
Lunamatrona (1 700 abitanti)	territorio comunale
Villamar (2 725 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 12 798 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il centro di Samugheo 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. Samugheo fa anche parte dell'associazione nazionale **Città del Vino** che si propone la valorizzazione e promozione turistica dei territori del vino, la diffusione della cultura del vino e della qualità enologica oltre che la salvaguardia delle risorse ambientali e la tutela delle realtà produttive e paesaggistiche locali. Inoltre, il centro di Ussaramanna fa parte dell'associazione nazionale **Città dell'Olio**, nata per divulgare la cultura dell'olivo e dell'olio di qualità, tutelando e promuovendo l'ambiente e il paesaggio olivicolo.

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
Chiesa di San Giovanni Battista	Chiesa	Villamar	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18504
Chiesa di San Pietro	Chiesa	Villamar	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17847
Museo dell'Arte Tessile Sarda	Museo	Samugheo	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19517&v=2&c=2487&c1=2125&visb=&t=1
Museo del giocattolo tradizionale	Museo	Ales	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24538&v=2&c=2487&c1=2125&visb=&t=1

Piazza Gramsci	Edificio	Ales	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21554
----------------	----------	------	---

Non sono presenti punti di interesse extraurbani relativi all'ambito interessato dall'itinerario in analisi.

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. L'infrastruttura viaria più importante dell'ambito interessato dall'itinerario ciclabile è la SS442, che da Laconi attraversa l'alta Marmilla per innestarsi alla SS131 a Uras. Inoltre, l'ambito è attraversato da diverse strade provinciali che consentono il collegamento tra i principali centri urbani, tra cui si ricordano la SP38, la SP35 e la SP46, interessate dall'itinerario in analisi. 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. Il territorio attraversato dall'itinerario in analisi risulta privo di stazioni ferroviarie interessate da linee di trasporto passeggeri ordinarie attive. La linea ferroviaria Villamar - Ales, diramazione della Isili - Villacidro lunga 27 km, è stata dismessa dalla fine degli anni Cinquanta assieme alla linea principale e sostituita dal servizio di trasporto pubblico su gomma. Questo percorso è stato recuperato per lo sviluppo dell'itinerario ciclabile, che ne sfrutta l'adattabilità del tracciato e le pendenze contenute. Inoltre, si incontrano le strutture dismesse delle stazioni ferroviarie di Ales, Gonnosnò, Ussaramanna-Turri e Villamar e delle numerose opere annesse sopravvissute al passare del tempo, in alcuni casi oggetto di recupero e conversione, ma per lo più in stato di abbandono e degrado.

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 sette 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 e 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, deve 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 Mandrolisai, delle Barbagie, del Gennargentu e dell'Ogliastra comprende il primo tratto di itinerario nel territorio comunale di Samugheo.
- il Parco Ciclistico della Marmilla e del Sarcidano comprende la rimanente porzione di itinerario fino a Villamar.

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

Il **Parco ciclistico del Mandrolisai, delle Barbagie, del Gennargentu e dell'Ogliastra** comprende il Parco Nazionale della Barbagia di Belvì, Mandrolisai e la Barbagia di Ollolai, la Barbagia di Seulo, il Gennargentu, con Punta Lamarmora, e il territorio dell'Ogliastra. Sono comprese: le foreste di Uatzo, con le cime di Conca Giuanni Fais (1495 m) e Bruncu Istiddi (997 m) e il tracciato del trenino verde Mandas-Arbatax; la foresta di Alase, che parte da una quota di 418 m nella zona del Flumendosa per arrivare a 1459 m nella Punta Funtana Cungiada; la foresta di Montarbu con la presenza dei tacchi calcarei, con Pizzu Margiani Pubusa (1324 m), in cui si trovano dei punti sosta attrezzati e un museo-centro visita; la foresta di Bingionniga, situata nella parte centrale dell'Ogliastra, con i tacchi di Jerzu, per arrivare poi alla costa (Porto Frailis, Lido di Orrì, Lido di Cea, Punta Niedda, Torre di Bari, etc.).

Il **Parco Ciclistico della Marmilla e del Sarcidano** ricomprende il complesso forestale di Monte Arci e di sa Dispensa, i territori dell'alta Marmilla, Mogoro, Masullas, la Giara di Gesturi e la bassa Marmilla, i versanti del Sarcidano con la Foresta di Funtanamela di Laconi, in cui vengono ricompresi gli itinerari ciclistici individuati dall'associazione "Consorzio Due Giare", che organizza eventi ciclistici tra cui il "My Land non stop". Il Consorzio Due Giare ha individuato diversi percorsi che permettono di raggiungere dalla Marmilla: i centri urbani di Oristano, Laconi, Nuragus, Barumini, Sanluri e i territori della Giara di Siddi e del Grighine. Inoltre, si possono accorpare i sentieri individuati dallo studio di "Criteria" all'interno del Parco della Giara di Gesturi, che risultano connessi a quelli del Consorzio.

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

Denominazione itinerario	ubicazione
MyLand - Marmilla your Land	Marmilla
Sentiero Castello Medusa - Genna 'e Corte T-460	Marmilla, Sarcidano
Ippovie Sardegna Cavalli: Sarcidano - Grighine	Sarcidano, Grighine

MyLand - Marmilla your Land è un progetto per lo sviluppo del cicloturismo e del turismo in mountain-bike in Marmilla, promosso dai consorzi di Comuni Due Giare (Albagiara, Baradili, Curcuris, Gonnosnò, Nureci, Pompu, Senis, Sini e Villa Verde) e Sa Corona Arrubia (Barumini, Collinas, Furtei, Genuri, Gonnostramatza, Las Plassas, Lunamatrona, Mogoro, Pauli Arbarei, Sanluri, Sardara, Segariu, Setzu, Siddi, Tuili, Turri, Ussaramanna, Villamar, Villanovaforru e Villanovafranca) Il progetto comprende MyLand MTB NON STOP, un percorso di endurance in mountain bike che si snoda tra il Monte Arci, il Grighine e l'altopiano della Giara, attraversando numerosi paesi della Marmilla. È composto da tre percorsi ad anello di 400, 220 e 120 km e un numero di ore massimo per completare il percorso, passando attraverso i vari check-point allestiti e basandosi soltanto sulla traccia GPS e sulle istruzioni del quaderno di viaggio.

