



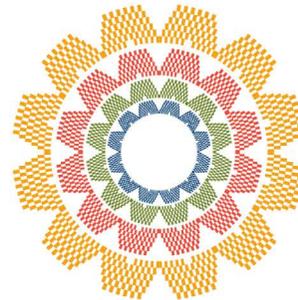
REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

a r s t spa  
trasporti regionali della sardegna



Università degli Studi di Cagliari

# PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DELLA SARDEGNA



## BOOK 17 ISILI - SANLURI/SANLURI STATO



**05 Introduzione****05 Analisi****05 Il paesaggio**

Il paesaggio delle colline e degli altopiani

Il paesaggio delle pianure

Il paesaggio dei laghi e fiumi

I vincoli ambientali

**09 I centri urbani****13 Le infrastrutture**

La rete stradale

La rete ferroviaria

I nodi di integrazione intermodale

I parchi ciclistici

**18 Il turismo****30 Gli eventi e le sagre****32 I servizi per il cicloturismo****36 Proposta di progetto****57 Certificazione EuroVelo****68 Computo sommario dei costi****71 Bibliografia****73 Allegati: Carte CTR**



## 1 Introduzione

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Isili-Sanluri/Sanluri Stato appartenente alla 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, come si vedrà successivamente, risultano di margine e ancora non interessati da processi di urbanizzazione diffusa e possono quindi trovare 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 multifforme scenario territoriale.

L'itinerario approfondito in questa relazione è quello che collega i centri urbani di Isili e Sanluri Stato (il Sarcidano e il Campidano Centrale attraverso la Marmilla). Il percorso ha origine nella Stazione Ferroviaria di Isili e si sviluppa in direzione nord-ovest verso Nuragus, dopo aver superato il lago de Is Barroccus. Proseguendo verso il centro urbano di Nuragus e superato anche questo, il percorso continua verso sud, passando accanto all'abitato di Gesturi sino a giungere a Barumini, in prossimità del sito UNESCO di Su Nuraxi. Prosegue poi sempre in direzione sud, attraversando i centri urbani di Las Plassas, Villamar e Sanluri, proseguendo fino alla Stazione Ferroviaria di Sanluri Stato, ora in disuso, dalla quale è possibile raggiungere successivamente la Stazione Ferroviaria di San Gavino, nodo intermodale. L'itinerario attraversa quindi i territori del Sarcidano e della Marmilla, ricalcando in gran parte il sedime della ferrovia dismessa Isili-Villacidro.

## 2 Analisi

Durante la fase di analisi, si è cercato di individuare dei temi da approfondire per ottenere un quadro completo di quelle che sono le caratteristiche e le potenzialità che il territorio offre a chi intende trascorrervi una ciclo-vacanza (attrattività dell'itinerario).

Questo tipo di analisi prevede soprattutto l'elaborazione di mappe tematiche, di schede di approfondimento e proposte integrative all'esistente. Si sono analizzati:

- il paesaggio, che prevede una descrizione dei vari scenari paesaggistici individuati nei territori attraversati dall'itinerario. In particolare, nel territorio del Sarcidano e della Marmilla si sono individuati come elementi caratteristici le colline, gli altopiani, le pianure, i laghi e i fiumi. A tal proposito, saranno quindi individuati quelli che sono i vincoli ambientali presenti nel territorio;

- i centri urbani, che prevede una breve descrizione dei centri attraversati e interessati maggiormente dall'itinerario ciclabile;

- le infrastrutture, che comprende la rete stradale principale, la rete ferroviaria (sia la rete attualmente attiva e sia quella dismessa), i nodi di integrazione intermodale, utili al fine di individuare dei punti di forte attrattività trasportistica ed infine i parchi ciclistici, ossia tutta la rete secondaria di percorsi ciclistici attualmente presenti e integrabili all'itinerario principale individuato nella fase di pianificazione a livello regionale;

- il turismo, che prevede l'individuazione e la schedatura delle principali attrazioni turistiche visitabili lungo l'itinerario. In particolare sono individuati i siti archeologici, i musei, gli edifici storici, i castelli, le chiese, i parchi e i punti panoramici. Sono inoltre individuate ulteriori attrazioni facilmente raggiungibili dall'itinerario principale a forte rilevanza turistica;

- gli eventi e le sagre, che prevede l'individuazione dei principali eventi che si svolgono durante tutto l'anno nei centri urbani attraversati dall'itinerario ciclabile, in modo da poter integrare ulteriormente l'offerta turistica, considerando quindi eventi religiosi ed enogastronomici oltre alle attrazioni turistiche presenti. Sono individuati, inoltre, tutti gli eventi ciclistici che si svolgono attualmente nel territorio;

- i servizi per il cicloturismo, che prevede l'individuazione di tutti i servizi utili al cicloturista. In particolare sono individuate le strutture alberghiere, i ristoranti, i bar e i punti di noleggio biciclette attualmente presenti lungo l'itinerario. Inoltre, sono stati individuati ed indicati sul territorio ulteriori servizi necessari al ciclista da integrare a quelli già presenti.

### 2.1 Il paesaggio

I territori del Sarcidano e della Marmilla, nonostante la ricchezza e la qualità delle forme naturali che hanno portato allo sviluppo di un disegno chiaro del paesaggio dalla forte valenza storico-culturale, soffrono, come le altre regioni interne della Sardegna, di una debole attrattività, specie se confrontata con quelli costieri.

In questo quadro, ad oggi, le economie rurali, fortemente legate a caratteri locali, devono affrontare sfide impegnative per mantenere o guadagnare un ruolo attivo all'interno delle nuove dinamiche di mercato e sviluppo.

#### Il paesaggio delle colline e degli altopiani

Il disegno degli insediamenti aderisce fortemente alla morfologia e alla geologia di un contesto fortemente segnato dai massicci vulcanici delle giare e del monte Arci. Pressoché totalmente costituita da marne di colore giallastro, arenarie e vulcaniti oligomioceniche, essa può suddividersi in almeno due settori, con rocce più recenti da ovest a est, dal Campidano alla Giara di Gesturi. Ad occidente, fra Ales e Mogoro, Sanluri, Gonnostramatza, Simala e Collinas, le litologie sono frammentate e caotiche. All'opposto sono regolari e morbide nel susseguirsi di piccole dorsali parallele, allungate da nord a sud, fra Gonnosnò e Barumini, Baressa e Villamar, dove morfologie tondeggianti, tra cui il colle di Las Plassas con i ruderi del castello e quello di Pauli Arbarei, e ampie aree pianeggianti, fanno da chiostro alla Giara di Gesturi. Quest'ultima e gli altri rilievi lavici minori disegnano vasti *plateaux*, le cui ripide cornici erosive segnano il limite morfologico fra gli spazi storici del bosco e del pascolo e quelli dell'agricoltura cerealicola.

Proprio gli altopiani sono tipici sia del Sarcidano che della Marmilla. La Giara di Gesturi, chiamata *Sa Jara Manna*, è la più grande delle giare. Presenta un suolo particolarmente sassoso ricoperto da sugherete e macchia mediterranea. Disseminata di piccoli specchi d'acqua, chiamati *paulis*, offre scenari molto suggestivi specialmente in primavera. Inoltre, questi consentono l'abbeveramento dei cavallini selvatici, che rappresentano il simbolo del territorio. Sui suoi versanti, inoltre, sono presenti numerosi nuraghi, segno della presenza dell'uomo in età antica.

#### Il paesaggio delle pianure

Seguono il percorso segnato dai corsi d'acqua e si alternano, come nel caso di Pauli Arbarei e Turri, ai rilievi collinari. Rappresentano il paesaggio agricolo per eccellenza, coltivato principalmente a seminativi e orticole. Molte aree pianeggianti in passato presentavano fenomeni di ristagno delle acque che formavano zone palustri, come ad esempio Villamar (la radice "mar" deriva dallo spagnolo *mar* o dal francese *marais* che significa palude, acquitrino). Questi territori hanno poi subito delle operazioni di bonifica con conseguente suddivisione del territorio in tracciati regolari, che hanno trasformato radicalmente il paesaggio originario. Le aree di bonifica più importanti sono quelle a nord dell'abitato di Pauli Arbarei e quella di Sanluri, conclusa attorno al 1840.

### **Il paesaggio dei laghi e fiumi**

Nel territorio di Isili, all'imboccatura del canale de *Is Borroccus*, è stata innalzata una diga che forma un invaso artificiale: il lago di San Sebastiano, alimentato dal Flumini Mannu.

Quest'ultimo, lungo circa 95 km, attraversa parte del Sarcidano e la Marmilla. Nasce nell'agro di Laconi, prosegue per Nurallao, Barumini, Las Plassas e Villamar, procedendo per tutto il basso campidano fino allo Stagno di Santa Gilla a Cagliari, nel quale sfocia. Il territorio è in alcuni tratti fortemente inciso dal suo passaggio, in particolare si reputa interessante il rapporto con i centri urbani, che sono ubicati in posizione riparata rispetto ai corsi d'acqua principali, ma in alcuni casi sono attraversati da quelli secondari che talvolta hanno subito deviazioni e tombamenti, come nel caso del Rio Cani a Villamar.

### **I vincoli ambientali**

Nella fase di analisi paesaggistica, si sono individuate alcune aree sottoposte a vincoli ambientali, in particolare zone ZPS, SIC e EFS.

Le aree ZPS e SIC fanno riferimento ad un'unica direttiva a livello europeo: la direttiva Natura 2000.

Natura 2000 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.

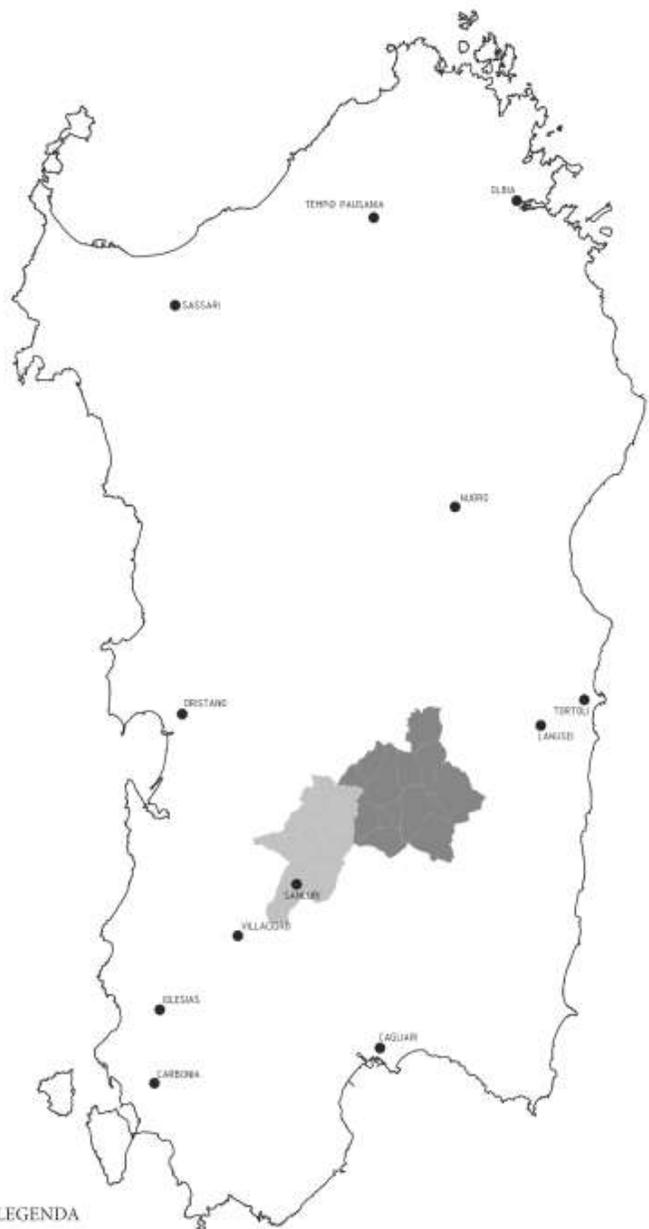
La Direttiva riconosce il valore di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell'uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura. Alle aree agricole, per esempio, sono legate numerose specie animali e vegetali ormai rare 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 (EFS), rappresentano un soggetto strategico per la gestione, tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale della Sardegna ed in particolare delle foreste.

Nel caso specifico si sono individuate:

- zone ZPS: Giara di Siddi;
- zone SIC: Giara di Gesturi, Monte San Mauro, Monte Mannu-Monte Ladu;
- zone EFS: Monte Arci, Masullas, Villanovatulo.



LEGENDA

- Sarcidano
- Marmilla



# Le aree naturali



## 2.2 I centri urbani

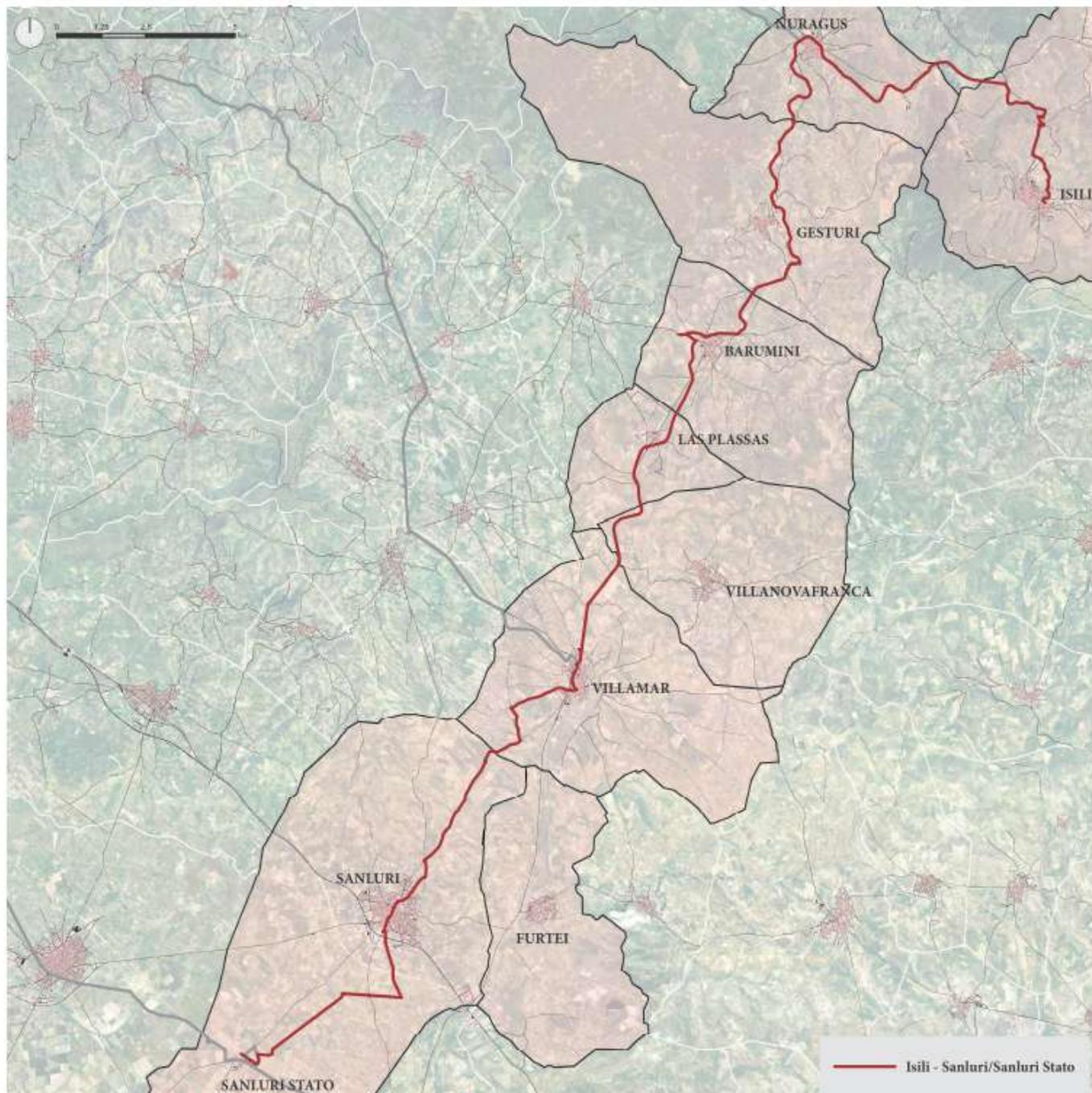
Sarcidano e Marmilla sono costituite da piccoli centri urbani che non superano i 3000 abitanti, fatta eccezione per Sanluri che ha una popolazione superiore agli 8000 abitanti.

Per quanto riguarda i caratteri dei suoi centri, si ha ancora una chiara lettura del tessuto medievale nei nuclei di prima formazione, il cui impianto è pressoché intatto. L'isolato costituente il centro storico è circoscritto da maglie viarie semplici e protetto da muri continui che racchiudono i lotti. La tipologia prevalente è la casa a corte e l'apertura su strada è spesso costituita dal solo portale d'ingresso. Ad oggi, questa tipologia e quindi il centro storico, viene abbandonata in favore di nuove abitazioni costruite in periferia, con materiali e tipologie diverse da quelle tradizionali, creando spesso degli spazi frammentati, degradati, ben differenti dagli orti e dai campi coltivati tipici dell'agro di questi territori.

I centri urbani attraversati dall'itinerario ciclabile Sanluri/Sanluri Stato - Isili e quindi oggetto di approfondimento, sono:

- Isili
- Nuragus
- Gesturi
- Barumini
- Las Plassas
- Villanovafranca (solo nel percorso alternativo)
- Villamar
- Furtei (solo per quanto riguarda la ferrovia dismessa)
- Sanluri
- Sanluri Stato

in cui risiede una popolazione totale di 20.753 abitanti (2015).





ISILI	
<i>Abitanti</i>	2741 (2015)
<i>Descrizione</i>	Rappresenta il centro amministrativo, economico e culturale del Sarcidano, importante anche per la lavorazione artigianale del rame, del tessuto e del legno. L'antico Convento dei padri Scolopi ospita il Museo per l'Arte del Rame e del Tessuto. Sono presenti più di trenta nuraghi tra i quali il più maestoso è sicuramente il nuraghe <i>Is Paras</i> , con la sua camera interna ( <i>tholos</i> ) che è la più alta dell'intera civiltà nuragica. Non mancano le Tombe dei Giganti, i Menhir e le Domus de Janas. Al periodo romano risale il ponte Brabaciera e la città romana di <i>Sa Bidda Beccia</i> . Numerose e di grande interesse sono le chiese del territorio isiliense: la chiesa parrocchiale di San Saturnino (XIV sec.), la chiesa di Sant'Antonio in località Fadali (XVI sec.), quella di San Giuseppe Calasanzio (XVII sec.), la chiesetta romanica di San Sebastiano costruita su un tacco calcareo circondato dall'acqua del lago artificiale di San Sebastiano che forma un'isoletta di suggestiva bellezza. Importante la presenza della stazione ferroviaria che collega il centro urbano alla città di Cagliari e il trasporto turistico del "trenino verde", che fa parte dell'itinerario Mandas-Sorgono.



NURAGUS	
<i>Abitanti</i>	913 (2015)
<i>Descrizione</i>	Il territorio di Nuragus è disseminato di reperti archeologici dei vari periodi storici. Si contano oltre trenta nuraghi, un pozzo sacro, un <i>castrum</i> romano, Domus de Janas e diverse strade romane. La chiesa parrocchiale è dedicata a Santa Maria Maddalena (XVII sec.), costruita sulla vecchia chiesa romanica. Altra chiesa importante è quella di Sant'Elia profeta (X-XI sec.).



GESTURI	
<i>Abitanti</i>	1249 (2015)
<i>Descrizione</i>	Il territorio comunale è occupato in gran parte dalla riserva naturale della Giara di Gesturi, vasto altopiano basaltico e calcareo, contornato da pareti scoscese e irrorato da stagni temporanei, abitata dai cavalli selvatici meglio noti come "cavallini della Giara". L'area riveste un notevole interesse non soltanto per il suo patrimonio naturale, ma anche perché ospita importanti monumenti archeologici come il protonuraghe di <i>Bruncu Madugui</i> . Il paese ospita il Museo della Giara, diversi edifici religiosi tra cui la chiesa parrocchiale di Santa Teresa d'Avila (XVI sec.), la chiesa del Santo Sepolcro (XV sec.) e le varie chiese campestri dedicate a Santa Barbara (XIII sec.) e alla Madonna d'Itria (XV sec.).

BARUMINI	
<i>Abitanti</i>	1292 (2015)
<i>Descrizione</i>	L'inserimento nel 1997 dell'area archeologica <i>Su Nuraxi</i> nelle liste del Patrimonio Mondiale dell'Umanità UNESCO ha portato ad una notevole crescita della domanda culturale e turistica del territorio. Il paese conserva nel suo centro storico bellissimi esempi di architettura. Dalla chiesa di San Nicola arcaico-pisana alla chiesa di San Giovanni (XIII sec.). Uno degli edifici architettonici di fondamentale importanza è Casa Zapata, contenente al suo interno i resti del <i>Nuraxi e' Cresia</i> . Importante anche il Centro di Comunicazione e Promozione del Patrimonio Culturale Giovanni Lilliu, sede di mostre permanenti e temporanee.



LAS PLASSAS	
<i>Abitanti</i>	240 (2015)
<i>Descrizione</i>	Situato nei pressi del Flumini Mannu, possiede il famoso castello giudicale, meglio conosciuto come "Castello di Marmilla", risalente al XII secolo. Importante il complesso museale MudA, che si articola in una serie di ambienti attrezzati multimediali che fanno immergere i visitatori nelle suggestioni della vita del medioevo arborense. L'edificio religioso principale del paese, di gusto rinascimentale, è la chiesa parrocchiale di Santa Maria Maddalena, edificata nella seconda metà del 1600 sui ruderi di un edificio bizantino e completata agli inizi del 1700. Altri edifici religiosi sono: la chiesa di Santa Maria (XIII sec.) e la chiesa di San Sebastiano (XVII sec.).



VILLANOVAFRANCA	
<i>Abitanti</i>	1372 (2015)
<i>Descrizione</i>	Adagiato in posizione dominante sulle caratteristiche colline rotondeggianti della Marmilla, il paese vanta nel suo territorio la presenza di numerosi insediamenti e siti archeologici riferibili al periodo proto-nuragico e nuragico. Il più importante è il nuraghe <i>Su Mulinu</i> , che ha restituito un altare sacrificale nuragico. D'importanza rilevante anche il Civico Museo Archeologico Su Mulinu, con annesso il laboratorio di restauro. Gli edifici religiosi più importanti presenti a Villanovafranca sono: la chiesa parrocchiale di San Lorenzo Martire (XVI sec.), la chiesa di San Sebastiano (XVII sec.) e la chiesa di San Francesco da Paola (XVII sec.).





VILLAMAR	
<i>Abitanti</i>	2756 (2015)
<i>Descrizione</i>	L'edificato è definito da due segni forti d'acqua, entrambi con direzione nord-sud: il Rio Cani e il Flumineddu, che si ricongiunge al Flumini Mannu. La loro presenza in ambito urbano, per effetto d'interventi di bonifica, deviazione e tombinamento non è più in alcun modo percepibile. La chiesa parrocchiale dedicata a San Giovanni Battista risale al XIII secolo, ma ha in seguito subito una ricostruzione tardogotica. Nel presbiterio è collocato il Retablo di Villamar, datato 25 maggio 1518 e firmato Pietro Cavarò, il maggiore dei pittori cagliaritari della scuola di Stampace. Altri edifici religiosi presenti sono: la chiesa di San Pietro (XI sec.), la chiesa di Antoccia (XIV sec.), la chiesa di San Giuseppe (XV sec.), la chiesa della Madonna d'Itria (XV sec.) e la chiesa di Santa Maria Maddalena.



FURTEI	
<i>Abitanti</i>	1658 (2015)
<i>Descrizione</i>	Considerata la "porta" della Marmilla, le sue origini risalgono al periodo medievale. Importante è la chiesa parrocchiale di Santa Barbara, edificata nel XII secolo, che contiene al suo interno la tavola del XVI secolo raffigurante la crocifissione, attribuita al pittore Antioco Manias. Altre chiese presenti sono: la chiesa di San Narciso (XII sec.), la chiesa di San Biagio (XII sec.), la chiesa di Santa Maria della Natività, la chiesa di San Sebastiano e la chiesa della Sacra Famiglia.



SANLURI	
<i>Abitanti</i>	8532 (2015)
<i>Descrizione</i>	Importante centro, capoluogo della Provincia del Medio Campidano assieme a Villacidro. Il richiamo maggiore è esercitato dalla presenza del Castello Giudicale, l'unica fortezza medievale rimasta integra e visibile in Sardegna, col borgo che si estende a sud di esso, oggetto ad attività di recupero. Altri siti d'interesse sono costituiti dal Museo Etnografico dei Cappuccini, dalla chiesa parrocchiale di Nostra Signora delle Grazie (XVI sec.) e dalle chiese di San Lorenzo (XIV sec.), San Pietro (XIII sec.), San Rocco (XVI sec.) e San Francesco (XV sec.).

## 2.3 Le infrastrutture

### La rete stradale

Le strade più importanti che attraversano il Sarcidano e la Marmilla sono la SS 131, che passa per il solo comune di Sanluri, la SS 128 che passa lungo il Sarcidano e la SS 197, che attraversa la Marmilla e prosegue fino a Nurallao. Quest'ultima è forse la più rilevante per il territorio, in quanto collega i suoi centri urbani e permette una veloce connessione con la SS 131, la principale dell'isola. Sono presenti inoltre diverse Strade Provinciali che collegano trasversalmente i centri urbani e numerose strade secondarie, a basso volume di traffico che, come si vedrà più avanti, saranno quelle maggiormente utilizzate per l'inserimento dell'itinerario ciclabile.

### La rete ferroviaria

Nel territorio del Sarcidano e della Marmilla sono presenti diversi collegamenti ferroviari.

Attualmente la linea Cagliari-Porto Torres gestita da Trenitalia e Cagliari-Isili gestita dall'ARST, permettono di raggiungere da Cagliari e dal nord Sardegna il territorio oggetto di studio, nel primo caso da San Gavino e nel secondo da Isili. Oltre le due linee attive, sono presenti le linee turistiche: da Isili il trenino verde compie la tratta fino a Sorgono, mentre da Mandas parte la tratta per Arbatax.

Importanti anche le linee dismesse in particolare quella Isili-Villacidro, che attraversava la Marmilla connettendola alla linea ferroviaria principale regionale, e la sua diramazione Villamar-Ales.

Proprio le ferrovie dismesse rappresentano uno dei tipici scenari per l'inserimento di un percorso cicloturistico. L'adattabilità e le basse pendenze rendono infatti del tutto idonea tale trasformazione. Nel nostro caso particolare, il percorso ciclabile proposto ricalca per circa 31 km quello della vecchia Isili-Villacidro.

La progettazione della ferrovia, ad opera di Stanislao e Dionigi Scano, nacque con l'intenzione di collegare il territorio del Sarcidano al Campidano attraverso la Marmilla: lunga 70 km collegava 12 centri urbani.

Con soli 41 anni di servizio (dal 1915 al 1956) fa parte del quadro negativo della storia delle ferrovie secondarie sarde. Nonostante la sua importanza, in quanto consentiva il collegamento tra due territori scarsamente dotati di infrastrutture viarie, la linea fu inaspettatamente soppressa e ad oggi non è presente nessuna traccia: i binari sono stati rimossi e l'unico segno di tale periodo storico sono gli edifici ferroviari, ancora presenti soprattutto tra Isili e Las Plassas, nella maggior parte dei casi in stato di abbandono e degrado.

*Stazioni ferroviarie attualmente in uso.* Le stazioni di Isili e di Sanluri Stato sono le uniche che ancora oggi si trovano su tracciati ferroviari operativi, anche se la stazione di Sanluri Stato è attualmente dismessa. Dalla stazione di Isili, inoltre, si possono percorrere gli itinerari turistici del trenino verde.

*Stazioni ferroviarie in disuso o riqualificate.* Sono presenti in ciascun centro abitato attraversato.

Si riporta una breve descrizione:

- Sarcidano: attualmente in disuso, si presenta in discrete condizioni. Importante per il collegamento con i percorsi del trenino verde;
- Nuragus: attualmente adibita a biblioteca comunale;
- Gesturi: a uso privato, si presenta in discrete condizioni;
- Barumini: attualmente in disuso, si presenta in uno stato di degrado medio/avanzato;
- Las Plassas: attualmente adibita ad abitazione privata;
- Villanovafranca: attualmente in disuso, si presenta in uno stato di degrado avanzato, con la perdita di buona parte della struttura;
- Villamar: attualmente in disuso, si presenta in uno stato di degrado medio/avanzato;
- Furtei: attualmente in disuso, si presenta in uno stato di degrado medio/avanzato;
- Sanluri: attualmente adibita a deposito ARST;
- Sanluri Stato: attualmente in disuso, si presenta in uno stato di degrado medio/basso.

Per quanto riguarda la riqualificazione delle stazioni ferroviarie, si riporta la Delib.G.R. n. 677/4 del 29.12.2015 della Regione Sardegna, che prevede il finanziamento della progettazione e/o della realizzazione delle opere di competenza degli enti locali in attuazione dell'articolo 5 della legge regionale 5 del 9 marzo 2015.

Di seguito, si riporta l'elenco delle strutture interessate da questo finanziamento che fanno parte, o sono facilmente raggiungibili, dall'itinerario ciclabile Isili-Sanluri/Sanluri Stato,

- Barumini, rifunzionalizzazione ex stazione FDS da destinare a ostello della gioventù (finalità turistico, sociali, culturali per il nesso con patrimonio culturale del territorio);
  - Furtei, rifunzionalizzazione ex stazione FDS da destinare a ostello della gioventù (finalità turistico, sociali, culturali per il nesso con patrimonio culturale del territorio).
- Sarà inoltre riqualificata l'ex stazione ferroviaria di Ussaramanna (ex tracciato ferroviario Villamar-Ales), facilmente raggiungibile dall'itinerario principale con l'utilizzo di itinerari secondari. Il finanziamento prevede la valorizzazione della struttura per il centro e il pernottamento degli escursionisti, con la realizzazione di 5 stanze e un locale per la ristorazione (finalità turistico, sociali, culturali per il nesso con patrimonio culturale del territorio).

*Caselli ferroviari.* Ne erano presenti 32. Attualmente se ne contano 16, di cui 2 adibiti ad abitazione privata. Sono concentrati soprattutto nel tratto ferroviario tra Isili e Las Plassas. Si presentano in condizioni di degrado medio/avanzato ma con buona parte della struttura muraria pressoché stabile, quindi facilmente recuperabili.

### I nodi di integrazione intermodale

La presenza lungo un itinerario ciclabile di nodi attrezzati di integrazione e scambio modale in cui è possibile arrivare o rientrare con il treno o con l'autobus a fine giornata, oppure interrompere il programma in anticipo

utilizzando altri mezzi a causa di stanchezza o cattivo tempo in cui poter trasportare la bicicletta, rappresenta un fattore importantissimo per lo sviluppo della mobilità ciclistica. L'opportunità di realizzare l'interconnessione e lo scambio modale con servizi di trasporto pubblico, infatti, incrementa l'accessibilità delle differenti sezioni del percorso, fornisce alternative e/o flessibilità nella scelta dell'itinerario, consente il superamento di ostacoli naturali, permette di realizzare la continuità dello spostamento. L'intermodalità bici-trasporto pubblico può avvenire o attraverso l'utilizzo di differenti modi per compiere lo spostamento o utilizzando sempre la bicicletta che, in questo caso, può essere caricata a bordo degli altri mezzi.

La localizzazione di questi nodi può essere pianificata anche per realizzare l'integrazione con diversi livelli di rete (urbana/locale/regionale) specie quando risulta difficile individuare degli itinerari ciclabili sicuri che consentano di raggiungere particolari destinazioni.

Nel caso specifico, sono stati individuati come nodi intermodali i punti di inizio/fine itinerario: la Stazione Ferroviaria di Isili e la Stazione Ferroviaria di San Gavino. Quest'ultima, pur non ricadendo all'interno dell'itinerario Isili-Sanluri/Sanluri Stato è facilmente raggiungibile percorrendo altri itinerari individuati nel sistema di mobilità ciclistica regionale. La Stazione ferroviaria di Sanluri Stato, infatti, risulta attualmente dismessa e quindi non utilizzabile come punto di scambio.

Oltre ai due nodi principali, si individua come nodo intermodale secondario la Stazione degli autobus gestita dall'ARST a Sanluri.

