




ITINERARIO 10


SEDILO - ORISTANO



 65,59 km

 488 m

 622 m

 4 h 22 min

 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIA**

 Guilcer, Campidano di Oristano

 Direttrice locale di collegamento Borore, Sedilo e Oristano



- Sentieri G-611A, G611B, G-611, G-610, Cammino di Santu Jacu, Ippovia Costa-a-Costa della Sardegna, Ippovie Sardegna Cavalli, Mobilità Lenta Oristano e area vasta
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 3, n. 4, n. 9, n. 15, n. 40



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	12
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. 1.10 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 Sedilo - Oristano, 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. 10 Sedilo - Oristano, di 65,59 km, costituisce un'alternativa di percorso per raggiungere il centro di Oristano in maniera più diretta rispetto al percorso della direttrice longitudinale centrale-occidentale che transita per Macomer e Bosa. Dal Guilcer al Campidano di Oristano l'itinerario attraversa i centri di Sedilo, Ghilarza, Paulilatino, Bauladu e Solarussa per concludersi a Oristano, in un percorso attraverso luoghi della Sardegna centro-occidentale dalla forte impronta culturale. L'itinerario fa parte di una direttrice di interesse locale proveniente da Borore e solo nell'ultimo tratto, in ingresso a Oristano, per alcuni chilometri intercetta il percorso compreso all'interno della proposta di rete EuroVelo, della rete Bicitalia e della Ciclovía della Sardegna. Interconnette importanti siti di interesse storico-culturale, tra cui il paese in cui trascorse infanzia e adolescenza uno degli intellettuali più influenti del Novecento europeo, Antonio Gramsci, e siti archeologici come il Complesso di Iloi e il Parco archeologico-naturalistico di Santa Cristina. Inoltre attraversa territori sede di importanti luoghi di interesse naturalistico e paesaggistico come l'area gravitante attorno al lago artificiale di Omodeo, ricadente nel SIC Media valle del Tirso e Altopiano di Abbasanta - Rio Siddu.



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, situato nella Sardegna centro-occidentale, attraversa le regioni storiche del Guilcer e del Campidano di Oristano. Il Guilcer, acronimo derivato dall'antico dipartimento post-giudicale denominato *Parte Cier Real* con capoluogo a Ghilarza, è un'area geografica situata in una posizione centrale dell'isola, da secoli crocevia di attività e commerci. Comprende un altopiano basaltico e la sottostante pianura dove scorre il fiume Tirso e si trova l'invaso artificiale del Lago Omodeo. Il Campidano di Oristano, nella Sardegna occidentale, comprende il territorio che anticamente apparteneva al Giudicato di Arborea e che corrisponde alle curatorie giudicali di Campidano di Milis, Campidano Maggiore (o di Cabras), Campidano di Simaxis, Usellus, Montis e Bonorzuli. Questa regione storica ricade nell'Ambito del Golfo di Oristano, definito dal PPR nella scheda d'ambito n. 9, la cui struttura ambientale si fonda sul sistema delle zone umide costiere, che si estendono dal centro del Golfo di Oristano alla penisola del Sinis, fino a comprendere il compendio sabbioso di Is Arenas. Questo territorio è articolato sui tre Campidani di Oristano e sul sistema idrografico del Tirso: il Campidano di Milis a nord, il Tirso come spartiacque fra il Campidano di Milis e il Campidano Maggiore, e il Campidano di Simaxis, che si estende dall'arco costiero alle pendici del Monte Arci.

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
Media valle del Tirso e Altopiano di Abbasanta - Rio Siddu	SIC
Altopiano di Abbasanta	ZPS

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

L’itinerario ciclabile Sedilo - Oristano attraversa i centri urbani o territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Sedilo (2 121 abitanti)	centro urbano
Aidomaggiore (451 abitanti)	territorio comunale
Soddi (120 abitanti)	territorio comunale
Ghilarza (4 502 abitanti)	centro urbano
Paulilatino (2 229 abitanti)	centro urbano
Bauladu (689 abitanti)	centro urbano
Solarussa (2 420 abitanti)	centro urbano
Siamaggiore (924 abitanti)	territorio comunale
Oristano (31 670 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 45 126 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il centro di Aidomaggiore 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.

