

ITINERARIO 23

SINISCOLA - DORGALI



 73,78 km

 932 m

 514m

 4 h 55 min

 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIA**

 Baronie, Supramonte

 Direttrice longitudinale orientale-costiera, EuroVelo, Bictalia, SNCT

 - sentieri CAI Montalbo; Cammino di Santu Jacu; C100T
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 22, n. 24, n. 32



INTRODUZIONE	5
ANALISI	6
ANALISI DEL CONTESTO	6
IL PAESAGGIO	6
I VINCOLI AMBIENTALI	6
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI	7
LE INFRASTRUTTURE	9
I PARCHI CICLISTICI	9
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	11
ANALISI TECNICA	14
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	14
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	16
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO	20
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	22
QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI	25
OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS	27
IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI	27
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	29
BIBLIOGRAFIA	29
SITOGRAFIA	29
REPERTORIO IMMAGINI	29
ALLEGATI	31
ALL. 1: TAVOLA N. 1.23 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI	31

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Siniscola - Dorgali, facente parte della rete ciclabile del sistema di mobilità ciclistica della Regione Sardegna. L'attività di pianificazione del sistema ha definito un insieme coordinato di misure, interventi ed attività complementari ed integrate finalizzate a promuovere e rendere disponibile un nuovo ed inconsueto modo di conoscere e vivere il territorio, con una forte connotazione ecologica ed ambientale. In particolare, i territori interessati dall'itinerario cicloturistico in oggetto potranno trovare ulteriori occasioni ed opportunità di crescita attraverso la promozione della mobilità cicloturistica. In sintesi, si tratta di pianificare ed organizzare una rete multiuso, non solo di percorsi, ma in grado di rendere possibile differenti modi di fruizione del territorio e di strutturare l'intero e multiforme scenario territoriale.

L'itinerario n. 23 Siniscola - Dorgali, di 73,78 km, è sviluppato in continuità con gli itinerari di Olbia - Siniscola e Dorgali - Tortolì. L'itinerario collega Siniscola e Orosei, principali centri delle Baronie, con Dorgali, borgo del Supramonte celebre per le bellezze archeologiche e naturalistiche, attraverso un percorso costiero che transita per il villaggio di pescatori di Santa Lucia e le spiagge di Capo Comino, Cala Liberotto, Santa Maria e Marina di Orosei. L'itinerario fa parte della direttrice longitudinale orientale-costiera, che collega Santa Teresa di Gallura con Cagliari; inoltre fa interamente parte dei percorsi compresi all'interno della proposta di rete EuroVelo, della rete Bictalia e della Ciclovía della Sardegna, inserita nel Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche. Si tratta di un itinerario suggestivo che attraversa importanti luoghi di attrazione sia turistica che paesaggistica, coinvolgendo diverse aree di interesse naturalistico situate in prossimità dell'itinerario: tra le altre, si ricordano le aree SIC di Berchida e Bidderosa, 5 km di costa sabbiosa e ambienti umidi stagnali di grande interesse faunistico e floristico, e della Palude di Osalla, caratterizzata dalla foce del fiume Cedrino e le numerose specie dell'avifauna acquatica.



ANALISI

ANALISI DEL CONTESTO

Durante la fase di analisi, si è cercato di individuare dei temi da approfondire per ottenere un quadro completo delle caratteristiche e delle potenzialità che il territorio offre a chi intende trascorrervi una ciclovacanza.

L'analisi che segue è articolata in diverse categorie:

- il **paesaggio**, in cui vengono descritti i vari scenari paesaggistici presenti nei territori attraversati dall'itinerario ed individuati i principali vincoli ambientali presenti nel territorio;
- i **centri urbani** e i **punti di interesse**, in cui si presentano gli insediamenti attraversati e le attrattività raggiungibili lungo l'itinerario ciclabile;
- le **infrastrutture**, in cui vengono descritti la rete stradale principale, la rete ferroviaria, i nodi di integrazione intermodale, tutte caratteristiche utili per individuare i punti di forte attrattività trasportistica;
- i **parchi ciclistici**, ossia tutta la rete secondaria di percorsi ciclistici attualmente presenti e integrabili con l'itinerario principale individuato nella fase di pianificazione di livello regionale;
- i **servizi per il cicloturismo**, in cui vengono individuati, localizzati e dimensionati tutti i servizi utili al cicloturista. In particolare sono individuate le strutture ricettive alberghiere e non e indicati sul territorio ulteriori servizi necessari al ciclista da integrare a quelli già presenti.

IL PAESAGGIO

L'itinerario, sviluppato lungo la costa orientale della Sardegna, attraversa il litorale delle due regioni storiche delle Baronie e del Supramonte. Quest'area ricade all'interno di tre Ambiti di Paesaggio definiti dal PPR nelle schede d'ambito n.20, 21 e 22: Monte Albo, Baronie e Supramonte di Baunei e Dorgali. L'organizzazione territoriale di questi luoghi è caratterizzata a nord dalla dominante ambientale dei rilievi calcarei del Monte Albo, che separa i due grandi corridoi vallivi del fiume Posada e del rio di Siniscola, attraverso i quali dai territori interni si accede alle piane alluvionali della fascia costiera. A ridosso dei ripidi versanti sudorientali del Monte Albo, si sviluppa sulla fascia pedemontana il centro urbano di Siniscola, collegato alla costa attraverso le direttrici per il nucleo portuale di La Caletta e il nucleo storico di Santa Lucia. L'ambito delle Baronie è segnato dal vasto sistema idrografico della media e bassa valle del fiume Cedrino che dalle foci verso l'interno attraversa i rilievi basaltici costituiti da altopiani frammentati da incisioni vallive profonde e sinuose. La fascia litoranea si sviluppa nei complessi ecosistemi costieri di Berchida, Bidderosa e dello stagno di Sa Curcurica, con i rispettivi bacini di alimentazione, e nella depressione retrodunale della Marina di Orosei, che genera l'articolato sistema umido della Palude di Osalla costituito dall'alternanza di canali, aree stagnali isolate e lagune. Il Supramonte di Baunei, Urzulei e Dorgali è definito dalla dominante ambientale del complesso calcareo-dolomitico omonimo e profondamente segnato dall'articolato sistema idrografico delle forre, dei canyon e delle gole. L'arco costiero dell'Ambito comprende principalmente l'intero Golfo di Orosei, confinante a nord con la piccola insenatura di Cala di Cartoe e la costa rocciosa di Monte Moru, mentre la propaggine rocciosa di Capo di Monte Santu rappresenta l'estremità verso sud del golfo. Il confine meridionale dell'Ambito è definito dal promontorio di Perda Longa. Inoltre, l'area ricade all'interno del Parco Nazionale del Golfo di Orosei e del Gennargentu, che copre una superficie di quasi 74.000 ettari.

I VINCOLI AMBIENTALI

Nella fase di analisi paesaggistica, si sono individuate alcune aree sottoposte a vincoli ambientali, in particolare zone SIC, ZPS e Fo.Re.S.T.A.S.