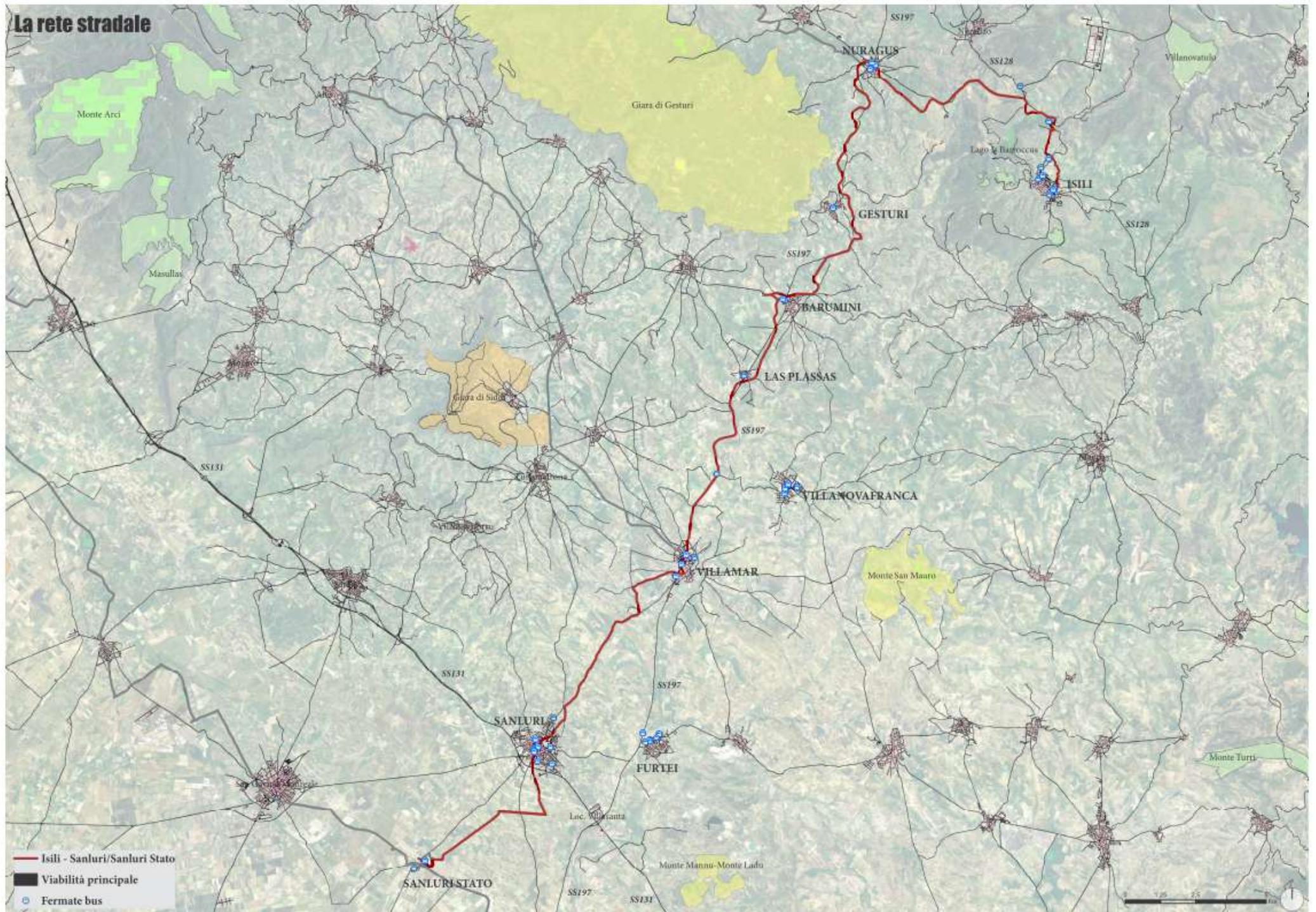
### I parchi ciclistici

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 che risulta particolarmente vocato all'uso della bicicletta, nel tempo libero e per turismo svago e sport, utilizzando sia la mountain bike, che la bicicletta da corsa. In questi parchi possono essere anche diffuse forme di cicloturismo più familiare e con bambini e di livello socio-economico medio alto, che ha più interesse a conoscere il territorio con ritmo lento, in condizioni tranquille ed altamente sicure. Queste realtà devono presentare un clima favorevole, una elevata piacevolezza del paesaggio e strutture ricettive di primo ordine. Dal punto di vista ciclabile devono presentare un fitto reticolo di piste esteso a tutti i livelli in grado di offrire itinerari e paesaggi differenti.

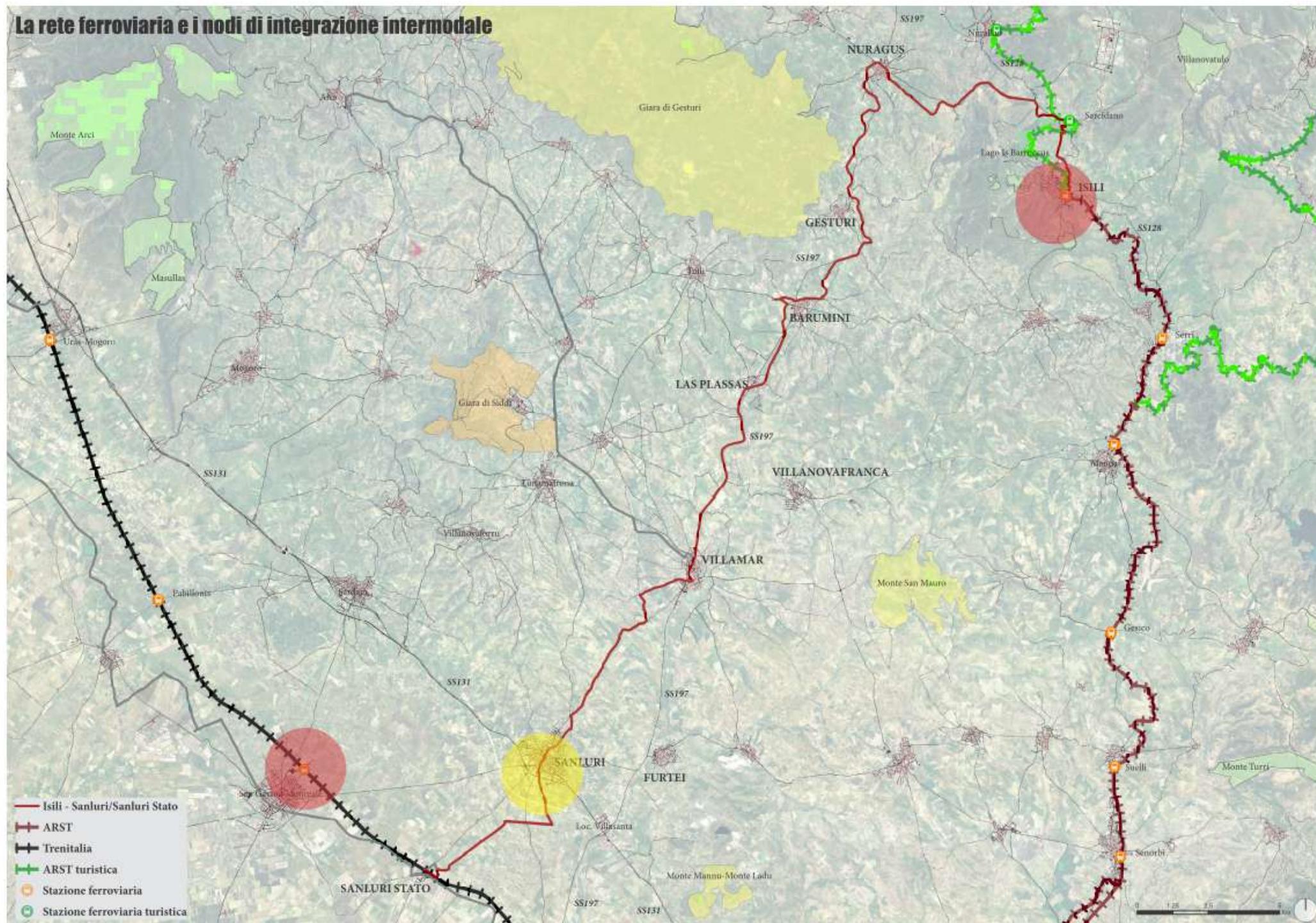
Il Parco Ciclistico può essere visto con funzione di promozione e coordinamento, come un'opportunità di sviluppo turistico e di diffusione culturale dei territori, deve coinvolgere i Comuni interessati, eventuali Enti Parco, Comunità Montane o Consorzi di Bonifica, oltre agli operatori del settore del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

*Parco Ciclistico della Marmilla e del Sarcidano*, che ricomprende il complesso forestale di Monte Arci e di Sa Dispensa, i territori dell'alta Marmilla, Mogoro, Masullas, sino alla Giara di Gesturi ed alla bassa Marmilla, e per poi estendersi verso il Sarcidano con la Foresta di Funtamela di Laconi.

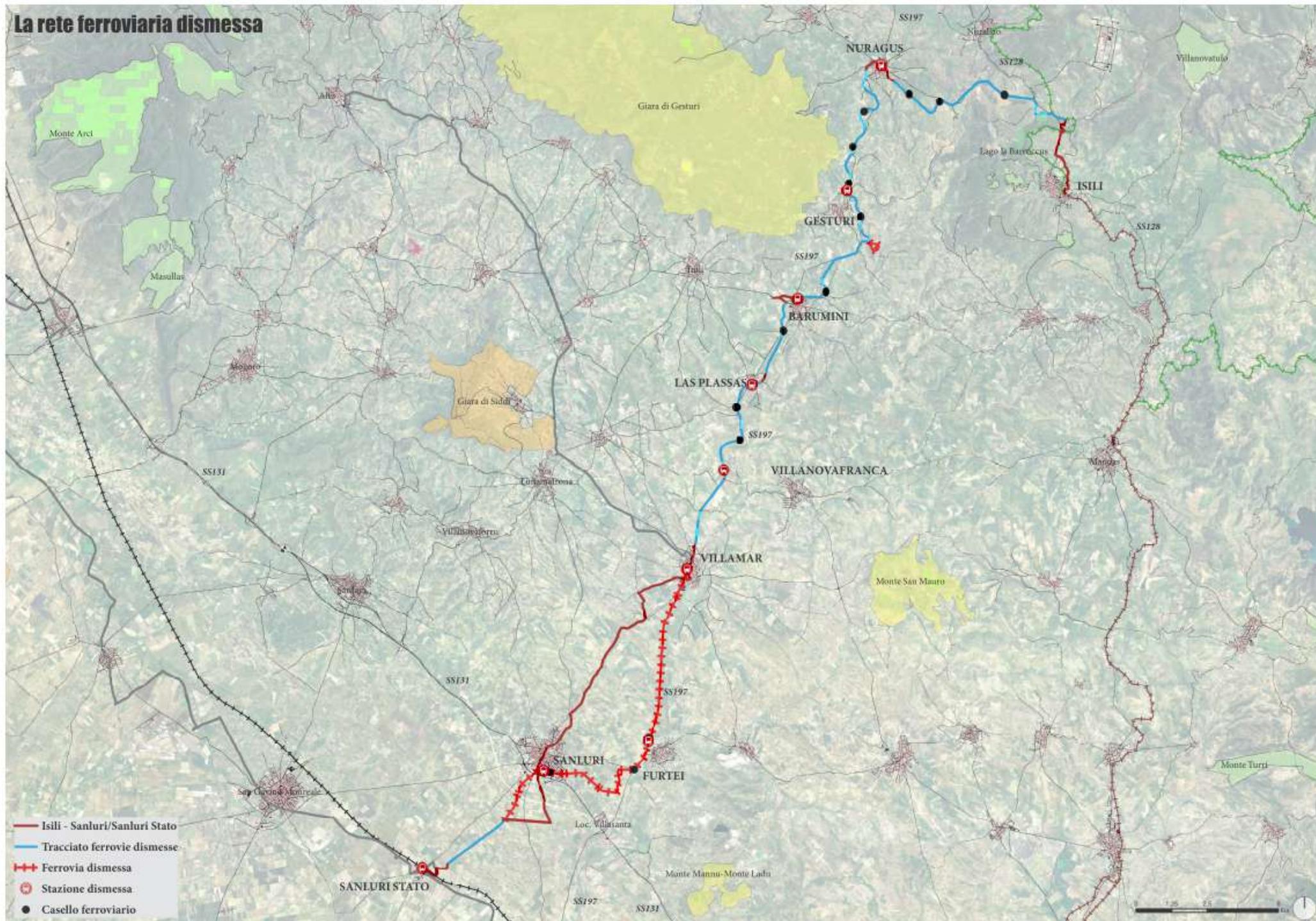
# La rete stradale



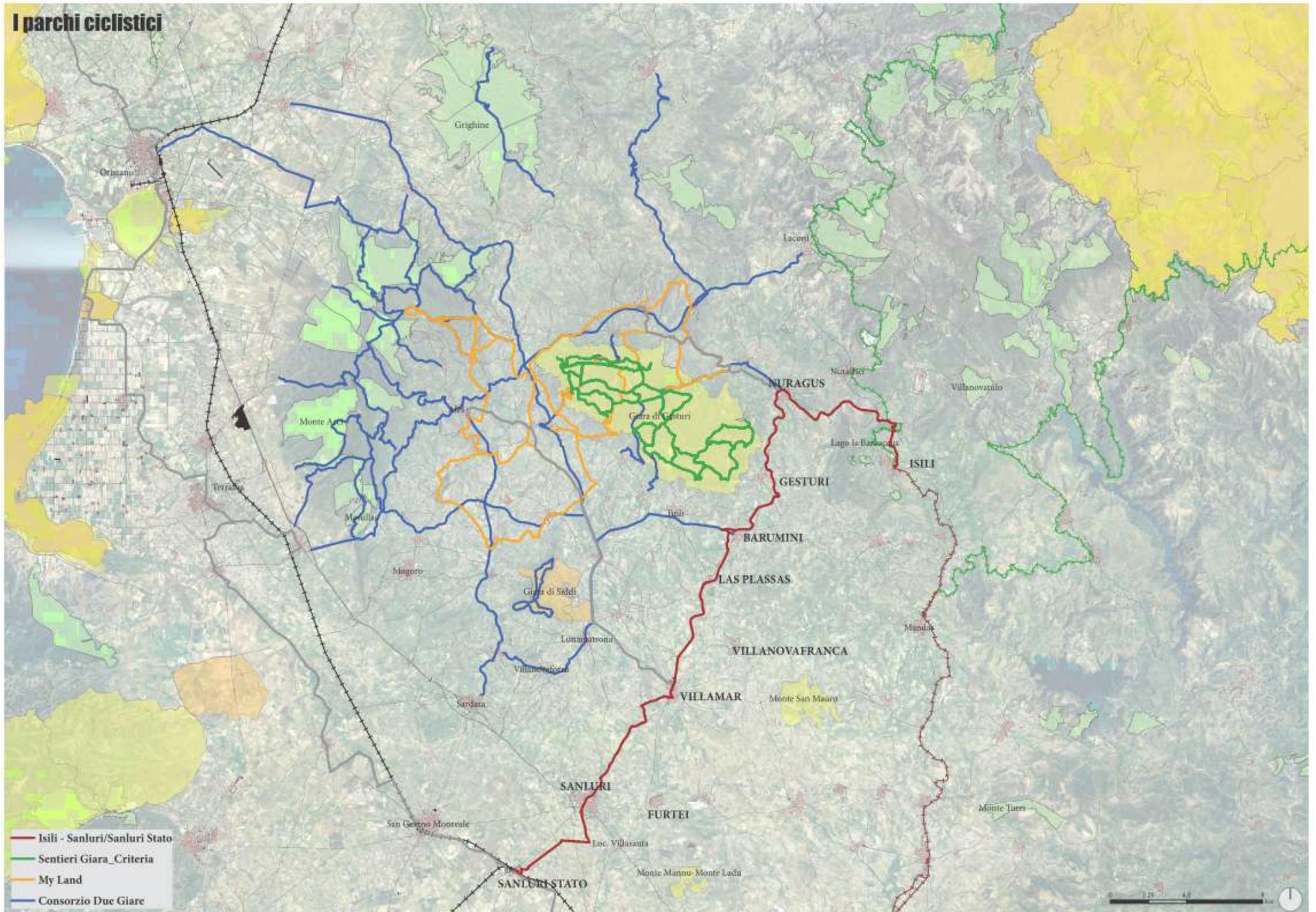
# La rete ferroviaria e i nodi di integrazione intermodale



## La rete ferroviaria dismessa



# I parchi ciclistici



## 2.4 Il turismo

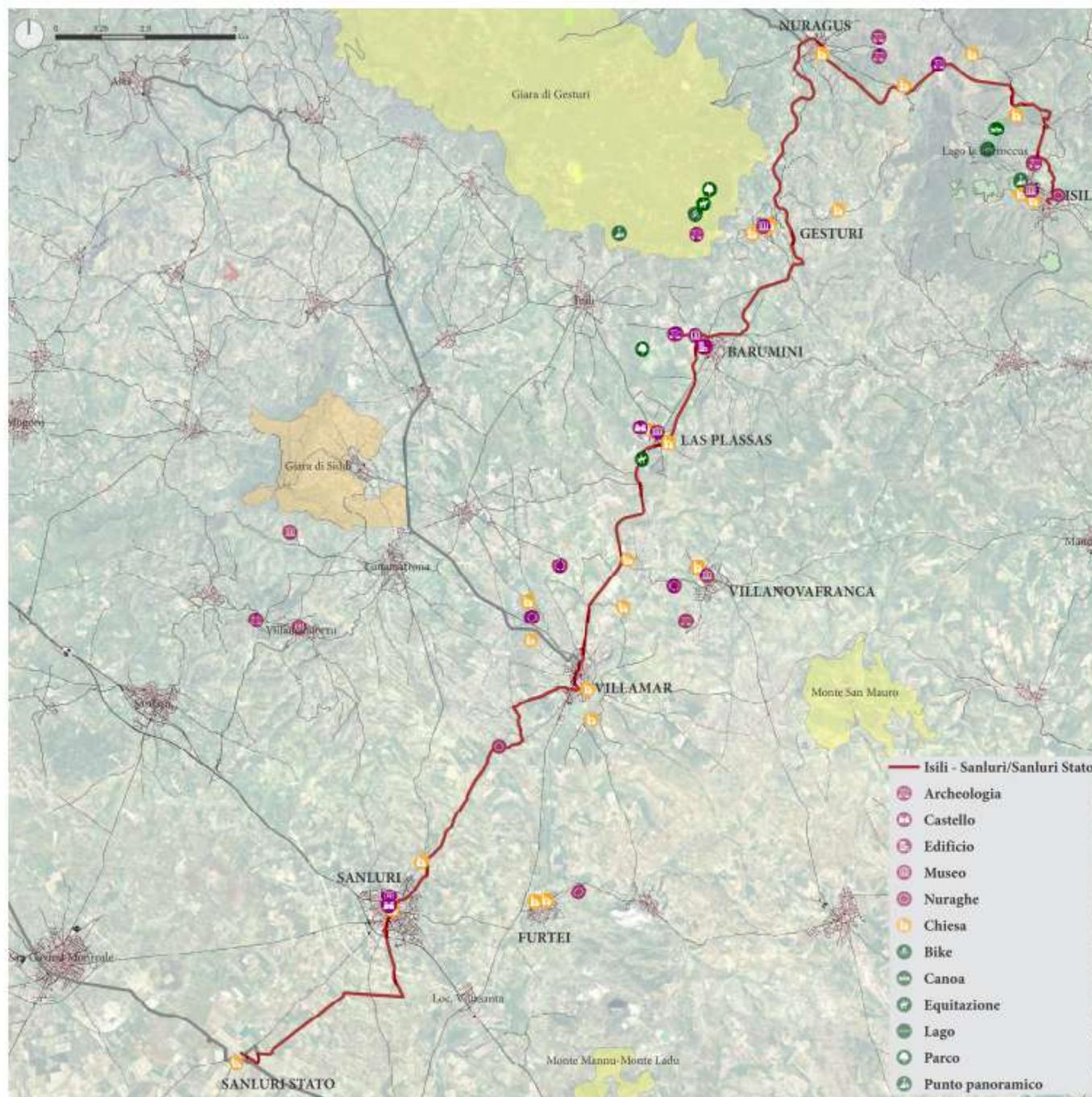
L'area di studio presenta un ricco patrimonio culturale che parte dalle numerose testimonianze archeologiche, segno della presenza dell'uomo preistorico, e trova piena espressione nei diversi stili dell'architettura e nell'insieme di manifestazioni delle tradizioni che caratterizzano il territorio.

Numerose e di notevole interesse le ricchezze archeologiche: *Su Nuraxi di Barumini* (Patrimonio Mondiale dell'UNESCO) è sicuramente il sito di maggior pregio e meglio conosciuto del territorio; a questa presenza importantissima si aggiungono molti altri siti espressi nei numerosi nuraghi e villaggi.

Una menzione speciale merita il *Castrum Marmillae* di Las Plassas, che negli ultimi anni sta ricevendo sempre maggiore attenzione da parte dei visitatori dell'area e in tempi brevi diverrà un polo didattico e museale specializzato sui temi del medioevo sardo e dei castelli.

Dal percorso ciclabile Sanluri/Sanluri Stato-Isili, sono facilmente raggiungibili attraverso percorsi ciclabili secondari, altre attrazioni turistiche presenti nel territorio. In particolare:

- Laconi, in cui sono presenti la chiesa di Sant'Ambrogio e Sant'Ignazio, il Castello Medievale, il palazzo Aymerich e il Parco Aymerich;
- la Giara di Gesturi, parco naturalistico in cui è presente il protonuraghe di *Brunco Medugui*;
- Tuili, col Parco Sardegna in Miniatura, parco tematico che racchiude importanti aspetti geomorfologici, storici e architettonici della Sardegna;
- Lunamatrona, con il Museo del Territorio;
- Villanovaforru, col Parco e il Museo Archeologico Genna Maria.



NURAGHE IS PARAS	
Comune	Isili
Descrizione	<p>Così chiamato perché il terreno su cui è stato costruito era di proprietà dei Padri Scolopi (1600), si trova sulla cima di un piccolo rilievo nell'immediata periferia nord del centro abitato. Sulla base dei dati emersi dagli studi, il nuraghe ha avuto una storia piuttosto articolata, suddivisibile in cinque diverse fasi costruttive tra il XV secolo a.C. e l'VIII secolo d.C.</p> <p>Durante la prima campagna di scavo si decise di scavare la camera della torre principale, il cortile interno al bastione e la torre secondaria meridionale, mentre la seconda campagna permise di evidenziare meglio il tratto residuo della cinta antemurale, due ambienti di età bizantina ed alcune fortificazioni ubicate nel settore orientale. Con la sua <i>tholos</i> di 11,80 metri, la più alta e armoniosa fra quelle conosciute, e i grossi blocchi di calcare locale che compongono la struttura, il nuraghe Is Paras può essere a ragione definito "il gigante bianco" del Sarcidano.</p>



NURAGHE SANTU MILLANU	
Comune	Nuragus
Descrizione	<p>L'edificio è costituito da una torre centrale e da un bastione quadrilobato appena individuabile sul terreno. Il mastio, realizzato con blocchi di calcare di grandi dimensioni, sbozzati e disposti a filari regolari, sventa sul piano di crollo per circa 6 metri. L'ingresso, alquanto interrato, presenta all'interno, poco sopra l'architrave, una celletta che dà sul corridoio e che si apre sulla fronte del nuraghe. La camera centrale, quasi circolare, marginata da tre nicchie disposte a croce, presenta sulle pareti, ad un'altezza di poco superiore a quella dell'architrave d'ingresso, sei fori (0,40 metri di lato) funzionali al fissaggio delle travi di sostegno di un soppalco ligneo. Sulla parete d'ingresso, in corrispondenza della nicchia, si apre l'ingresso della scala di camera che porta ad un piccolo vano sussidiario e che, probabilmente, in origine proseguiva verso la camera del piano superiore. Il vano sussidiario, circolare, comunica con la camera attraverso un finestrino. Impossibile, allo stato attuale, un'esatta lettura della stesura planimetrica del bastione.</p> <p>Attorno sono presenti tracce di villaggio di età nuragica con sovrapposizione di epoca romana.</p>



PROTONURAGHE DI BRUNCU MADUGUI	
Comune	Gesturi
Descrizione	<p>È una poderosa costruzione di blocchi irregolari di basalto. Ha planimetria irregolare (3,80 m x 16,50 m), e si conserva in elevato per circa 4,50 metri. L'ingresso è volto a sud/sud-ovest e immette su una scala sulla quale si affaccia una nicchia. La scala si prolunga poi in un andito che, salendo, dà accesso a due camere di pianta curvilinea.</p> <p>Studi più recenti propongono una datazione al Bronzo medio (XV-XIV sec. a.C.) e danno una nuova interpretazione architettonica dell'edificio: in particolare, i due ambienti principali non sarebbero capanne con coperture straminee a vista sul terrazzo, come ipotizzato dal Lilliu, ma camere interne con volte a filari a sezione tronco-ogivale.</p> <p>A circa 100 metri ad ovest del nuraghe si estende un villaggio di capanne. Queste sono raccolte in isolati, raccordate tra loro e disposte intorno a cortili comuni centrali. I vani hanno forma circolare e pavimenti lastricati e acciottolati; sono presenti focolari, nicchie, sedili e ripiani alle pareti. Le capanne hanno restituito materiali del Bronzo finale (XIII-X sec. a.C.).</p>





COMPLESSO NURAGICO SU NURAXI	
<i>Comune</i>	Barumini
<i>Descrizione</i>	<p>L'area archeologica <i>Su Nuraxi</i> è stata scoperta e portata alla luce dall'archeologo Giovanni Lilliu nel corso degli anni '40-'50 e per la sua unicità è entrata a far parte del Patrimonio Mondiale UNESCO nel 1997.</p> <p><i>Su Nuraxi</i> è il più rappresentativo dei nuraghi complessi. La loro costruzione in Sardegna avviene principalmente tra il Bronzo Medio e il Bronzo Recente con funzione strettamente militare. Il principale materiale utilizzato per la sua costruzione è il basalto, una pietra vulcanica molto dura proveniente dall'altopiano della Giara. Durante il Bronzo Recente sorse il più antico agglomerato del villaggio, del quale una delle strutture più significative è la "capanna delle assemblee, sala delle riunioni o curia", un edificio circolare che presenta 5 nicchie al suo interno. All'inizio dell'Età del Ferro, Su Nuraxi andò quasi interamente distrutto e sulle rovine, nei primi decenni del VII sec. a.C. venne costruito un nuovo agglomerato.</p>



COMPLESSO NURAGICO SU MULINU	
<i>Comune</i>	Villanovafranca
<i>Descrizione</i>	<p>Il nuraghe, che ha restituito uno straordinario altare nuragico, è costruito con blocchi di marna. Non si conosce ancora l'intera planimetria, ma si individuano tre fasi costruttive. La prima fase vide l'impianto di un bastione e di un antemurale con corridoi e celle. Nella seconda fase sull'edificio si sovrappose un bastione trilobato. Fu inoltre costruito un nuovo antemurale di quattro torri raccordate da cortine. Nella terza fase l'antemurale fu dotato di un'altra torre. L'altare presenta sulla sommità una conca destinata alla raccolta dei liquidi i quali, attraverso un canale, scorrevano all'interno di una vasca. Era decorato da quattro elze di spade scolpite che sostenevano lame in bronzo. Altri oggetti bronzei decoravano superiormente l'altare rappresentando presumibilmente il mito alla base del culto. Sotto il coronamento di mensole del terrazzo è scolpito un crescente lunare.</p>



MUSEO DEL RAME E DEL TESSUTO	
<i>Comune</i>	Isili
<i>Descrizione</i>	<p>Unico museo del rame in Sardegna, ospitato nell'antico Convento dei Padri Scolopi risalente al XVII secolo, racconta due importanti tradizioni locali: la lavorazione del rame e la tessitura. Un viaggio che racconta come dalla scura bottega di un ramaio nascono oggetti luminosi e solari che per secoli hanno unito la funzione d'uso ad una forte valenza estetica; dal misterioso mondo dei ramai e del loro gergo segreto si arriva a quello delle tessitrici che, fondendo tradizione e modernità, hanno realizzato splendidi arazzi col sapiente intreccio di fili d'oro, d'argento e rame, rafia, lino e spaghi, colorati a mano con erbe ed essenze antiche.</p> <p>I suoni e le voci di sottofondo creano una magica atmosfera che evoca la suggestione degli antichi rumori per le vie del paese, dove i lavori degli artigiani fervono e la loro arte prende vita.</p>



MUSEO DELLA GIARA	
Comune	Gesturi
Descrizione	La Giara di Gesturi è un altopiano di origine vulcanica noto soprattutto per una numerosa popolazione di cavalli di razza autoctona. La sua peculiare origine geologica, la sua ricca storia e gli endemismi naturali sono sintetizzati nel museo allestito dal comune di Gesturi in uno stabile storico del paese. Il Museo della Giara si pone come presupposto alla visita e alla conoscenza della Giara e della corona di paesi che la circondano.



POLO ESPOSITIVO CASA ZAPATA	
Comune	Barumini
Descrizione	Il polo espositivo è costituito da tre distinte entità museali: una archeologica, una storica ed una etnografica, collocate all'interno delle strutture del Palazzo Zapata. Il palazzo fu costruito sulle rovine del Nuraxi è Cresia, in quanto prossimo alla Parrocchiale della Beata Vergine Immacolata. Con la recente ristrutturazione a scopo museale degli interni del palazzo, è stato possibile mettere in luce tali rovine. Una serie di pannelli didattici disposti lungo le passerelle consente di addentrarsi progressivamente in un percorso di conoscenza generale sulla civiltà nuragica. Le due sezioni storica ed etnografica sono allestite nelle strutture dell'antica corte rustica annessa al palazzo. La sezione storica mostra i documenti d'archivio della famiglia Zapata. La sezione etnografica ripropone gli oggetti della cultura contadina utilizzati fino a non molto tempo fa (e in qualche caso ancora oggi). E' inoltre presente una preziosa collezione di <i>launeddas</i> .



MUSEO MUDA	
Comune	Las Plassas
Descrizione	Il museo si rivolge al grande pubblico uscendo dagli stretti confini di una comunicazione specialistica rivolta a storici ed esperti del settore, per attivare una riflessione avvincente del medioevo in Sardegna e nel Mediterraneo, attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie che rendono immersivo il percorso conoscitivo di riscoperta della storia. Si articola in una serie di ambienti attrezzati con tecnologie multimediali che fanno immergere i visitatori nelle suggestioni della vita del medioevo arborense. I reperti più significativi dal castello sono un'epigrafe, un concio figurato, ceramiche locali, italiane e iberiche, oggetti da gioco in osso e oggetti in metallo, da guerra o da costruzione.