Il **Sentiero Castello Medusa - Genna 'e Corte T-460** è caratterizzato dalla presenza del famoso Castello di Medusa di Samugheo, situato sulla sponda nord-occidentale del Rio Araxisi, in prossimità di una stretta facilmente superabile per mezzo di un guado. Lungo l'itinerario sono presenti diversi punti panoramici: nei pressi del punto di partenza, sul Rio Araxisi, è possibile ammirare il caratteristico andamento sinuoso del corso d'acqua con le sue piccole calette, salti, falesie dove nidificano importanti specie di uccelli. Si osservano inoltre formazioni rocciose che degradano bruscamente sul letto del Rio Araxisi e piccoli canyon. Inoltre, sono presenti testimonianze storiche che meritano una visita turistica: oltre al Castello di Medusa, i dolmen e i menhir delle località di Perda Idocca e Corte Noa, le Tombe dei Giganti, il Nuraghe Genna 'e Corte e gli ovili con i loro vecchi

recinti in pietra locale per la custodia dei maiali, dislocati a qualche centinaio di metri dal percorso e spesso visibili dallo stesso.

Le **Ippovie Sardegna Cavalli** fanno parte di un progetto avviato dalla Camera di Commercio di Oristano nel 2013 e volto al recupero e alla valorizzazione del reticolo di sentieri, le ippovie, che caratterizzano il territorio della provincia di Oristano, dove la cultura del cavallo è parte dell'identità locale. I tracciati sono riuniti in quattro percorsi principali che rappresentano le direttrici della viabilità equestre nella provincia di Oristano, suddivisi in altrettanti percorsi tematici legati al territorio e alle tradizioni locali. L'ambito attraversato dall'itinerario in oggetto risulta interessato dall'asse principale Sarcidano-Grighine, di 47 km.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
13	Sorradile - Samugheo
16	Senis - Nuragus (bretella)
17	Isili - Sanluri/Sanluri Stato
37	Terralba - Uras - Barumini

L'itinerario in oggetto costituisce parte della **direttrice di collegamento Illorai, Sorradile, Ales, Villamar**, di interesse comprensoriale e locale, che attraverso quattro itinerari percorre l'entroterra e le regioni storiche di Barigadu, Alta e Bassa Marmilla, rappresentando un'alternativa di percorso nel centro Sardegna rispetto alla direttrice principale longitudinale centrale-occidentale che attraversa l'isola da nord a sud.

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:

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

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

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

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

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

I servizi proposti per l'integrazione sono i seguenti:

- 3 ciclostazioni
- 3 infopoint
- 3 officine specializzate
- 8 aree di sosta.

Inoltre, si ricorda la Delibera G. R. n. 677/4 del 29.12.2015 della Regione Sardegna relativa alla riqualificazione delle stazioni ferroviarie e delle opere annesse, che prevede il finanziamento della progettazione e/o realizzazione delle opere di competenza degli enti locali in attuazione dell'art. 5 della legge regionale n. 5 del 09.03.2015.

Tra le strutture interessate da tale finanziamento ricadono nell'ambito interessato dall'itinerario ciclabile Samugheo - Ales - Villamar l'**ex stazione FDS** di Ussaramanna, interessata da un progetto di valorizzazione che propone la sua conversione in centro di pernottamento per escursionisti, la **casa cantoniera ex FDS** nel comune di Curcuris, distante 2 km dall'itinerario e destinata ad ostello della gioventù, e il **punto di sosta per l'accoglienza dei cicloturisti e il rimessaggio delle biciclette** a Gonnosnò, entrambe comprese nel più vasto progetto di itinerari cicloturistici MyLand.

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

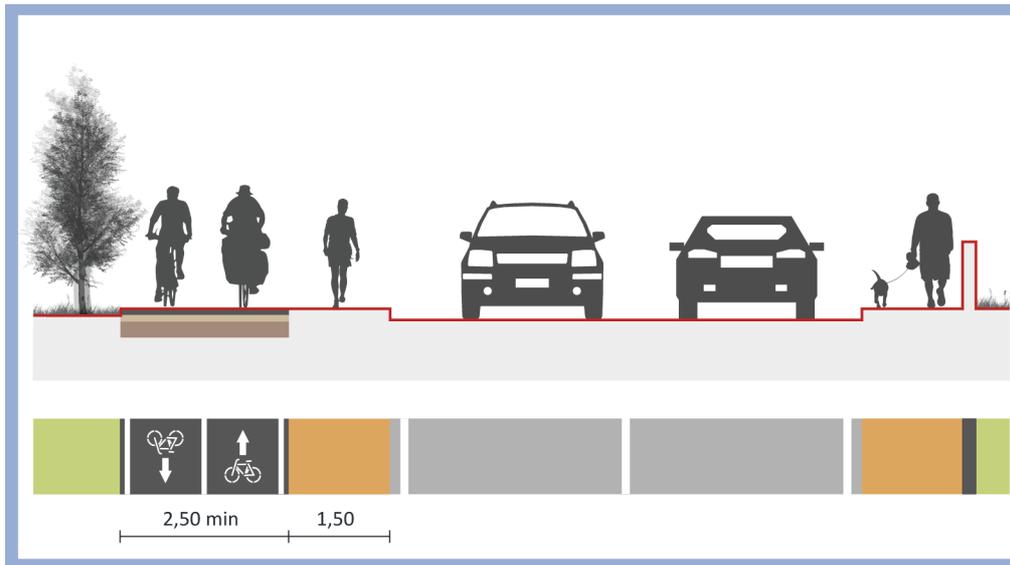
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle sezioni tipo riportate nel paragrafo seguente)