Le aree ZPS (Zone di Protezione Speciale) e SIC (Siti di Interesse Comunitario) fanno riferimento ad un'unica direttiva a livello europeo: Natura 2000, che è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la

conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/ CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse; la Direttiva Habitat intende garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (Art. 2). Soggetti privati possono essere proprietari dei siti Natura 2000, assicurandone una gestione sostenibile sia dal punto di vista ecologico che economico. La Direttiva riconosce il valore di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell'uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura. Alle aree agricole, per esempio, sono legate numerose specie animali e vegetali ormai rare e minacciate per la cui sopravvivenza è necessaria la prosecuzione e la valorizzazione delle attività tradizionali, come il pascolo o l'agricoltura non intensiva. Nello stesso titolo della Direttiva viene specificato l'obiettivo di conservare non solo gli habitat naturali ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, etc.).

Un altro elemento innovativo è il riconoscimento dell'importanza di alcuni elementi del paesaggio che svolgono un ruolo di connessione per la flora e la fauna selvatiche (art. 10). Gli Stati membri sono invitati a mantenere o all'occorrenza sviluppare tali elementi per migliorare la coerenza ecologica della rete Natura 2000. Le aree gestite dall'Ente Foreste della Sardegna (Fo.Re.S.T.A.S.), rappresenta un soggetto strategico per la gestione, tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale della Sardegna e delle foreste in particolare.

Di seguito l'elenco delle aree di interesse naturalistico situate in prossimità dell'itinerario.

Nome dell'area naturalistica	Categoria
Berchida e Bidderosa	SIC
Palude di Osalla	SIC
Golfo di Orosei	SIC/ ZPS
Cantiere forestale Montalbo - Berchida- Complesso forestale Montalbo	Fo.Re.S.T.A.S.
Cantiere forestale Berchida - Complesso forestale Baronie Mare	Fo.Re.S.T.A.S.
Cantiere forestale Bidderosa - Complesso forestale Baronie Mare	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L'itinerario ciclabile Siniscola - Dorgali attraversa i centri urbani o i territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Siniscola (11 537 abitanti)	centro urbano
Orosei (7 025 abitanti)	centro urbano

Dorgali (8 602abitanti)	centro urbano
-------------------------	---------------

in cui risiede quindi una popolazione totale di 27 164abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il centro urbano di Siniscola e il territorio dell'Unione Valle del Cedrino, comprendente i comuni di Orosei, Galtelli, Irgoli, Loculi e Onifai sono compresi all'interno di **Borghi autentici d'Italia**, associazione che riunisce piccoli e medi comuni, enti territoriali ed organismi misti di sviluppo locale, con l'obiettivo di un modello di sviluppo locale sostenibile ed attento alla valorizzazione delle identità locali. Il centro urbano di Orosei fa parte dell'associazione nazionale **Città dell'Olio**, nata per divulgare la cultura dell'olivo e dell'olio di qualità, tutelando e promuovendo l'ambiente e il paesaggio olivicolo. Il centro di Dorgali fa parte dell'associazione nazionale **Città del Vino**, che si propone la valorizzazione e promozione turistica dei territori del vino, la diffusione della cultura del vino e della qualità enologica oltre che la salvaguardia delle risorse ambientali e la tutela delle realtà produttive e paesaggistiche locali. Inoltre, Dorgali fa parte del circuito **Autunno in Barbagia**, iniziativa promossa dalla Camera di Commercio di Nuoro in cui a turno da settembre a dicembre 32 paesi del cuore della Sardegna aprono ai visitatori le loro *cortes*, i cortili tipici delle antiche case, per promuovere la scoperta delle tradizioni di questo affascinante territorio.

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

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Torre di S'Antonio Abate e Palatzos Betzos	Castello	Orosei	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17798
Chiesa di San Giacomo	Chiesa	Orosei	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18361
Civico Museo Archeologico	Museo	Dorgali	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19040&v=2&c=2487&c1=2124&visb=&t=1
Museo Civico	Museo	Dorgali	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=22509&v=2&c=2487&c1=2124&visb=&t=1
Cala Ginepro	Spiaggia	Orosei	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19387
Cala Liberotto	Spiaggia	Orosei	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24592&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1
Fuile 'e mare	Spiaggia	Orosei	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18861

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

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Dolmen di Motorra	Monumento	Dorgali	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21286
Berchida	Spiaggia	Siniscola	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/berchida
Capo Comino	Spiaggia	Siniscola	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/capo-comino

Santa Lucia	Spiaggia	Siniscola	
Marina di Orosei	Spiaggia	Orosei	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/marina-di-orosei
Santa Maria	Spiaggia	Orosei	https://www.sardegnaturismo.it/it/esplora/santa-maria

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie più importanti che attraversano l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile sono la SS125 Orientale Sarda, strada che percorre la costa orientale da Olbia fino a Cagliari, e la SS129 Trasversale Sarda, che da Orosei attraversa l'interno dell'isola passando per Nuoro. Dalle strade statali si diramano varie strade provinciali (SP3, SP64) che collegano le spiagge della costa con i centri urbani più interni. Inoltre, sono presenti diverse strade secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente per l'accesso ai fondi agricoli e alle spiagge, che potranno essere utilizzate per il percorso in sede promiscua.

Il sistema portuale. Lungo l'itinerario in analisi non sono presenti porti commerciali, ma si incontrano due porti turistici dotati di tutti i servizi per la nautica da diporto presso la Marina di Orosei e nella frazione di Cala Gonone, quest'ultima non attraversata direttamente dall'itinerario ma raggiungibile dal centro urbano di Dorgali, da cui dista circa 8 km.

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

I PARCHI CICLISTICI

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

L'itinerario in analisi attraversa e fa supporto al proposto Parco Ciclistico del Supramonte Golfo di Orosei, Tepilora e del Rio di Posada, di cui di seguito si riporta una breve descrizione.

Il Parco Ciclistico del Supramonte, del Golfo di Orosei, di Tepilora e del Rio Posada comprende il Supramonte col Monte Corraisi, la valle del Lanaittu, la sorgente di Su Gologone, il canyon di Su Gorropu, la dolina di Su Suercone, le grotte Su Bentu e Sa Oche e il Parco Nazionale del Golfo di Orosei, che dal Supramonte si estende fino a Cala Gonone e Santa Maria Navarrese e comprende le numerose grotte affacciate sul mare (tra cui la grotta del Bue Marino di Dorgali) e le piccole calette (tra cui Cala Luna, Cala Sisine e Cala Goloritzé). È compreso

anche il Parco Naturale Regionale dell'Oasi di Tepilora, che coinvolge i comuni di Bitti, Lodè, Posada e Torpè e il territorio compreso tra il Rio Posada e le Foreste Demaniali di Crastazza-Tepilora e di Sos Littos. Si ricorda inoltre la Foresta Demaniale di Montes con i tacchi (Monte Novo San Giovanni, Monte Fumai, Monte Su Biu), i canyon (la Gola del Rio Flumineddu) e la lecceta di Sas Baddes; qui è possibile visitare il villaggio nuragico, numerosi resti degli ovili dei pastori e la casermetta di Funtana Bona dotata di parcheggi, aree attrezzate per la sosta e un museo didattico dedicato all'area del Supramonte.