La città di Oristano è una delle sette **città regie** della Sardegna, che in epoca aragonese, dal XIV al XVI secolo, godevano di particolari ed esclusivi privilegi; da città regia Oristano esercitava il controllo sui cosiddetti tre Campidani di Oristano: il Campidano Maggiore, il Campidano di Milis e il Campidano di Simaxis. Inoltre, il centro urbano di Oristano è compreso nei **Luoghi Francescani in Sardegna**, un percorso a tappe attraverso le comunità in cui si insediarono i seguaci di San Francesco d'Assisi alla scoperta delle tracce lasciate dalla storia del francescanesimo nell'Isola.

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
Torre	Castello	Ghilarza	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17910
Mura e Torre di Mariano	Castello	Oristano	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17910
Chiesa di San Palmerio	Chiesa	Ghilarza	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17783
Chiesa di San Gregorio	Chiesa	Solarussa	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17868
Cattedrale di Santa Maria Assunta	Chiesa	Oristano	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18417
Chiesa del Carmine	Chiesa	Oristano	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18359
Chiesa di San Francesco	Chiesa	Oristano	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18322
Oratorio dello Spirito Santo	Chiesa	Oristano	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18125
Seminario Tridentino Diocesano	Edificio	Oristano	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18326
Casa Gramsci	Museo	Ghilarza	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?s=24544&v=2&c=2487&c1=2125&visb=&t=1
Museo Archeologico Etnografico	Museo	Paulilatino	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?s=18968&v=2&c=2487&c1=2125&visb=&t=1
Antiquarium Arborensis	Museo	Oristano	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?s=19011&v=2&c=2487&c1=2125&visb=&t=1

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

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Chiesa di Santu Antine	Chiesa	Sedilo	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18882
Chiesa della Maddalena di Sili	Chiesa	Oristano	http://www.sardegnaacultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17932
Frontigheddu	Sentiero	Sedilo	http://www.sardegnaambiente.it/j/v/874?s=3&v=9&c=6707&ids=71

Fontana Putzola	Sentiero	Sedilo	http://www.sardegnaambiente.it/j/v/874?s=3&v=9&c=6707&ids=67
San Costantino	Sentiero	Sedilo	http://www.sardegnaambiente.it/j/v/874?s=3&v=9&c=6707&ids=54
Sedilo - Iloi	Sentiero	Sedilo	http://www.sardegnaambiente.it/j/v/874?s=3&v=9&c=6713&ids=53
Complesso di Iloi	Sito archeologico	Sedilo	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24690
Area di Santa Cristina	Sito archeologico	Paulilatino	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20454
Santuario di Santa Cristina	Sito archeologico	Paulilatino	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24690

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie più importanti che attraversano l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile sono la SS131 Carlo Felice, arteria principale dell'isola che collega Cagliari e Porto Torres e la SS131 *dcn* che collega Nuoro con la SS131 ad Abbasanta; queste infrastrutture attraversano l'area in senso trasversale consentendo il collegamento con i principali nodi dell'isola. Inoltre, l'ambito è interessato da diverse strade provinciali che consentono il collegamento tra i centri urbani interessati dall'itinerario e quelli limitrofi. La rete stradale si completa con numerose altre strade secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente per l'accesso ai fondi agricoli, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Lungo l'itinerario in oggetto si trovano le stazioni di Paulilatino, Bauladu, Solarussa e Oristano, situate lungo la linea ferroviaria Cagliari-Golfo Aranci, nota anche come Dorsale Sarda, principale collegamento ferroviario tra nord e sud attraverso tutte le province dell'isola, gestito da Ferrovie dello Stato.

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 quattro 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 al proposto Parco Ciclistico del Marghine, del Goceano, del Monte Acuto e del Fondovalle del Tirso, di cui di seguito si riporta una breve descrizione.

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

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Sentiero Fontana Putzola G-611A	Sedilo
Sentiero Frontigheddu G-611B	Sedilo
Sentiero San Costantino: Sedilo - Guado Pedra Lada G-611	Sedilo
Sentiero Sedilo - Iloi G-610	Sedilo
CSJ: tappa n. 9 Nughedu Santa Vittoria - Sedilo	Barigadu, Guilcer
CSJ: tappa n. 47 Cabras - Oristano	Campidano di Oristano
Ippovia Costa-a-Costa della Sardegna	Mandrolisai, Barigadu, Campidano di Oristano
Ippovie Sardegna Cavalli: Alto Oristanese	Campidano di Oristano, Barigadu
Mobilità Lenta Oristano e area vasta	Area vasta di Oristano

Il **Sentiero Fontana Putzola G-611A** è un percorso turistico che si snoda dal centro abitato in direzione sud e lungo il quale si possono osservare numerosi endemismi vegetali e siti d'interesse archeologico come il nuraghe di Busurtei; inoltre sono presenti numerosi punti panoramici con vista sul Lago Omodeo.