MUSEO CIVICO ARCHEOLOGICO SU MULINU	
<i>Comune</i>	Villanovafranca
<i>Descrizione</i>	<p>Il museo ha sede nel ristrutturato ex Monte Granatico, edificato nella metà dell'Ottocento, ed espone reperti dall'agro di Villanovafranca, di datazione compresa fra la preistoria e l'alto medioevo. L'esposizione, con l'ausilio di numerosi pannelli grafici e fotografici, illustra le varie fasi dell'insediamento antico nel territorio e annovera reperti ceramici, metallici, vitrei e litici inquadrabili tra il IV millennio a.C. e il III sec. d.C.</p> <p>Notevole interesse rivestono i materiali rinvenuti durante le campagne di scavo condotte nel nuraghe trilobato <i>Su Mulinu</i>, situato in prossimità del paese. Questa fortezza, nell'evoluzione delle sue strutture, offre un prezioso compendio, unico nel suo genere, dello sviluppo dell'architettura nuragica dalle forme più arcaiche alla <i>tholos</i>.</p> <p>Oltre ai reperti, riferibili alle varie fasi di frequentazione dell'edificio, a partire dal XVI sec. a.C., è degna di nota la ricostruzione scenografica dello straordinario altare a forma di nuraghe, rinvenuto nel vano centrale della fortezza e datato al IX-VIII sec. a.C.</p>



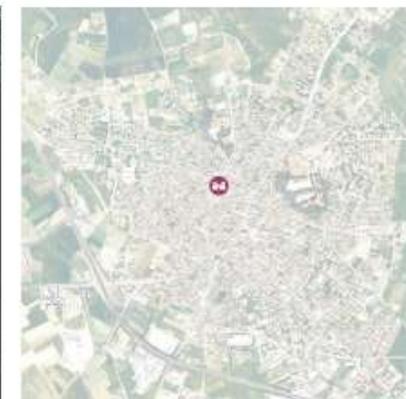
MUSEO ETNOGRAFICO DEI FRATI CAPPUCCINI	
<i>Comune</i>	Sanluri
<i>Descrizione</i>	<p>Il convento dei frati Cappuccini, al quale è annesso il museo, fu edificato a breve distanza dall'antico borgo di Sanluri, su uno dei colli più alti e panoramici del territorio.</p> <p>Il museo nasce con l'intento di valorizzare, con l'esposizione, le suppellettili e gli arredi sacri provenienti da tutti i conventi Cappuccini della regione. Non mancano, però, i documenti storici d'archivio, che permettono di ricostruire quattrocento anni di vita e di storia dei padri Cappuccini in Sardegna.</p> <p>L'esposizione è ubicata in un'ala interna del convento a cui si accede dal nuovo chiostro, dove è possibile vedere, tra l'altro, gli antichi strumenti dei laboratori di fisica, nonché un'interessante raccolta di reperti archeologici, collocabili tra il Neolitico e il Medioevo, importanti carte geografiche cappuccine, comprese tra il XVI e XVIII secolo e un'interessante raccolta di minerali e fossili. Molto ricca anche la sezione dell'arte sacra, che comprende quadri, paramenti, argenti, statue, ex voto, coltane, corali, una collezione di reliquie ed una di stampe con canti gregoriani miniati a mano.</p>



CASTELLO DI LAS PLASSAS	
<i>Comune</i>	Las Plassas
<i>Descrizione</i>	<p>L'edificio, costruito su un basamento roccioso adeguatamente regolarizzato, ha una pianta esagonale irregolare, allungata lungo l'asse nord-ovest sud-est, e sfrutta interamente lo spazio sommitale.</p> <p>L'analisi delle murature e i risultati dello scavo archeologico, uniti ai documenti d'archivio che citano il <i>Castrum Mamillae</i>, riportano le origini all'XI secolo: la prima citazione è della fine del XII secolo e da questo momento, fino alla conclusione della guerra sardo-catalana e all'acquisizione dei diritti del Regno arborense da parte della Corona d'Aragona (1420), il castello ha vissuto da protagonista tutte le fasi del medioevo sardo.</p> <p>Attualmente sono visibili la torre maestra e le murature, perimetrali e interne, seppur interessate da un degrado profondo. È anche visibile l'articolazione degli ambienti interni: quelli dove soggiornava la guarnigione, i magazzini e i depositi, la corte d'armi, l'ingresso protetto dal punto di guardia e la grande cisterna interrata, che insieme a una seconda cisterna, localizzata a ridosso del muro perimetrale nord-occidentale, costituiva la preziosa riserva d'acqua.</p>



CASTELLO DI SANLURI	
<i>Comune</i>	Sanluri
<i>Descrizione</i>	<p>Fu forse eretto tra il XIII e gli inizi del XIV secolo e successivamente ampliato, alla metà del Trecento, per volere di Pietro IV d'Aragona. Fino al 1409 fu un susseguirsi di rovesciamenti di fronte, nei quali la fortificazione fu alternativamente controllata dall'uno o dall'altro fronte, sino al 30 giugno di quell'anno, data in cui le truppe isolate furono definitivamente sconfitte dagli Aragonesi nella battaglia di Sanluri.</p> <p>Nel XV secolo il castello finì dapprima nelle mani della famiglia De Sena, poi in quelle dei D'Henriquez e infine degli Aymerich di Laconi, che lo cedettero nel 1836, quando cadde il regime feudale. Nel XX secolo il nuovo proprietario, il generale Nino Villasanta, lo ristrutturò e lo adibì ad abitazione-museo.</p> <p>Il castello oggi si presenta come un edificio a pianta quadrangolare, munito di semi-torrette angolari merlate. Dall'ingresso si accede alla corte d'onore dove si trovano le scale per accedere al piano nobile. Alcune delle stanze sono divenute sale espositive del Museo Risorgimentale "Duca d'Aosta".</p>

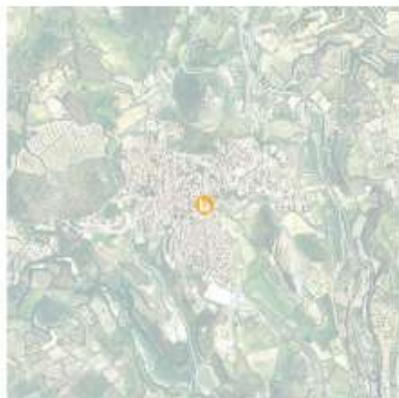


CHIESA DI SAN SATURNINO	
<i>Comune</i>	Isili
<i>Descrizione</i>	<p>La chiesa parrocchiale dedicata al patrono S. Saturnino, è stata costruita in stile gotico nel corso del XVI secolo. È caratterizzata da una sola navata con copertura lignea poggiate su eleganti archi in stile gotico. Il prospetto della chiesa, di colore chiaro, è arricchito nella parte inferiore da un piccolo atrio con ampio arco a tutto sesto, affiancato da due eleganti colonne con capitelli lavorati. Queste sostengono il timpano di forma triangolare con cornice aggettante, ornato da un piccolo e particolare oculo di forma romboidale. Il prospetto a capanna è interrotto da due alti campanili. All'interno della chiesa è possibile ammirare il magnifico altare maggiore in marmo del 1780, un bel battistero del 1857, i bei simulacri della Madonna del Rosario e del Sacro Cuore.</p>

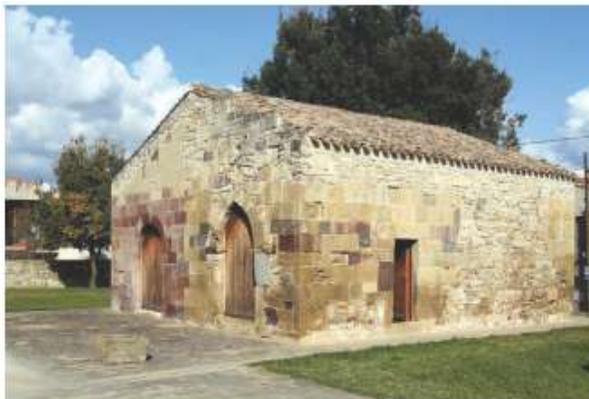


CHIESA DI SANTA MARIA MADDALENA	
<i>Comune</i>	Nuragus
<i>Descrizione</i>	<p>Costruita nel 1867 sullo stesso luogo dove sorgeva la vecchia chiesa romanica e terminata nel 1869. Nella chiesa riposano i resti di due martiri provenienti dalla chiesa di San Giovanni: San Lucro e Sant'Armedo. L'ultima ricognizione risale al luglio 1866 ad opera del vicario parrocchiale Dottor Gabrielle Devilla e dell'arcivescovo Paolo Serci Serra che mise i sigilli.</p> <p>Nella chiesa sono inoltre presenti tre altari lignei in stile barocco di scuola napoletana, probabilmente costruiti a Cagliari. Nella parrocchia sono utilizzati, ancora oggi strumenti liturgici del 700 di buon valore artistico. E' inoltre di pregevole fattura la statua di Sant'Elia Profeta del XVIII sec.</p>





CHIESA DI SANTA TERESA D'AVILA	
Comune	Gesturi
Descrizione	<p>La Chiesa parrocchiale si trova nel centro del paese, ben visibile anche grazie al campanile alto 30 metri.</p> <p>La facciata è segnata da lesene, timpano arcuato e due piccole volute laterali, una della quali inserita nella torre dell'orologio frutto di modifiche successive. Il campanile ha quattro aperture per le campane, una serie d'archetti a sesto acuto e sulla sommità una balaustra che chiude l'edicola con lanterna finale.</p> <p>All'interno si presenta ad aula unica coperta con volta a botte, la struttura segnata da sottoarchi in pietra e una cornice che percorre tutto l'edificio lungo l'imposta della volta; le dieci cappelle laterali sono anch'esse voltate a botte con cornice interna.</p> <p>Il presbiterio è introdotto da un arco gotico con spalle scolpite rappresentanti spighe, onde, animali. La struttura ha i caratteri della <i>Capilla Major</i> di tradizione spagnola: volta a crociera stellare con costoloni e gemme pendule. Nella volta centrale è incisa la data 1607.</p>



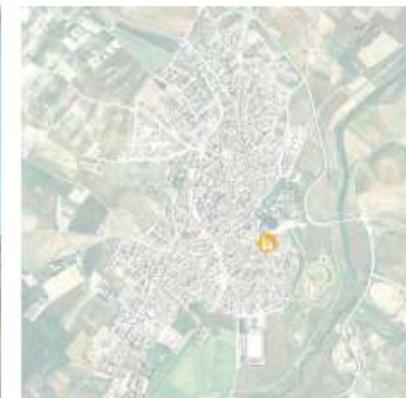
CHIESA DI SAN GIOVANNI BATTISTA	
Comune	Barumini
Descrizione	<p>La chiesa di San Giovanni è caratterizzata dalla configurazione planimetrica a due navate absidate, realizzate in due distinte fasi edilizie.</p> <p>La chiesa dovrebbe essere stata consacrata nel 1316. Nella parte della facciata corrispondente all'originaria aula mononavata, che ospita un portale con centina ogivale, sono presenti gli alloggi di perduti bacini ceramici. Ai fini della collocazione cronologica dell'edificio la presenza dei bacini ceramici non aiuta, poiché il loro utilizzo nella decorazione delle chiese romaniche sarde è documentato dalla seconda metà dell'XI secolo fino alla metà del XIV; nella seconda metà del XIII secolo furono comunque impiegati in modo preponderante. La navata nord, edificata in filari di conci squadrate di vulcanite rossa, che creano un contrasto cromatico con quelli in arenaria gialla dell'altra, fu annessa all'impianto nel XV secolo; vi si apre un portale a tutto sesto, lungo cui corre una sottile modanatura a toro.</p>



CHIESA DI SANTA MARIA MADDALENA	
Comune	Las Plassas
Descrizione	<p>L'edificio religioso, di gusto rinascimentale, situata ai piedi del Castello, fu edificata nella seconda metà del 1600 sui ruderi di un'edificio bizantino e completata agli inizi del 1700.</p> <p>La costruzione è caratterizzata da una pianta a croce greca che è stata modificata successivamente a croce latina, da una cupola ottagonale e da un piccolo campanile a vela.</p> <p>La prima attestazione del 1610, dimostra che nella chiesa erano presenti due retabli, uno vecchio e uno nuovo, numerose statue e dipinti e tutti i paramenti sacri e che la stessa presentava anche una cappella del SS. Crocifisso e una di Nostra Signora del Rosario, dove si riuniva la Confraternita omonima. All'esterno sorgeva un cimitero.</p> <p>Notevoli sono due campane del 1583 fatte realizzare dal maestro campanaro Lorenzo Broton, da Francesco Zapata, figlio di Eleonora ed altre due campane furono rifuse per volere di Ignazio Zapata, contemporaneamente all'avvio del cantiere per la costruzione del nuovo edificio.</p>



CHIESA DI SAN GIOVANNI BATTISTA	
Comune	Villamar
Descrizione	<p>Nella facciata rettangolare della chiesa, rivolta a nord-ovest, sono evidenti i resti dell'impianto romanico, ascrivibile alla seconda metà del XIII secolo. L'ampia porzione di paramento murario romanico è in conci di calcare e vulcanite di media pezzatura. Vi si apre un portale tamponato con lunetta e architrave monolitico poggiante su capitelli.</p> <p>Nel Cinquecento l'edificio fu ricostruito in forme tardogotiche. La pianta è a tre navate, con cappelle laterali aggiunte in tempi diversi, alcune delle quali mostrano volte gotiche. Al centro del prospetto principale si apre il portale, inquadrato da una cornice modanata. Il vano presbiteriale, meno ampio e più basso della navata, a pianta quadrata e volta stellare costolonata con gemme pendule alle chiavi dell'arco.</p> <p>Allineato alla sinistra del prospetto principale è il campanile a canna quadrata, sormontato da quattro monofore.</p>



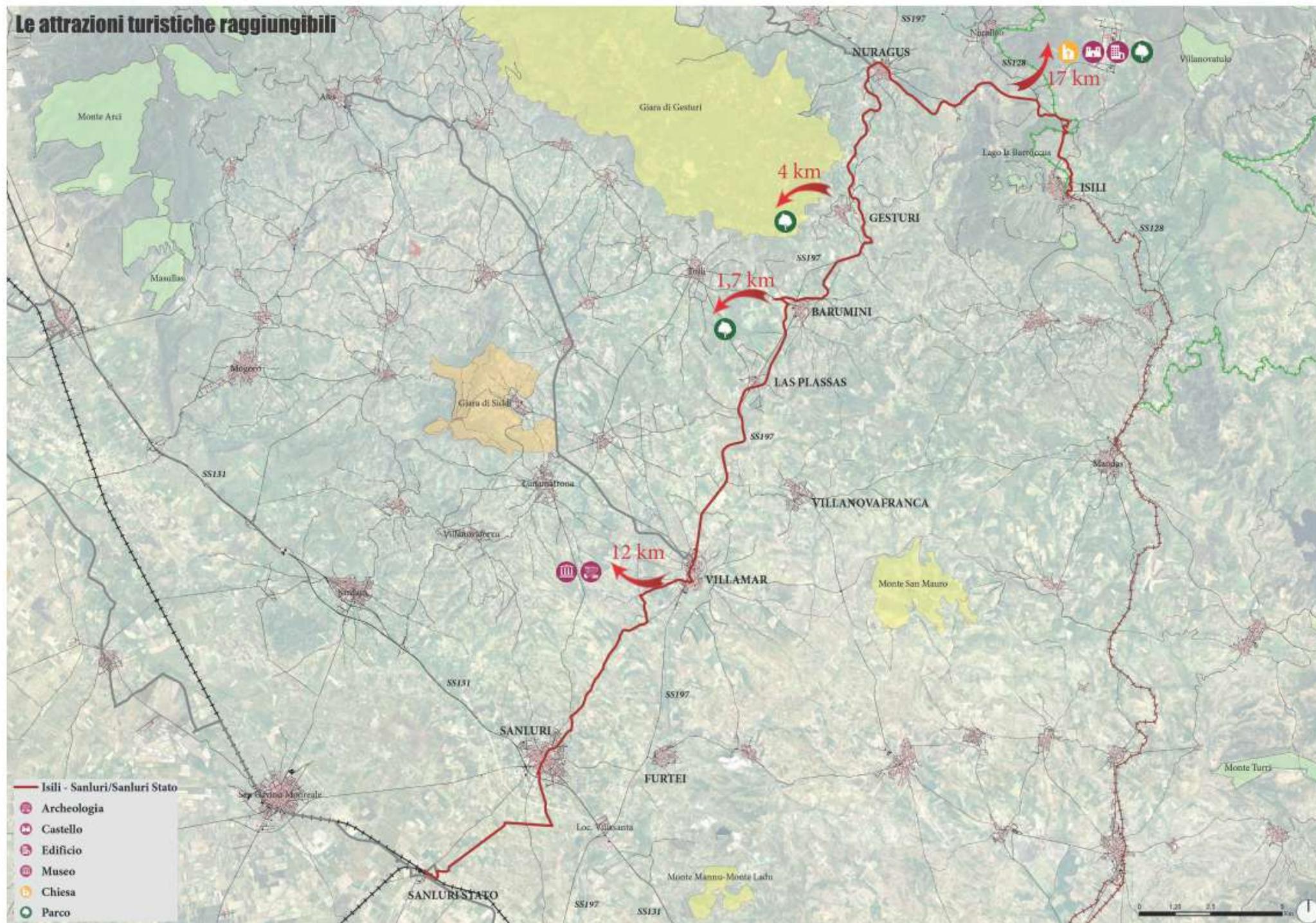
CHIESA DI SANTA BARBARA	
Comune	Furtei
Descrizione	<p>La chiesa parrocchiale di Santa Barbara, edificata nel XII secolo, è l'edificio più imponente del paese. Al suo interno è ricca di arredi sacri, come la tavola del XVI secolo raffigurante la crocifissione, attribuita al pittore Antioeo Mainas, l'acquasantiera del 1590 e la statua lignea di Santa Barbara in <i>estofado de oro</i>. All'interno è composta da due navate diverse tra loro, separate da pilastri con archi a tutto sesto.</p>



CHIESA DI NOSTRA SIGNORA DELLE GRAZIE	
Comune	Sanluri
Descrizione	<p>La chiesa, di tipo tardo-barocco, fu ultimata tra il 1792 ed il 1794.</p> <p>Nella parte inferiore dell'imponente facciata sono collocati il grande portale centrale, con timpano ad ali spezzate sorretto da colonne, e altre due porte laterali, incorniciate da delicate modanature e sovrastate da nicchie vuote. In cima alla facciata spiccano tre edicole, di cui quella centrale, più alta e delimitata ai lati da volute, si conclude con un timpano. La torre campanaria, a pianta quadrata, si eleva sul lato destro.</p> <p>L'interno è a pianta longitudinale divisa in tre navate e transetto, alle cui testate si aprono due cappelloni dedicati a Sant'Antonio da Padova e San Sebastiano. All'incrocio dei bracci, su un alto tamburo poligonale, è impostata la cupola.</p> <p>Nella chiesa si conserva il Retablo di Sant'Anna, polittico tardo cinquecentesco dipinto a tempera su tavola.</p>



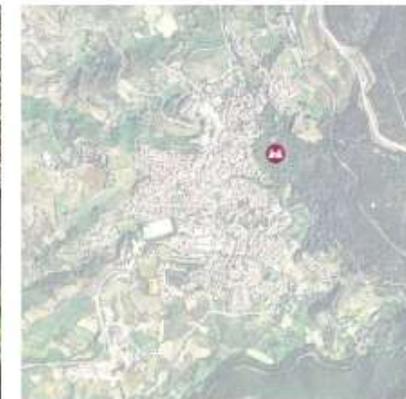
## Le attrazioni turistiche raggiungibili



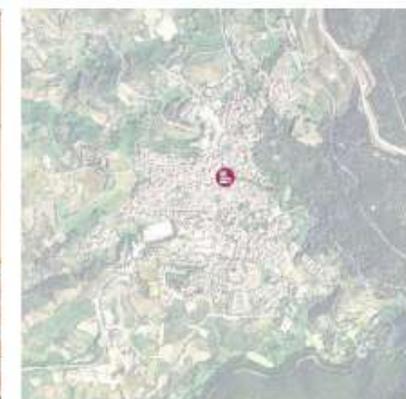
CHIESA DI SANT'AMBROGIO E SANT'IGNAZIO	
Comune	Laconi
Descrizione	Sorge nel quartiere più antico del paese. Fu edificata nel XV secolo e da allora è stata più volte modificata, in particolare nel corso dell'Ottocento. La volta e la cupola che la coprono attualmente furono realizzate nel 1823 dal rettore Francesco Cabras, come testimonia un'epigrafe murata nell'edificio. Dell'impianto originario si conserva oggi anche il campanile a canna quadrata. La chiesa dei Santi Ambrogio e Ignazio nel 1957 fu affidata in <i>perpetuum</i> ai frati cappuccini.



CASTELLO DI LACONI	
Comune	Laconi
Descrizione	La tradizione storica e popolare individua nell'insieme dei corpi murari ancora oggi evidenti all'interno del Parco Aymerich, i resti del castello medioevale di Laconi. L'analisi denota la presenza di un corpo più antico rispetto agli altri, a pianta rettangolare, forse una torre, attraversato da un passaggio monumentale con volta a botte e preceduto da un ingresso ad arco a tutto sesto che in origine immetteva in un'ampia corte. Il contesto cronologico di riferimento è prossimo agli inizi del XIII secolo. Adiacente alla porta fortificata esposta a sud-ovest, sorge il palazzo vero e proprio, un corpo murario nobile, impreziosito da porte e finestre delle quali si conservano eleganti cornici gotico-catalane, residenza dei Signori del feudo di Laconi fino alla prima metà dell'800.



PALAZZO AYMERICH	
Comune	Laconi
Descrizione	Il progetto e la costruzione risalgono al 1846, ad opera dell'architetto Gaetano Cima. Il piano terra, leggermente rialzato, è improntato ad una sorta di ordine rustico; i due piani superiori sono caratterizzati da un ordine gigante, costituito da quattro lesene ioniche. Il palazzo, situato al centro del paese, fu l'ultima dimora dei marchesi Aymerich a Laconi. Il complesso è vasto circa 4.000 mq e comprende l'edificio principale, un'annessa cappella privata, tre edifici secondari, due corti interne ed un piazzale antistante con recinzione in muratura. Il Palazzo, recentemente restaurato, accoglie oggi il Museo delle Statue Menhir, dove è possibile ammirare 40 statue stele, primo tentativo di autoraffigurazione in epoca preistorica.

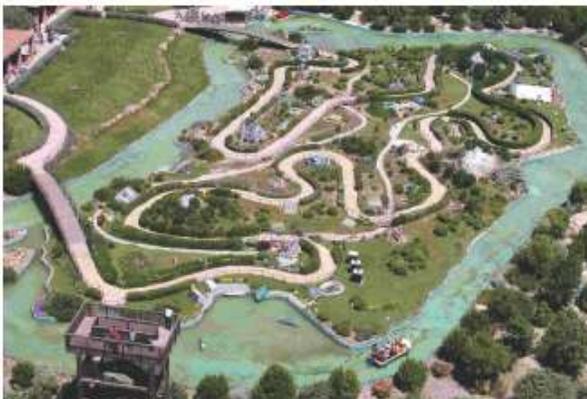




PARCO AYMERICH	
<i>Comune</i>	Laconi
<i>Descrizione</i>	Il Parco si estende su una superficie di quasi 22 ettari e può essere suddiviso in due parti. La prima storica, nella quale insistono le architetture del castello e dove è possibile osservare le tracce di un impianto boschivo già notevole in passato. La seconda corrispondeva all'area ricreativa, le cui peculiarità sono di natura ambientale: una ricca rete di sentieri attraversa il bosco di lecci, incontra spesso sorgenti e laghetti, e consente di ammirare angoli alquanto suggestivi che nel tempo hanno reso famosa quest'oasi verde. Proprio l'acqua è tra le maggiori attrazioni del Parco. Di estremo interesse è inoltre la collezione di piante esotiche e di pregio che si estende su un'area cospicua del parco, opera del marchese Don Ignazio Aymerich che curò l'impianto durante la prima metà dell'800.
	



GIARA DI GESTURI	
<i>Comune</i>	Gesturi
<i>Descrizione</i>	La riserva naturale della Giara di Gesturi comprende il vasto altopiano basaltico e calcareo della Giara, contornato da pareti scoscese e irrorato da stagni temporanei. Nel parco si estendono rigogliosi boschi di querce da sughero, roverelle, lecci, olivastri e formazioni di macchia mediterranea. La fama della zona è legata principalmente alla sua selvaggia e incontaminata bellezza, abitata da animali rarissimi. L'area è infatti frequentata dall'unico branco esistente in Italia e in Europa di cavalli selvatici meglio noti come "cavallini della Giara". Di ridotte dimensioni, la loro origine è avvolta nel mistero, particolare che accresce il fascino di questi animali robusti e tranquilli.
	



PARCO DELLA SARDEGNA IN MINIATURA	
<i>Comune</i>	Tuili
<i>Descrizione</i>	Il parco si sviluppa su un'area di circa 50.000 mq, all'interno della quale è inserita la riproduzione della Sardegna in Miniatura contenente lungo un percorso che si sviluppa per circa 360 metri, la rappresentazione in scala dei monumenti maggiormente rappresentativi dell'isola. La costruzione con rigore scientifico, la preziosità dei materiali, la fattura manuale dei particolari e l'uso sapiente delle tinte fanno delle miniature esposte delle vere opere d'arte. Veri tesori di storia che ben rendono l'immagine di quello che offre la nostra splendida isola. Il percorso è inoltre dotato di pulsanti auto-guida multilingua per rendere maggiormente fruibili, anche in chiave didattica, i siti rappresentati.
	

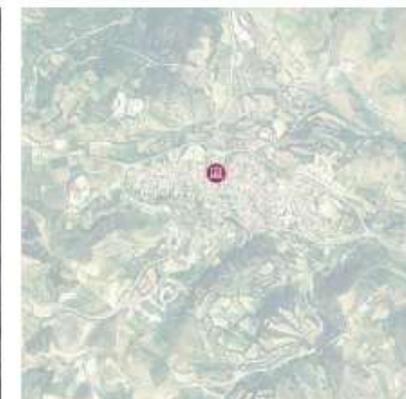
MUSEO DEL TERRITORIO	
Comune	Lunamatrona
Descrizione	<p>L'esposizione propone diverse sezioni tematiche, che illustrano gli aspetti botanici, faunistici, geologici e antropici del territorio. Suggestivi diorami, moderni strumenti di didattica museale, rappresentano tridimensionalmente spaccati del territorio, il bosco, gli altipiani delle giare, gli ambienti in cui l'uomo interagisce con la natura. La fedeltà delle riproduzioni permette di apprezzare gli ecosistemi e di coinvolgere i visitatori nelle attività didattiche museali.</p> <p>La sezione botanica, la xiloteca, la collezione micologica e l'erbario sono presentati secondo una logica di efficace divulgazione che stimola lo spirito di osservazione di adulti e bambini.</p> <p>Una parte del museo è dedicata ai <i>giocos antigas</i> (giochi antichi), con una collezione di circa duecento giocattoli tradizionali della Sardegna.</p>



PARCO ARCHEOLOGICO GENNA MARIA	
Comune	Villanovaforru
Descrizione	<p>La struttura si compone di un bastione trilobato che racchiude la torre originaria, di un antemurale esagonale e di un villaggio posto all'interno e all'esterno dell'antemurale.</p> <p>La torre originaria ospita una camera priva di vani sussidiari e di diametro interno assai ridotto rispetto a quello esterno.</p> <p>In una seconda fase, la torre fu racchiusa e parzialmente rifasciata da un bastione di quattro torri dotate di feritoie. Il piccolo cortile interno, a cielo aperto, costituiva un utile disimpegno e dava accesso alla camera del mastio e ai vani delle torri secondarie; ospitava un pozzo parzialmente scavato nella roccia viva, con volta sovrapposta a filari. Una terza fase edilizia vide il rifascio del bastione, il sacrificio di una delle torri e l'accecamento delle feritoie.</p> <p>Nella prima età del Ferro, un abitato succeduto ad un precedente insediamento del Bronzo medio occupò l'area compresa tra il bastione e l'antemurale, in parte sovrapponendosi ad esso e utilizzando il materiale proveniente dallo smantellamento di capanne più antiche.</p>



MUSEO CIVICO ARCHEOLOGICO	
Comune	Villanovaforru
Descrizione	<p>Il Museo ha sede nella palazzina del Monte di Soccorso del XIX secolo e ospita materiali archeologici dallo scavo del vicino complesso nuragico di <i>Genna Maria</i> e da altre indagini sia nel territorio di Villanovaforru sia in altri Comuni della Marmilla compresi nel Consorzio turistico "Sa Corona Arrubia".</p> <p>Attraverso i reperti esposti è possibile ricostruire le fasi di vita di un villaggio nuragico, apprezzare la varietà delle ceramiche e degli altri utensili, cogliere l'evoluzione delle credenze e dei riti attraverso i secoli, dall'epoca nuragica all'età bizantina.</p> <p>L'esposizione coinvolge anche i paesi limitrofi con reperti di età prenuragica, nuragica, punica, romana e tardoantica provenienti da villaggi, necropoli, tombe monumentali individuati a Villanovafranca, Las Plassas, Gesturi, Lunamatrona, Siddi, Collinas e Pauli Arbarei.</p>



## 2.5 Gli eventi e le sagre

Altro aspetto importante è dato dalle manifestazioni delle tradizioni dei luoghi, tramite le feste religiose, civili, le sagre e gli eventi a carattere sportivo e turistico. La ricerca e la mappatura di tali manifestazioni, suddivise per stagioni, ha permesso di avere una migliore percezione della distribuzione di tali eventi nell'arco dell'anno. L'offerta risulta maggiore nelle stagioni calde, in particolar modo durante l'estate, con eventi dalla durata di diversi giorni.

Si svolgono anche delle sagre d'importanza a livello regionale, come la Fiera mercato ovini razza sarda a Barumini e Sa Battalla a Sanluri.

Di seguito, i principali eventi individuati e distinti per stagione:

### INVERNO

- 1) Sagra dell'asparago (marzo) - GESTURI

### PRIMAVERA

- 1) Fiera mercato ovini razza sarda (aprile) - BARUMINI, NURAGUS
- 2) Sant'Isidoro (15/05) - BARUMINI, GESTURI, ISILI, NURAGUS
- 3) Sagra della tosatura (maggio) - BARUMINI
- 4) Due passi nel gusto (maggio) - GESTURI
- 5) Sant'Antonio di Fadali (17/06) - ISILI

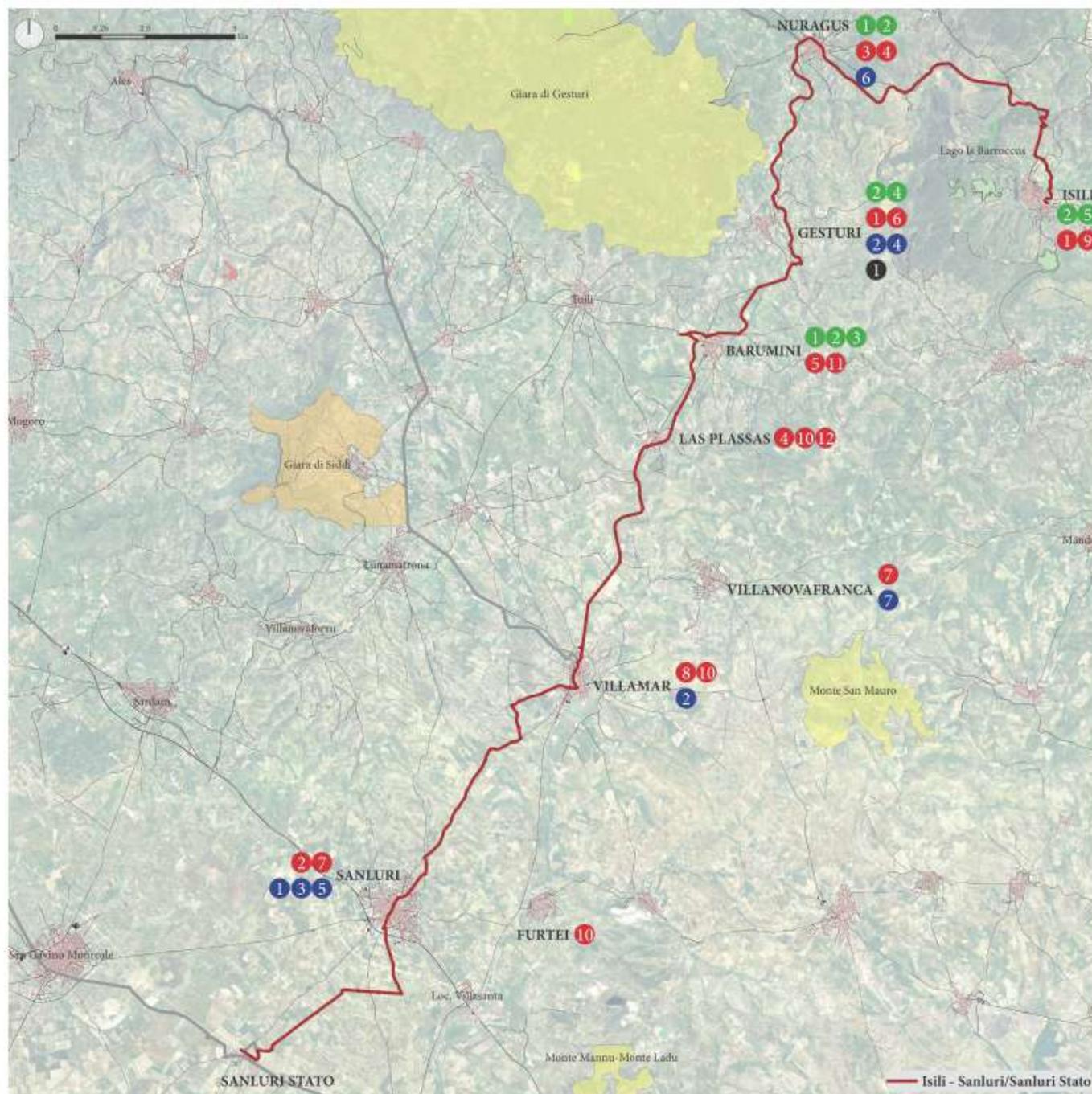
### ESTATE

- 1) San Giovanni Battista (24/06) - GESTURI, ISILI (+sagra della pecora)
- 2) Sa Battalla (fine giugno, biennale) - SANLURI
- 3) Sant'Elia profeta (05/07) - NURAGUS
- 4) Santa Maria Maddalena (21/07) - NURAGUS
- 5) Santa Lucia (3<sup>a</sup> domenica di luglio) - BARUMINI
- 6) Beato Fra Nicola (04/08) - GESTURI
- 7) San Lorenzo (10/08) - SANLURI, VILLANOVAFRANCA
- 8) Beata Vergine d'Itria + Sagra dei fichi (30/08) - VILLAMAR
- 9) San Giuseppe Calasanzio + Sagra della lumaca (25-30/08) - ISILI
- 10) Santa Maria (08/09) - FURTEI, LAS PLASSAS, VILLAMAR
- 11) San Francesco (16/09) - BARUMINI
- 12) Sagra delle colture leguminose (settembre) - LAS PLASSAS

### AUTUNNO

- 1) Festa del borgo (fine settembre) - SANLURI
- 2) Madonna del Rosario e Santa Vitalia (ott.) - GESTURI, VILLAMAR
- 3) San Francesco (04/10) - SANLURI
- 4) Santa Teresa d'Avila (15/10) - GESTURI
- 5) San Martino (11/11) - SANLURI
- 6) Sagra de su torrioni e cixiri (novembre) - NURAGUS
- 7) Sagra dello zafferano (novembre) - VILLANOVAFRANCA

Inoltre, nel territorio si svolgono alcune manifestazioni cicloturistiche, di seguito riportate.