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Sentiero CAI G-101 Cresta del Montalbo	Baronie
Sentiero CAI G-104A Guzzurra Talisi	Baronie
Sentiero CAI G-106 Corru 'e mandra - Badde Viola - Sa 'e Tamponi	Baronie
Cammino di Santu Jacu: tappa 36 Orosei - Dorgali	Baronie, Supramonte
Cammino di Santu Jacu: tappa 37 Orosei - Irgoli	Baronie
Cammino100Torri Cammino orientale: Via dell'Ogliastra	Baronie, Supramonte, Ogliastra

Il **Sentiero CAI G-101 Cresta del Montalbo** è un percorso che si sviluppa all'interno del Sito di Interesse Comunitario del Montalbo, attraversando il comune di Lodè e proseguendo lungo la cresta del Montalbo, da cui si può apprezzare il panorama sui due versanti del monte. Le caratteristiche geologiche e l'isolamento di questi luoghi rendono l'area particolarmente importante dal punto di vista naturalistico: lungo il percorso si incontrano garighe montane e desolati rocciai, oltre a numerose piante endemiche come la Peonia di Corsica; nei luoghi più freschi si trovano invece esemplari secolari di acero minore, scampati miracolosamente al taglio. Inoltre, si possono osservare mufloni e rapaci fra i quali la poiana, il falco pellegrino e l'aquila reale. Lungo il percorso si incontrano i ruderi di vecchi ovili e le aree di sosta realizzate in prossimità della Fonte di Talisi e presso Guzzurra e il centro di cantiere di Sa Mela dell'Ente Foreste della Sardegna.

Il **Sentiero CAI G-104A Guzzurra Talisi** è un percorso inserito nel Sito di Interesse Comunitario del Montalbo nel comune di Lodè e interseca la SP3 Lula - S. Anna. Lungo il tragitto si incontrano luoghi di particolare interesse storico come l'antica strada per la transumanza e i ruderi di vecchi ovili. Dal punto di vista naturalistico sono da segnalare alcuni esemplari secolari di acero minore. Il sentiero raggiunge il punto panoramico del passo di Corru 'e mandra e Punta Ferulargiu. Nelle vicinanze si trova l'area di sosta realizzata in prossimità della Fonte di Talisi e quella di Guzzurra.

Il **Sentiero CAI G-106 Corru 'e mandra - Badde Viola - Sa 'e Tamponi** è un percorso inserito nel Sito di Interesse Comunitario di Montalbo, raggiungibile dall'ingresso di Badde Viola che si trova sulla vecchia strada Nuoro - Siniscola. Dalla sommità di Mangallu e da tutto il sentiero della carrareccia si ha una vista panoramica sul versante sud-ovest del Montalbo. Il percorso attraversa il passo di Corru 'e mandra e passa nelle vicinanze di Punta Ferulargiu. Lungo il percorso si incontrano luoghi di particolare interesse naturalistico e culturale come il vecchio bosco di lecci, gli antichi ruderi dei rifugi dei pastori, le vie della transumanza e le aie carbonili. Lungo la pista forestale è possibile visitare i vecchi Pinnettos di Ortorutta, restaurati e attrezzati per la fruizione turistica.

Sono presenti le aree di sosta di Cuile Ortorutta, di Fontana Mariane 'e Jana, l'area di sosta di Guzzurra e il fabbricato di servizio del centro di cantiere di Sa Mela, gestito dall'Ente Foreste della Sardegna.

Il **Cammino di Santu Jacu** è un itinerario religioso di circa 1250 km che ripercorre gli antichi luoghi legati al culto di San Giacomo in Sardegna attraverso i percorsi dell'asse centrale tra Cagliari e Porto Torres, del braccio laterale occidentale tra Bolotana e Oristano, del braccio laterale orientale tra Ozieri e Olbia e del cammino del sud-ovest attraverso il Sulcis e fino alle isole di San Pietro e Sant'Antioco. L'ambito attraversato dall'itinerario in oggetto risulta interessato dal Cammino di Santu Jacu nelle due tappe n. 36 Orosei - Dorgali e n. 37 Orosei - Irgoli, entrambe comprese all'interno del braccio laterale orientale che da Ozieri si dirige verso Olbia, passando per Nuoro, Dorgali e Orosei.

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

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
22	Olbia - Siniscola
24	Dorgali - Tortolì
32	Nuoro - Dorgali

L'itinerario in oggetto fa parte della **direttrice longitudinale orientale-costiera**, un corridoio ciclabile che percorre la costa orientale della Sardegna collegando Santa Teresa di Gallura con la città di Cagliari attraverso otto itinerari che transitano per Olbia, Dorgali, Tortolì, Villaputzu e Villasimius. Inoltre, da Dorgali l'itinerario si collega alla direttrice trasversale centrale, una direttrice di livello secondario che unitamente a una porzione della direttrice principale longitudinale centrale-occidentale consente di collegare il versante costiero orientale a quello occidentale fino a Bosa.

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

I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO

Un itinerario ciclabile che possa essere utilizzato da diversi target di ciclisti turisti non è solo caratterizzato da un insieme di tratti diversamente ciclabili, ma è anche rappresentato da una serie di altri elementi, strumenti ed attrezzature che ne completano la caratterizzazione come prodotto turistico. Tra questi un ruolo importante è

svolto dai cosiddetti ciclo servizi, che ricomprendano aree di sosta sicura ed attrezzate per far riposare i ciclisti o ripararli dalla pioggia 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 è possibile trasportare la bici, ciclo officine e servizi di assistenza tecnica, servizi di bike-sharing e/o noleggio di biciclette ed attrezzature, etc. tutti opportunamente localizzati e facilmente accessibili.

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

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

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

Lungo l’itinerario sono stati individuati diversi servizi attualmente presenti e precisamente:

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

Inoltre lungo l’itinerario e in particolare nei centri di Siniscola e Cala Gonone, frazione di Dorgali, sono presenti due strutture ricettive comprese nel circuito Albergabici di FIAB e dunque dotate di servizi adatti a chi si muove in bici per cicloturismo, ciclismo su strada e in mountain bike.

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

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

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

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

I servizi proposti per l'integrazione sono i seguenti:

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

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

Nell'ambito interessato dall'itinerario in analisi ricade il **faro di Capo Comino**, struttura situata nell'omonima località nel comune di Siniscola, avente più di 70 anni e per la quale è in fase di avviamento la verifica di interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 42/2004.