Il **Sentiero Frontigheddu G-611B** attraversa luoghi di particolare interesse naturalistico e archeologico come il Santuario campestre di San Costantino. Presso il Santuario sono custodite sculture nuragiche, chiamate *perdas fittas*, che molto probabilmente rappresentano una divinità femminile. Essendo abbastanza prossimo al Lago Omodeo, il tracciato attraversa alcuni splendidi punti panoramici. Il sentiero ha inizio nella località Su Frontigheddu, che è anche il punto di partenza della suggestiva manifestazione equestre di S'Ardua, e termina nella località Su Pranu.

Il **Sentiero San Costantino: Sedilo - Guado Pedra Lada G-611** attraversa il paese di Sedilo in direzione del guado di Pedra Lada (fiume Tirso). A Sedilo è possibile visitare il Museo del Territorio, diviso in due sezioni: una parte dedicata all'ambiente naturale del Mediterraneo e una parte dedicata all'archeologia. Inoltre, è possibile visitare il Museo dell'Ardua, dedicato a una delle feste più sentite e conosciute in Sardegna: questo antichissimo torneo equestre, che si tiene il 6 e il 7 luglio, commemora l'antica Battaglia di Ponte Milvio. Il percorso conduce alla chiesa di San Giacomo, nei pressi del sentiero 611A di Fontana Putzola, dove si trova una sorgente d'acqua. Successivamente si può proseguire verso il Santuario di San Costantino. Accanto al Santuario, nell'area chiamata Su Frontigheddu, si sviluppa il sentiero 611B che porta alla località di Su Pranu. Lungo l'itinerario ci si può inoltrare verso il Lago Omodeo, dove è possibile visitare il nuraghe Busurtei (G-611C).

Il **Sentiero Sedilo - Iloi G-610** inizia nel centro abitato di Sedilo ed è caratterizzato dalla presenza di numerosi siti nuragici, ma riveste una particolare importanza anche dal punto di vista paesaggistico. Snodandosi in prossimità del Lago Omodeo offre infatti numerosi punti panoramici. Nella prima porzione di sentiero è consigliata una sosta nel Parco Archeologico di Iloi, che riunisce insieme monumenti di epoche preistoriche diverse. Appena giunti sul posto, emergono per maestosità il nuraghe polilobato e, nelle immediate vicinanze, le numerose capanne nuragiche. A poche decine di metri si possono osservare i resti di due tombe dei giganti, ovvero tombe nuragiche, costituite da grandi conci di basalto. Percorrendo il sentiero in direzione del lago, dopo alcune centinaia di metri, è possibile osservare le Domus de Janas di Ispilluncas che, con 34 grotte censite, costituiscono una delle più grandi necropoli ipogee della Sardegna.

Il **Cammino di Santu Jacu** è un itinerario religioso di circa 1250 km che ripercorre gli antichi luoghi legati al culto di San Giacomo in Sardegna attraverso i percorsi dell'asse centrale tra Cagliari e Porto Torres, del braccio laterale occidentale tra Bolotana e Oristano, del braccio laterale orientale tra Ozieri e Olbia e del cammino del sud-ovest attraverso il Sulcis e fino alle isole di San Pietro e Sant'Antioco. L'ambito attraversato dall'itinerario in oggetto risulta interessato dal Cammino di Santu Jacu nella tappa n. 9 Nughedu Santa Vittoria - Sedilo, compresa all'interno dell'asse centrale che da Cagliari arriva a Porto Torres, e nella tappa n. 47 Cabras - Oristano. Ultimo tratto del braccio laterale occidentale proveniente da Bolotana.