L'itinerario ha origine nel centro storico di Samugheo, borgo dell'arte tessile, dove il primo tratto all'interno dell'abitato si sviluppa in sovrapposizione con l'itinerario proveniente da Sorradile. Con un percorso in sede promiscua (*vedi sezione tipo D7*) che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana, l'itinerario percorre la via A. Gramsci in direzione nord- ovest e ricalcando la viabilità urbana raggiunge l'intersezione a rotatoria tra la SP33 e la SP38, ai margini occidentali dell'abitato. Percorrendo la SP38 per circa 200 metri l'itinerario lascia l'ambito urbano di Samugheo per proseguire lungo alcune strade comunali e vicinali attraverso il territorio rurale a sud-est del paese, con un percorso in sede promiscua (**D1**, **D3** e **D4**) che per circa 6 km evita il transito lungo la strada provinciale. Reimmettendosi sulla SP38, l'itinerario prosegue in sede promiscua (**D1**) verso sud per circa 8 km attraverso i territori comunali di Samugheo e Asuni, fino a raggiungere quest'ultimo centro urbano. Lungo questo tratto, con un percorso tortuoso e dalle pendenze sostenute, l'itinerario attraversa le pendici della rupe su cui sorgono i ruderi del Castello di Medusa, all'interno dell'omonima area di interesse naturalistico. Raggiunto il centro di Asuni, l'itinerario lo attraversa lungo la via Samugheo, tratto di penetrazione urbana della SP38 su cui transita con un percorso in sede promiscua (**D7**) che prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana. L'itinerario prosegue per circa 5,5 km seguendo il tracciato della strada provinciale in direzione sud-ovest e attraversando i territori comunali di Asuni e Senis con un percorso su corsie riservate affiancate alla piattaforma stradale (**C3** e **C4**). Poco prima di giungere all'intersezione tra la SP38 e la SP37, l'itinerario lascia la strada provinciale per imboccare una strada vicinale in direzione sud-est e, proseguendo sulla stessa in sede promiscua con i veicoli (**D2**), raggiunge i margini occidentali del centro urbano di Senis. L'itinerario non attraversa l'abitato di Senis, che può essere raggiunto con una deviazione di circa 500 metri, ma prosegue in direzione ovest percorrendo ancora in sede promiscua (**D2** e **D4**) strade vicinali e sentieri che attraversano i territori comunali di Senis, Assolo e Albagiara e costeggiano i margini settentrionali della Giara di Gesturi, il vasto altopiano basaltico e calcareo oggi riserva naturale. Dopo circa 10 km, l'itinerario raggiunge il centro urbano di Albagiara e lo attraversa da nord a sud percorrendo la SP35 in sede promiscua con i veicoli, mediante l'istituzione di una zona 30 Urbana. All'intersezione a rotatoria tra la strada provinciale e la via Satta Sebastiano, l'itinerario svolta alla terza uscita e prosegue in direzione sud per circa 2,5 km, percorrendo in sede promiscua (**D2** e **D3**) alcune strade vicinali che corrono parallele alla SP35. L'itinerario raggiunge il centro urbano di Gonnosnò dai suoi margini settentrionali e ne attraversa l'abitato da est a ovest con un percorso in sede promiscua che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana. Da qui, l'itinerario intercetta quanto rimasto della ferrovia Villamar-Ales, dismessa alla fine degli anni '50, il cui tracciato viene recuperato dall'itinerario laddove rintracciabile. L'itinerario lascia Gonnosnò dai suoi margini occidentali percorrendo la via Marmilla e attraversando la borgata di Figu fino all'intersezione a rotatoria con la SP72. Qui si inserisce la diramazione al percorso principale che consente di raggiungere il centro urbano di Ales, alle pendici del Monte Arci, distante circa 5 km. Lungo questo tratto l'itinerario percorre in sede promiscua (**D1**) la strada comunale Curcuris-Figu, ricavata dal sedime della ferrovia dismessa Villamar-Ales, per circa 1,3 km fino ad imboccare una strada vicinale con la quale attraversa il territorio comunale di Ales ancora in sede promiscua (**D1** e **D3**). L'itinerario raggiunge Ales dai suoi margini orientali e ne attraversa parte dell'abitato con un percorso in sede promiscua che prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana (**D7**). La diramazione trova conclusione in corrispondenza dell'ex stazione ferroviaria di Ales, attualmente interessata dai servizi di trasporto pubblico su gomma. Ad Ales, principale centro della Marmilla e memoria storica dell'isola grazie al suo antico Archivio, è possibile visitare l'imponente cattedrale di San Pietro e il museo del Giocattolo tradizionale, oltre alla casa natale di Antonio Gramsci e lo spazio pubblico a lui dedicato.

Invece, proseguendo sul percorso principale, dalla SP72 l'itinerario imbocca una strada vicinale in direzione sud-est e con un percorso in sede promiscua (**D1** e **D3**) attraversa i territori comunali di Gonnosnò e Baradili fino a raggiungere quest'ultimo. A Baradili, il borgo più piccolo della Sardegna, l'itinerario lambisce i margini occidentali dell'abitato lungo la via del Parco e prosegue verso sud sulla SP35 con una pista in sede propria affiancata alla piattaforma stradale (A2B). Dopo circa 300 metri, l'itinerario attraversa la strada provinciale (**E8**) per proseguire in sede propria non affiancata (**B6**) lungo il tracciato della ferrovia dismessa Villamar-Ales, il cui sedime risulta ancora leggibile per alcuni tratti tra Baradili e Ussaramanna. Con questa tipologia di percorso, l'itinerario supera l'intersezione con la SP4 (**E5**) e prosegue ancora parallelamente alla SP35 attraverso i territori comunali di Turri e Ussaramanna, fino a raggiungere quest'ultimo centro urbano. L'itinerario attraversa Ussaramanna lungo il tratto di penetrazione urbana della SP46, con un percorso in sede promiscua che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana. Ai margini meridionali dell'abitato, l'itinerario intercetta nuovamente il tracciato di ferrovia dismessa oggi convertito in strada locale e lo percorre in sede promiscua con i veicoli (**D3**), costeggiando la strada provinciale per circa 1,8 km e raggiungendo il territorio comunale di Siddi. L'itinerario prosegue con una pista non affiancata (**B6**) lungo il sedime di ferrovia dismessa non riutilizzato dalla viabilità locale e attraversa la SP5, che con una deviazione di circa 1 km consente di raggiungere il centro di Siddi, con il Museo Ornitologico della Sardegna e il Museo delle tradizioni agroalimentari. L'itinerario, invece, prosegue ancora lungo il tracciato ferroviario e, dopo circa 1,5 km, attraversa la SP49 (**E5**), che consente di raggiungere il centro di Lunamatrona, distante poche centinaia di metri. Inoltre, proseguendo oltre l'abitato per circa 4 km a ovest è possibile raggiungere il Museo del Territorio "Sa Corona Arrubia", che attraverso diverse sezioni tematiche illustra gli aspetti botanici, faunistici, geologici e antropici del territorio. Seguendo il tracciato dell'ex ferrovia per circa 3,5 km, l'itinerario si dirige verso il centro urbano di Villamar ancora in sede propria non affiancata (**B6**). Dalla località Sa Stallada, frazione a nord di Villamar a partire da cui il tracciato di ferrovia dismessa è stato riutilizzato dalla viabilità locale, l'itinerario prosegue in sede promiscua con i veicoli (**D3**) fino a raggiungere il centro urbano di Villamar. Percorrendo la SP46 con una pista affiancata alla piattaforma stradale (**A6B**), l'itinerario raggiunge il centro di Villamar dove trova conclusione.