#### MY LAND MTB NON STOP

**Descrizione** Quattro rilievi, il Monte Arci, la Grande Giara, la Giara di Siddi, il Monte Grighine, e in mezzo una pianura per riprendere un po' di fiato. È questo lo scenario della MyLand MTB NON STOP organizzata dal Consorzio Due Giare e dal Consorzio Sa Corona Arrubia, che si snoda su sterrati, mulattiere, sentieri ma anche tracciati ferroviari dismessi, con tanto di trincee e gallerie. Tre percorsi di diversa lunghezza, 120, 220 e 400 chilometri, in un numero di ore determinato come tempo massimo da gestirsi in totale autonomia, fidando sulla traccia GPS e sulle istruzioni del quaderno di viaggio. Il percorso non sarà segnalato e farà parte dell'avventura per ciascun partecipante scoprire di volta in volta la strada giusta seguendo la traccia gps che l'organizzazione consegnerà a tutti gli iscritti pochi giorni prima della partenza. Ogni quaranta o cinquanta chilometri si troveranno dei checkpoint presidiati dall'Organizzazione per tutta la durata del raid e lì sarà possibile ricevere assistenza, riposare o dormire al coperto.



#### UN TRENO DI FANTASIA

**Descrizione** Escursione treno+bici a Isili e al lago di San Sebastiano, organizzato dalla Polisportiva e dal Comune di Isili. Sono previsti diversi percorsi con percorsi e difficoltà differenti in bici o a piedi, con la possibilità di utilizzare delle bici messe a disposizione direttamente dagli organizzatori a Isili e/o di scegliere la formula weekend con pernottamento a Isili. FIAB Cagliari Città Ciclabile ONLUS partecipa all'iniziativa di sabato 20 partendo da Cagliari con il Trenino verde allestito per l'occasione con una carrozza porta bici (40 posti bici).



#### LE STAZIONI SUL LAGO

**Descrizione** I comuni di Isili, Nurallao e Nuragus hanno predisposto congiuntamente il progetto "Le stazioni sul lago" per partecipare al bando pubblico "Progetti di qualità" indetto dall'assessorato regionale al turismo, artigianato e commercio. L'obiettivo del progetto è quello di innescare con specifiche operazioni di valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico ed ambientale, come prevede il bando, processi di sviluppo sostenibile anche attraverso una migliore e più efficace definizione e organizzazione dell'offerta turistica, utilizzando le opportunità che possono derivare dall'integrazione tra aree forti e aree interne.



## 2.6 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 tutta 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 comprendono aree di sosta sicura e attrezzate per far riposare i ciclisti o ripararli dalla pioggia e con assistenza (info-bike con ufficio turistico, chiosco informativo con personale e materiali come mappe, cartine, guide del territorio, 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 sia 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 di 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 un'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: deposito 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.

Nel caso di studio, sono stati individuati i servizi attualmente presenti lungo l'itinerario, riportati di seguito:

- 6 alberghi
- 17 Bed & Breakfast
- 17 ristoranti
- 25 bar/café
- 2 ciclostazioni.

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

Il noleggio biciclette risulta invece un servizio insufficiente. Attualmente uno è situato all'interno del parco della Giara di Gesturi e viene utilizzato per le escursioni all'interno del parco stesso, mentre il secondo, situato in prossimità del complesso archeologico *Su Nuraxi* a Barumini, consente spostamenti brevi e solamente nel territorio comunale.

A questo proposito, si è ritenuto necessario integrare i servizi con alcuni dedicati ai ciclisti.

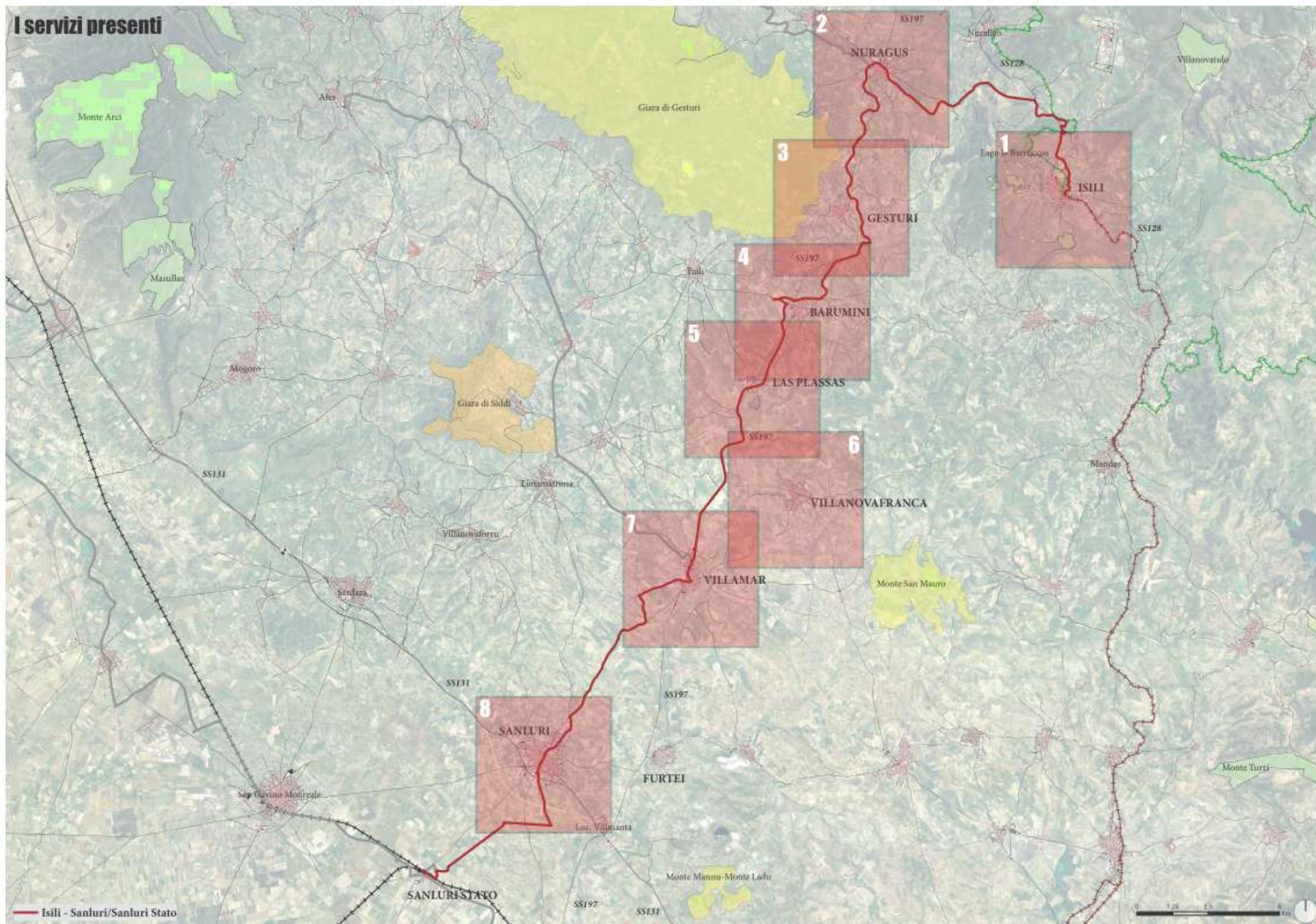
In particolare e come già detto nel paragrafo iniziale, all'interno dei centri urbani attraversati ci dovranno essere: aree di sosta, infopoint, officine specializzate, noleggio biciclette e parcheggi per automobili.

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

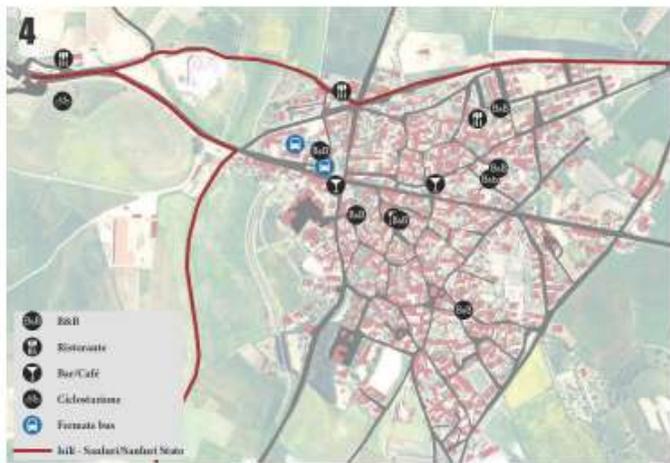
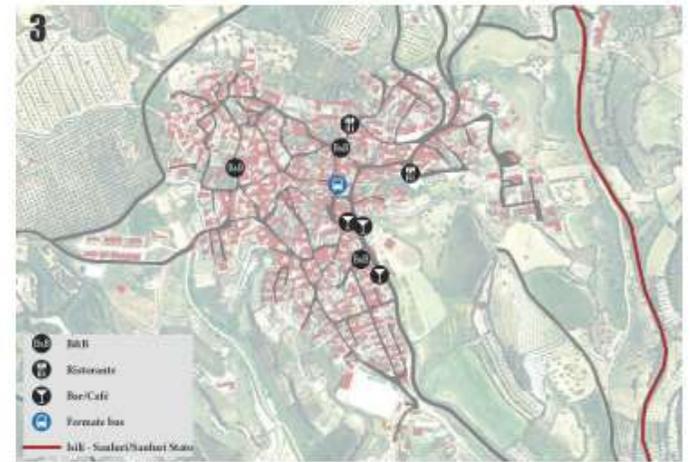
I servizi proposti per l'integrazione sono i seguenti:

- 14 aree di sosta
- 7 info-point
- 6 officine specializzate
- 2 ciclostazioni
- 8 parcheggi automobili.

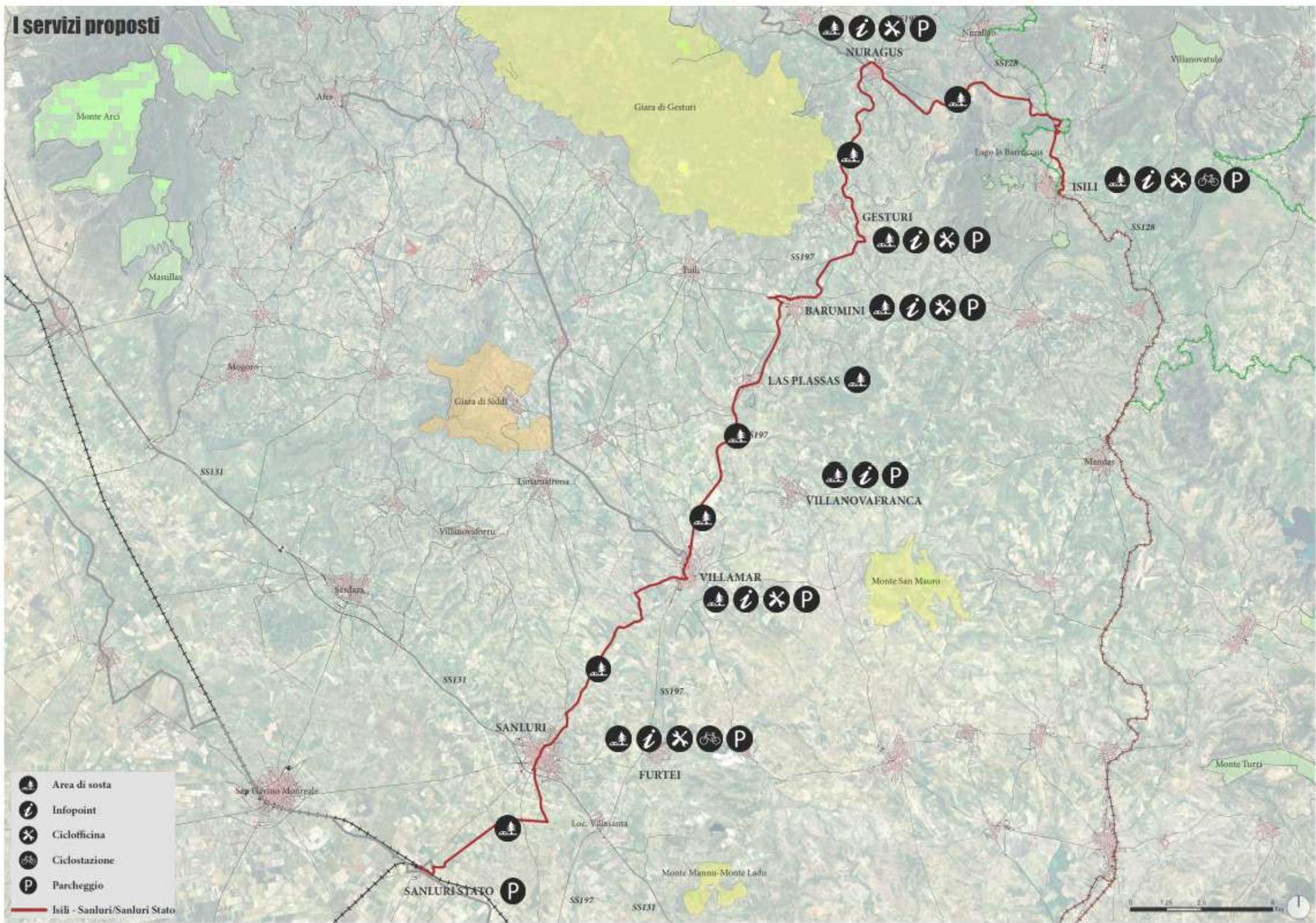
# I servizi presenti



— Isili - Sanluri/Sanluri Stato



# I servizi proposti



- Area di sosta
- Infopoint
- Ciclofficina
- Ciclostazione
- Parcheggio

Isili - Sanluri/Sanluri Stato

### 3 Proposta di progetto

La proposta progettuale che si descrive scaturisce e completa quella elaborata in fase di pianificazione dell'itinerario nell'intera configurazione di rete. La pianificazione dell'itinerario ha visto l'applicazione di diversi criteri generali (vedi impostazione metodologica della relazione generale) applicati a tutto il sistema regionale. I criteri utilizzati per il tracciamento dei percorsi sono quelli di tipo:

- trasportistico/attrattivo, che devono consentire il collegamento tra due principali nodi insediativi, storico-culturali, turistici, intermodali ed essere attrattivi in termini di piacevolezza e bellezza del paesaggio attraversato etc.;
- tecnico, legati alla continuità, linearità, facilità, confortevolezza (pendenze non eccessive), sicurezza e riconoscibilità, lunghezza del percorso che deve cercare di essere non superiore a 40 km, oppure superiore, ma con possibilità di tappe intermedie;
- funzionale, con la possibilità di sfruttare i percorsi già realizzati, strade esistenti ed in particolare quelle a basso volume di traffico (strade vicinali, argini, strade di guardia dei canali, etc.) o di tracciati di ferrovia dismessi.

Sulla base di questi criteri generali il lavoro di individuazione dell'itinerario si è articolato in due fasi principali.

#### 1) Fase di ricognizione dell'offerta esistente.

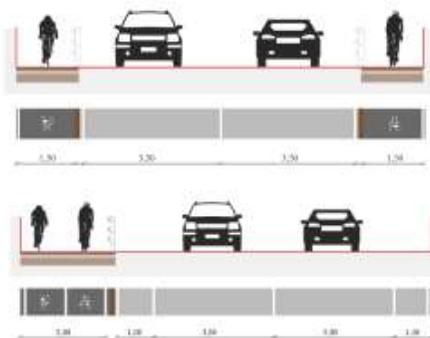
Il processo di analisi ed individuazione dei percorsi si è sviluppato attraverso:

- la presa in visione della prima proposta di rete individuata dall' Assessorato dei LL.PP. della regione Sardegna a valle dell'attività di ricognizione, di coinvolgimento delle associazioni, degli operatori e degli enti locali (Luglio 2015);
- la verifica dello sviluppo planimetrico ed altimetrico;
- la verifica della rispondenza ai requisiti posti a base del processo di pianificazione della rete;
- l'analisi di dettaglio dell'itinerario, dei diversi tratti che lo compongono, suddividendolo per tipologia di strada utilizzata e di prima proposta (pista ciclabile in sede propria esistente o da realizzare ex-novo su differenti spazi - ferrovie dismesse, in affiancamento alla viabilità esistente, lungo argini di fiumi/canali, percorsi promiscui ciclabili e pedonali, percorsi promiscui ciclabili e con veicoli motorizzati, sentieri);
- l'analisi della progettualità esistente e programmata da altri enti ricompresa/non ricompresa negli itinerari individuati dalla Regione attraverso anche il coinvolgimento degli enti locali interessati;
- l'analisi di dettaglio (anche attraverso sopralluoghi puntuali) dei tratti stradali per i quali si propone l'utilizzo in sede promiscua della viabilità esistente (strade a bassa e bassissimo traffico veicolare) e/o di infrastrutture puntuali esistenti (ponticelli, gallerie etc.), per valutare le varie ipotesi possibili di adeguamento e di compatibilità, specie in termini di sicurezza.

#### 2) Fase di proposta.

L'analisi ha consentito di definire un abaco dei possibili interventi tipo da realizzarsi, quali:

- *piste ciclabili in sede propria*: in tutti i casi in cui o non esiste un'infrastruttura stradale con le caratteristiche di cui sopra (strade a basso e bassissimo traffico veicolare), o pur esistendo non risulta coerente con i requisiti di attrattività (che attraversano territori e luoghi poco attraenti), linearità (strade vicinali che allungerebbero il percorso in modo considerevole), continuità, confortevolezza (elevate pendenze), si è scelto di proporre la realizzazione di tracciati in sede propria autonomi e segregati. La sede propria viene proposta anche in tutte quelle situazioni in cui, pur esistendo un collegamento stradale per raggiungere la destinazione prescelta, questa ha caratteristiche non coerenti con una possibile promiscuità e condivisione di spazi stradali tra veicoli e biciclette (alto traffico, velocità elevate, bassi livelli di sicurezza etc.). Nei casi in cui sia disponibile uno spazio a bordo strada o in adiacenza (tratti stradali in piano) la pista in sede propria viene realizzata lungo lo sviluppo dell'infrastruttura stradale, nelle altre situazioni anche aprendo nuovi collegamenti:



Pista ciclabile in sede propria: monodirezionale (in alto) e bidirezionale (in basso)

- *ciclovìa lungo le strade esistenti* (piste ciclabili su corsia riservata per le biciclette ad un unico senso di marcia concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, in cui l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia); nei casi in cui esiste una infrastruttura stradale con le caratteristiche di cui sopra (strade a basso e bassissimo traffico veicolare), che possiede una larghezza di carreggiata idonea ad accogliere una ciclovìa riservata per senso di marcia; infatti i moduli della corsia di marcia degli autoveicoli, ovvero la distanza fra gli assi delle strisce che delimitano la corsia, pari a 2,75, 3,00, 3,25, 3,50, 3,75 metri, consentono a volte il recupero a margine della carreggiata di una corsia ciclabile, la cui larghezza è di 1,50 metri comprese le strisce di margine; la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempre che questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia oppor-

tunamente segnalata. Il posizionamento di una pista ciclabile su corsia riservata condivisa con la carreggiata stradale dipende dunque dalla larghezza della carreggiata e dal modulo adottato nella delimitazione delle corsie. La larghezza minima di una carreggiata stradale che consenta la posa di una pista ciclabile condivisa laterale deve essere almeno di 7 metri (2,75 + 2,75 + 1,5 per la pista ciclabile in questo caso a un solo senso di marcia), di due piste ciclabili (una per ogni senso di marcia) deve essere almeno di 8,5 metri (1,5 + 2,75 + 2,75 + 1,5). Ovviamente considerando sempre il modulo di corsia di minor larghezza (2,75 metri). La scelta di ridurre il modulo della corsia di marcia degli autoveicoli è discrezionale, va valutata e concordata con l'ente gestore in base alle condizioni di circolazione e sicurezza e dipende dalla necessità di dare continuità all'itinerario ciclabile quando non esista la possibilità di realizzare una pista in sede propria;

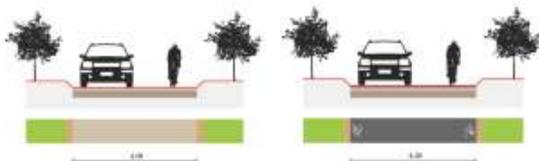


Pista ciclabile su corsia riservata

- *percorso promiscuo ciclabile e veicolare*: laddove la sede della carreggiata non consenta la realizzazione laterale di una corsia, o di una pista ciclabile e non esistono altre forme di protezione del traffico ciclistico l'itinerario viene forzatamente fatto convivere con il traffico degli autoveicoli.

Questo normalmente succede sulle strade ordinarie (strade statali, provinciali e comunali extraurbane che possono presentare anche flussi di traffico non modesti in alcune fasce orarie e/o periodi del mese o dell'anno) in cui queste risultano l'unico collegamento utilizzabile per garantire continuità all'itinerario. In questo caso la condivisione risulta obbligata. Conseguentemente gli interventi previsti sono finalizzati a renderle compatibili con l'uso sicuro della bicicletta.

Esistono, come visto, situazioni in cui la viabilità esistente risulti invece a bassissimo traffico veicolare (strade campestri, rurali, vicinali, di penetrazione agraria, di servizio ai canali, forestali etc.) che possono essere considerate, anche dopo opportuni ma contenuti interventi come veri e propri itinerari ciclabili quasi autonomi o a segregazione completa (molto simili a quelli in sede propria). Questi, in relazione alle caratteristiche descritte, possono garantire livelli di sicurezza e confort elevati ed attrarre un elevato e diversificato numero di ciclisti e futuri ciclisti. In questo caso, l'itinerario ciclabile si sviluppa in sede promiscua con il modesto traffico veicolare e gli interventi previsti anche in questo caso riguardano principalmente accorgimenti per rendere più sicura la circolazione delle biciclette. Gli accorgimenti adottati per la compatibilità ciclabile riguardano principalmente la segnaletica, orizzontale, quella verticale, moderazione del traffico (zone 30, dossi, platee, isole di traffico etc.) ed eventualmente la pavimentazione ed elementi di protezione.



Percorso promiscuo ciclabile e veicolare: stabilizzato misto cava (a sinistra) e bitume (a destra)

Le dimensioni utilizzate per la larghezza delle piste e corsie ciclabili fanno riferimento alle disposizioni del Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n.557 "regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"(G.U. n.225, 26 settembre 2000, vedi *Allegati*).

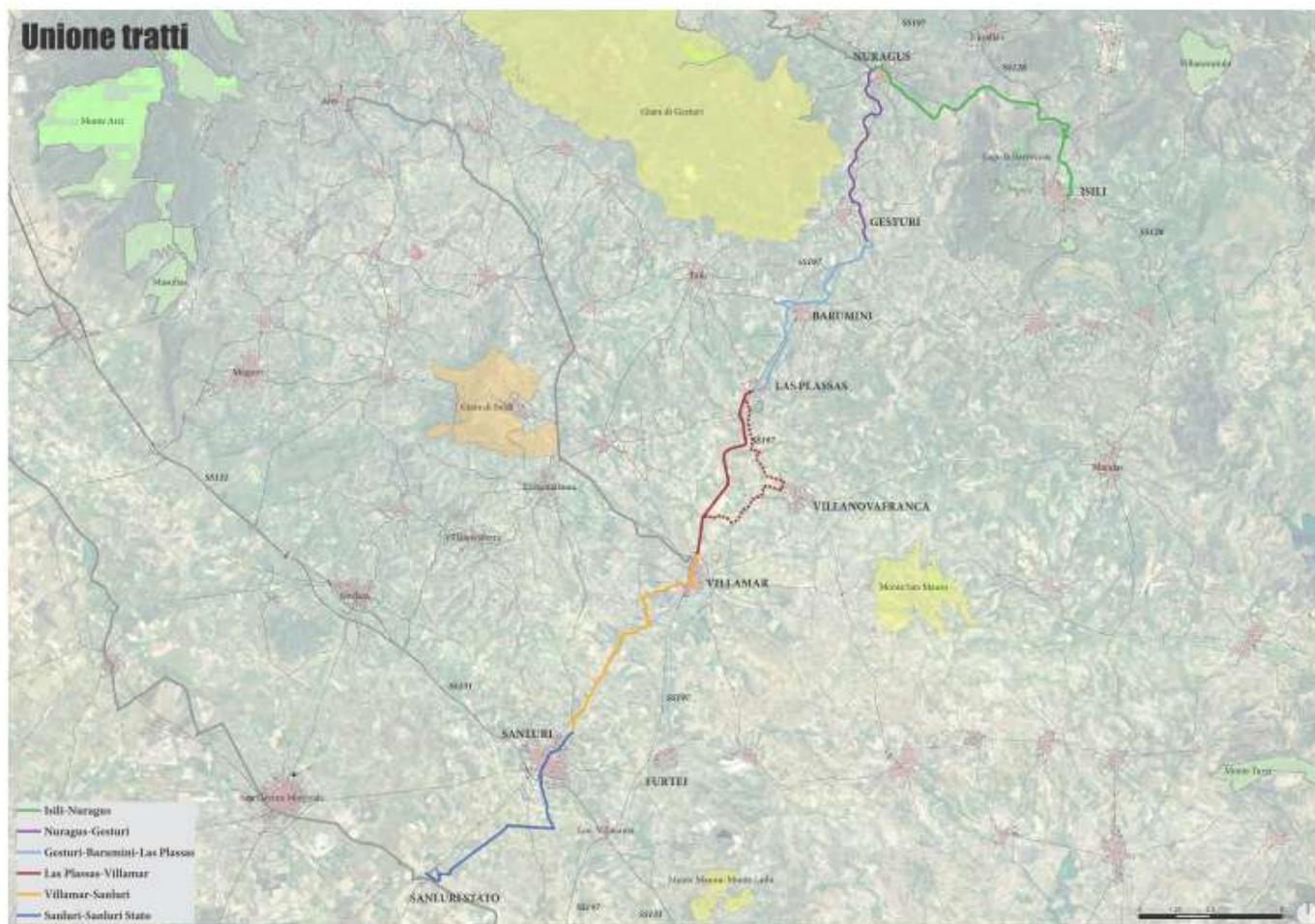
#### Descrizione della proposta progettuale

Partendo quindi dal percorso individuato in fase di pianificazione, si è passati all'applicazione di alcuni criteri progettuali di massima.

Per meglio operare, si è deciso di suddividere l'itinerario in sei tratti (vedi *Tabella*), dei quali sono riportati:

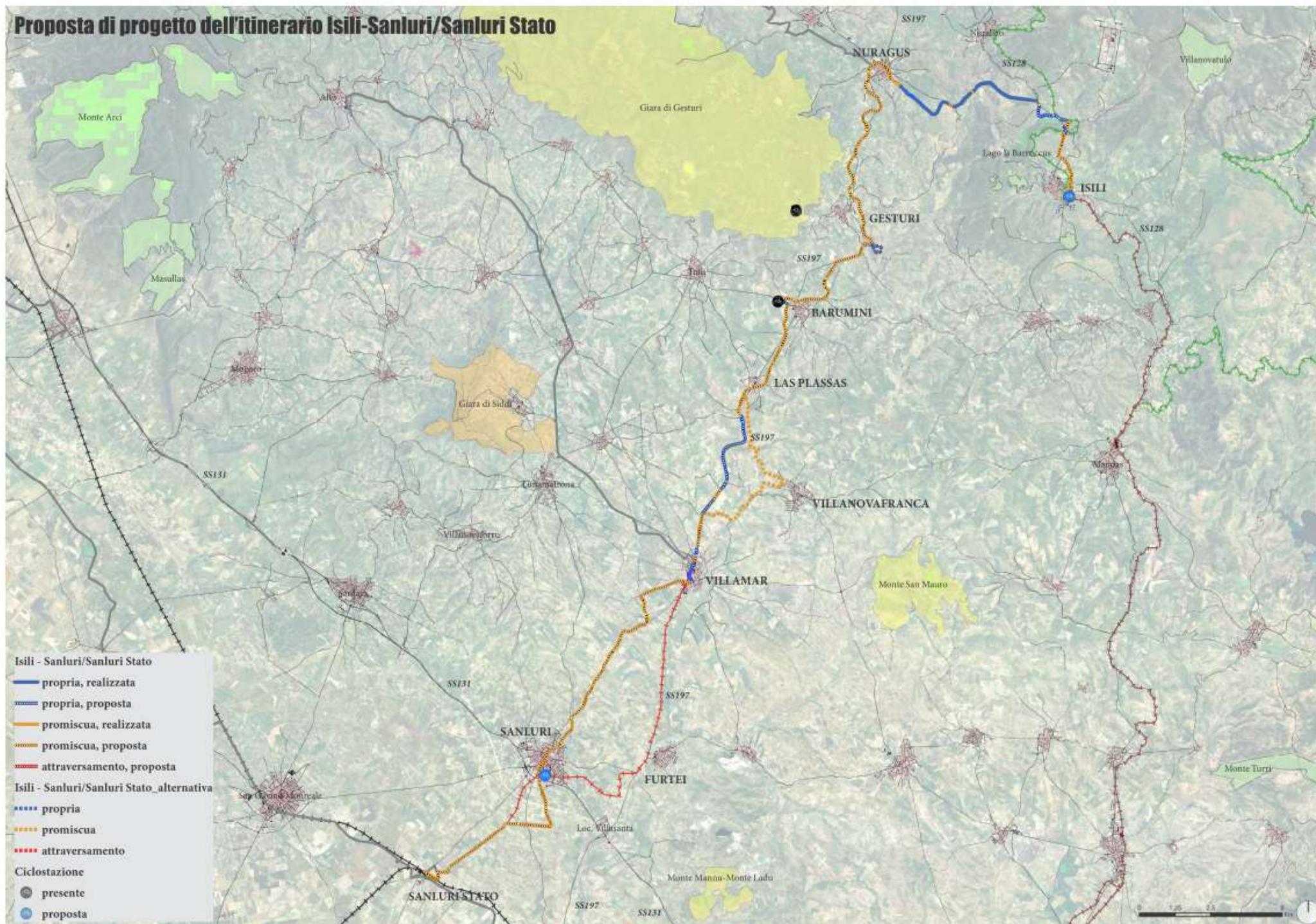
- una breve descrizione e le caratteristiche generali del percorso;
- una planimetria, in cui sono indicati i diversi tratti omogenei individuati (pista in sede propria, corsia ciclabile, percorso promiscuo) ed eventuali alternative al percorso principale, i punti di sezione e gli zoom;
- il profilo altimetrico del tratto;
- alcune immagini scattate lungo il percorso;
- le sezioni trasversali, riportando sia la situazione attuale che quella di proposta di progetto;
- gli zoom di alcuni punti di particolare interesse, quali attraversamenti e intersezioni tra il percorso ciclabile e la viabilità esistente. Anche in questo caso si riporta sia la situazione attuale che quella di proposta di progetto;
- foto-simulazioni schematiche di alcuni tratti di particolare interesse.

Per quanto riguarda il riutilizzo del tracciato ferroviario dismesso Isili-Villacidro come itinerario ciclabile, si nota che tale sovrapposizione si ha solo per il tratto tra Isili e Las Plassas, in quanto il tratto che segue è di difficile individuazione (riutilizzato ad altri fini). Il vecchio sedime lo si ritrova solamente nel tratto tra Sanluri e Sanluri Stato.

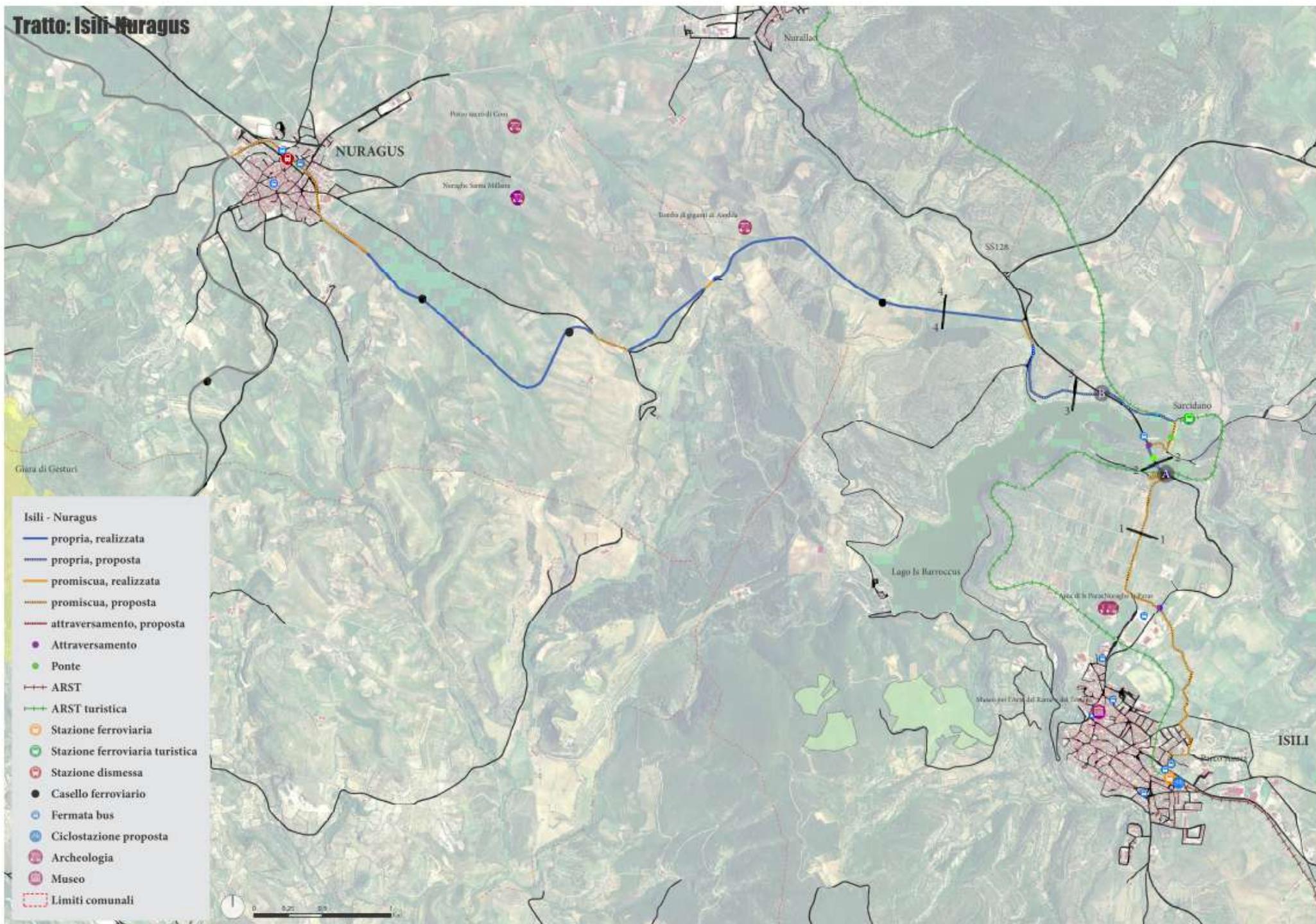


TRATTO	LUNGHEZZA [km]	PENDENZA MAX [%]	PENDENZA MEDIA [%]	SEDE PROPRIA REALIZZATA [km]	SEDE PROPRIA PROPOSTA [km]	PROMISCUEO REALIZZATO [km]	PROMISCUEO PROPOSTO [km]	ATTRAVERSAM. REALIZZATO [km]	ATTRAVERSAM. PROPOSTO [km]
Isili-Nuragus	12,73	7,63	1,89	5,54	1,75	0,29	5,11	/	0,04
Nuragus-Gesturi	7,34	3,84	1,45	/	/	/	7,32	/	0,02
Gesturi-Barumini-Las Plassas	8,93	4,08	1,53	/	0,49	/	8,39	/	0,05
Las Plassas-Villamar	6,76	2,11	1,00	/	3,99	/	2,75	/	0,02
Villamar-Sanluri	9,31	4,88	2,24	0,50	0,57	/	8,20	/	0,04
Sanluri-Sanluri Stato	9,56	4,33	0,99	/	/	/	9,40	/	0,16
TOTALE	54,63	7,63	1,56	6,04	6,80	0,29	41,17	0,00	0,33

# Proposta di progetto dell'itinerario Isili-Sanluri/Sanluri Stato



# Tratto: Isili-Nuragus



## Descrizione del tratto Isili-Nuragus

La prima parte dell'itinerario, il tratto tra Isili e Nuragus di 12,7 km, parte dalla stazione ferroviaria dell'ARST di Isili (**Figura 1**), in cui è prevista l'ubicazione di una ciclostazione, e dopo aver attraversato alcune strade urbane alla periferia est del centro abitato che lambiscono il parco di Asusa, si sviluppa, verso la Strada Statale 128 e il lago di *Is Barroccus* (**Figura 2**), con un percorso promiscuo su una strada a bassa intensità di traffico che, nel primo tratto collega il centro abitato con la zona sportiva e la piscina.

Nel secondo tratto invece l'itinerario attraversa un territorio orticolo, prima di raggiungere il lago e la SS128. In quest'ultimo tratto l'itinerario affronta due tornanti con pendenze elevate (>6%, evidenziato nel profilo altimetrico in rosso) per raggiungere la quota di attraversamento del lago lungo il primo ponte stradale della SS128. Il tratto che percorre la SS128 è previsto in sede propria (la carreggiata presenta una larghezza che consente l'inserimento di una pista ciclabile bidirezionale sul lato ad ovest, prevedendo un restringimento delle corsie di marcia dei veicoli a motore, da concordare con ANAS - **Sezione 2-2**).

Dopo questo tratto sul ponte il percorso devia su una strada laterale a basso traffico che viene utilizzata in promiscuo e permette all'itinerario di raggiungere la stazione ferroviaria di Sarcidano (**Figura 3**), attualmente dismessa e facente parte della tratta del trenino verde Mandas-Sorgono, attraverso un percorso suggestivo con vista sul lago e sul percorso ferroviario che entra in galleria e transita sul viadotto Lambrigiano che la conduce sull'altra riva del lago. L'accesso alla deviazione sul lato est dal lato ovest delle pista ciclabile può avvenire sistemando l'intersezione (**Figura 4**) con la viabilità esistente. Da questo punto in poi passando oltre, ci si immette lungo il vecchio tracciato ferroviario della linea Isili-Villacidro, attualmente già riservato a pista ciclabile in sede propria (**Figura 5** - si segnala l'utilizzo della pista da parte dei veicoli motorizzati nonostante il divieto). Il percorso di questo tratto dopo aver attraversato la SS128 devia verso ovest con andamento dapprima rettilineo e poi gradualmente più sinuoso descrivendo un'ampia curva a sud e poi risalendo a nord-ovest sino ad arrivare a Nuragus. Si ricorda che la realizzazione della pista ciclabile tra Isili e Nuragus, lunga circa 5 km, è stata realizzata dalla Provincia di Cagliari nell'ambito del progetto europeo MACIMED (Mobilità Alternativa Cicloturistica nelle Isole del MEDiteraneo), inaugurata nel 2006. L'ingresso a Nuragus è previsto lungo il viale principale e raggiunge la vecchia stazione ferroviaria, attualmente adibita a biblioteca comunale (**Figura 6**). Il tratto urbano è previsto in sede promiscua su strade urbane, in cui si può prevedere l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h.



## Caratteristiche tecniche del tratto Isili-Nuragus

lunghezza tratto: 12,73 km

lunghezza pista in sede propria:

- realizzata 5,54 km
- proposta 1,75 km

lunghezza percorso in sede promiscua:

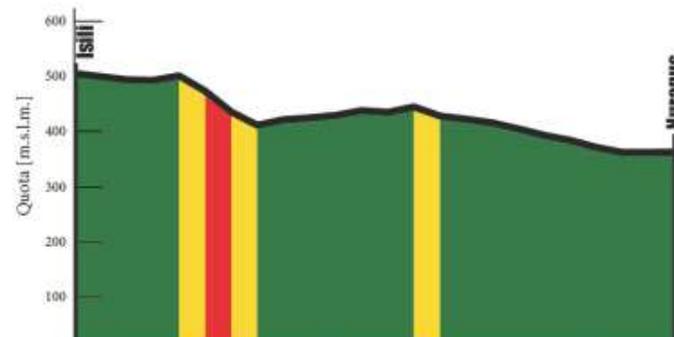
- realizzata 0,29 km
- proposta 5,11 km

pendenza max: 7,63 %

pendenza media: 1,89 %

difficoltà: bassa

costo totale tratto: 279.988,62 euro

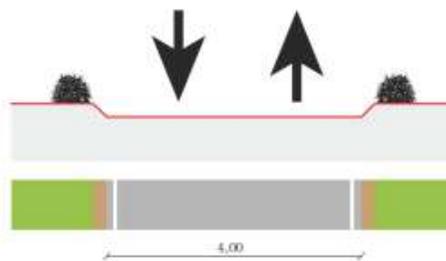


## SEZIONE 1-1



### esistente

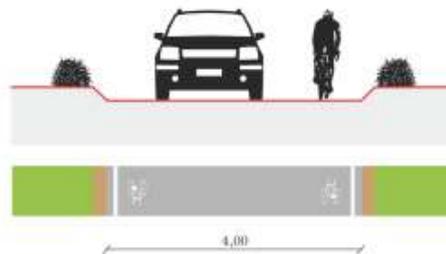
categoria strada: comunale extraurbana  
percorrenza: doppio senso di marcia  
sedime stato attuale: asfalto



### progetto

tipologia: promiscuo  
posizione: condivisione con i veicoli  
direzione: bidirezionale  
pavimentazione: bitume/asfalto esistente

lunghezza: 3,0 km  
costo/km: 3.800 euro/km  
costo totale sul tratto: 11.400 euro



La larghezza della sezione resta invariata. L'unico intervento previsto è la sistemazione della pavimentazione, con l'eventuale rifacimento del manto bituminoso (in base allo stato di degrado) e il tracciamento della segnaletica orizzontale.

### esistente



### progetto



## SEZIONE 2-2



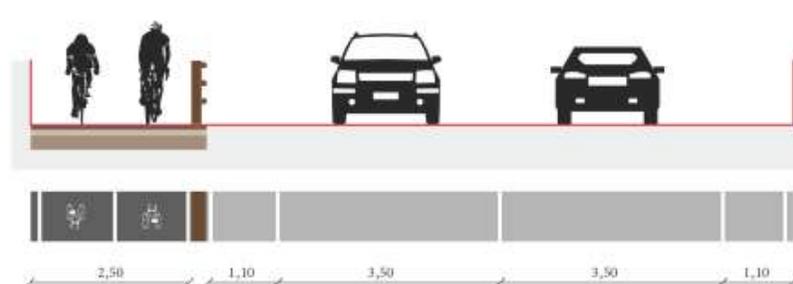
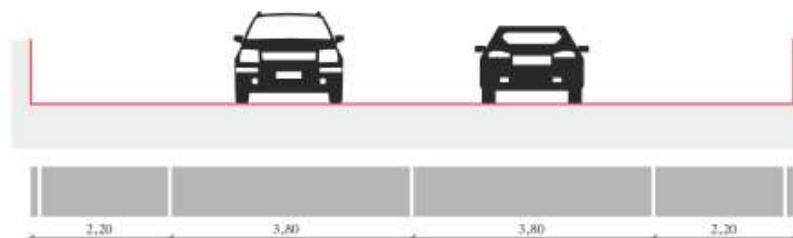
### esistente

**categoria strada:** strada statale extraurbana  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** asfalto

### progetto

**tipologia:** sede propria  
**posizione:** affiancata  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** bitume/asfalto esistente  
**inserimento barriera laterale di protezione**

**lunghezza:** 0,3 km  
**costo/km:** 161.989 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 43.336 euro



La larghezza della sezione resta invariata in quanto ci si trova su un ponte: l'intervento previsto è l'inserimento della pista ciclabile in sede propria a lato strada una barriera di protezione in legno, che separa la pista dalle corsie carrabili. E' previsto inoltre il tracciamento della segnaletica orizzontale.

### esistente



### progetto

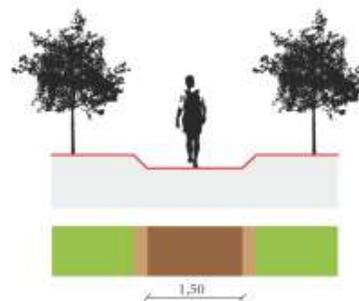


## SEZIONE 3-3



### esistente

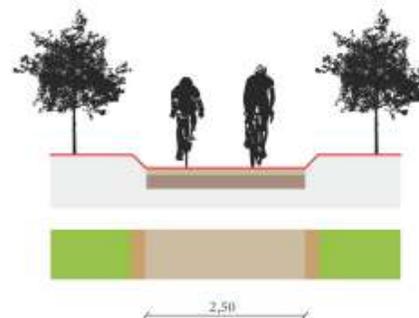
**categoria strada:** sentiero extraurbano  
**sedime stato attuale:** sentiero pedonale  
su sedime di ferrovia dismessa



### progetto

**tipologia:** sede propria  
**posizione:** non affiancata  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** stabilizzato misto cava

**lunghezza:** 0,9 km  
**costo/km:** 110.660 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 98.594 euro



Il sentiero si sviluppa lungo il tracciato della ferrovia dismessa Isili-Villacidro. Trattandosi attualmente di un sentiero pedonale, è previsto l'allargamento della sezione a 2,50 metri (dimensioni pista ciclabile in sede propria bidirezionale) e il rifacimento della pavimentazione.

### esistente



### progetto



## SEZIONE 4-4

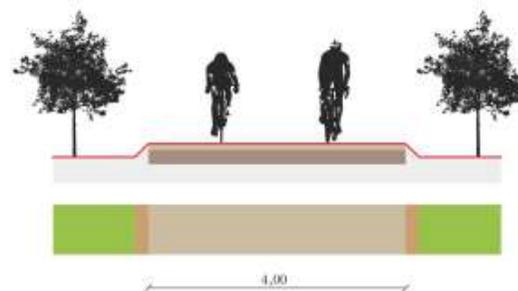


### esistente

**categoria strada:** pista ciclabile in sede propria extraurbana  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** sterrato

### progetto

**tipologia:** sede propria  
**posizione:** non affiancata  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** stabilizzato misto cava  
**lunghezza:** 5,9 km



La pista segue il vecchio tracciato ferroviario. Non necessita di modifiche alla sezione ma solamente della sistemazione del fondo. Nonostante sia vietato l'ingresso ai veicoli, la pista viene attualmente utilizzata per l'accesso ai fondi.

## ZOOM A

esistente



progetto



**descrizione:** intersezione tra strada secondaria e strada principale (doppio senso di marcia)

**interventi:**

- inserimento pista in sede propria
- inserimento barriera in legno
- restringimento corsie veicoli
- allargamento strada per attraversamento ciclabile

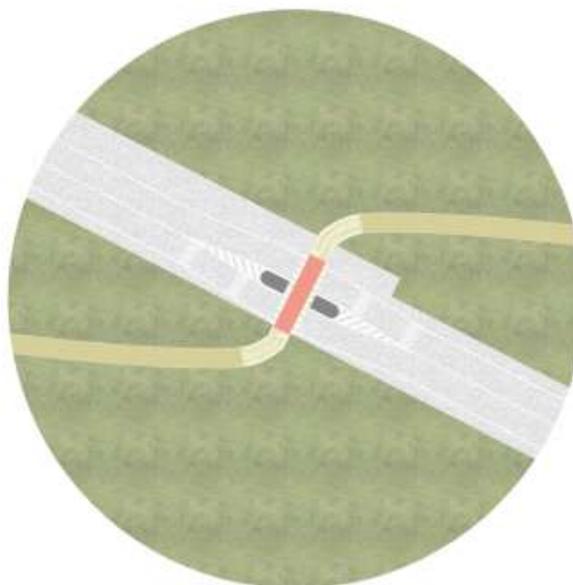


## ZOOM B

esistente



progetto



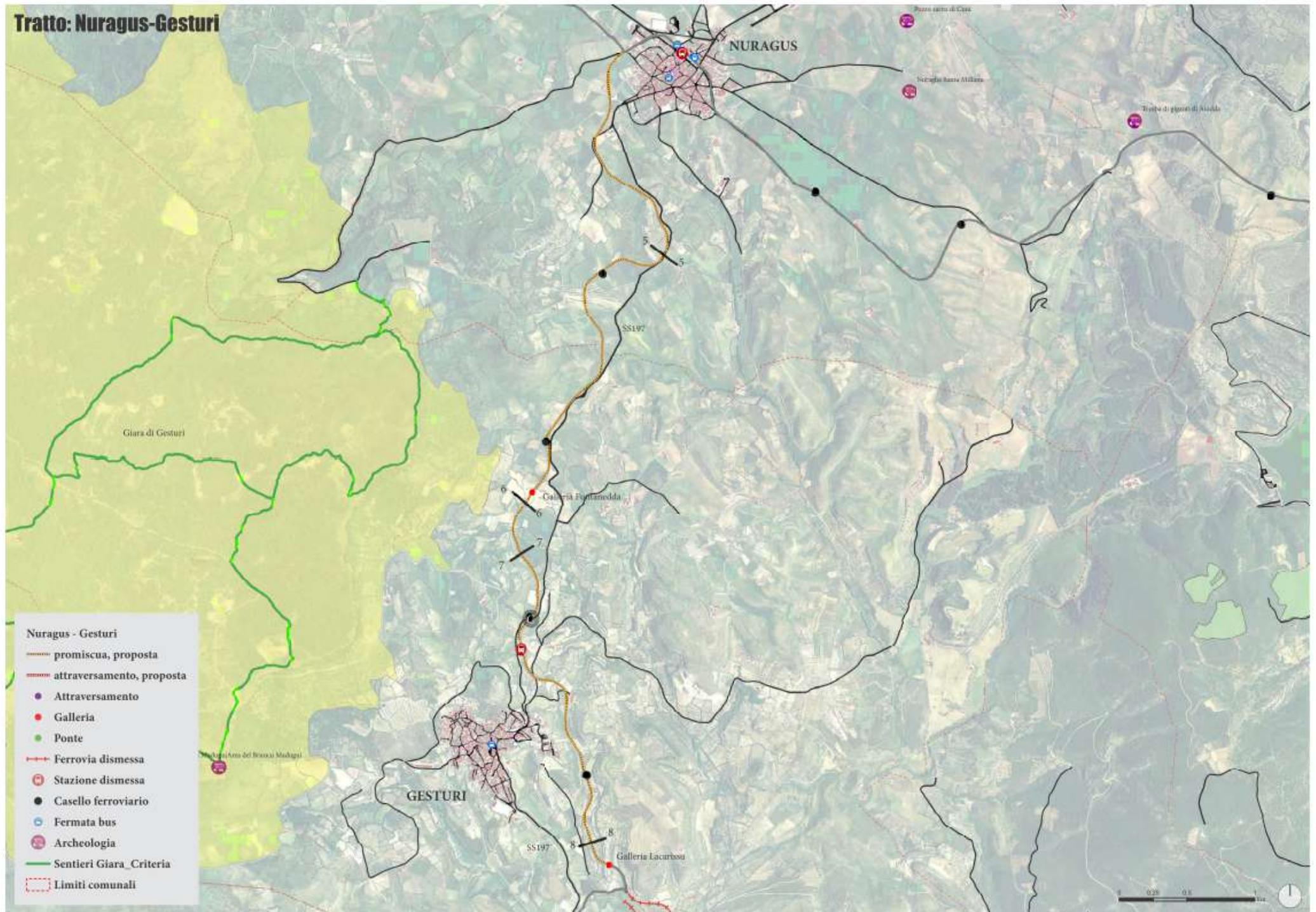
**descrizione:** attraversamento di pista in sede propria su strada principale a doppio senso di marcia

**interventi:**

- inserimento pista in sede propria
- inserimento isola centrale
- inserimento attraversamento ciclabile



# Tratto: Nuragus-Gesturi



## Descrizione del tratto Nuragus-Gesturi

Il tratto tra Nuragus e Gesturi di 7,6 km parte dalla vecchia stazione ferroviaria di Nuragus, attualmente adibita a biblioteca comunale (Figura 1), situata lungo il viale principale del paese, con un percorso ciclabile ad uso promiscuo che prevede l'istituzione di un limite massimo di velocità a 30 km/h.

Il percorso prosegue ricalcando il tracciato della ferrovia dismessa Isili-Villacidro, attualmente riconvertito a strada vicinale e/o di penetrazione agricola ed utilizzata prevalentemente per l'accesso ai lotti agricoli (Figura 2). Dopo un brevissimo tratto ad ovest, l'itinerario cambia decisamente direzione spingendosi verso sud, dal quale si può ammirare l'altopiano della Giara contornato da bastioni in basalto e calcare, con andamento quasi parallelo alla Strada Statale 197 (Sezione 5-5). La sezione del percorso è costante, circa 4 metri di larghezza (Sezione 6-6), e si presenta con fondo sterrato e una pendenza che non supera il 2-3%. Lungo il tratto parallelo alla SS197 si attraversa la Galleria Funtanedda (Figura 3), in cui è prevista l'installazione di un impianto d'illuminazione (Sezione 7-7).

Proseguendo lungo il tracciato ferroviario, si giunge al casello di Gesturi e si attraversa la SS197 (in questo caso si provvederà alla sistemazione dell'intersezione, in accordo con ANAS). L'intervento proposto all'intersezione prevede il restringimento delle corsie e l'inserimento di un'isola centrale spartitraffico per consentire l'attraversamento ciclabile in due fasi, ritenuto più sicuro (Zoom C). Superato l'attraversamento, si raggiunge la vecchia stazione ferroviaria di Gesturi (Figura 4 - attualmente concessa ad uso privato) edificata a nord-est del paese (da questo punto sarà possibile realizzare un percorso secondario che consenta di raggiungere il parco della Giara di Gesturi, in cui è presente un noleggio biciclette).

Il percorso prosegue infine in direzione sud-est (Figura 5), sempre in promiscuo, fino a raggiungere la seconda galleria ferroviaria presente lungo l'itinerario, la Galleria Lacarissu (Figura 6), in cui è previsto, come nel caso precedente, l'inserimento di un impianto d'illuminazione.



## Caratteristiche tecniche del tratto Nuragus-Gesturi

lunghezza tratto: 7,34 km

lunghezza percorso in sede promiscua:

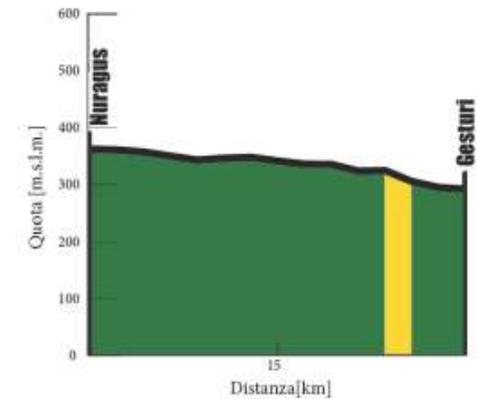
- proposta 7,32 km

pendenza max: 3,84 %

pendenza media: 1,45 %

difficoltà: bassa

costo totale tratto: 560.854,52 euro



## SEZIONE 5-5

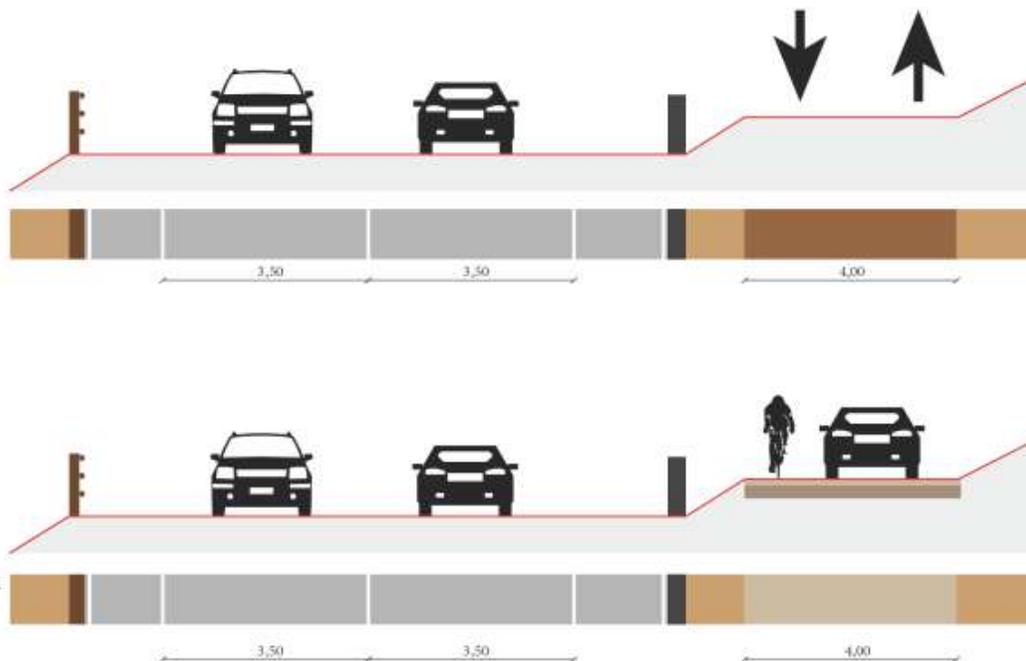


### esistente

**categoria strada:** sentiero carrabile su sedime di ferrovia extraurbano  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** sterrato

### progetto

**tipologia:** promiscuo  
**posizione:** condivisione con i veicoli  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** stabilizzato misto cava



Si segnala questo caso particolare in quanto si sviluppa a lato della Strada Statale 197. Si vuole evidenziare il rapporto tra le due diverse tipologie stradali.

## SEZIONE 6-6 (GALLERIA FUNTANEDDA)

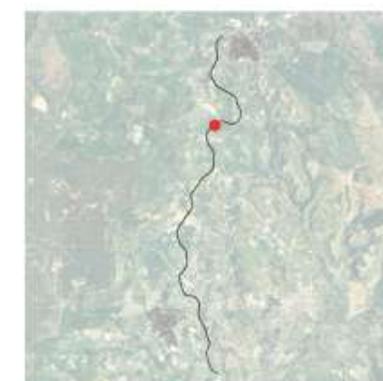
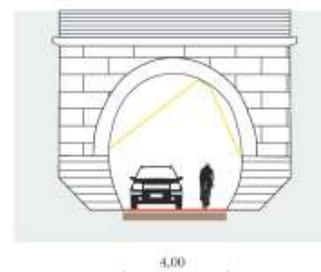
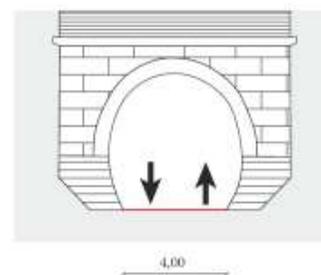


### esistente

**categoria strada:** sentiero carrabile su sedime di ferrovia extraurbano  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** sterrato

### progetto

**tipologia:** promiscuo  
**posizione:** condivisione con i veicoli  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** stabilizzato misto cava



La sezione è tracciata in corrispondenza della galleria ferroviaria Funtanedda. L'intervento specifico previsto è l'inserimento dell'illuminazione all'interno della galleria.

## SEZIONE 7-7



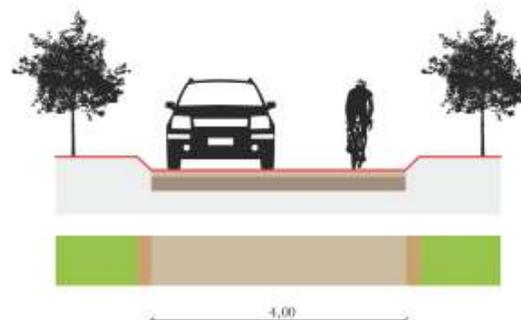
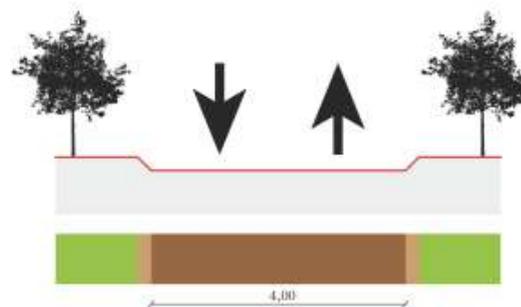
### esistente

**categoria strada:** sentiero carrabile su sedime di ferrovia extraurbano  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** sterrato

### progetto

**tipologia:** promiscuo  
**posizione:** condivisione con i veicoli  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** stabilizzato misto cava

**lunghezza:** 6,4 km  
**costo/km:** 75.800 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 485.120 euro



La sezione si trova sul vecchio tracciato ferroviario, attualmente utilizzato per l'accesso a fondi agricoli. La larghezza è di circa 4 metri e non necessita quindi di ulteriori allargamenti. Si prevede la sola sistemazione del fondo, col rifacimento in stabilizzato misto cava.

## SEZIONE 8-8



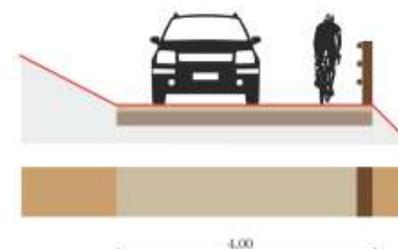
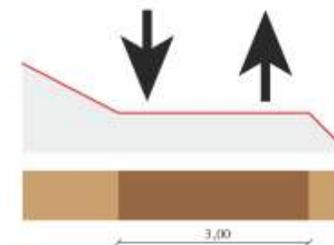
### esistente

**categoria strada:** sentiero carrabile su sedime di ferrovia extraurbano  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** sterrato

### progetto

**tipologia:** promiscuo  
**posizione:** condivisione con i veicoli  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** stabilizzato misto cava  
**inserimento barriera laterale di protezione**

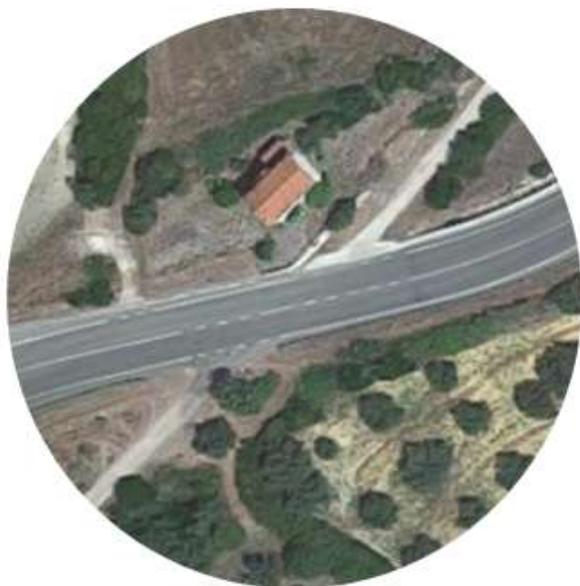
**lunghezza:** 0,6 km  
**costo/km:** 75.800 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 45.480 euro



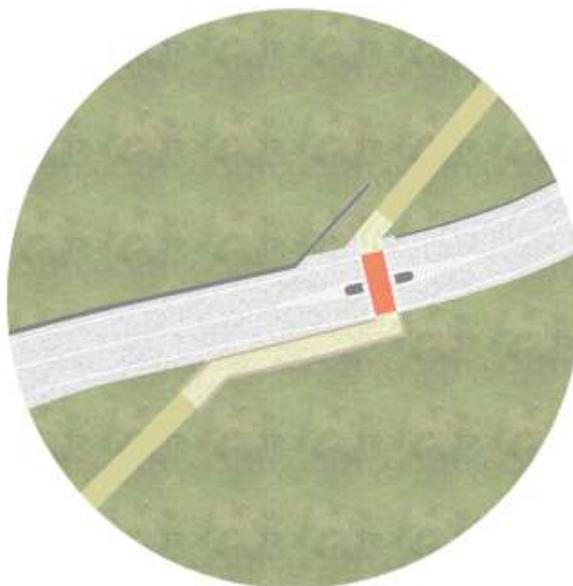
La sezione si trova sul vecchio tracciato ferroviario: si presenta con una larghezza di 3 metri (allargamento a 4 metri). Si prevede l'inserimento di una barriera di protezione lungo il lato del pendio e la sistemazione del fondo, col rifacimento in stabilizzato misto cava.