L'**Ippovia Costa-a-Costa della Sardegna** è un progetto promosso dall'Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio, in collaborazione con la Federazione Italiana Turismo Equestre. Si tratta di un percorso di circa 135 km lungo vecchie mulattiere e sentieri esistenti e attrezzati con aree di sosta, che mette in collegamento la costa occidentale con quella orientale dell'isola, dalla località di Su Pallosu nel Comune di San Vero Milis fino a Santa Maria Navarrese nel Comune di Baunei. L'ambito attraversato dall'itinerario in oggetto risulta interessato dall'Ippovia Costa-a-Costa della Sardegna nel tratto Samugheo-San Vero Milis.

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 Alto Oristanese, di 48 km.

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

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
3	Bosa - Oristano
4	Oristano - Terralba
9	Illorai/Iscra stazione - Sedilo - Sorradile
15	Borore - Sedilo (bretella)
40	Oristano - Cabras (Tharros)

L'itinerario in oggetto costituisce con l'itinerario n. 15 Borore - Sedilo la **direttrice di collegamento Borore, Sedilo e Oristano**, un corridoio ciclabile di interesse locale che rappresenta un'alternativa di percorso per raggiungere la città di Oristano in maniera più diretta rispetto al percorso effettuato dalla direttrice principale longitudinale centrale-occidentale che transita per Macomer e Bosa.

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:

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

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

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

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

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

I servizi proposti per l'integrazione sono i seguenti:

- 2 ciclostazioni
- 2 info-point
- 2 officine specializzate
- 7 aree di sosta.

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 a circa 7 km a nord-est di Sedilo, in corrispondenza dell'intersezione tra SP24, SP29 e la bretella che conduce alla SS131dnc, in corrispondenza della quale intercetta l'itinerario proveniente da Iscra che prosegue in direzione di Sorradile lungo la SP29. L'itinerario in analisi percorre la SP24 in sede promiscua con i veicoli (*vedi sezione tipo D1*), superando la SS131dnc su viadotto (**D8**) e, dopo aver attraversato (**E2**) la bretella che conduce alla strada statale, prosegue sulla strada provinciale in direzione di Sedilo ancora in sede promiscua (**D1**) per circa 6 km. L'itinerario attraversa i margini meridionali del centro urbano di Sedilo lungo il viale S. Giacomo, tratto di penetrazione urbana della SP24, con un percorso in sede promiscua (**D7**) che prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana. Sedilo, sull'altopiano di Abbasanta e affacciato sul suggestivo scenario del lago Omodeo, è rinomato per il culto bizantino di San Costantino imperatore a cui è legato il rito arcaico e spettacolare della corsa a cavallo di S'Ardua, evento che si ripete ogni anno tra il 6 e il 7 luglio. In corrispondenza di Sedilo, inoltre, trova conclusione la bretella proveniente da Borore, che consente di raggiungere la dorsale longitudinale centrale-occidentale in prossimità di Macomer. L'itinerario lascia l'abitato di Sedilo proseguendo sulla SP24 in direzione sud-ovest lungo un percorso in sede promiscua (**D1**) ritenuto ammissibile dai ridotti volumi di traffico determinati dalla contestuale presenza della SS131dnc, un'infrastruttura ad alto scorrimento che corre pressoché parallela alla strada provinciale. L'itinerario percorre la strada provinciale transitando in prossimità delle sponde del lago Omodeo, invaso artificiale di rilevante importanza paesaggistica e ambientale, e attraversando il territorio comunale di Aidomaggiore, centro raggiungibile lungo la SP25 con una deviazione dall'itinerario di circa 3 km. Dopo circa 10 km l'itinerario raggiunge il centro urbano di Ghilarza, fucina di cultura sin dal primo Ottocento, dove trascorse infanzia e adolescenza Antonio Gramsci, uno degli intellettuali più influenti del Novecento europeo. Oltre alla Casa Museo Gramsci, è possibile visitare la chiesa di San Palmerio, gioiello architettonico romanico, e la torre aragonese del XV secolo, simbolo dell'epoca di dominazione spagnola. L'itinerario attraversa i margini meridionali dell'abitato lungo le vie Lussu, Laconi, Monsignor B. Zucca e Giovanni Paolo II, con un percorso in sede promiscua che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana (**D7**). Percorrendo la via Tirso l'itinerario lascia Ghilarza per proseguire in direzione sud-ovest verso il centro urbano di Paulilatino. Con un percorso in sede promiscua (**D1**), l'itinerario supera su viadotto la SS131dnc e raggiunge la SP23, che attraversa (**E2**) e percorre per un breve tratto fino ad imboccare una strada vicinale sulla quale transita ancora in sede promiscua (**D2**) per circa 2 km in direzione sud-ovest. L'itinerario prosegue ai margini del territorio rurale di Ghilarza percorrendo ancora in sede promiscua per circa 4 km una strada vicinale (**D3** e **D4**) con cui attraversa il territorio comunale di Paulilatino e la linea ferroviaria a est del centro urbano stesso. Tramite questo percorso l'itinerario raggiunge dalla via Solferino l'abitato di Paulilatino, all'interno del quale l'itinerario transita in sede promiscua (**D7**) lungo la via Roma e la via Nazionale, attraverso l'organizzazione di una Zona 30 urbana. Proseguendo sulla via Nazionale ancora in sede promiscua (**D2**), l'itinerario lascia il centro urbano per dirigersi verso Bauladu, distante circa 11 km. Transitando nel territorio di Paulilatino lungo la via Nazionale è possibile raggiungere e visitare il Parco archeologico-naturalistico di Santa Cristina, affascinante e misteriosa area nuragica sacra con il pozzo dalle raffinate proporzioni geometriche che evoca suggestivi culti delle acque. Proseguendo sulla viabilità locale, l'itinerario supera in sottopasso la SS131 e, percorrendo la SS131 Complanare Ovest ancora in sede promiscua (**D1**), raggiunge il centro di Bauladu, attraversato lungo i suoi margini nord-occidentali con un percorso in sede promiscua che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana (**D7**). Oltre il centro urbano, l'itinerario percorre un breve tratto della SS131 Complanare Est (**D1**) per proseguire ancora in sede promiscua lungo una strada vicinale (**D3** e **D4**) in direzione sud, verso il centro urbano di Solarussa. Dopo circa 6,5 km attraverso il territorio rurale, l'itinerario raggiunge l'abitato di Solarussa e lo attraversa con un percorso in sede promiscua che prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana (**D7**).