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



A6B

Tipologia:
Sede propria affiancata

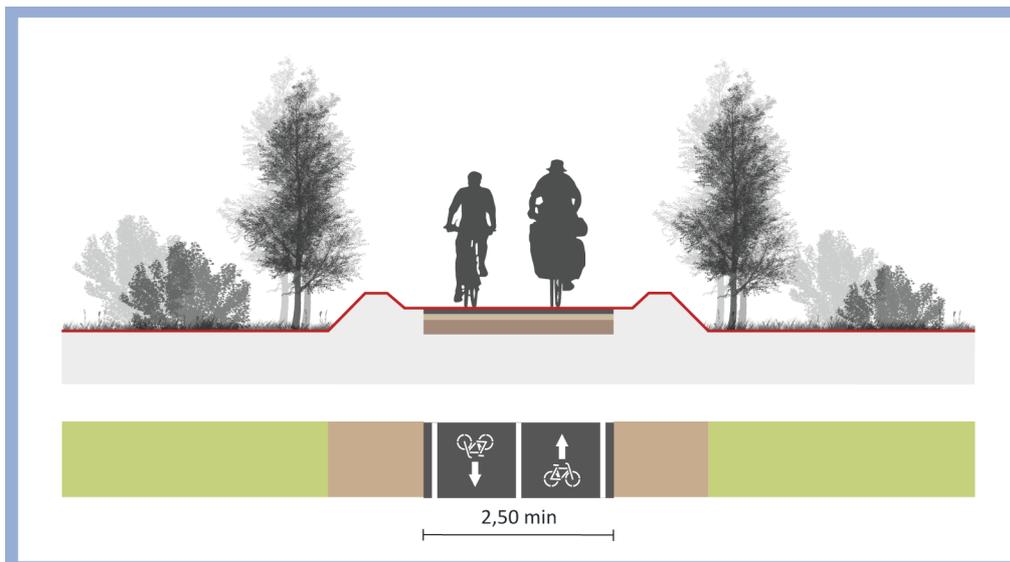
Posizione:
Affiancata al marciapiede in contiguità con i flussi pedonali attraverso il suo allargamento

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AUB1



B6

Tipologia:
Sede propria non affiancata

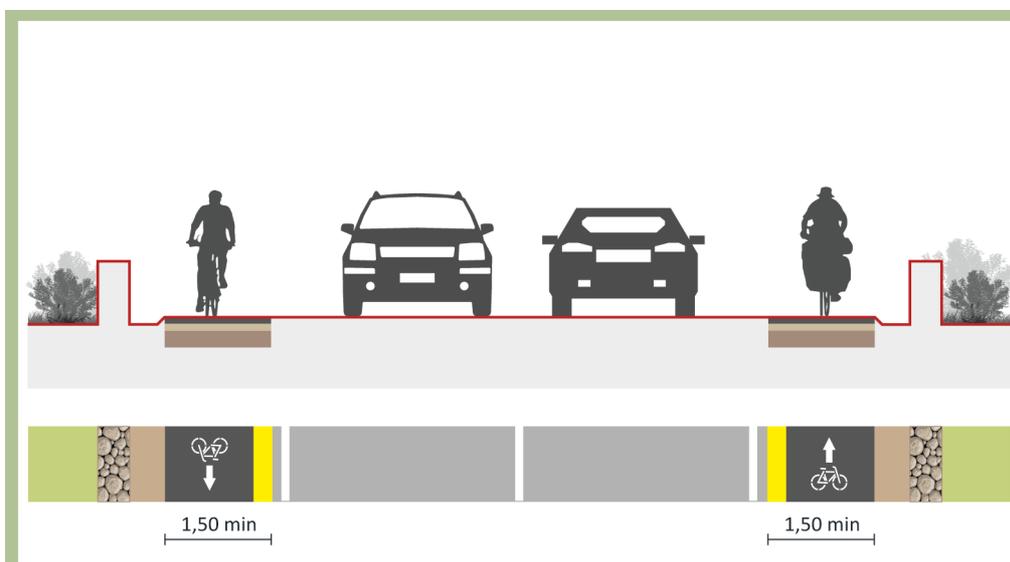
Posizione:
Inserita su tracciato di ferrovia dismessa non riutilizzata