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

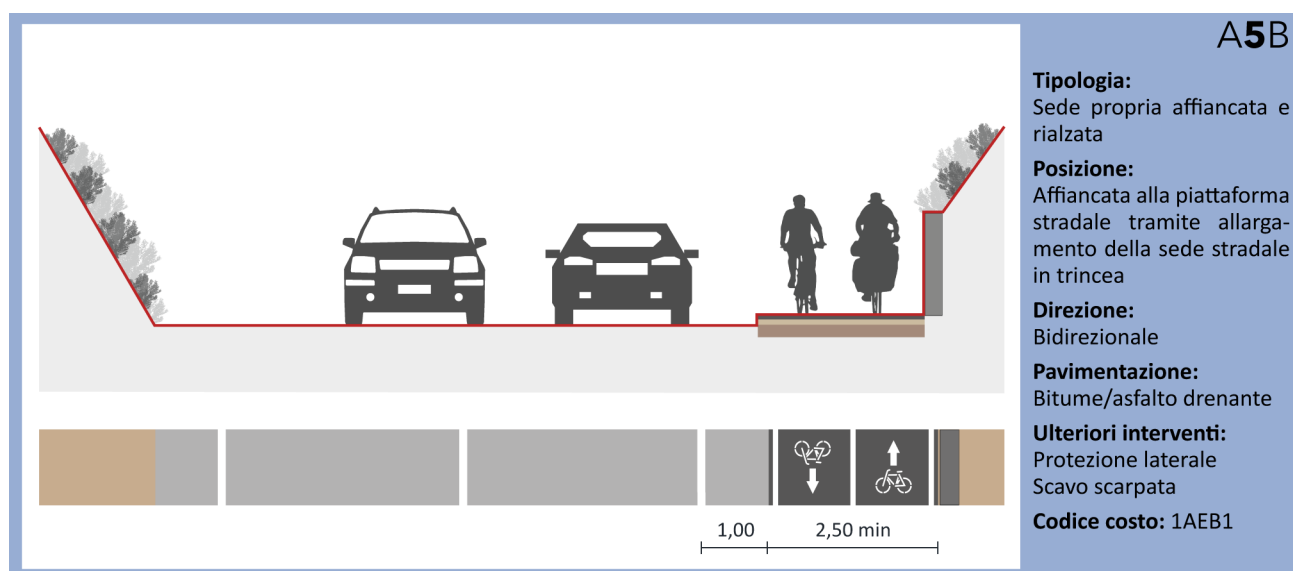
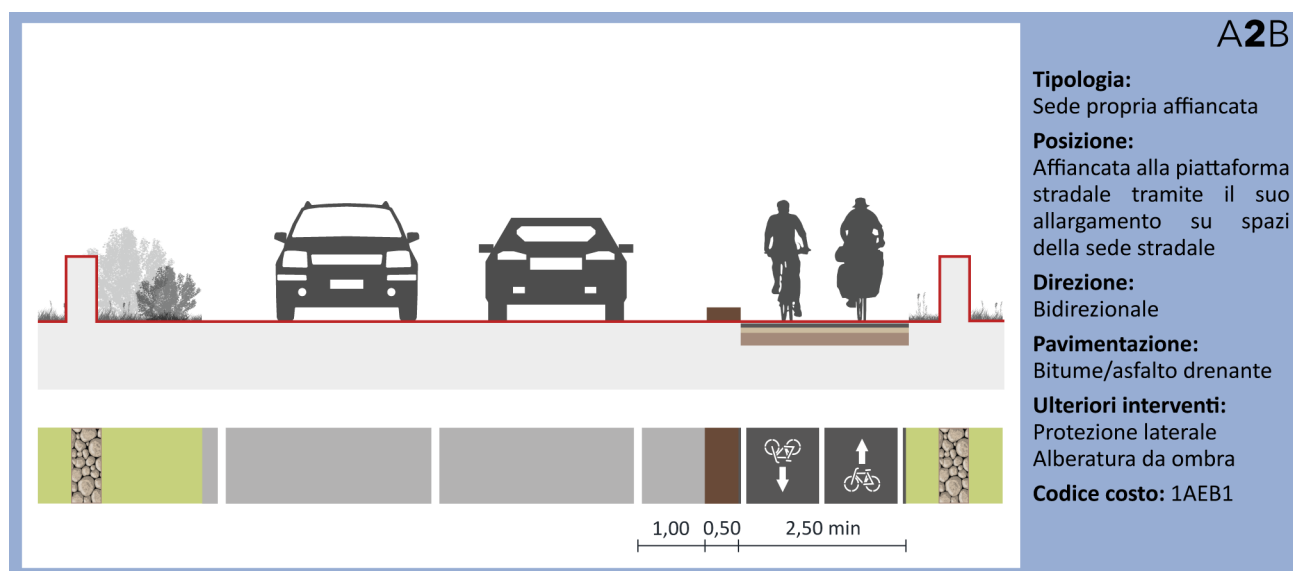
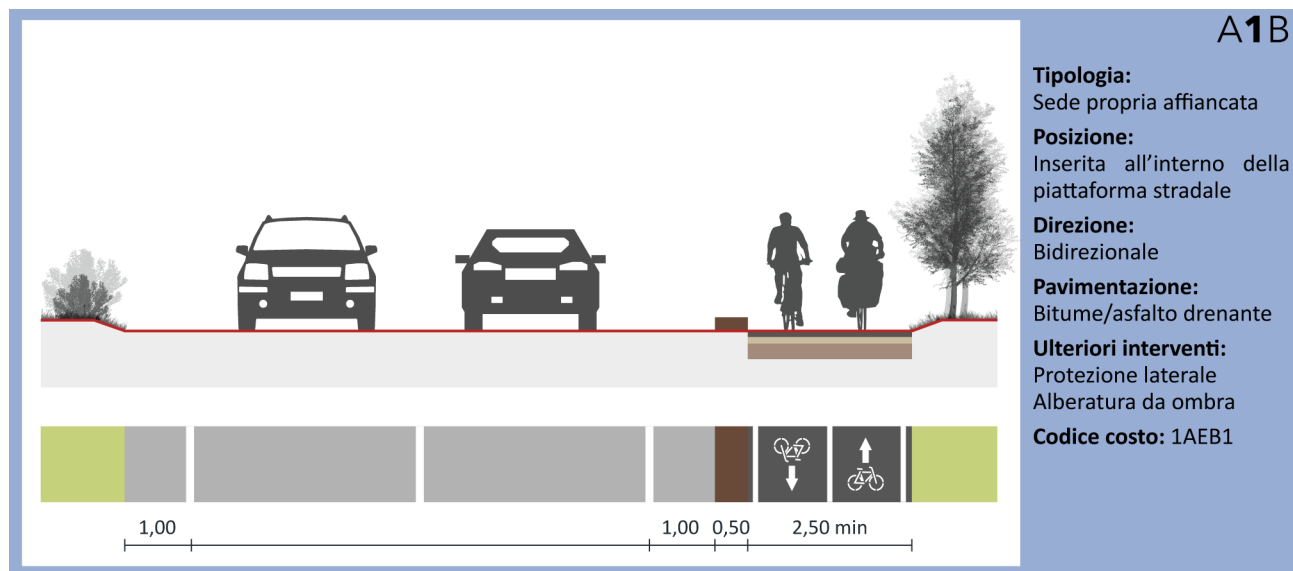
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle *sezioni tipo* riportate nel paragrafo seguente)