Lasciando Solarussa dalla via Satta, l'itinerario prosegue in direzione sud-ovest ancora in sede promiscua (**D2**) lungo la viabilità locale per circa 600 metri fino ad imboccare la strada comunale Pardu Nou, sulla quale transita per circa 4 km con la stessa tipologia di percorso (**D2** e **D4**) attraversando la campagna coltivata del Campidano di Oristano. In questo modo l'itinerario raggiunge la SP18, sulla quale transita per circa 4 km con una pista in sede propria affiancata (**A2B**), con la quale raggiunge la SP56, che percorre per raggiungere Oristano. L'ultimo tratto dell'itinerario fino ad Oristano percorre lo stesso tracciato dell'itinerario proveniente da Bosa e sfrutta quanto già realizzato a livello locale nell'ambito del progetto Mobilità Lenta Oristano e area vasta. L'itinerario percorre la SP56 lungo la pista ciclabile in sede propria posta in affiancamento alla piattaforma stradale e, imboccata la SP93 ai margini settentrionali di Oristano, il percorso prosegue con una pista in sede propria non affiancata posta su un percorso rialzato parallelo alla strada provinciale. L'itinerario prosegue transitando sulla pista in sede propria affiancata alla SP55 e facendo così ingresso nel centro urbano di Oristano. All'interno di Oristano l'itinerario transita in sede promiscua con i veicoli a motore (**D7**) attraverso l'istituzione di una Zona 30 urbana e prevedendo una diramazione del percorso per rispettare i sensi unici individuati per il traffico veicolare. Percorrendo la via Vittorio Veneto l'itinerario raggiunge la stazione ferroviaria di Oristano, 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