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBF1



C3

Tipologia:
Corsia ciclabile riservata

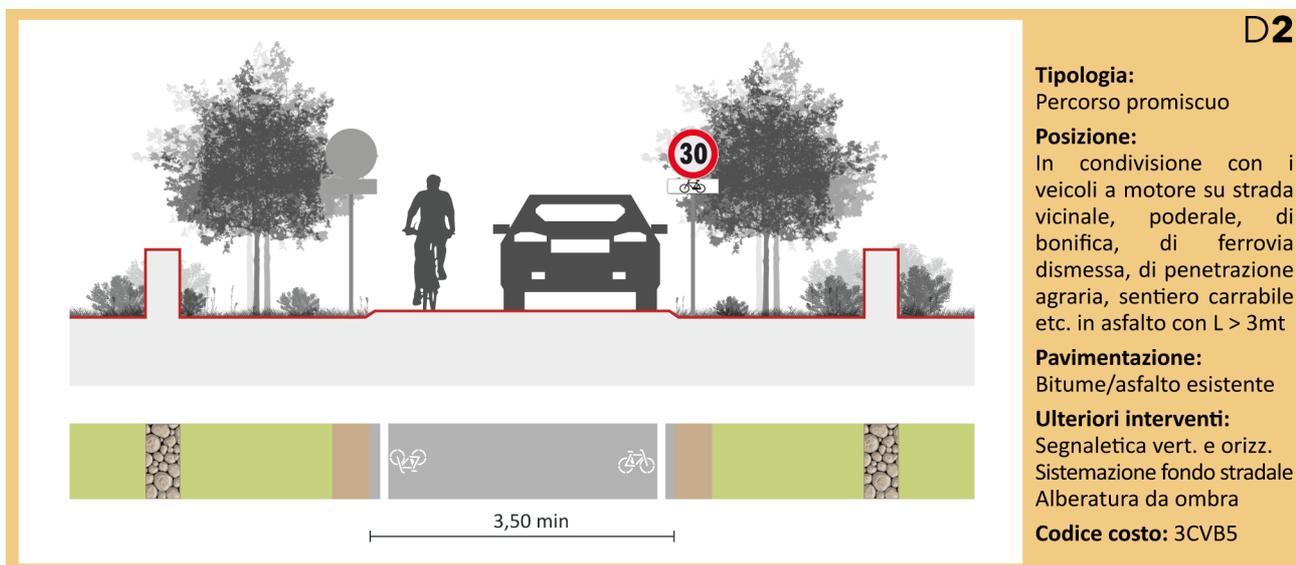
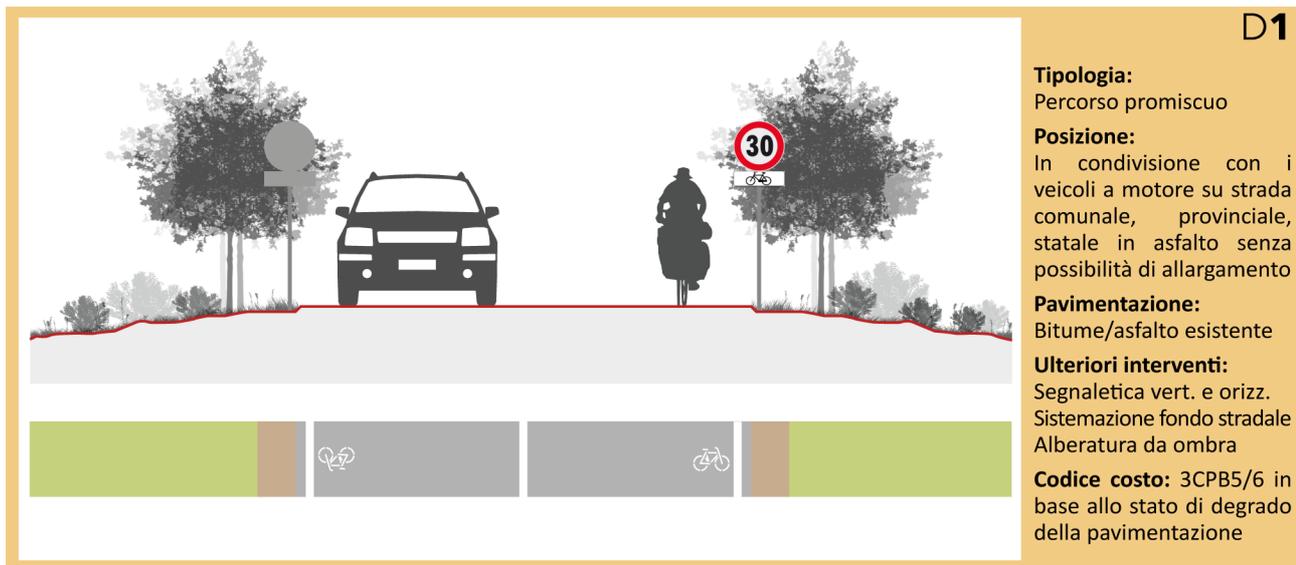
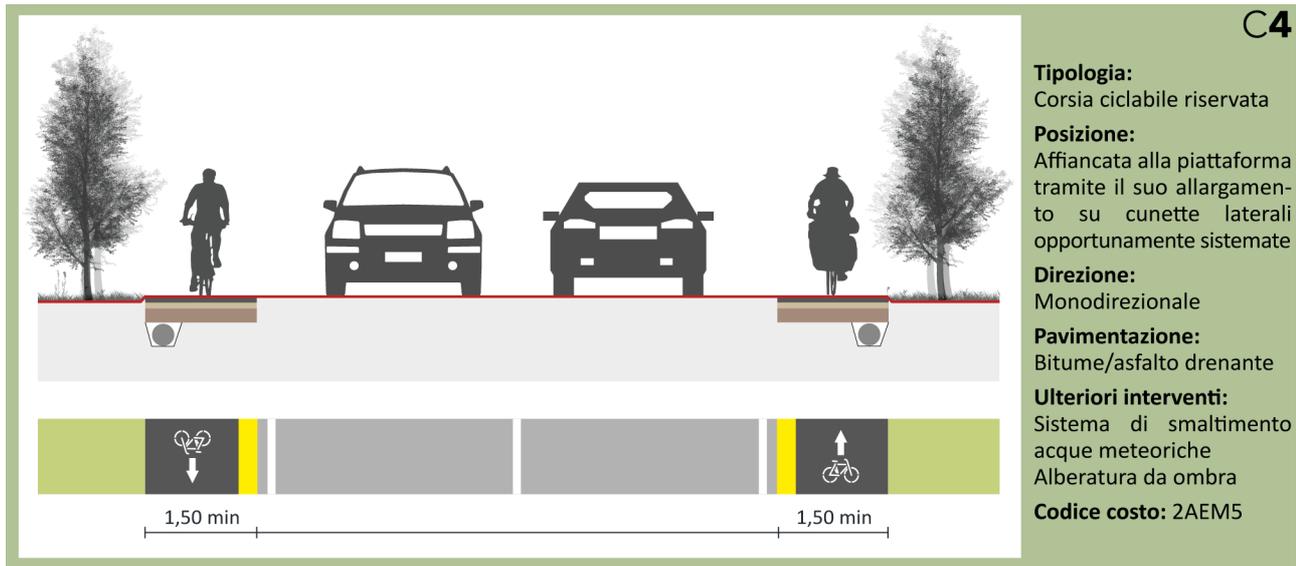
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su spazi della sede stradale