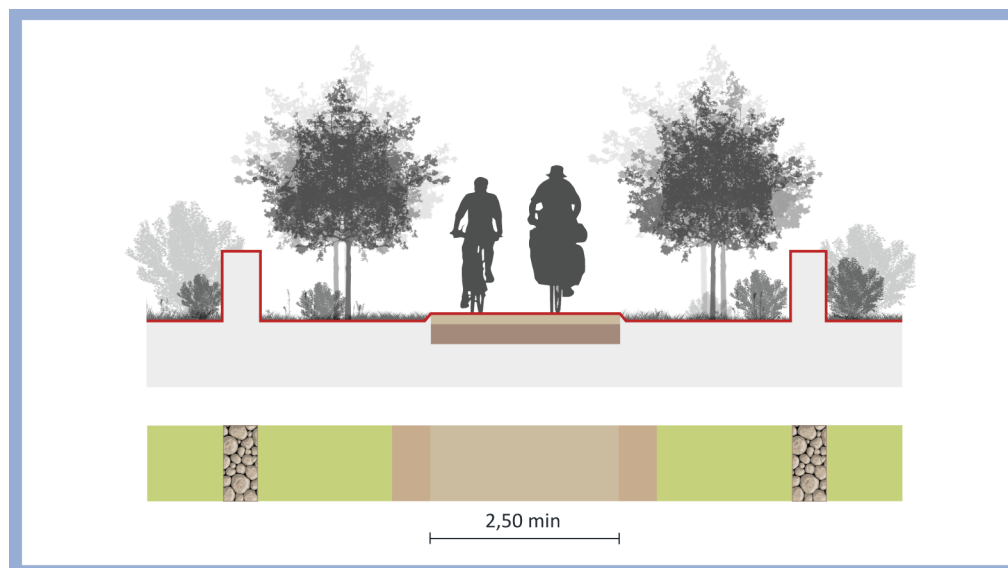
Itinerario. L'itinerario ha origine nel centro urbano di Siniscola, principale centro delle Baronie e "porta" tra Gallura e Barbagie. L'itinerario percorre a ritroso parte dell'ultimo tratto dell'itinerario proveniente da Olbia in direzione della spiaggia di La Caletta. Con un percorso in sede promiscua che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana (*vedi sezione tipo D7*), l'itinerario lascia Siniscola per proseguire in direzione nord-est, percorrendo in sede promiscua (**D2** e **D3**) alcune strade vicinali e comunali a bassa intensità di traffico fino a raggiungere l'intersezione con la SP3, in corrispondenza della quale trova conclusione il tratto in sovrapposizione con l'itinerario precedente. Imboccando la strada provinciale l'itinerario prosegue in direzione sud con una pista affiancata alla piattaforma stradale (**A2B**), ad eccezione dei tratti in cui i restringimenti di carreggiata in corrispondenza dei ponti necessari a superare la foce del Rio di Siniscola obbligano il transito in sede promiscua (**D8**). In sede di progettazione di ulteriore dettaglio potranno essere valutate alternative che prevedano interventi infrastrutturali più importanti per realizzare tratti in sede propria anche in attraversamento dei corsi d'acqua. Raggiunta la località balneare di Iskra e Voes, l'itinerario la attraversa ancora con una pista affiancata alla piattaforma stradale (**A1B**) e prosegue lungo una strada comunale che corre parallela alla SS125 (**A2B**). Raggiunta la SS125 con un percorso in sede promiscua (**D2**), l'itinerario percorre un breve tratto della strada statale con una pista affiancata alla piattaforma (**A2B**), fatti salvi i tratti in cui la presenza di stretti viadotti obbliga il transito in sede promiscua (**D8**). Attraversata la SS125 (**E6**), l'itinerario prosegue in sede promiscua (**D2**) sulla strada comunale via la Pineta verso il villaggio di pescatori di Santa Lucia, centro turistico del comune di Siniscola completamente circondato da una pineta. La località balneare è attraversata lungo la via del Vecchio Porto e il lungomare con un percorso in sede promiscua che prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana (**D7**). L'itinerario prosegue in direzione sud lambendo la pineta con una pista non affiancata (**B3**) che ricalca una strada vicinale lungo costa, fino al centro turistico di S'Ena e Sa Chitta ai margini nord della spiaggia di Capo Comino. Attraversato l'abitato con un percorso in sede promiscua che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana (**D7**), l'itinerario raggiunge la SS125 con una pista non affiancata che ricalca il tracciato di una strada vicinale (**B3**). L'itinerario percorre la strada statale per circa 1,5 km con una pista affiancata alla piattaforma (**A2B**), fino ad imboccare la strada comunale che conduce alla costa di Capo Comino, sulla quale transita in sede promiscua (**D2**). Superato il vecchio faro di Capo Comino, l'itinerario prosegue ancora in sede promiscua (**D3** e **D4**) percorrendo le strade vicinali lungo costa che lambiscono le spiagge di S'Aliterru, Cannazzellu e Mandra 'e Pische, fino a raggiungere la spiaggia di Berchida. Prima della foce del Rio Berchida l'itinerario devia verso l'entroterra percorrendo ancora in sede promiscua (**D4**) le strade vicinali che consentono l'accesso alla spiaggia e superando con un pontile ciclopedonale (**E21**) il letto del rio. Con questo percorso l'itinerario ritorna sulla SS125, sulla quale transita con una pista affiancata alla piattaforma stradale (**A2B**) per circa 6 km, costeggiando l'area naturalistica dell'Oasi di Bidderosa, una pineta costiera che fa da cornice ad uno dei litoranei più pregiati della Sardegna. Deviando sul viale Cala Ginepro ancora in sede propria affiancata (**A1B**), l'itinerario si avvicina al litorale di Orosei e costeggia le spiagge di Cala Ginepro, Mattanosa, Porto Corallo e Cala Liberotto percorrendo in sede promiscua le strade comunali di accesso al mare (**D2** e **D7**). Transitando ancora in sede promiscua sul viale Cala Liberotto, l'itinerario raggiunge e attraversa la località turistica di Sos Alinos per reimmettersi sulla SS125, percorrendo la quale supera il Rio sos Alinos in sede promiscua con i veicoli (**D8**) e prosegue in sede propria affiancata (**A2B** e **A5B**) per 1,3 km. Raggiunta la località turistica di Sas Linnas Siccas, l'itinerario lascia la strada statale per proseguire in sede promiscua (**D7**) sulla via Fuile 'e Mare, che attraversa gli insediamenti balneari diffusi della costa consentendo l'accesso alle spiagge. Superato il Rio Sa Minda tramite una passerella ciclopedonale (**E21**), l'itinerario prosegue ancora in sede promiscua (**D2** e **D3**) su strade vicinali lungo costa fino a raggiungere la foce del fiume Cedrino, ai margini nord della Marina di Orosei. Risalendo il corso del fiume in sede

promiscua (**D3**) sulla strada vicinale Loc. Pedra Longa, l'itinerario ritorna sulla SS125 alle porte del centro urbano di Orosei, che viene attraversato ancora in sede promiscua mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana (**D7**). L'itinerario prosegue in direzione sud-ovest lasciando il centro di Orosei e percorrendo in sede promiscua (**D2** e **D3**) per circa 9 km alcune strade vicinali, per mezzo delle quali evita il transito sulla strada statale. Reimmettendosi sulla SS125 l'itinerario percorre la strada statale per circa 8 km con una pista affiancata (**A2B** e **A5B**) che consente di raggiungere il centro urbano di Dorgali, costeggiando il sistema carsico di Ispinigoli - S. Giovanni Su Anzu caratterizzato da alcune delle grotte più suggestive del Supramonte di Dorgali. Proseguendo sulla SS125, dall'intersezione con la SP38 l'itinerario si sviluppa fino alla sua conclusione in sovrapposizione con l'itinerario n. 32 che proviene da Nuoro, facendo ingresso a Dorgali in affiancamento alla piattaforma stradale. Imboccando il viale E. Fermi lo attraversa (**E14**) e prosegue sullo stesso con una pista in sede propria affiancata (**A6B**), che per un breve tratto ricalca una pista realizzata dall'amministrazione comunale. Con questo percorso l'itinerario lambisce da nord a sud-est i margini dell'abitato, da cui è possibile ammirare il panorama dall'alto (questo tratto è quello che risulta di maggiore pendenza). L'itinerario si conclude in prossimità del Parco del Carmelo dove, in continuità con lo stesso, trova origine l'itinerario n. 24 Dorgali - Tortolì. A Dorgali, tra le caratteristiche vie e le case di pietra vulcanica del centro storico è possibile visitare il Museo Civico e il Museo Archeologico mentre il territorio comunale offre un patrimonio naturalistico di oltre 200 kmq, rappresentando una delle mete favorite sia per il turismo balneare che per quello escursionistico e speleologico. Poco distante dal paese, superata la galleria che rappresenta la porta tra mare e montagna, si apre l'affascinante golfo di Orosei con la frazione di Cala Gonone, celebre per le insenature e le calette tra cui Cala Luna, Cala Sisine, Cala Mariolu, Cala Goloritzé sino al confine con Baunei e le famose cavità naturali delle Grotte del Bue Marino, spettacolare 'foresta' di stalattiti e stalagmiti, un tempo habitat della foca monaca.