## ZOOM C

esistente



progetto



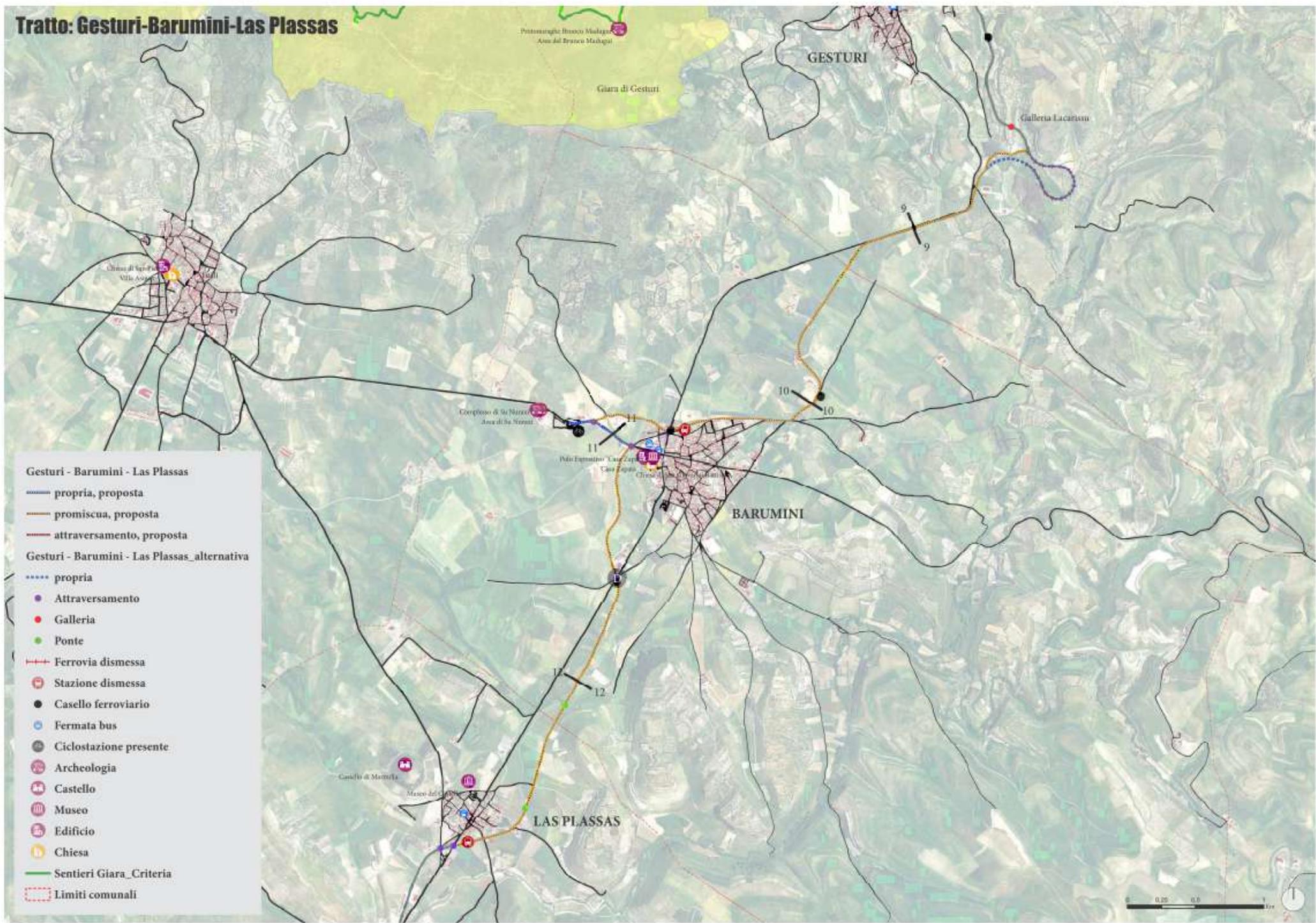
**descrizione:** intersezione tra strada secondaria e strada principale (a doppio senso di marcia)

**interventi:**

- inserimento attraversamento ciclabile
- inserimento isola centrale
- allargamento strada principale



# Tratto: Gesturi-Barumini-Las Plassas



## Descrizione del tratto Gesturi-Barumini-Las Plassas

Superata la Galleria *Lacarissu* nell'agro a sud del centro abitato di Gesturi (**Figura 1**), il percorso prosegue ricalcando ancora il vecchio tracciato ferroviario della linea Isili-Villacidro in direzione sud-est (**Figura 2**). La tipologia di percorso è in sede promiscua, infatti il sedime dell'ex ferrovia attualmente risulta sistemato a strada ad uso di veicoli motorizzati ma a basso volume di traffico, per lo più al servizio dei fondi agricoli. La sezione stradale è pressoché costante, con una larghezza di circa 4 metri su fondo sterrato e la livelletta non supera mai la pendenza del 2-3%. Anche in questo caso, gli interventi proposti riguardano la sistemazione del fondo, che diventa in stabilizzato misto cava e l'inserimento di barriere di protezione ove necessario per aumentare il grado di sicurezza del percorso.

Proseguendo verso Barumini si costeggia la Strada Statale 197 (**Sezione 9-9**) e, con una curva a sud-ovest, si attraversa il paesaggio agricolo verso la stazione ferroviaria (**Figura 3**). L'edificio, attualmente in stato di degrado medio/avanzato, beneficia di un finanziamento regionale per la riqualificazione e la conversione ad ostello (Delib.G.R. n. 677/4 del 29.12.2015 della Regione Sardegna). Superata la stazione, si giunge all'interno del centro abitato in direzione ovest. In questo ambito sarà prevista la riduzione della velocità a 30 km/h, trattandosi di un percorso in sede promiscua in ambito urbano. Attraversata nuovamente la SS197, si abbandona il vecchio tracciato ferroviario per raggiungere l'area archeologica di *Su Nuraxi* (**Figura 4**), patrimonio UNESCO, situata lungo il Viale Su Nuraxi, sulla strada di collegamento tra Barumini e Tuili. All'ingresso dell'area archeologica è presente una ciclostazione comunale. In questo caso l'intervento previsto consiste nell'inserimento di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, ricavata sull'area attualmente adibita a marciapiede, ritenuta sovradimensionata (**Sezione 11-11**). Questo intervento sarà da concordare con l'amministrazione comunale.

Una volta superata la "deviazione" verso la zona archeologica di *Su Nuraxi*, il percorso ciclabile ritorna sulle tracce della vecchia linea ferroviaria verso Las Plassas, attraversando nuovamente la SS197 nella periferia sud di Barumini (**Figura 5**), in cui si propone la risistemazione dell'intersezione e l'inserimento di un'isola centrale spartitraffico per la manovra di attraversamento dei ciclisti (**Zoom D**), da accordare con ANAS.

Superata la SS197 il percorso prosegue sempre in sede promiscua (**Figura 6** - trattandosi anche in questo caso di sedime riutilizzato a strada ma a basso volume di traffico) fino a giungere alla stazione di Las Plassas, attualmente utilizzata come abitazione privata, posta a sud dell'abitato (**Figura 7**). Anche in questo caso l'intervento previsto riguarderà la sistemazione del fondo stradale, che da semplice sterrato diventerà stabilizzato. Lungo questo tragitto, si può ammirare il Castello di Las Plassas, ubicato sulla cima dell'omonimo colle (**Figura 8**).



## Caratteristiche tecniche tratto Gesturi-Barumini-Las Plassas

lunghezza tratto: 8,93 km

lunghezza pista in sede propria:

- proposta 0,49 km

lunghezza percorso in sede promiscua:

- proposta 8,39 km

lunghezza pista in sede propria (alternativa):

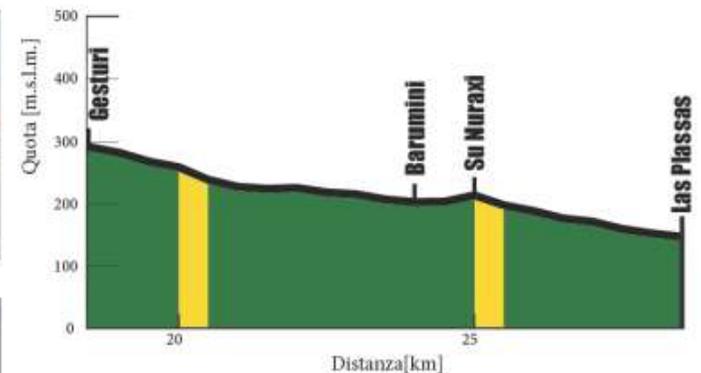
- proposta 1,35 km

pendenza max: 4,08 %

pendenza media: 1,53 %

difficoltà: bassa

costo totale tratto: 604.373,21 euro



## SEZIONE 9-9



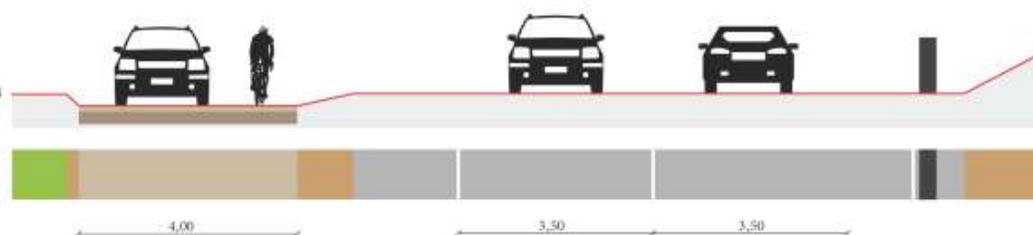
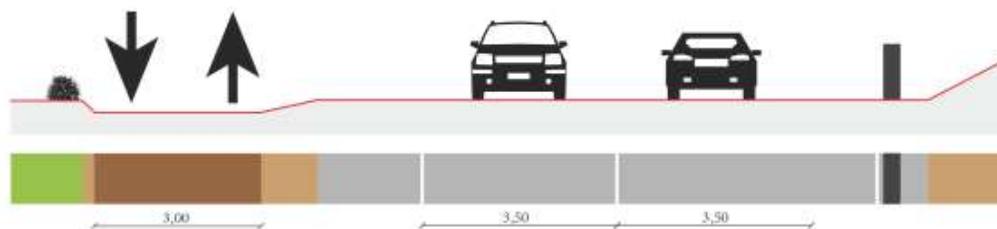
### esistente

**categoria strada:** sentiero carrabile su sedime di ferrovia extraurbano  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** sterrato

### progetto

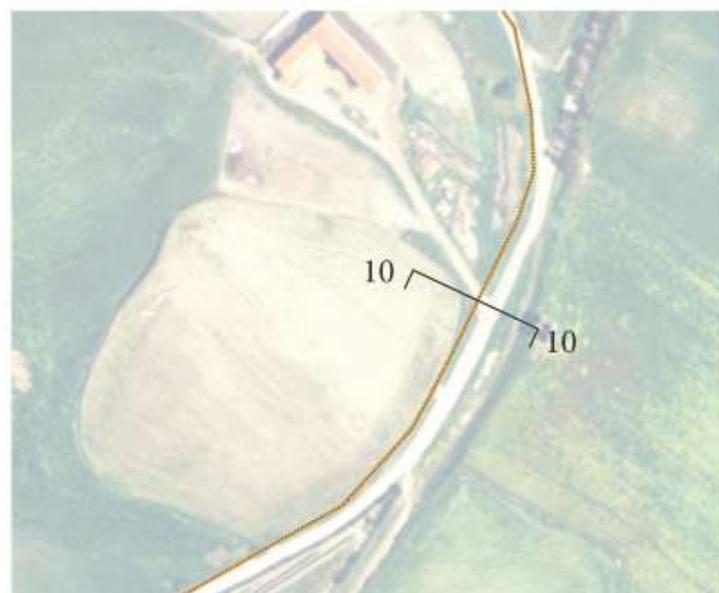
**tipologia:** promiscuo  
**posizione:** condivisione con i veicoli  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** stabilizzato misto cava

**lunghezza:** 2,5 km  
**costo/km:** 75.800 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 189.500 euro



La sezione, parallela alla SS197, si presenta con una larghezza di circa 3 metri (allargamento a 4 metri). Inoltre si prevede la sistemazione del fondo, col rifacimento in stabilizzato misto cava.

## SEZIONE 10-10



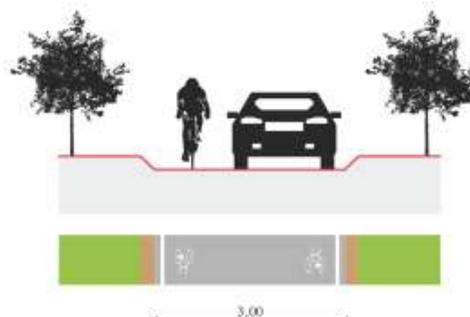
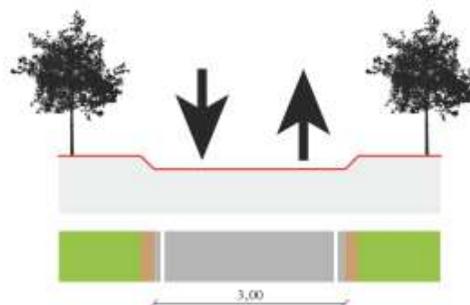
### esistente

**categoria strada:** sentiero carrabile su sedime di ferrovia extraurbano  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** asfalto

### progetto

**tipologia:** promiscuo  
**posizione:** condivisione con i veicoli  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** bitume/asfalto esistente

**lunghezza:** 0,6 km  
**costo/km:** 161.989 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 97.193 euro



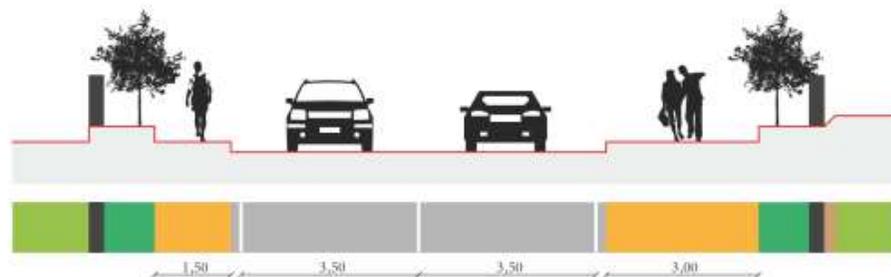
La sezione si trova sul vecchio tracciato ferroviario: si presenta con una larghezza di 3 metri e una pavimentazione in asfalto. Necessita della sistemazione del fondo in base allo stato di degrado e dell'inserimento della segnaletica orizzontale.

## SEZIONE 11-11



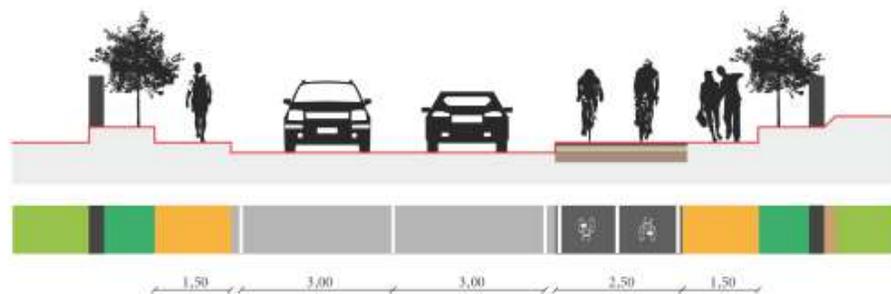
### esistente

**categoria strada:** strada provinciale urbana  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** asfalto



### progetto

**tipologia:** sede propria  
**posizione:** affiancata  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** bitume/asfalto esistente



**lunghezza:** 0,5 km  
**costo/km:** 85.167 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 42.584 euro

La sezione si trova lungo una Strada Statale in ambito urbano. L'intervento prevede il risezionamento della carreggiata per inserire la pista in sede propria a lato, al livello del marciapiede esistente, che verrà ridotto.



## SEZIONE 12-12



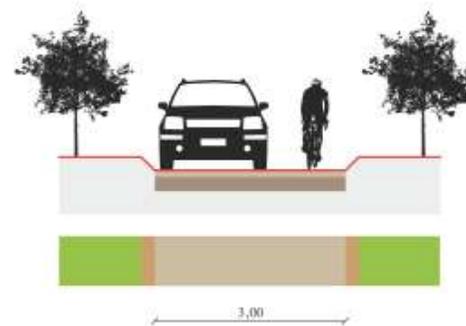
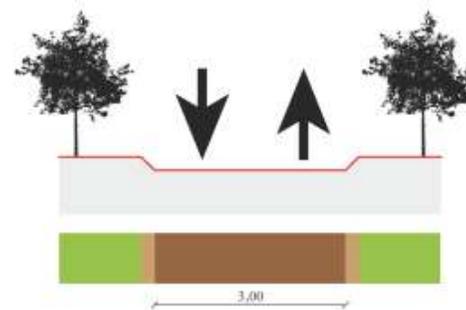
### esistente

**categoria strada:** sentiero carrabile su sedime di ferrovia extraurbano  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** sterrato

### progetto

**tipologia:** promiscuo  
**posizione:** condivisione con i veicoli  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** stabilizzato misto cava

**lunghezza:** 2,0 km  
**costo/km:** 75.800 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 151.600 euro



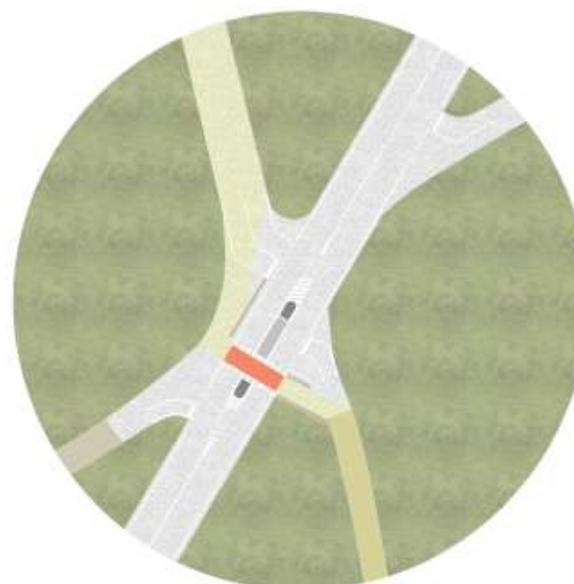
La sezione è tracciata sul vecchio tracciato ferroviario e si presenta con una larghezza di 3 metri. Necessita della sistemazione del fondo, col rifacimento in stabilizzato misto cava.

## ZOOM D

### esistente



### progetto



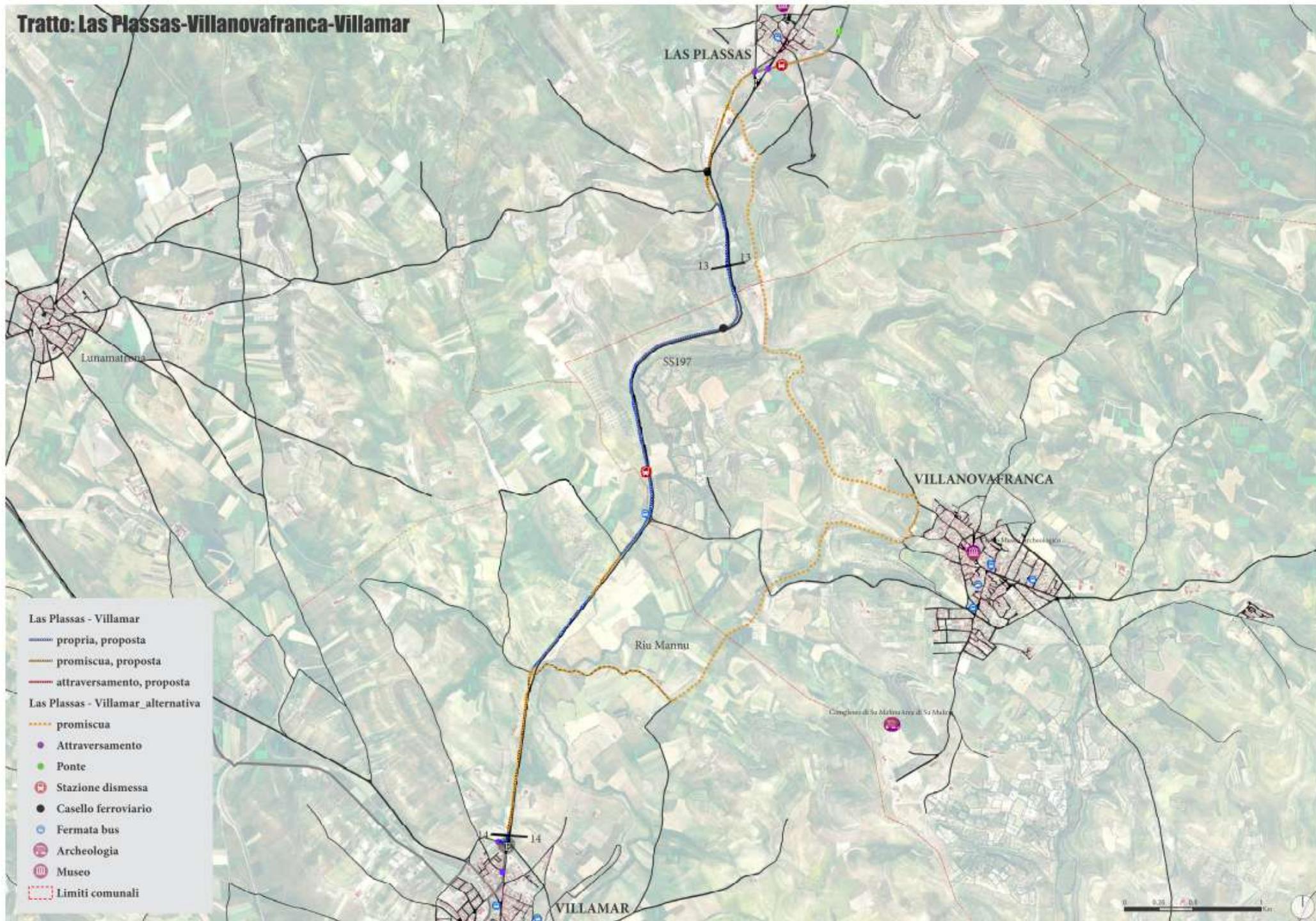
**descrizione:** intersezione tra strada secondaria, strada principale e strada sterrata (a doppio senso di marcia)

#### interventi:

- sistemazione intersezioni
- inserimento isola centrale
- inserimento barriera in legno



# Tratto: Las Plassas-Villanovafranca-Villamar

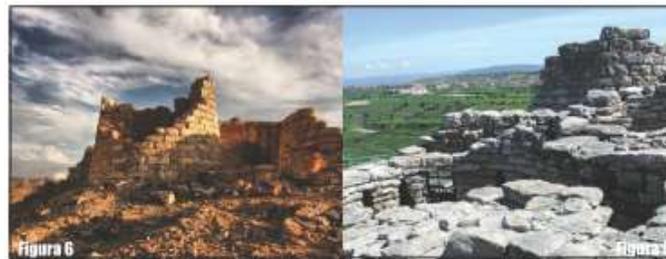


## Descrizione del tratto Las Plassas-Villanovafranca-Villamar

Dalla stazione ferroviaria di Las Plassas, attualmente utilizzata come abitazione privata (**Figura 1**), il percorso prosegue verso ovest ricalcando il tracciato della ferrovia dismessa Isili-Villacidro. Attraversata la Strada Statale 197 verso la zona agricola, in cui è presente anche un maneggio, prosegue verso sud. Il percorso, a ovest della SS197, segue un andamento parallelo alla medesima. Superato il casello a sud-ovest del centro urbano (**Figura 2**), il percorso passa dalla sede promiscua alla sede propria e prosegue lungo il costone che si affaccia sulla SS197, che si presenta con una sezione larga circa 2 metri e in stato di abbandono (**Figura 3**). La sezione dovrà essere allargata a 3 metri per l'inserimento della pista ciclabile bidirezionale e il fondo verrà sistemato e ripristinato in stabilizzato (**Sezione 13-13**). La pista in sede propria prosegue fino a raggiungere la stazione ferroviaria di Villanovafranca (**Figura 4** - attualmente ridotto a rudere) e continua, alternandosi con brevi tratti in sede promiscua, fino all'intersezione posta all'ingresso del centro abitato di Villamar (**Figura 5**). La proposta progettuale in questa intersezione prevede l'inserimento di una rotatoria con attraversamenti ciclabili (**Zoom E**). Questa scelta è dettata da diversi fattori: pericolosità dell'intersezione, necessità di rallentare la velocità all'ingresso del centro abitato, necessità di attraversamenti più sicuri per i ciclisti (l'intervento va concordato con ANAS e amministrazione comunale).

Il tratto che congiunge Las Plassas e Villamar prevede inoltre un "percorso alternativo", che consente di raggiungere il centro urbano di Villanovafranca, in cui è presente la zona archeologica di *Su Mulinu* (**Figura 6**). L'inserimento di questo tratto come percorso alternativo e quindi non come percorso principale, è stato dettato dalla situazione morfologica del territorio interessato. Avendo come obiettivo la realizzazione di percorsi ciclabili adatti a qualsiasi tipologia di ciclista (anche al meno esperto), si è cercato di tracciare dei percorsi che avessero basse pendenze e quindi minore difficoltà. Questo ha quindi determinato questa scelta: le pendenze riscontrate per il raggiungimento di Villanovafranca superano infatti il 6%, con valori massimi che si aggirano attorno al 10-11% (**Figura 7**).

Per chi volesse comunque raggiungere il sito con mezzi alternativi alla bicicletta, potrà essere previsto un servizio navetta bus con la possibilità di caricare la bicicletta. Il percorso alternativo è previsto in sede promiscua, trattandosi di strade vicinali a bassa intensità di traffico. Lungo questo percorso si potrà ammirare il *Flumini Mannu*, attraversandolo in due punti.



## Caratteristiche tecniche del tratto Las Plassas-Villamar

lunghezza tratto: 6,76 km

lunghezza pista in sede propria:

- proposta 3,99 km

lunghezza percorso in sede promiscua:

- proposta 2,75 km

lunghezza percorso in sede promiscua (alternativa):

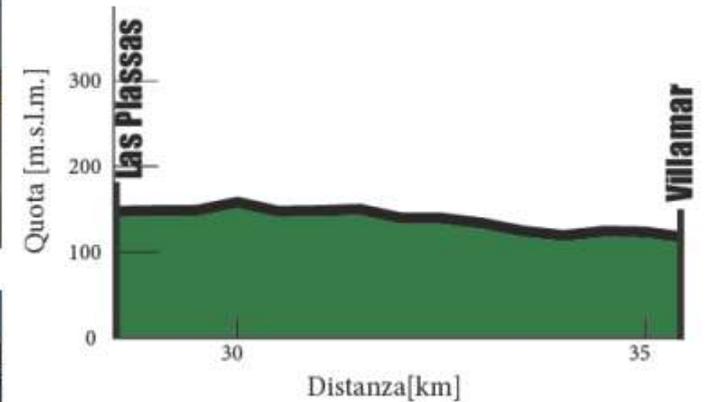
- proposta 7,8 km

pendenza max: 2,11 %

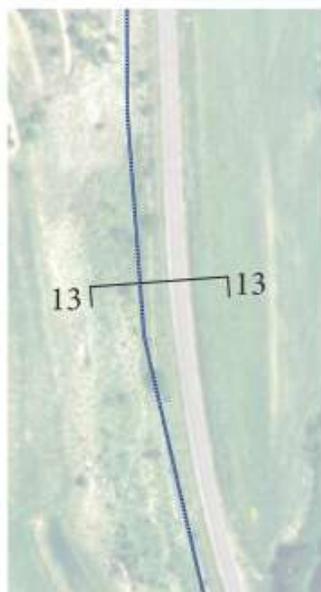
pendenza media: 1,00 %

difficoltà: bassa

costo totale tratto: 853.899,20 euro



## SEZIONE 13-13



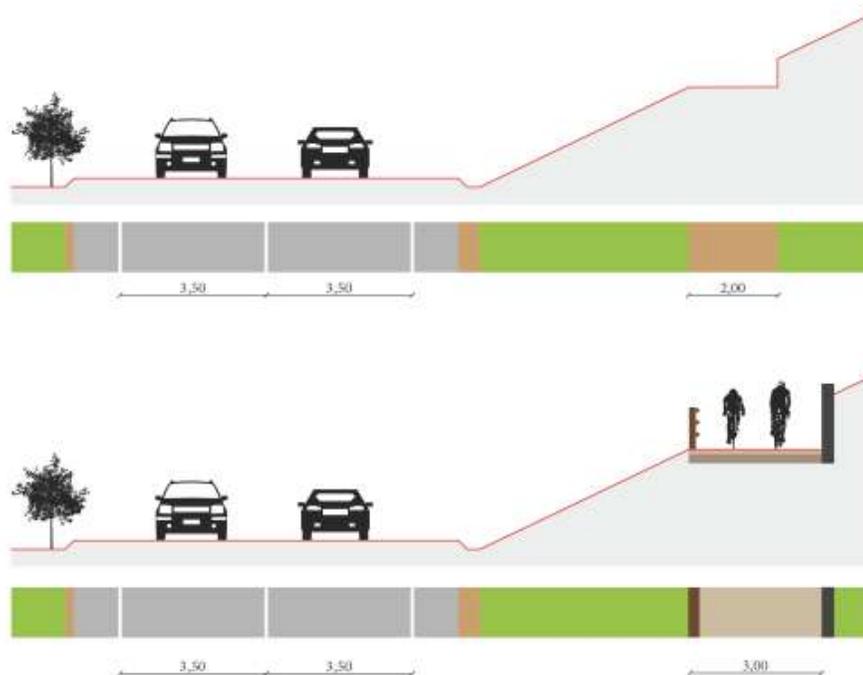
### esistente

**categoria strada:** sentiero su sedime di ferrovia extraurbano  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** sterrato

### progetto

**tipologia:** sede propria  
**posizione:** non affiancata  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** stabilizzato misto cava  
**inserimento barriera laterale di protezione**

**lunghezza:** 4,2 km  
**costo/km:** 165.572 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 695.402 euro



La sezione si trova sul vecchio tracciato ferroviario e si presenta con una larghezza di circa 2 metri. Necessita di un allargamento a 3 metri (pista in sede propria), l'inserimento di una barriera di protezione lungo il lato del pendio e la sistemazione del fondo, col rifacimento in stabilizzato misto cava.

## SEZIONE 14-14



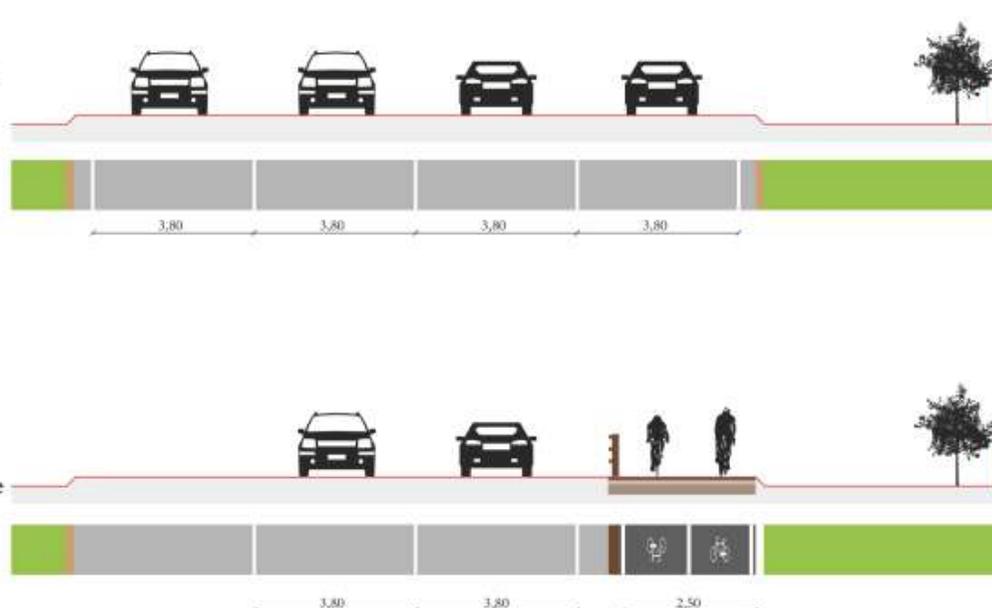
### esistente

**categoria strada:** strada statale extraurbana  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** asfalto

### progetto

**tipologia:** sede propria  
**posizione:** affiancata  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** stabilizzato misto cava  
**inserimento barriera laterale di protezione**

**lunghezza:** 0,1 km  
**costo/km:** 161.989 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 16.199 euro



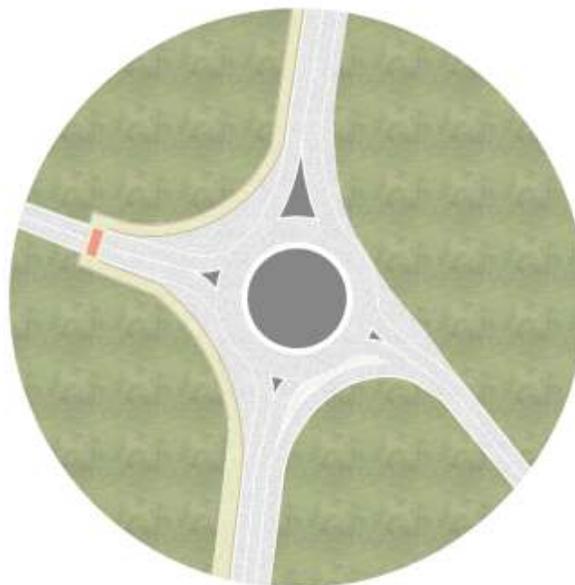
La sezione è tracciata sulla SS197. L'intervento prevede il risistemazione della carreggiata per inserire la pista in sede propria a lato, riducendo il numero delle corsie presenti, reso possibile dall'inserimento della rotondella all'intersezione.