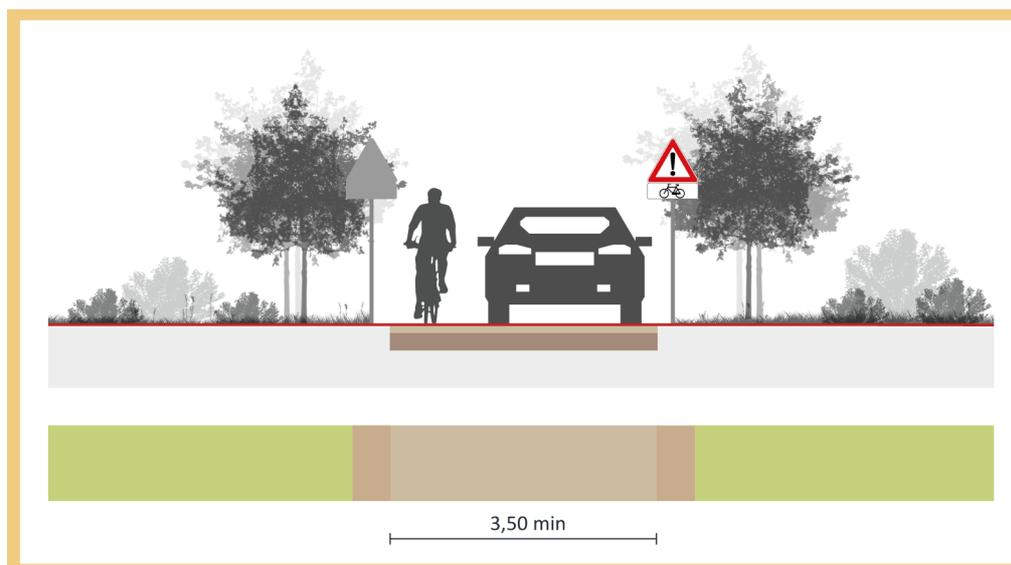
Direzione:
Monodirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Alberatura da ombra

Codice costo: 2AEM5





D3

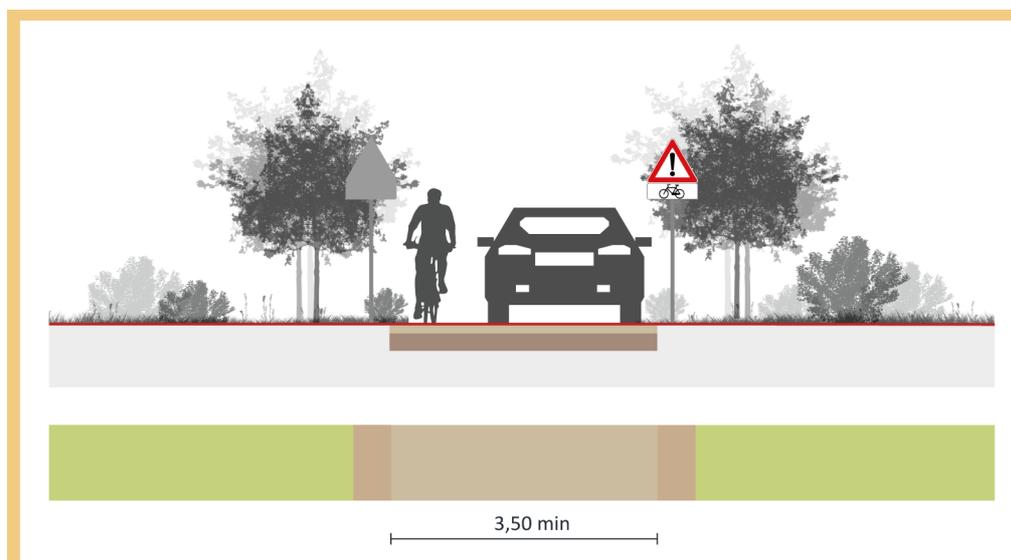
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

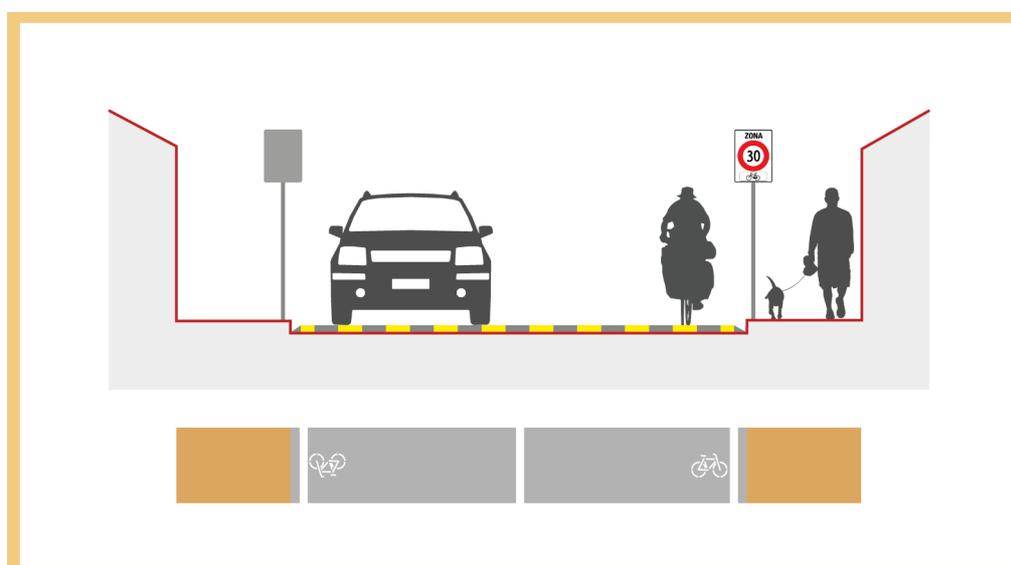
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