A2B

Tipologia:
Sede propria affiancata

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

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AEB1

D1

Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

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

D2

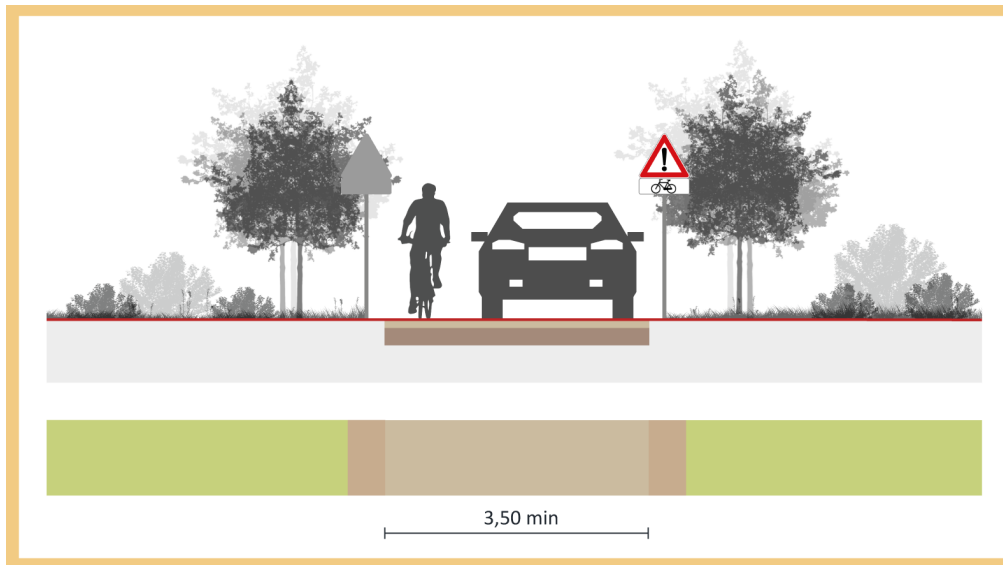
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

Codice costo: 3CVB5



D3

Tipologia:

Percorso promiscuo

Posizione:

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

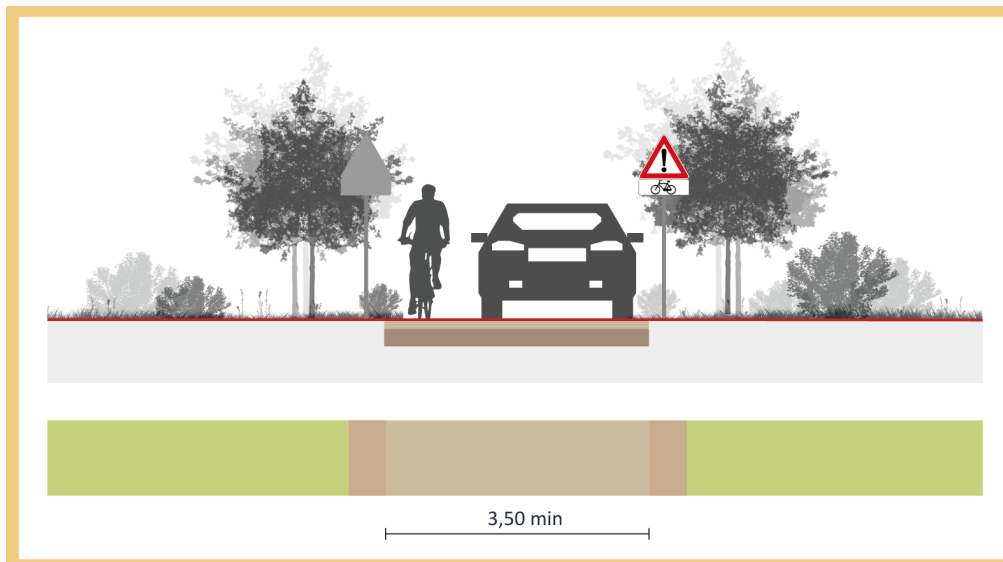
Pavimentazione:

Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:

Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-2/3



D4

Tipologia:

Percorso promiscuo

Posizione:

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

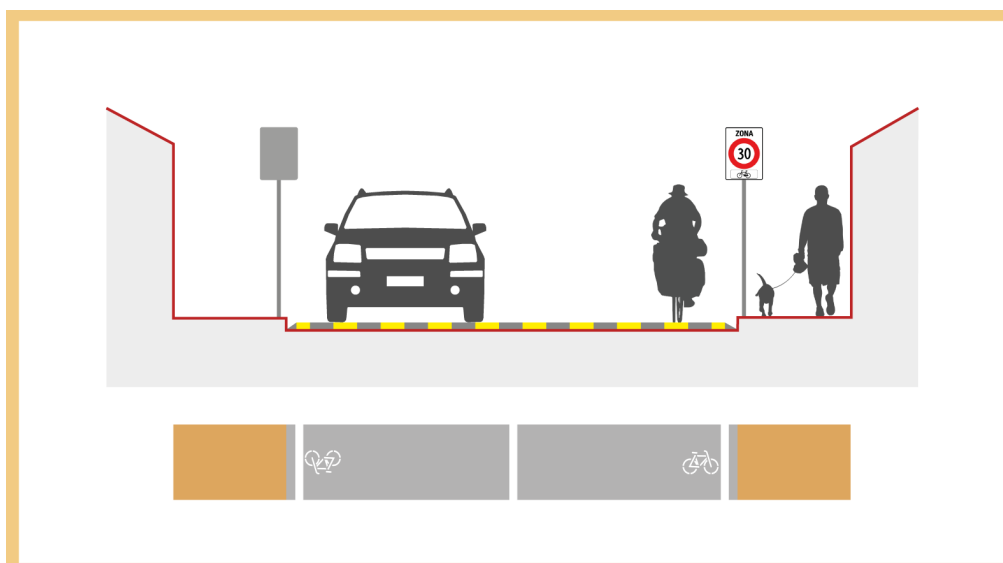
Pavimentazione:

Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:

Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-1



D7

Tipologia:

Percorso promiscuo

Posizione:

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

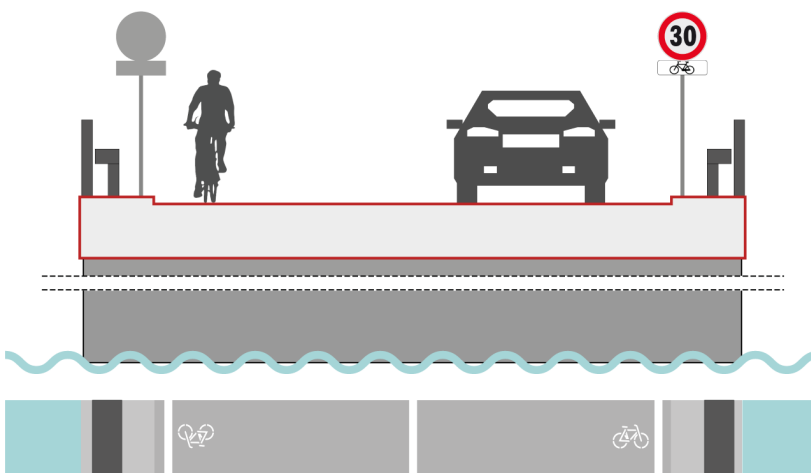
Pavimentazione:

Bitume/asfalto esistente

Ulteriori interventi:

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

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



D8

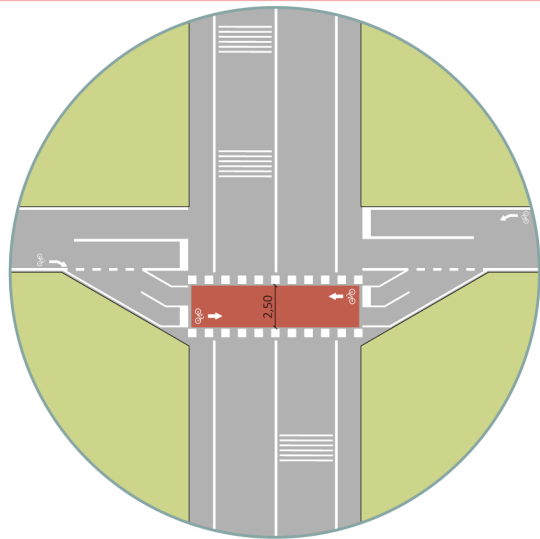
Tipologia:
Percorso promiscuo

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.

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



E2

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

Interventi:

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

Tipo intervento: A2

Codice costo: 4E

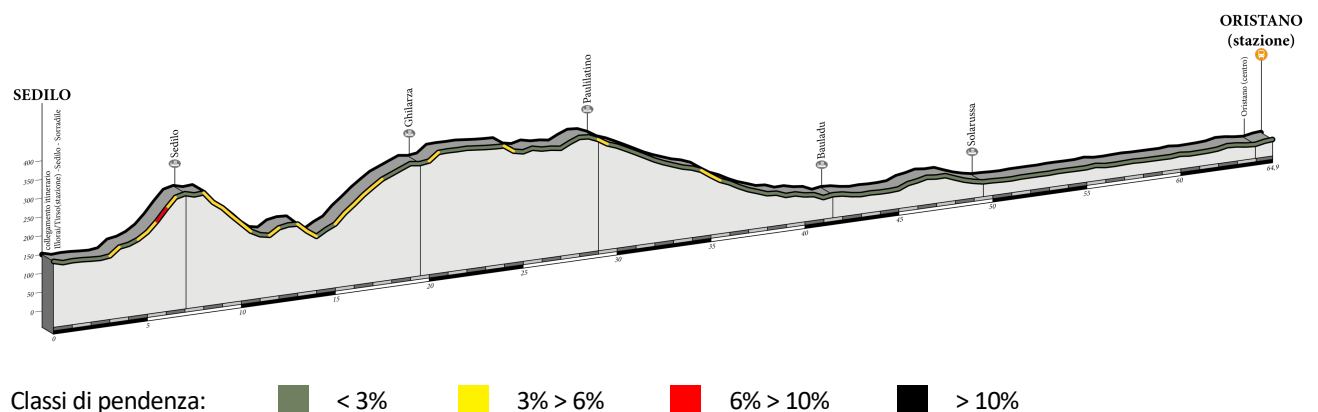
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Il percorso, nel suo complesso, si sviluppa per circa l'82% su livellette minori del 3% e meno dell'1% della sua lunghezza presenta livellette superiori al 6%, concentrate in un breve tratto in prossimità del centro urbano di Sedilo. La porzione rimanente di itinerario si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%, distribuite prevalentemente nel tratto tra Sedilo e Ghilarza, caratterizzato da un andamento altimetrico variabile.

La proposta di itinerario ciclabile è prevista per circa 8 km su pista ciclabile in sede propria (pari al 12% dell'itinerario) mentre il 58% (circa 38 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 19 km rappresentando quindi il 30% dell'intero itinerario, si rende necessario normalmente quando non sono disponibili altre alternative di tracciato, a meno di interventi infrastrutturali rilevanti, che potranno essere verificati meglio ed in dettaglio in sede di studio di fattibilità tecnico-economica..

Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 4 ore e 22 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. 10	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	65,59
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	2.588.536,85
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	53,27
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	11,00
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	0,50
Lunghezza itinerario con pendenza > 10% (km)	0,00
Lunghezza già realizzata (km)	3,96
Lunghezza già progettata (km)	0,00
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	41,98
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	8,27
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	19,24
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	29,60
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	8,20
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,27
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	11
Lunghezza del percorso diretto (km)	55,50
Dislivello salite (passo 200 m)	488,24
Dislivello discese (passo 200 m)	621,66
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	6,00
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	2,11
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	9,07
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	6
Punti di interesse in centro urbano	12
Punti di interesse lungo l'itinerario	9
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	2
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	4
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	4

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Sedilo - Oristano 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
65,59	488,24	1,54	70,24	45,28	
3	2	2	3	3	13

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
26	2	21	0	8	
3	3	3	3	3	15

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

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

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

Indice qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
11	10	21
LIVELLO DI CICLABILITÀ MEDIA	LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ MEDIA	LIVELLO DI QUALITÀ MEDIA

SCALA DELLA QUALITÀ

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

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

QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI

Scheda di computo dei costi n. 10 Lunghezza: 65,59 km Costo totale: 2.588.536,85 € Costo/km: 42.001,93 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 701.153,32	8,27	12,61	3,94	6,01	4,33	6,60
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 1.807.738,97	57,04	86,97	0,00	0,00	57,04	86,97
Attraversamento ¹	€ 65.761,88	0,27	0,42	0,01	0,02	0,26	0,40
Intersezione ²	€ 13.882,68						
Totale	€ 2.588.536,85	65,59	100,00	3,96	6,03	61,63	93,97

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.comune.solarussa.or.it, www.sardegna.turismo.it, www.wikipedia.it)

Copertina: Pozzo sacro del Santuario nuragico di Santa Cristina, Paulilatino

Introduzione:

1. Santuario di Santu Antine, Sedio
2. Santuario di Santu Antine, Sedio
3. Chiesa di San Palmerio, Ghilarza
4. Casa Gramsci, Ghilarza
5. Santuario nuragico di Santa Cristina, Paulilatino
6. Scorcio del paese, Paulilatino
7. Chiesa di San Gregorio, Solarussa
8. Chiesa di San Gregorio, Bauladu
9. Torre di Mariano, Oristano

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.10 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.