Quando l'itinerario attraversa un centro urbano si propone l'istituzione di una zona 30 urbana da concordare con l'Amministrazione Comunale, all'interno della quale si prevede l'utilizzo di opportuni accorgimenti progettuali per la moderazione del traffico, necessari in particolare a limitare la velocità dei veicoli motorizzati nel passaggio da un ambito extraurbano ad un ambito urbano ; inoltre sarà opportuno integrare la segnaletica esistente con quella specifica per avvisare gli utenti della promiscuità (ad esempio con pittogrammi ripetuti a distanza regolare), facendo particolare attenzione alle intersezioni.

SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO





B3

Tipologia:
Sede propria non affiancata

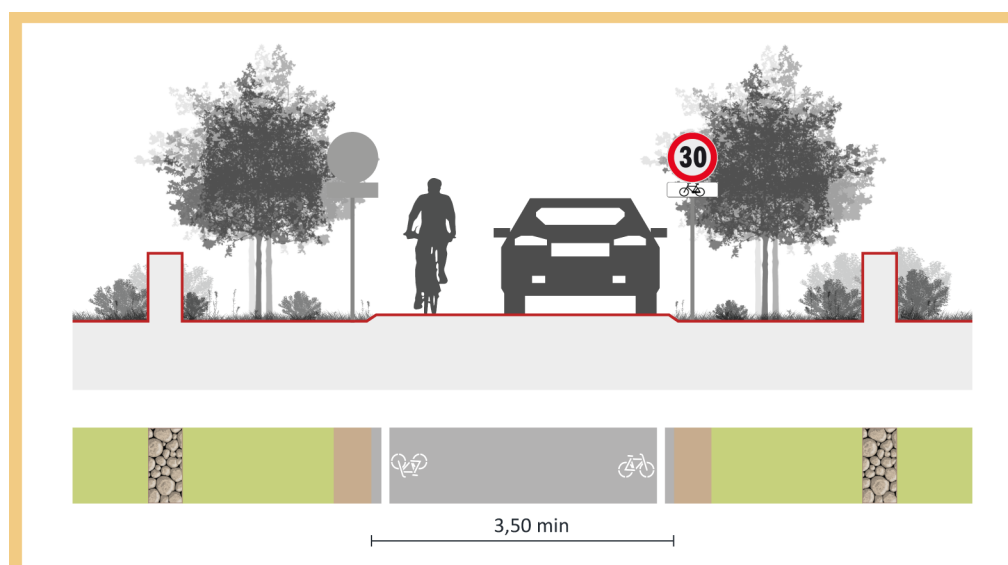
Posizione:
Inserita su tracciato stradale extraurbano privo di traffico

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BBS3



D2

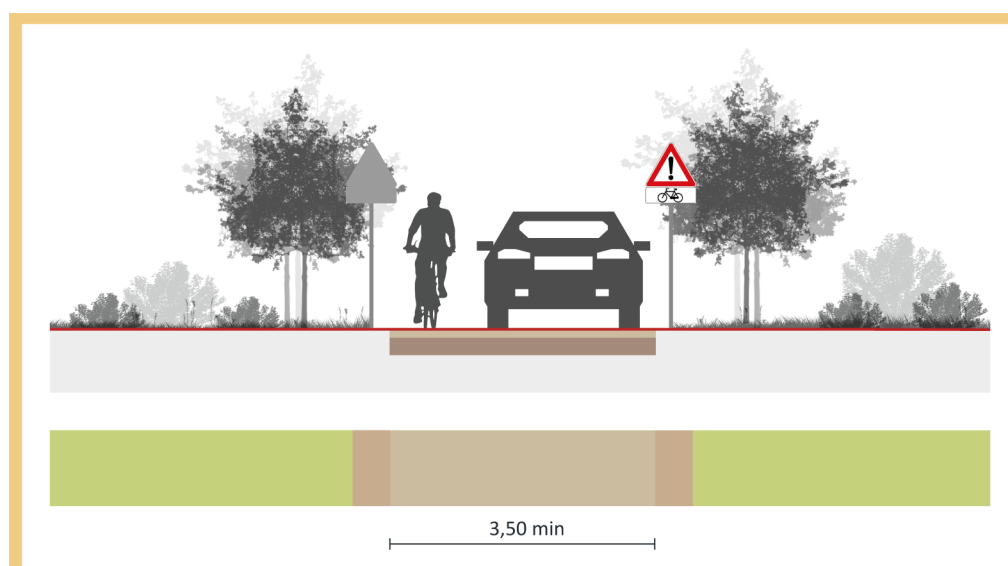
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

Codice costo: 3CVB5



D3

Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-2/3

D4

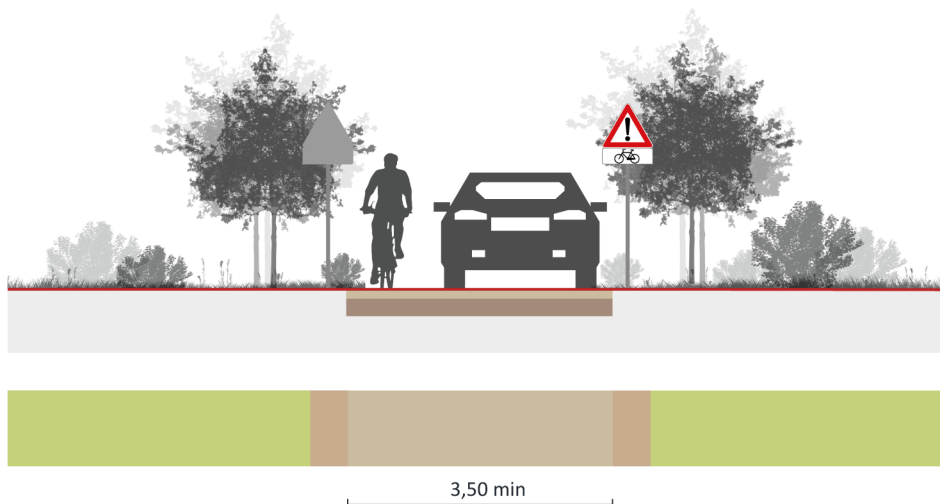
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-1



D7

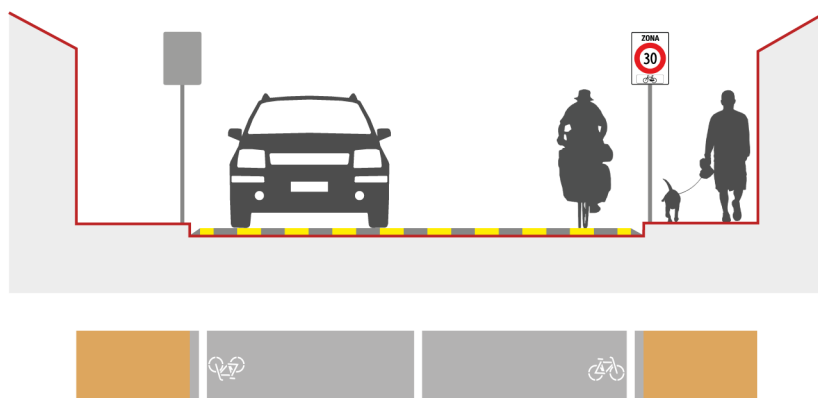
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