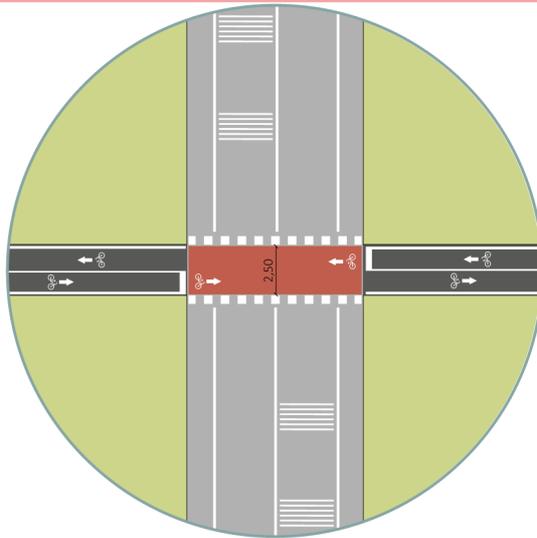
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



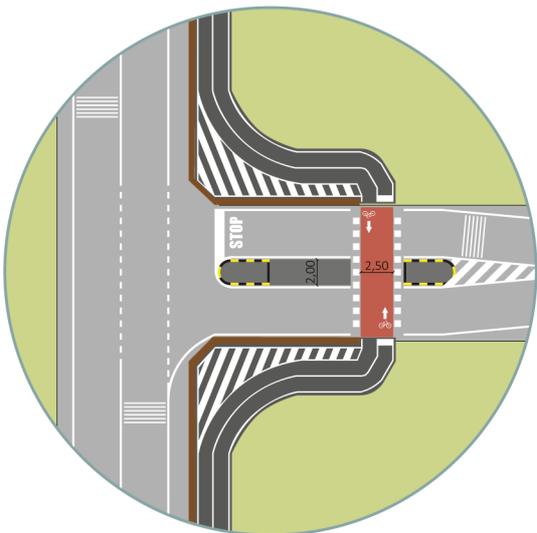
E5

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

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

Tipo intervento: A4

Codice costo: 4E



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

SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

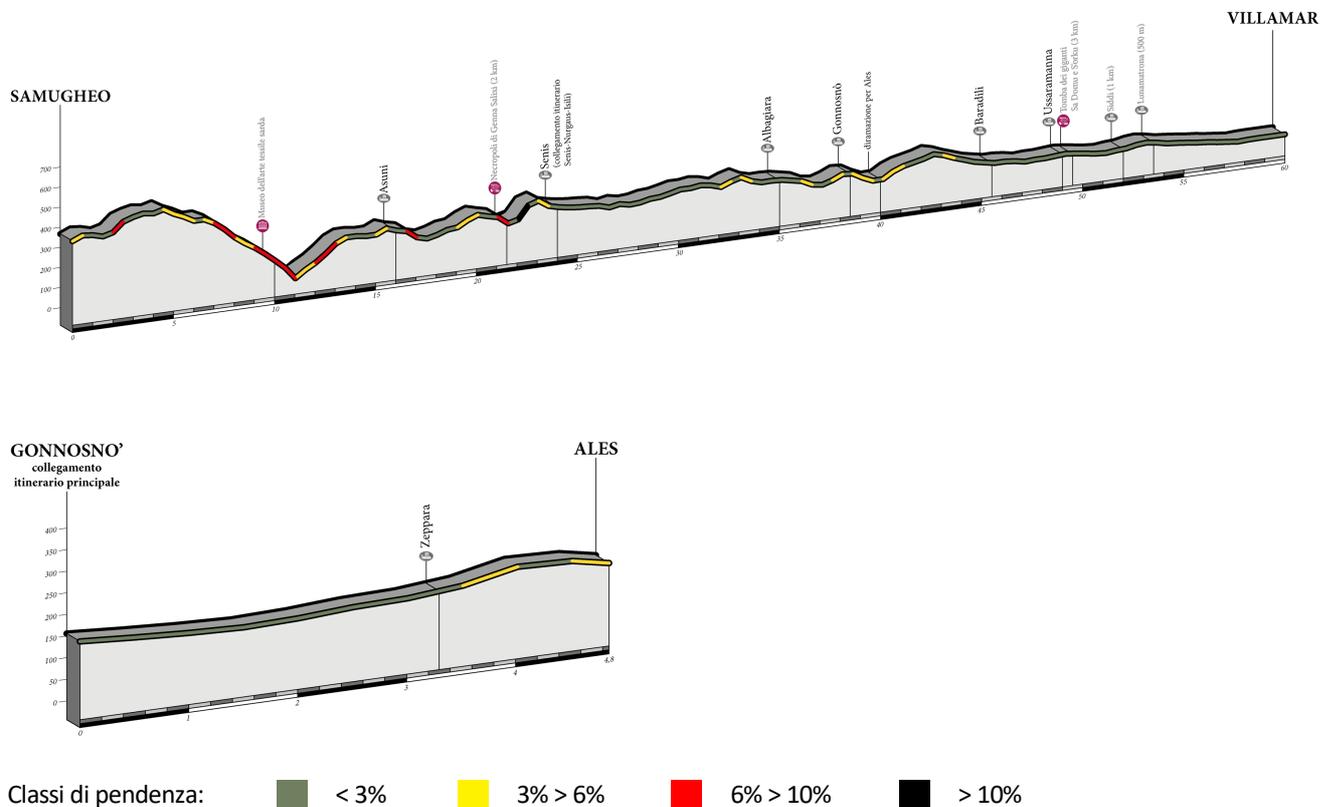
Il percorso nel suo complesso si sviluppa per circa il 66% su livellette minori del 3% e solo per 5,50 km, pari a meno del 13% della sua lunghezza, presenta livellette superiori al 6% ma comunque inferiori al 10%. Questi brevi tratti di maggiore pendenza sono concentrati prevalentemente nella prima porzione di itinerario tra Samugheo e Asuni, in particolare nel tratto che attraversa il profondo solco vallivo ai piedi del Castello di Medusa attraverso un paesaggio aspro dominato dalla rupe di origine calcarea. Soltanto una livelletta di 500 metri presenta una pendenza superiore al 10% in prossimità del centro di Senis. La rimanente porzione di itinerario, pari a circa il 18% della sua lunghezza, si sviluppa su livellette di pendenza compresa tra il 3% e il 6%.