## ZOOM E

esistente



progetto



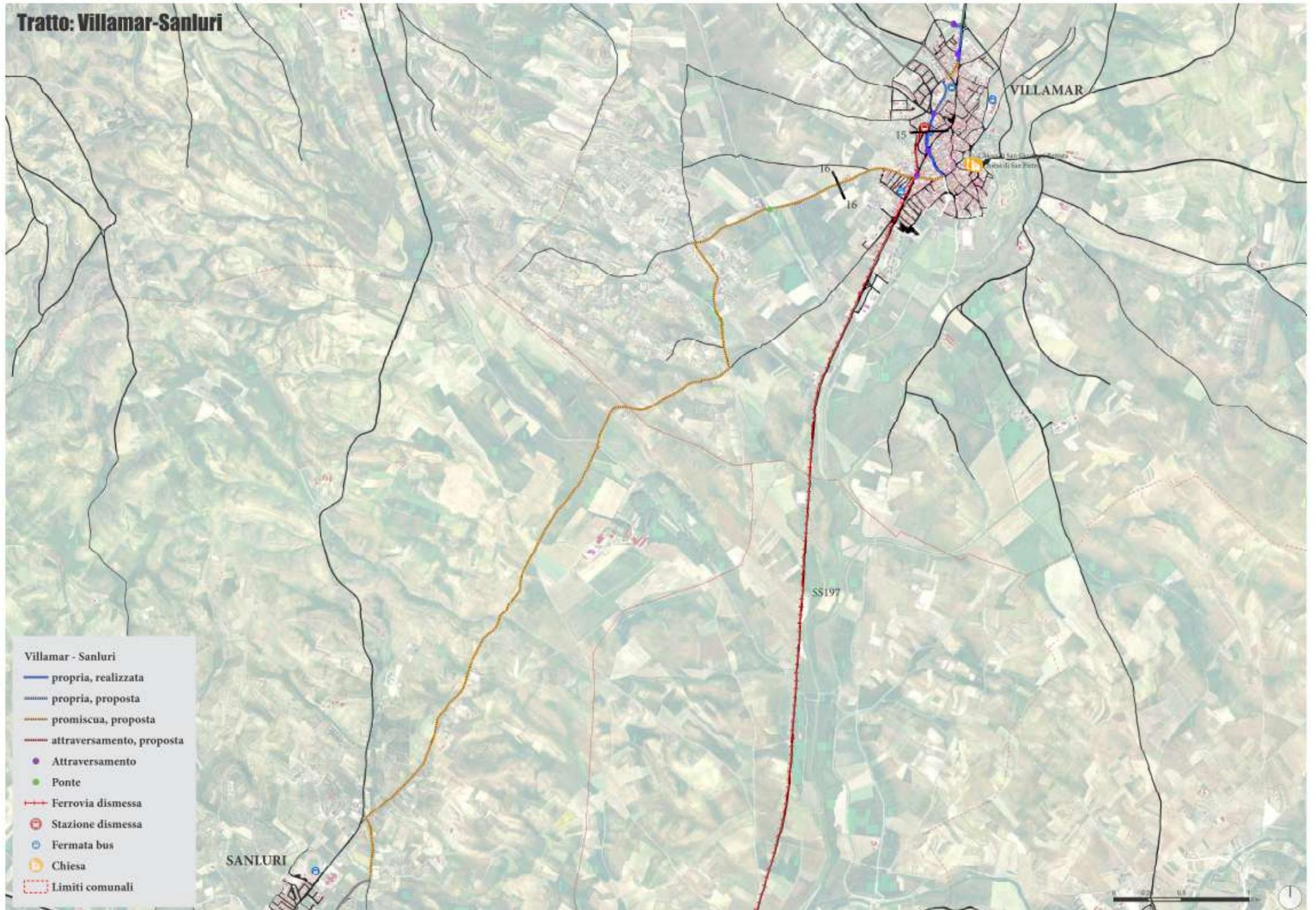
**descrizione:** intersezione tra due strade principali  
(doppio senso di marcia)

**interventi:**

- inserimento rotonda
- inserimento pista in sede propria
- inserimento barriere in legno



# Tratto: Villamar-Sanluri



## Descrizione del tratto Villamar-Sanluri

Arrivati all'ingresso di Villamar, in cui si prevede l'inserimento di una rotonda con attraversamenti ciclabili (**Zoom E**), da concordare con ANAS e amministrazione comunale (che segna inoltre l'inizio della zona 30 prevista a Villamar), il percorso prosegue all'interno dell'abitato sempre in sede propria lungo la SS197 (**Figura 1**), e deviando dopo circa 100-200 metri a ovest, in via Veneto e viale Rinascita. Il percorso raggiunge quindi il *Riu Cani*, che "divide" il paese in due parti, attualmente tombato e utilizzato come percorso pedonale (**Figura 2**). L'itinerario diventa quindi in sede propria (percorso ciclopedonale) e segue il corso del fiume (**Sezione 15-15**), attraversando la strada principale (**Figura 3** - la SS197 in ambito urbano) e proseguendo verso sud-est, fino ad incrociare la via Azuni. Proseguendo verso via Regina Elena, si attraversa nuovamente la SS197 per proseguire verso ovest, in periferia e verso la zona agricola (**Figura 4**). Da questo punto in poi, l'itinerario non ricalca più il sedime della vecchia ferrovia Isili-Villacidro, in quanto di difficile individuazione per via degli sconfinamenti da parte dei privati.

Si continua lungo la zona agricola, attraversando nuovamente il *Riu Cani* (**Figura 5**), di cui andrebbe verificata la solidità delle barriere laterali sul ponte. Il percorso prosegue in sede promiscua (**Sezione 16-16**), con una sezione costante di circa 3 metri di larghezza, che prevede come intervento la risistemazione del fondo (rifacimento dell'asfalto o stesura dello stabilizzato misto cava a seconda del materiale attualmente presente): si tratta di strade a servizio dei fondi agrari che si estendono per circa 8 km, congiungendosi al centro urbano di Sanluri da nord-est.

Arrivati a Sanluri il percorso prosegue in sede promiscua su strada urbana, percorrendo la via Liguria e la via Azuni (**Figura 6**). Si prevede l'istituzione del limite massimo di velocità a 30 km/h: si raggiunge il viale principale (via Azuni e via Carlo Felice), dal quale si può facilmente raggiungere il Castello medievale con il museo, situato nella parte ovest dell'abitato (**Figura 7**). Il percorso ciclabile consente di raggiungere inoltre la stazione degli autobus, all'interno della vecchia stazione ferroviaria (**Figura 8**), nella quale sarà previsto l'inserimento di una ciclostazione.



## Caratteristiche tecniche del tratto Villamar-Sanluri

lunghezza tratto: 9,31 km

lunghezza pista in sede propria:

- realizzata 0,5 km
- proposta 0,57 km

lunghezza percorso in sede promiscua:

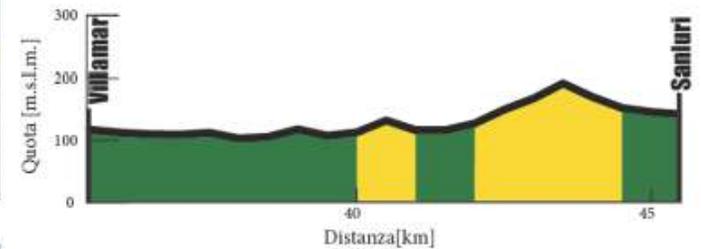
- proposta 8,20 km

pendenza max: 4,88 %

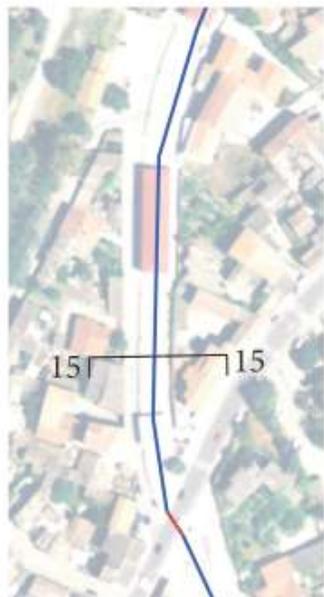
pendenza media: 2,24 %

difficoltà: bassa

costo totale tratto: 282.704,71 euro



## SEZIONE 15-15

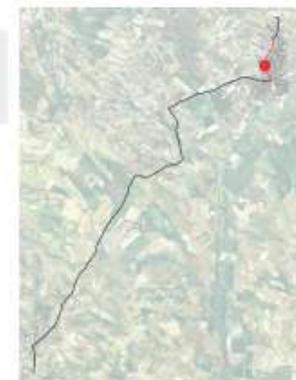


### esistente

**categoria strada:** percorso pedonale urbano  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** pavimentazione

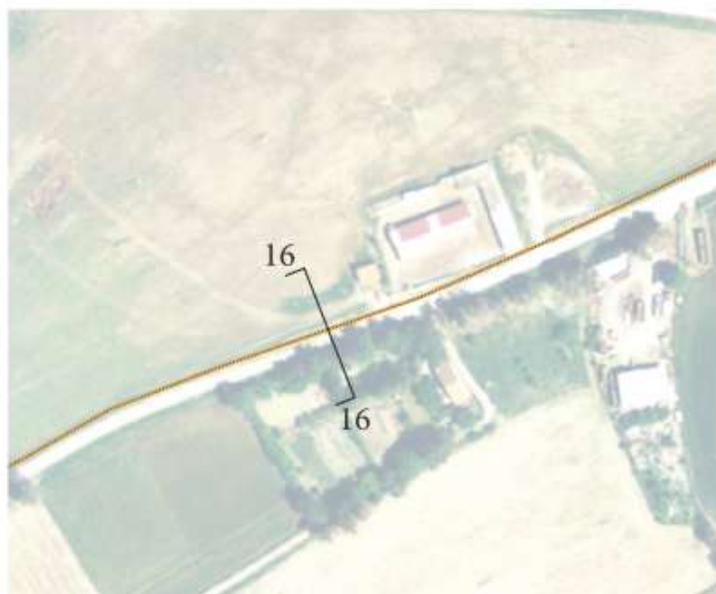
### progetto

**tipologia:** sede propria  
**posizione:** affiancata  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** pavimentazione esistente



La sezione è tracciata sul percorso pedonale ricavato sul Rio Cani in seguito alla sua copertura (tombato). Il tratto non richiede alcun intervento.

## SEZIONE 16-16



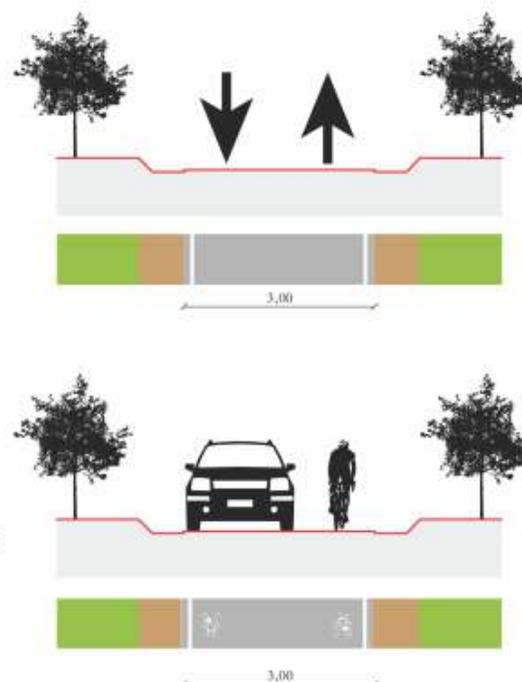
### esistente

**categoria strada:** vicinale extraurbana  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** asfalto

### progetto

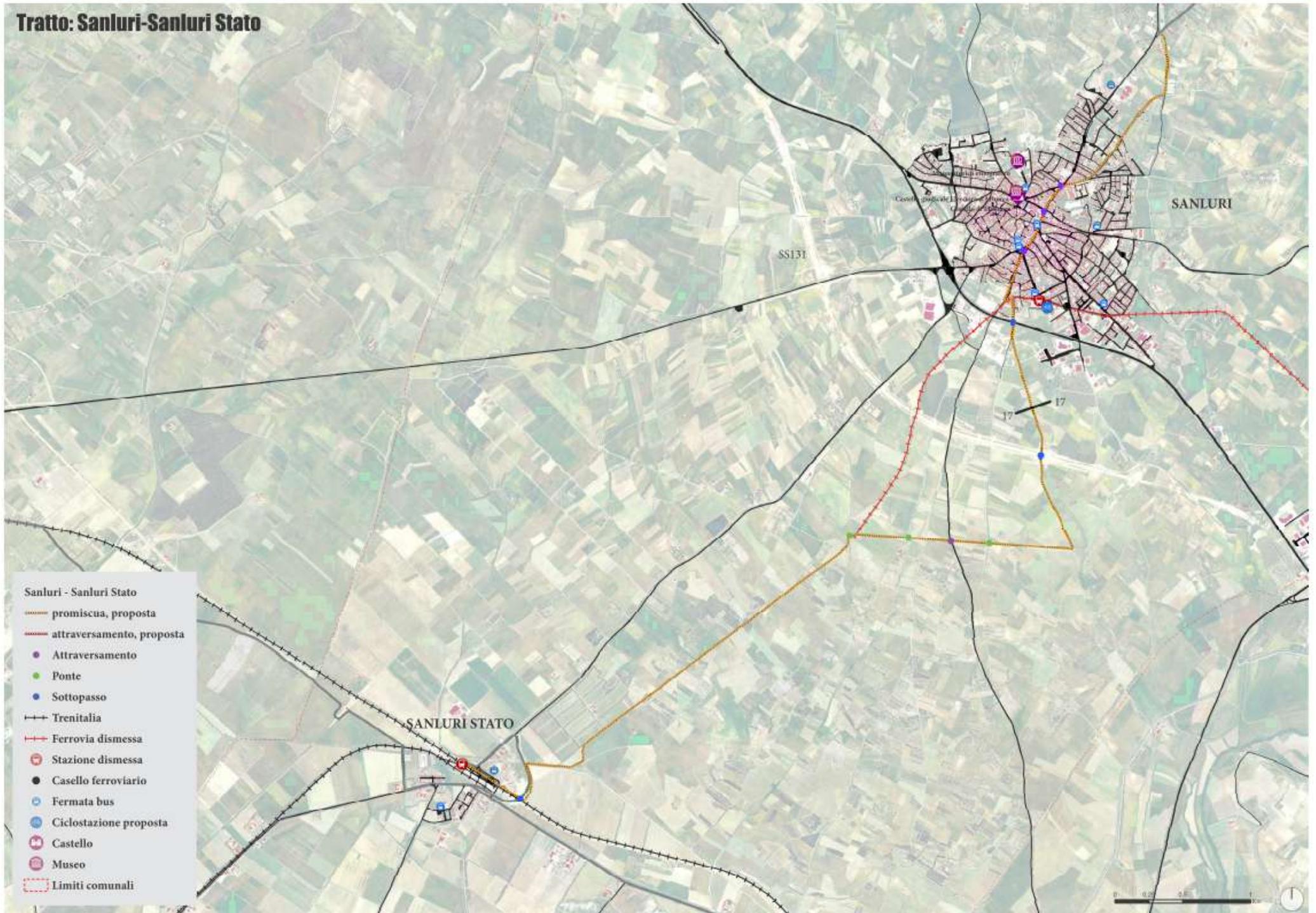
**tipologia:** promiscuo  
**posizione:** condivisione con i veicoli  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** bitume/asfalto esistente

**lunghezza:** 1,7 km  
**costo/km:** 4.400 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 7.480 euro



La sezione è tracciata su una strada vicinale extraurbana e si presenta con una larghezza di 3 metri. Necessita della sistemazione del fondo in base al degrado dello stato attuale dell'asfalto e l'inserimento della segnaletica orizzontale.

# Tratto: Sanluri-Sanluri Stato



## Descrizione del tratto Sanluri-Sanluri Stato

Dal centro di Sanluri (**Figura 1**), in cui è prevista la circolazione in sede promiscua con l'imposizione del limite massimo di velocità di 30 km/h, il percorso prosegue verso sud (**Sezione 17-17**), raggiungendo la Strada Statale 131, che "abbraccia" sul versante occidentale il territorio urbano. La sezione stradale è pressoché costante, con una larghezza di circa 3 metri in cui sarà previsto come intervento la risistemazione del fondo (**Figura 2** - rifacimento dell'asfalto o stesura dello stabilizzato misto cava a seconda del materiale attualmente presente). Utilizzando un sottopasso già presente (**Figura 3**), si supera la Strada Statale e si prosegue verso sud lungo la Strada Comunale *Baccu Managus*, sempre in sede promiscua trattandosi di strade a bassa intensità di traffico (**Figura 4**). Dopo circa 2 km, il percorso devia verso ovest, attraversa tre ponti, per raggiungere nuovamente il vecchio tracciato ferroviario della Isili-Villacidro, che ricalca fino alla conclusione dell'itinerario (circa 4 km). Quest'ultimo tratto attraversa i campi agricoli (**Figura 5**), raggiungendo la stazione ferroviaria di Sanluri Stato (**Figura 6**), attualmente dismessa, nonostante si trovi lungo la linea ferroviaria gestita da Trenitalia (la linea è quella che collega Cagliari a Sassari e Olbia).

Dalla stazione ferroviaria di Sanluri Stato è possibile raggiungere la stazione di San Gavino, nodo intermodale in cui è previsto l'inserimento di una ciclostazione, punto di arrivo/destinazione di due itinerari ciclabili individuati all'interno del sistema di mobilità ciclistica della Sardegna (itinerario Terralba-San Gavino e San Gavino-Cagliari/Elmas).

Il percorso tra Sanluri Stato e San Gavino (vecchia Stazione FS) si è previsto che utilizzi il tracciato dismesso della rete RFI.



## Caratteristiche tecniche del tratto Sanluri-Sanluri Stato

lunghezza tratto: 9,56 km

lunghezza percorso in sede promiscua:

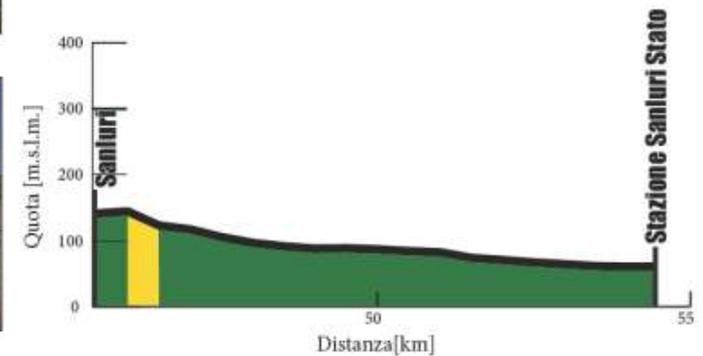
- proposta 9,40 km

pendenza max: 4,33 %

pendenza media: 0,99 %

difficoltà: bassa

costo totale tratto: 410.926,76 euro



## SEZIONE 17-17



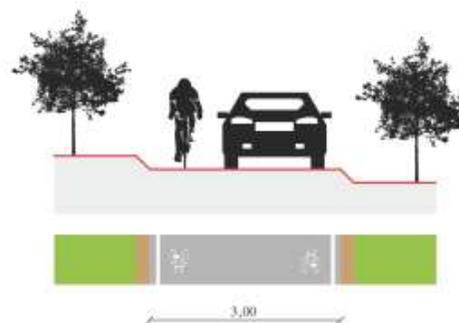
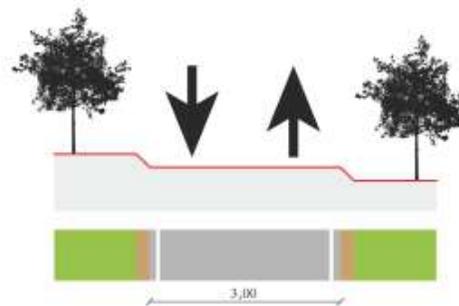
### esistente

**categoria strada:** vicinale extraurbana  
**percorrenza:** doppio senso di marcia  
**sedime stato attuale:** asfalto

### progetto

**tipologia:** promiscuo  
**posizione:** condivisione con i veicoli  
**direzione:** bidirezionale  
**pavimentazione:** bitume/asfalto esistente

**lunghezza:** 2,6 km  
**costo/km:** 4.400 euro/km  
**costo totale sul tratto:** 11.440 euro



La sezione si trova su una strada vicinale extraurbana che attraversa la SS131 (con un sottopasso) e si presenta con una larghezza di 3 metri. Necessita della sistemazione del fondo a seconda del degrado dell'asfalto presente e l'inserimento della segnaletica orizzontale.

## 4 Certificazione EuroVelo

A partire dal 1995, si è iniziato a lavorare attorno ad un'ideale unione europea della bicicletta. Lo scopo del progetto era di incoraggiarne l'uso e promuovere il cicloturismo. Nel 1997 è stata pubblicata la mappa del progetto EuroVelo, comprendente 14 itinerari a lunga percorrenza. Si tratta di itinerari nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili già esistenti o estendibili e realizzabili anche nei paesi ancora sprovvisti di tali attrezzature, per una lunghezza complessiva di circa 62.000 km.

Gli standard di certificazione EuroVelo, anche se riferiti a ciclovie europee lunghe almeno 100 km e che coinvolgono almeno due Paesi, costituiscono un importante riferimento per la definizione dei livelli di qualità.

I requisiti principali sono:

- le strade adattabili a piste ciclabili devono avere un traffico inferiore ai 1.000 veicoli/giorno;
- le strade particolarmente favorite saranno quelle dove il traffico è inferiore a 50 veicoli/giorno;
- le salite devono avere una pendenza inferiore al 6%;
- le pendenze sopra il 3% devono essere segnalate;
- le piste dovranno essere percorribili in ogni stagione dell'anno;
- la superficie dovrà essere asfaltata per almeno il 90% del percorso;
- le piste devono collegare città e attraversare centri abitati;
- devono collegare fra loro altre piste a lunga percorrenza;
- alcune piste potranno essere tematiche;
- gli standard di sicurezza e segnaletica dovranno essere di buon livello;
- i percorsi si devono sviluppare in ambiti geografici di rilievo;
- le informazioni sulle piste dovranno essere aggiornate e affidabili;
- la segnaletica deve essere ideata anche per i turisti stranieri.

Nel caso di studio, ossia l'itinerario Isili-Sanluri Stato, si è cercato di individuare quelle che sono le caratteristiche del percorso per effettuare una verifica dei criteri EuroVelo.

I risultati sono stati riportati nella tabella riassuntiva.

### 1. Criteri di certificazione delle infrastrutture.

#### A. Percorribilità e continuità.

L'itinerario non presenta interruzioni fisiche che rendano impossibile la sua utilizzazione.

#### B. Componente dell'infrastruttura dei percorsi.

L'itinerario ricade in un territorio prevalentemente agricolo, che può essere considerato di qualità in quanto scarsamente trafficato.

In particolare, l'itinerario utilizza strade pubbliche a bassa intensità di traffico, attraversando solo in alcuni punti delle Strade Statali a media intensità di traffico.

#### C. Superfici e larghezza dei percorsi.

Le superfici dell'itinerario sono percorribili tutto l'anno.

La pavimentazione presente è asfalto e misto stabilizzato di cava, rispettivamente per il 46 e il 54 % del percorso (21,7 e 28 km).

#### D. Salite.

L'itinerario non presenta singole salite con un dislivello maggiore di 1.000 metri e nemmeno tratti con più di 5 km di lunghezza con pendenza superiore al 6%.

L'unico tratto con pendenza superiore al 6% si trova tra Isili e Nuragus, e si presenta come un tratto di lunghezza di 500 metri con una pendenza del 6,1%.

Altri tratti con pendenza superiore al 6% si trovano nel percorso alternativo per Villanovafranca, con pendenze del 9 e dell'11%.

### 2. Criteri di certificazione dell'attrattività.

#### A. Attrattività.

L'itinerario attraversa territori attraenti per aspetti naturali e culturali.

#### B. Segnaletica.

La segnaletica di direzione per i ciclisti risulta completa e conforme alle direttive nazionali, comprendendo quindi sia quella verticale che quella orizzontale aggiuntiva dove necessario.

#### C. Servizi di trasporto pubblico.

L'itinerario è raggiungibile attraverso mezzi di trasporto pubblico, sia treno che autobus, che servono i centri urbani attraversati lungo il percorso.

### 3. Criteri di certificazione servizi.

#### A. Pernottamento.

Lungo l'itinerario sono presenti possibilità di pernottamento, sia alberghi che B&B, con dunque varie fasce di spesa.

#### B. Servizi di ristorazione e aree di sosta.

Lungo l'itinerario ed in particolare all'interno dei centri urbani, sono presenti ristoranti, agriturismi, negozi di alimentari e aree di sosta.

#### C. Officine per biciclette e negozi per ciclisti.

Lungo l'itinerario saranno presenti delle officine specializzate e negozi per i ciclisti.



	CRITERIO DI BASE	CRITERIO IMPORTANTE	CRITERIO AGGIUNTIVO
<b>CRITERI DI CERTIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE</b>			
Percorribilità e continuità	Green	White	Green
Componente dell'infrastruttura dei percorsi	Green	Green	Green
Superfici e larghezza percorsi	Green	Red	Grey
Salite	Green	White	Grey
<b>CRITERI DI CERTIFICAZIONE DELL'ATTRATTIVITA'</b>			
Attrattività	Green	White	Green
Segnaletica	Green	Green	White
Servizi di trasporto pubblico	Green	Green	White
<b>CRITERI DI CERTIFICAZIONE SERVIZI</b>			
Pernottamento	Green	Green	White
Servizi di ristorazione e aree di sosta	Green	White	Green
Officine per biciclette e negozi per ciclisti	Green	Green	White
Servizi aggiuntivi	White	White	Yellow
Offerte prenotabili	Yellow	White	White



## 5 Computo sommario dei costi

Analisi del costo del tratto Isili-Nuragus. Lunghezza totale: 12,73 km; costo totale: 286.434,15 €

Tipologia	Costo [€] esclusi i tratti già realizzati	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata*		Lunghezza da realizzare	
		Km	%	Km	%	Km	%
piste in sede propria	240440,71	7,29	57,27	5,54	43,52	1,75	13,75
corsie in affiancamento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
percorsi promiscui	19411,65	5,40	42,42	0,29	2,28	5,11	40,14
attraversamenti	20136,26	0,04	0,31	0,00	0,00	0,04	0,31
intersezioni	6445,53						
<b>Totale</b>	<b>286434,15</b>	<b>12,73</b>	<b>100</b>	<b>5,83</b>	<b>45,80</b>	<b>6,90</b>	<b>54,20</b>

costo/km [€/km] 41512,20

Analisi del costo del tratto Nuragus-Gesturi. Lunghezza totale: 7,34 km; costo totale: 563.333,57 €

Tipologia	Costo [€] esclusi i tratti già realizzati	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata*		Lunghezza da realizzare	
		Km	%	Km	%	Km	%
piste in sede propria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
corsie in affiancamento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
percorsi promiscui	553620,17	7,32	57,50	0,00	0,00	7,32	57,50
attraversamenti	7234,35	0,02	0,16	0,00	0,00	0,02	0,16
intersezioni	2479,05						
<b>Totale</b>	<b>563333,57</b>	<b>7,34</b>	<b>57,66</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>7,34</b>	<b>57,66</b>

costo/km [€/km] 76748,44

Analisi del costo del tratto Gesturi-Barumini-Las Plassas. Lunghezza totale: 8,93 km; costo totale: 608.174,42 €

Tipologia	Costo [€] esclusi i tratti già realizzati	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata*		Lunghezza da realizzare	
		Km	%	Km	%	Km	%
piste in sede propria	83557,02	0,49	3,85	0,00	0,00	0,49	3,85
corsie in affiancamento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
percorsi promiscui	505208,90	8,39	65,91	0,00	0,00	8,39	65,91
attraversamenti	15607,29	0,05	0,39	0,00	0,00	0,05	0,39
intersezioni	3801,21						
<b>Totale</b>	<b>608174,42</b>	<b>8,93</b>	<b>70,15</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>8,93</b>	<b>70,15</b>

costo/km [€/km] 68104,64

Analisi del costo del tratto Las Plassas-Villamar. Lunghezza totale: 6,76 km; costo totale: 856.543,52 €							
Tipologia	Costo [€] esclusi i tratti già realizzati	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata*		Lunghezza da realizzare	
		Km	%	Km	%	Km	%
piste in sede propria	660217,60	3,99	31,34	0,00	0,00	3,99	31,34
corsie in affiancamento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
percorsi promiscui	183513,99	2,75	21,60	0,00	0,00	2,75	21,60
attraversamenti	10167,60	0,02	0,16	0,00	0,00	0,02	0,16
intersezioni	2644,32						
<b>Totale</b>	<b>856543,52</b>	<b>6,76</b>	<b>53,10</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>6,76</b>	<b>53,10</b>

costo/km [€/km] 126707,62

Analisi del costo del tratto Villamar-Sanluri. Lunghezza totale: 9,31 km; costo totale: 286.836,46 €							
Tipologia	Costo [€] esclusi i tratti già realizzati	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata*		Lunghezza da realizzare	
		Km	%	Km	%	Km	%
piste in sede propria	80101,16	1,07	8,41	0,50	3,93	0,57	4,48
corsie in affiancamento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
percorsi promiscui	196089,72	8,20	64,41	0,00	0,00	8,20	64,41
attraversamenti	6513,84	0,04	0,31	0,00	0,00	0,04	0,31
intersezioni	4131,75						
<b>Totale</b>	<b>286836,46</b>	<b>9,31</b>	<b>73,13</b>	<b>0,50</b>	<b>3,93</b>	<b>8,81</b>	<b>69,21</b>

costo/km [€/km] 32558,05

Analisi del costo del tratto Sanluri-SanluriStato. Lunghezza totale: 9,56 km; costo totale: 416.545,94 €							
Tipologia	Costo [€] esclusi i tratti già realizzati	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata*		Lunghezza da realizzare	
		Km	%	Km	%	Km	%
piste in sede propria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
corsie in affiancamento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
percorsi promiscui	381416,19	9,40	73,84	0,00	0,00	9,40	73,84
attraversamenti	29510,57	0,16	1,26	0,00	0,00	0,16	1,26
intersezioni	5619,18						
<b>Totale</b>	<b>416545,94</b>	<b>9,56</b>	<b>75,09819324</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>9,56</b>	<b>75,10</b>

costo/km [€/km] 43571,75

Analisi del costo dell'itinerario Isili-Sanluri/SanluriStato. Lunghezza totale: 54,63 km; costo totale: 3.017.868,06 €

Tipologia	Costo [€] esclusi i tratti già realizzati	Lunghezza totale		Lunghezza realizzata*		Lunghezza da realizzare	
		Km	%	Km	%	Km	%
piste in sede propria	1064316,49	12,84	23,50	6,04	47,04	6,80	52,96
corsie in affiancamento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
percorsi promiscui	1839260,61	41,46	75,89	0,29	0,70	41,17	99,30
attraversamenti	89169,92	0,33	0,60	0,00	0,00	0,33	100,00
intersezioni	25121,04						
<b>Totale</b>	<b>3017868,06</b>	<b>54,63</b>	<b>100,00</b>	<b>6,33</b>	<b>47,74</b>	<b>48,30</b>	<b>252,26</b>

costo/km [€/km]

62481,74

## 6 Bibliografia

- *Dentro la Marmilla, ambiente storia cultura.*
- *Ferrovie della Sardegna, Catalogo dei viaggi con IL TRENINO VERDE , 7^ edizione.*
- *Guida al mountain biking della Sardegna, Regione Sardegna, [www.sardegnaturismo.it](http://www.sardegnaturismo.it).*
- *Guida cicloturistica della Sardegna, Regione Sardegna, [www.sardegnaturismo.it](http://www.sardegnaturismo.it).*
- *Paesi e Città della Sardegna, Volume 1, I Paesi, a cura di Gianni Mura e Antonello Sanna, Banco di Sardegna, 1998.*
- *La linea d'ombra: progetti urbani e di paesaggio nei territori della Sardegna in trasformazione, a cura di Giovanni Battista Cocco e Sabrina Dessi, con un contributo di Carmen Fiol Costa, Gangemi Editore.*
- *La rete ciclabile della Sardegna, conferenza 29 giugno 2015, Regione Autonoma della Sardegna, Assessorato dei Lavori Pubblici.*
- *La rete ciclabile di livello regionale della Sardegna, conferenza 29 giugno 2015, Prof. Ing. Italo Meloni.*
- *LabMar08: idee e progetti per il paesaggio rurale: scenari per il turismo in Marmilla: Workshop internazionale di pianificazione urbanistica e progetto di paesaggio, Villanovaforru-Cagliari, 19-29 maggio 2008, a cura di Emanuela Abis, Gangemi Editore.*
- *Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili della Sardegna, CIREM - Centro Universitario Ricerche Economiche e Mobilità, Giugno 2016.*
- *U.L.S. Ufitziu de sa Limba Sarda - Provintzia de Nùgoro, Comunità Montana, Sarcidanu Barbagia de Seulu.*
- "Le stazioni sul lago", patto con Nuragus e Nurallao, di Jacopo Bulla, 03 febbraio 2012.