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



D8

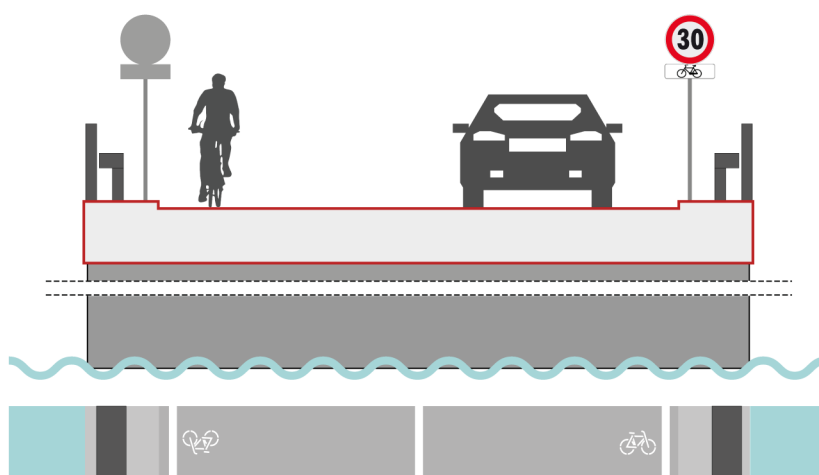
Tipologia:
Percorso promiscuo

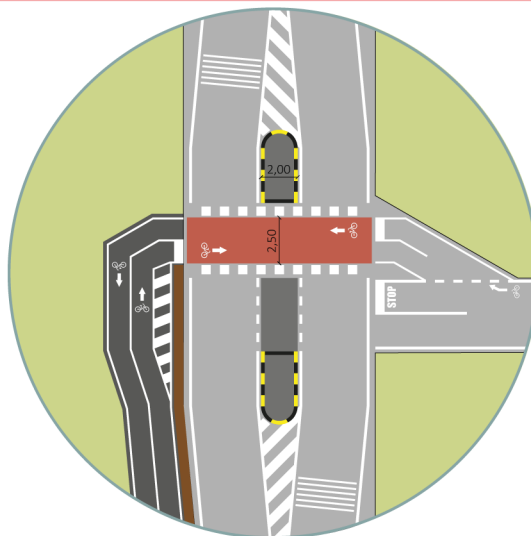
Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su ponte, viadotto etc. senza possibilità di allargamento

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

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





E6

Tipologia:

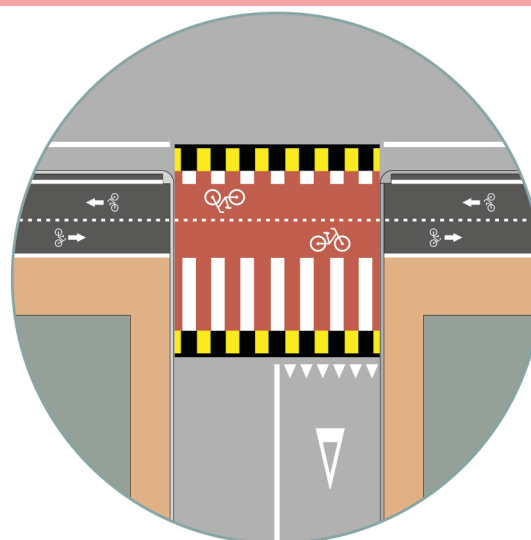
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata e percorso promiscuo

Interventi:

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

Tipo intervento: I1

Codice costo: 4E



E14

Tipologia:

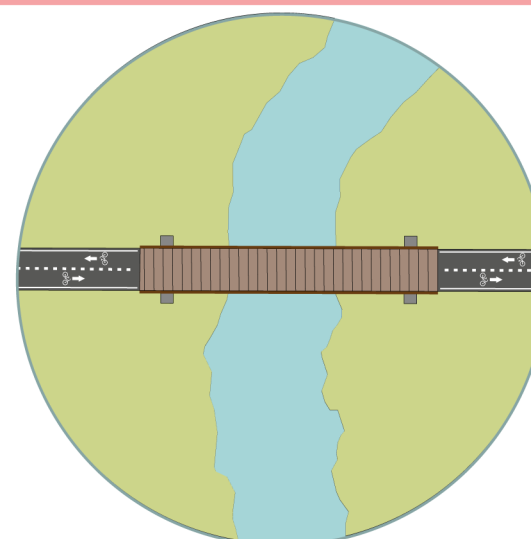
Attraversamento ciclabile rialzato su strada urbana, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:

- attraversamento ciclabile rialzato
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A5

Codice costo: 4U



E21

Tipologia:

Passerella ciclabile su fiume, rio, stagno etc. a connessione di pista ciclabile in sede propria

Interventi:

- passerella ciclabile
- protezione laterale
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: P1

Codice costo: 4E

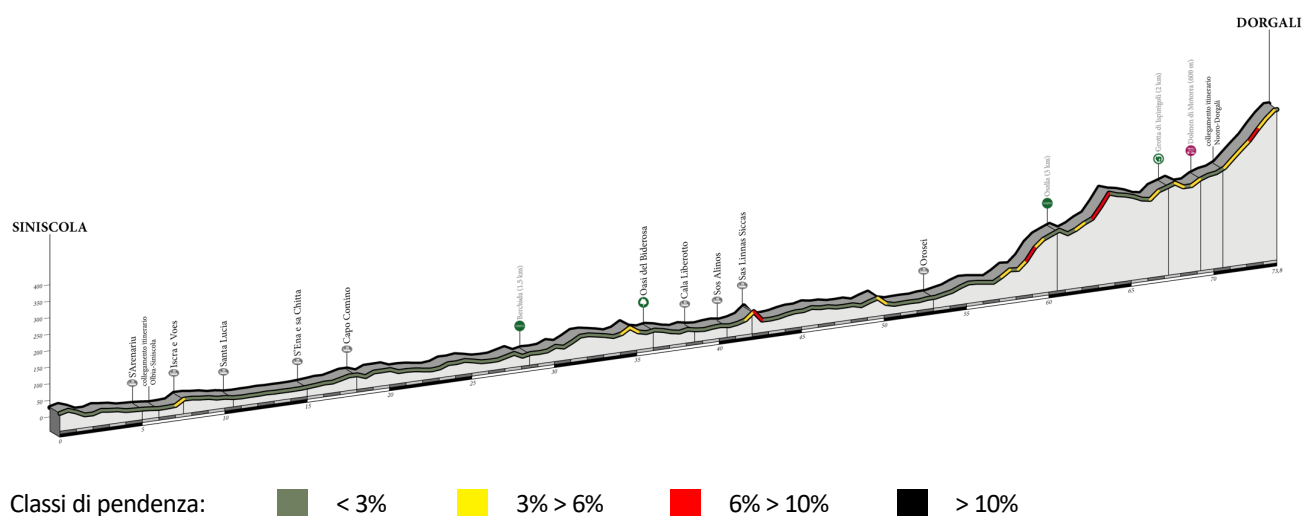
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

L'itinerario si sviluppa su livellette minori del 3% per circa 63 km, pari all'85% del suo sviluppo complessivo, e soltanto per 2,50 km, pari al 3% del totale, presenta pendenze superiori al 6%, ma sempre al di sotto del 10%. Questi brevi tratti più impervi sono localizzati prevalentemente nel tratto tra Orosei e Dorgali e all'interno di quest'ultimo centro urbano. La rimanente porzione di itinerario, pari a circa il 12% del percorso totale, si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%.