La proposta di itinerario ciclabile è prevista per circa 14 km su pista ciclabile in sede propria (pari al 21% dell'itinerario) mentre il 56% si svolge su un percorso in sede promiscua con i veicoli motorizzati che interessa strade vicinali, arginali, a bassa intensità di traffico (sulle quali si registra un volume di traffico inferiore ai 500 veicoli/giorno) e strade urbane lungo le quali si prevede l'istituzione di specifiche Zone 30.

Il transito in sede promiscua lungo strade statali e provinciali si estende per circa 8 km, rappresentando quindi il 13% circa dell'intero itinerario, e si rende necessario quando non sono disponibili altre alternative di tracciato, a meno di interventi infrastrutturali rilevanti, che potranno essere verificati meglio ed in dettaglio in sede di studio di fattibilità tecnico-economica.

Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 4 ore e 19 minuti, ed è calcolato considerando una velocità media del ciclista di circa 15 km/h.

Di seguito sono riportati i profili altimetrici del percorso Samugheo - Villamar e della sua ramificazione che da Gonnosnò conduce ad Ales; in essi 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. 14	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	64,85
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	3.051.548,52
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	42,51
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	11,50
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	5,50
Lunghezza itinerario con pendenza > 10% (km)	0,50
Lunghezza già realizzata (km)	0,00
Lunghezza già progettata (km)	0,00
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	33,68
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	13,22
Lunghezza in Sede Propria (km)	8,21
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	8,27
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	36,14
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	6,45
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	5,63
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,15
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	7
Lunghezza del percorso diretto (km)	62,60
Dislivello salite (passo 200 m)	697,29
Dislivello discese (passo 200 m)	953,94
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	0,00
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	1,12
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	6,83
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	8
Punti di interesse in centro urbano	5
Punti di interesse lungo l'itinerario	0
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	3
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	0
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	7

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Samugheo - Ales - Villamar 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
64,85	14,17	2,4	4	MISTO	
2	2	2	1	2	9

SCALA DELLA CICLABILITÀ

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

Ciclabilità difficile: itinerari di impegno medio-alto adatti agli appassionati di bicicletta e ai MTBiker esperti ed allenati, che prediligono itinerari più lunghi che sfruttano anche la viabilità ordinaria, sviluppati in contesti montuosi o collinari e a forte contatto con la natura. Gli itinerari presentano una lunghezza totale compresa tra i 50 e gli 80 km, su un terreno con pendenza media compresa tra il 2,5% e il 4% e con un dislivello totale in salita compreso tra gli 850 e i 1250 m. Gli itinerari si sviluppano per circa il 50% della loro lunghezza 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; la restante metà dell'itinerario si sviluppa in sede promiscua con i veicoli a motore su strade statali e provinciali, tratti necessari a garantire la continuità dell'itinerario stesso.

Indicatore di attrattività					
SERVIZI PRESENTI (N/KM)	AREE NATURALI (N/KM)	PUNTI DI INTERESSE (N/KM)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N/KM)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ
0,34	0,05	0,08	0,11	0	
1	2	1	2	2	8

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

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

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

Indice qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
9	8	17
LIVELLO DI CICLABILITÀ MEDIA	LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ BASSA	LIVELLO DI QUALITÀ MEDIA

SCALA DELLA QUALITÀ

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

La **qualità bassa**, rappresentata dal colore rosso, corrisponde all'intervallo di valori assunti dalla somma dei due indicatori di ciclabilità ed attrattività da 10 a 20.

QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI

Scheda di computo dei costi n. 14							
Lunghezza: 64,85 km Costo totale: 3.051.548,52 € Costo/km: 47.057,67€/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 1.327.964,13	8,21	12,66	0,00	0,00	8,21	12,66
Corsia riservata	€ 341.480,51	5,63	8,67	0,00	0,00	5,625	8,67
Percorso promiscuo	€ 1.299.301,33	50,86	78,43	0,00	0,00	50,86	78,43
Attraversamento ¹	€ 59.664,75	0,15	0,23	0,00	0,00	0,152	0,23
Intersezione ²	€ 23.137,80						
Totale	€ 3.051.548,52	64,85	100,00	0,00	0,00	64,85	100,00

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

² intervento di posa in opera di segnaletica verticale

OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS

IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BIBLIOGRAFIA

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

SITOGRAFIA

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

REPERTORIO IMMAGINI

(www.sardegna.turismo.it)

Copertina: Cavallini della Giara di Gesturi, Marmilla

Introduzione:

1. MURATS, Museo Unico Regionale dell'Arte Tessile Sarda, Samugheo
2. Panorama, Asuni
3. Cattedrale di San Pietro, Ales
4. Ossidiana, Monte Arci
5. Cavallini della Giara di Gesturi, Marmilla
6. Su Pinnettu della Giara, Marmilla
7. Scorcio del centro storico, Baradili
8. Panorama, Marmilla
9. Chiesa di S. Michele, Siddi

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.14 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.