[comune.laconi.or.it](http://comune.laconi.or.it)

[lanuovasardegna.gelocal.it](http://lanuovasardegna.gelocal.it)

[wikimapia.org](http://wikimapia.org)

[www.barumini.net](http://www.barumini.net)

[www.behance.net](http://www.behance.net)

[www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org)

[www.bikeitalia.it](http://www.bikeitalia.it)

[www.comune.gesturi.vs.it](http://www.comune.gesturi.vs.it)

[www.comune.isili.ca.it](http://www.comune.isili.ca.it)

[www.comune.lasplassas.vs.it](http://www.comune.lasplassas.vs.it)

[www.comune.nuragus.ca.it](http://www.comune.nuragus.ca.it)

[www.comune.sanluri.vs.it](http://www.comune.sanluri.vs.it)

[www.comune.villanovafranca.ca.it](http://www.comune.villanovafranca.ca.it)

[www.dimoresarde.it](http://www.dimoresarde.it)

[www.eventa.it](http://www.eventa.it)

[www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it)

[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

[www.fondazionebarumini.it](http://www.fondazionebarumini.it)

[www.lestradeferrate.it](http://www.lestradeferrate.it)

[www.minambiente.it](http://www.minambiente.it)

[www.provincia.mediocampidano.it](http://www.provincia.mediocampidano.it)

[www.regione.sardegna.it](http://www.regione.sardegna.it)

[www.sardegnaecultura.it](http://www.sardegnaecultura.it)

[www.sardegnaeventi24.it](http://www.sardegnaeventi24.it)

[www.sardegnaegeoportale.it](http://www.sardegnaegeoportale.it)

[www.sardegnaturismo.it](http://www.sardegnaturismo.it)



**Ctr - quadro di unione**

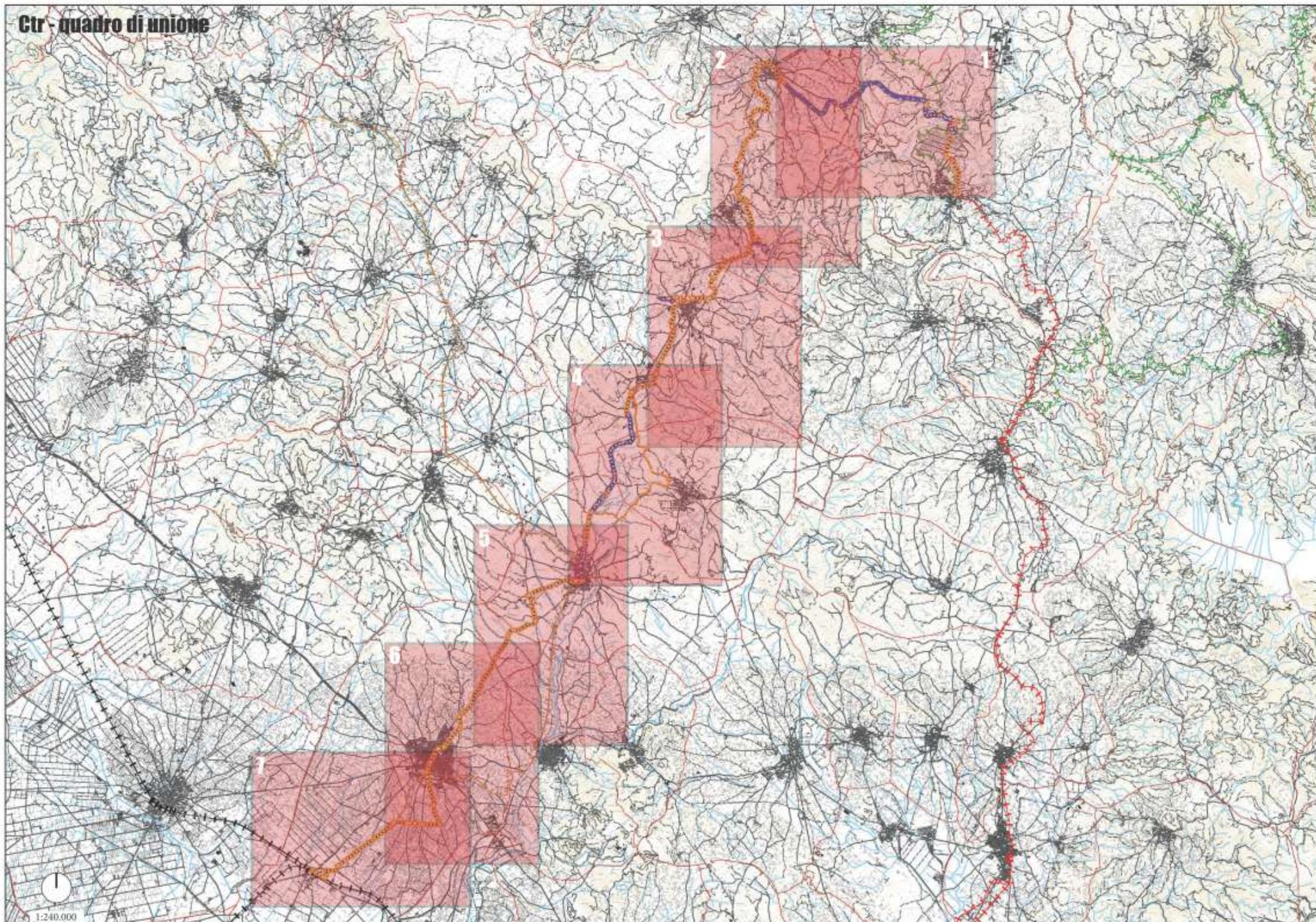
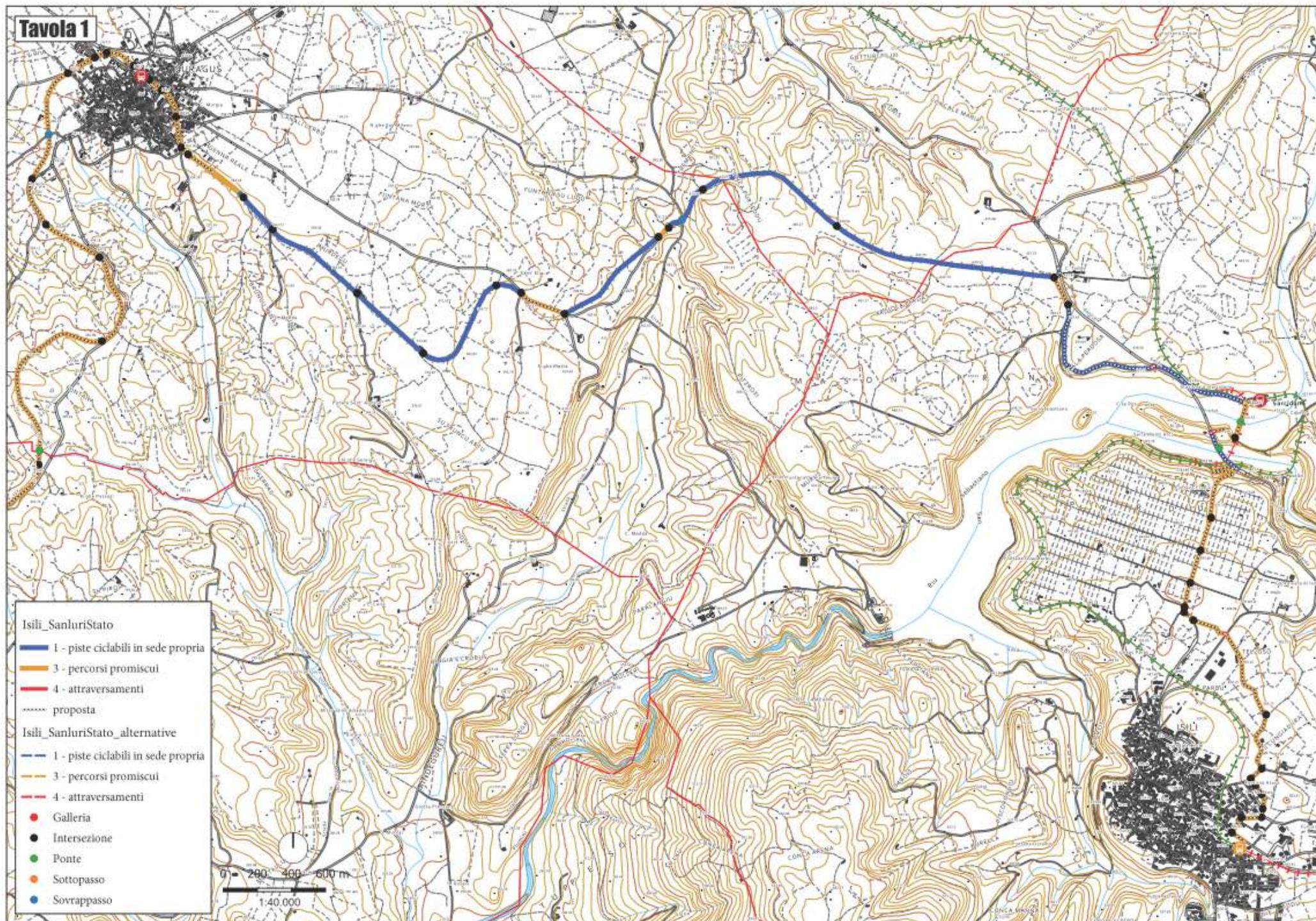


Tavola 1



**Tavola 2**

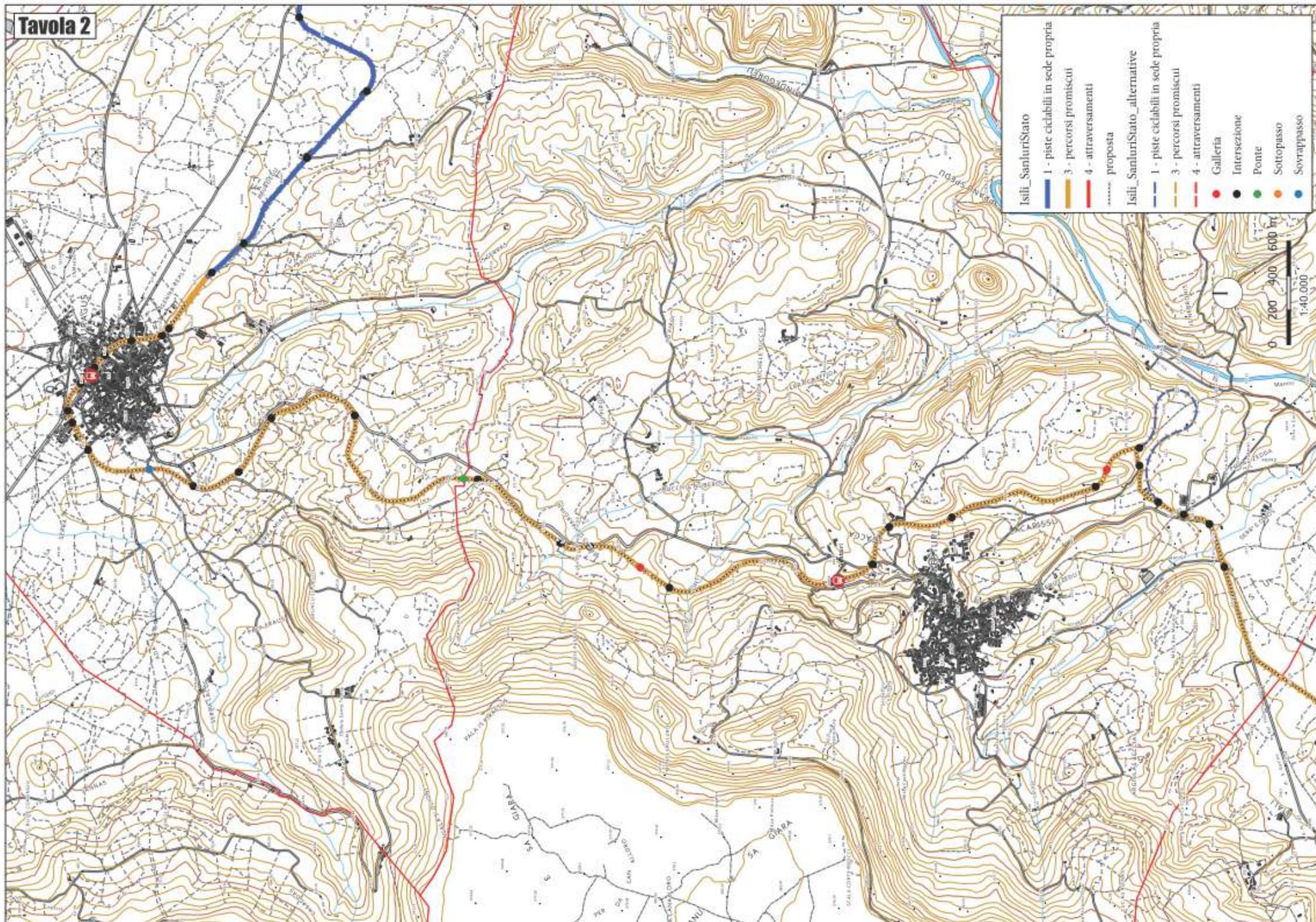


Tavola 3

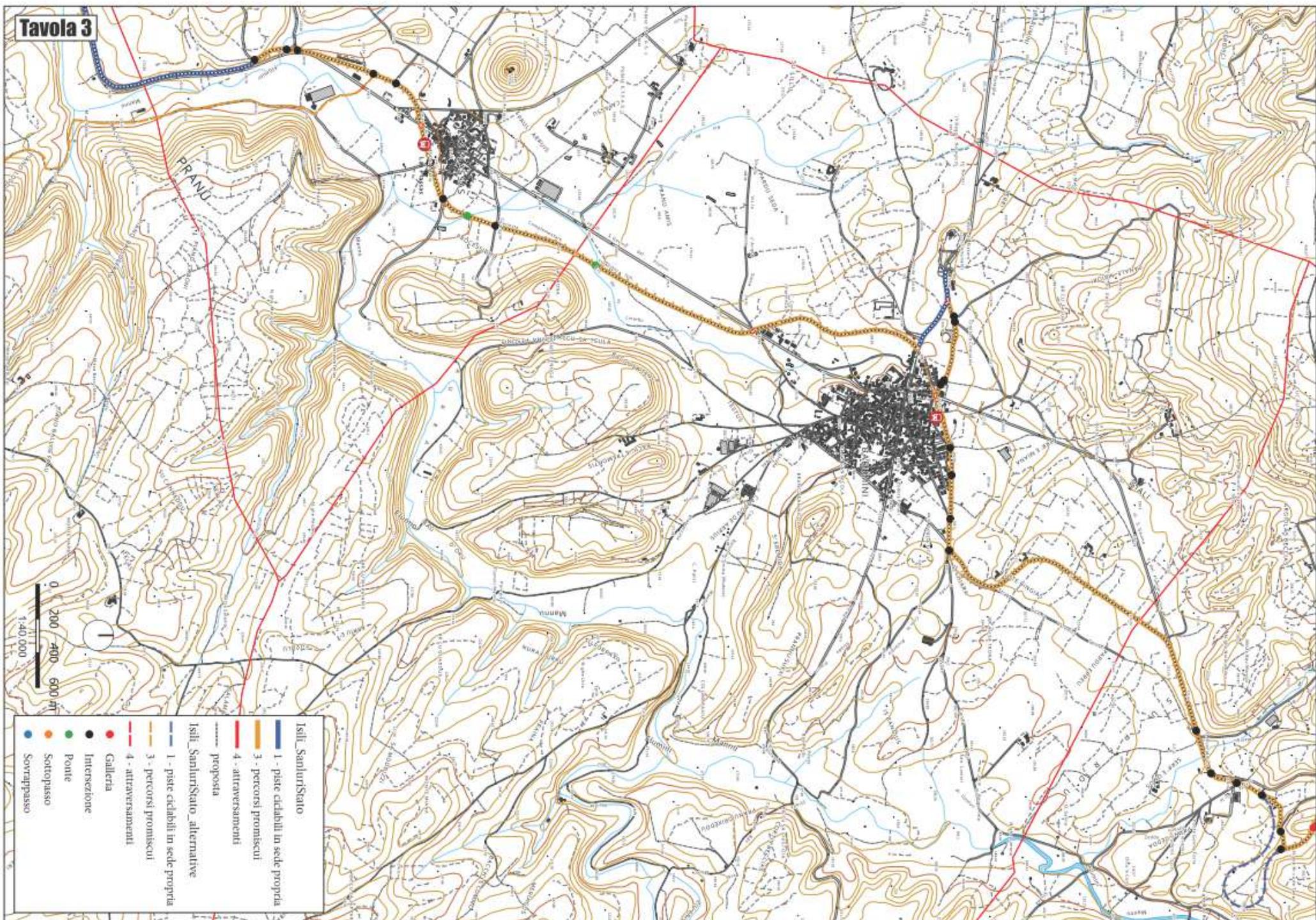
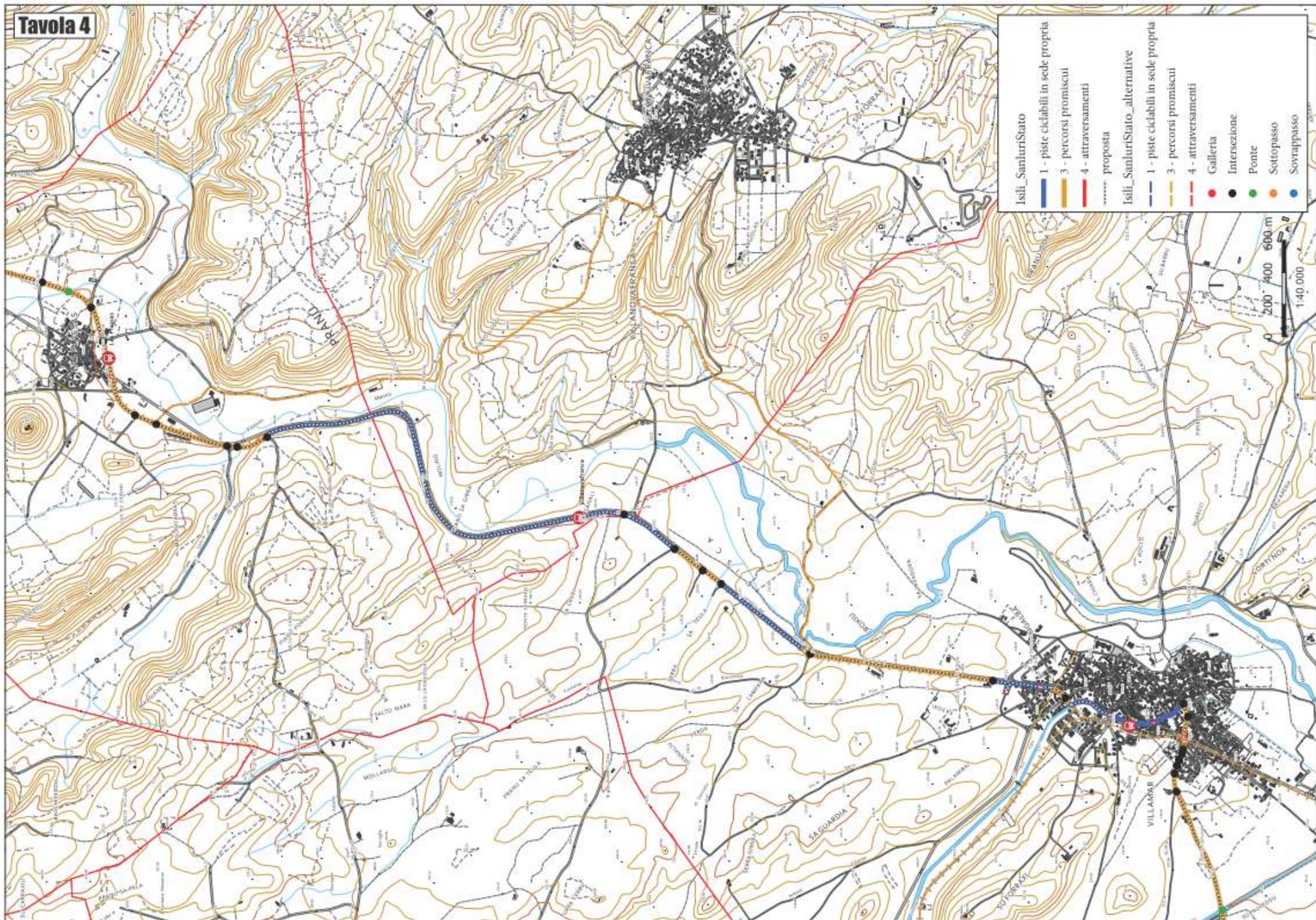
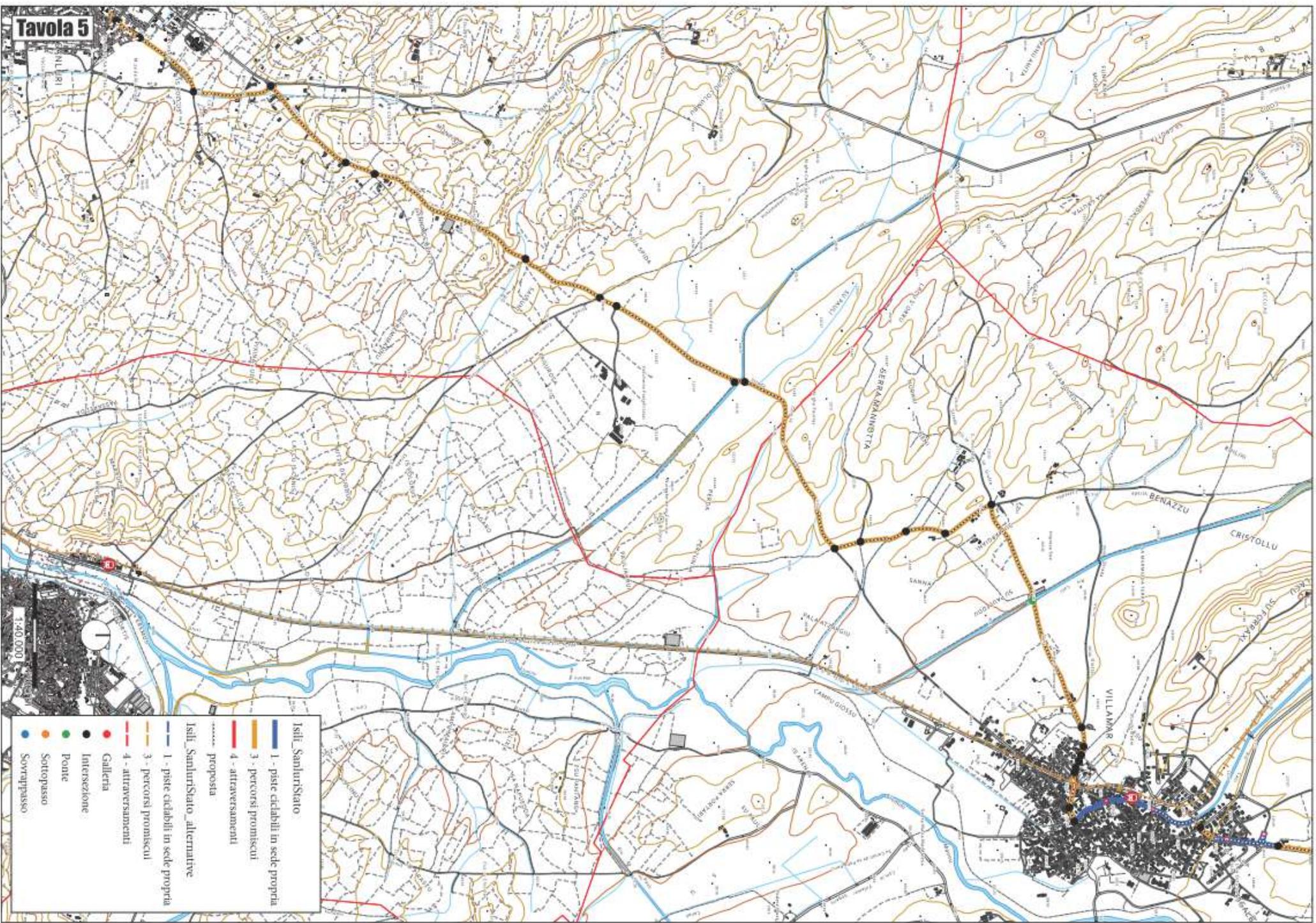


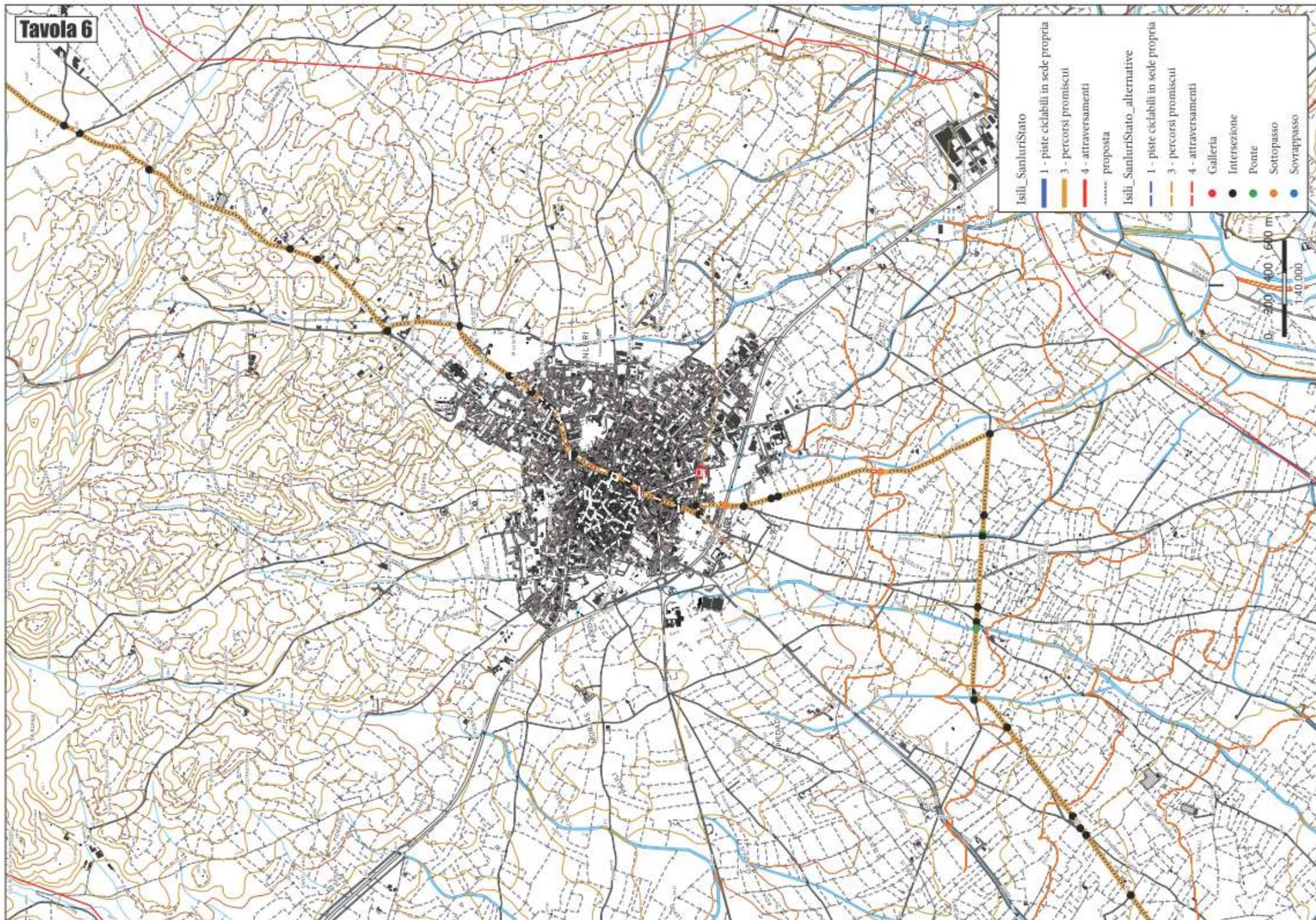
Tavola 4

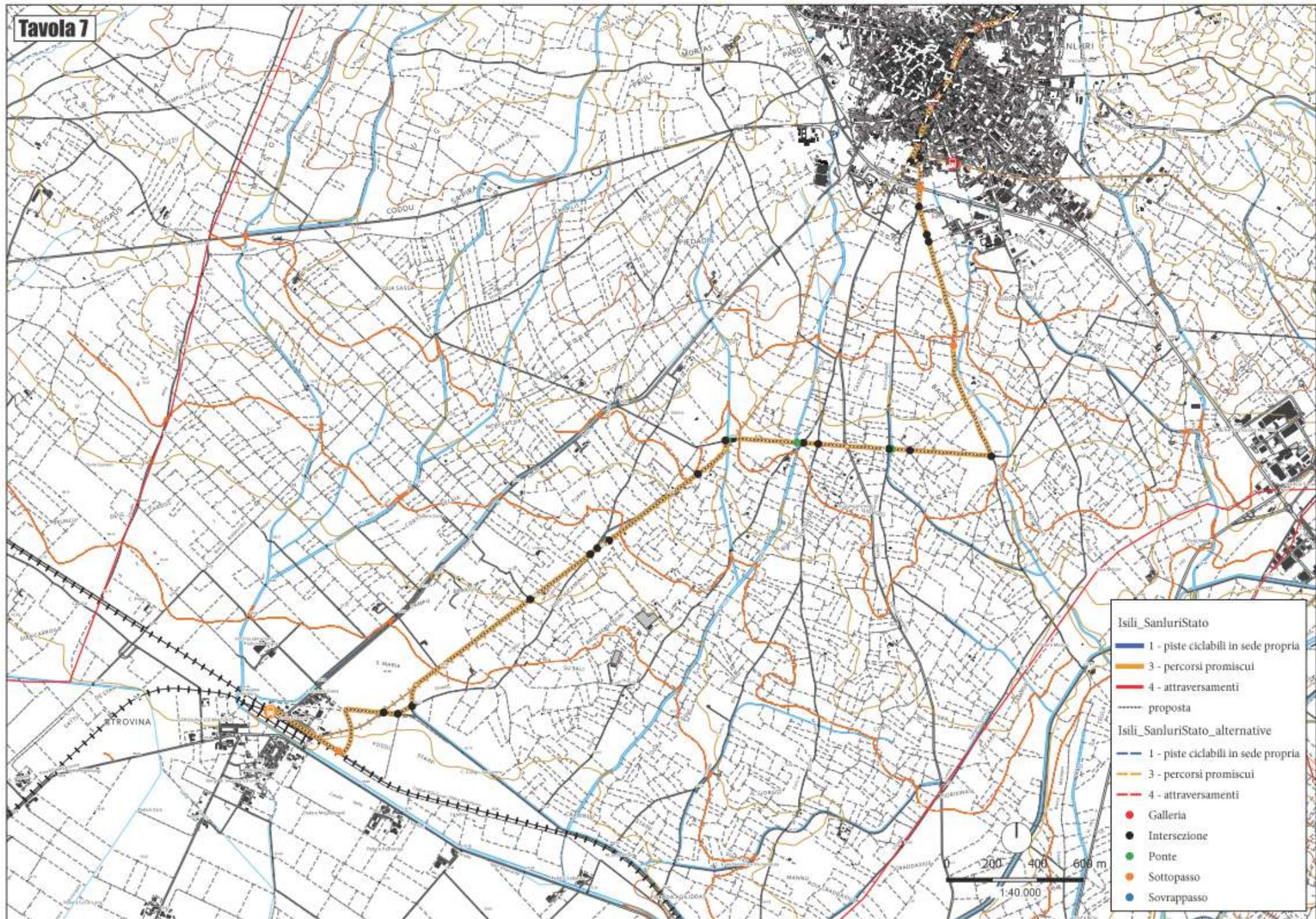




	Isili_Santuristato
	1 - piste ciclabili in sede propria
	3 - percorsi promiscui
	4 - attraversamenti
	Isili_Santuristato_alternative
	1 - piste ciclabili in sede propria
	3 - percorsi promiscui
	4 - attraversamenti
	proposta
	Galleria
	Intersezione
	Ponte
	Sottopasso
	Sovrapasso

Tavola 6





**Isili\_SanluriStato**

- 1 - piste ciclabili in sede propria
- 3 - percorsi promiscui
- 4 - attraversamenti
- proposta

**Isili\_SanluriStato\_alternative**

- 1 - piste ciclabili in sede propria
- 3 - percorsi promiscui
- 4 - attraversamenti

- Galleria
- Intersezione
- Ponte
- Sottopasso
- Sovrappasso