La proposta di itinerario ciclabile in oggetto prevede che il 35,5% circa sia sviluppato su piste ciclabili in sede propria, per un totale di circa 26 km, mentre il 62%, pari a 45,5 km, si svolge su un percorso in sede promiscua con i veicoli motorizzati che interessa strade vicinali, arginali, a bassa intensità di traffico (sulle quali si registra un volume di traffico inferiore ai 500 veicoli/giorno) e strade urbane lungo le quali si prevede l'istituzione di specifiche Zone 30. Il transito in sede promiscua lungo strade statali e provinciali si estende per solo 1,68 km, limitandosi quindi a circa il 2% dell'intero itinerario, e normalmente si rende necessario quando non sono disponibili altre alternative di tracciato, a meno di interventi infrastrutturali rilevanti, che potranno essere verificati meglio ed in dettaglio in sede di studio di fattibilità tecnico-economica.

Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 4 ore e 55 minuti ed è calcolato considerando una velocità media del ciclista di circa 15 km/h.

Di seguito è riportato il profilo altimetrico dell'intero percorso, nel quale sono indicati i centri abitati, le frazioni e i principali punti di interesse turistici e trasportistici attraversati.



Nella tabella seguente sono riportate le principali specifiche tecniche e territoriali di dettaglio dell'itinerario:

SCHEDA TECNICA N. 23	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	73,78
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	7.006.523,01
Lunghezza itinerario con pendenza <3% (km)	62,78
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	8,50
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	2,50
Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km)	0,00
Lunghezza già realizzata (km)	0,26
Lunghezza già progettata (km)	0,00
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	46,01
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	26,18
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	1,68
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	38,14
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	7,41
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,38
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	5
Lunghezza del percorso diretto (km)	59,20
Dislivello salite (passo 200m)	931,62
Dislivello discese (passo 200m)	514,48
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	73,78
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	14,15
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	11,03
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	11
Punti di interesse in centro urbano	7
Punti di interesse lungo l'itinerario	6
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	6
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	0
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	5

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Siniscola - Dorgali nella valutazione degli indicatori di ciclabilità e attrattività e dell'indice di qualità complessiva.

Indicatore di ciclabilità					
LUNGHEZZA (KM)	DISLIVELLO IN SALITA (M/KM)	PENDENZA MEDIA (%)	GRADO DI PROTEZIONE	FONDO VIABILE	PUNTEGGIO CICLABILITÀ
73,78	6,97	1,5	3	MISTO	
2	3	3	2	2	12

SCALA DELLA DIFFICOLTÀ

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

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

Indicatore di attrattività					
SERVIZI PRESENTI (N/KM)	AREE NATURALI (N/KM)	PUNTI DI INTERESSE (N/KM)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N/KM)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ
1,73	0,08	0,18	0,07	0	
3	3	2	1	2	11

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

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

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

Indice qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
12	11	23
LIVELLO DI CICLABILITÀ MEDIA	LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ MEDIA	LIVELLO DI QUALITÀ MEDIA

SCALA DELLA QUALITÀ

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

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

QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI

Scheda di computo dei costi n. 23 Lunghezza: 73,78 km Costo totale: 7.006.523,01 € Costo/km: 95.299,62 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 3.837.308,58	25,91	35,12	0,26	0,35	25,65	34,77
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 1.455.257,49	47,23	64,01	0,00	0,00	47,23	64,01
Attraversamento ¹	€ 1.697.264,67	0,64	0,87	0,00	0,00	0,643	0,87
Intersezione ²	€ 16.692,27						
Totale	€ 7.006.523,01	73,78	100,00	0,26	0,35	73,52	99,65

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

² intervento di posa in opera di segnaletica verticale

OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS

IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

Proponente	Contenuto sintetico delle osservazioni
Comune di Orosei	Viene espressa soddisfazione per l'iniziativa a regia regionale e si fa presente che il comune ha già attuato delle iniziative di promozione turistica anche attraverso l'uso della bicicletta, tramite strutture locali che si stanno convenzionando con agenzie in grado di portare in Sardegna turisti dal resto dell'Europa. Tra le iniziative in corso o in previsione vengono citati i tour di mountain bike che dalle spiagge portano i turisti a visitare i nuraghi della zona e gli itinerari naturalistici in direzione Lula e Dorgali previsti per la primavera. Viene chiesto inoltre se esiste la possibilità di collegare i percorsi naturalistici di Orosei con la rete regionale in modo da valorizzare e collegare strade esistenti e piccoli punti di ristoro.

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

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BIBLIOGRAFIA

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

SITOGRAFIA

www.bicitalia.it
www.bikeitalia.it
www.fiab-onlus.it
www.istat.it
www.maps.it
www.regione.sardegna.it
www.sardegnaambiente.it
www.sardegna.beniculturali.it
www.sardegnaecultura.it
www.sardegnaeculturalibrary.it
www.sardegnaecgeoportale.it
www.sardegnaecmobilita.it
www.sardegnaecnatura.com
www.sardegnaecsentieri.it
www.sardegnaecterritorio.it
www.sardegnaecnaturismo.it
www.wikipedia.it

REPERTORIO IMMAGINI

(www.sardegnaambiente.it, www.sardegnaecnaturismo.it, www.wikipedia.it)

Copertina: Cala Ginepro, Orosei

Introduzione:

1. Spiaggia di Capo Comino, Siniscola
2. Spiaggia di Berchida, Siniscola
3. Spiaggia di Bidderosa, Orosei
4. Panorama dal Monte Bidderosa, Orosei
5. Stagno di Sa Curcurica, Orosei
6. Cala Liberotto, Orosei
7. Scorcio del paese, Orosei
8. Marina di Orosei, Orosei
9. Scorcio del paese, Dorgali

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.23 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI

L'All.1 contiene una tavola in scala 1:30.000 in cui sono riportati:

- la tipologia di sede;
- gli elementi caratteristici (attraversamenti ferroviari, guadi, passerelle, ponti);
- i punti di interesse suddivisi per categoria (sito archeologico, castello, museo, edificio, chiesa, spiaggia);
La rappresentazione in planimetria dei punti di interesse varia a seconda dell'ambito di riferimento:
 - o ambito urbano: viene riportato un solo punto per categoria;
 - o ambito extraurbano: vengono riportati tutti i punti entro una distanza di 1 km dall'itinerario;
 - o ulteriori punti: vengono riportati altri punti di interesse rilevanti per la qualità dell'itinerario e che risultano facilmente raggiungibili. Questi punti, a differenza degli altri, si trovano a più di 1 km di distanza dall'itinerario;
- le aree naturali (SIC, ZPS, Aree gestione Fo.Re.S.T.A.S., Parchi Nazionali e Regionali);
- i nodi e le reti di trasporto principali (aeroporti, porti commerciali e turistici, stazioni ferroviarie, stazioni ferroviarie turistiche, fermate extraurbane TPL, ferrovie ordinarie e dismesse, strade, collegamenti via mare con servizi marittimi);
- i cicloservizi proposti: ciclostazioni, info-point, ciclofficine e aree di sosta;
- gli itinerari bici-treno;
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale.