

ITINERARIO 29

OLBIA - MONTI (STAZIONE) - BERCHIDDA



 42,05 km

 713 m

 489 m

 2 h 48 min

 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIA**

 Gallura

 Direttrice locale di collegamento Ozieri, Tempio Pausania e Olbia



- CicOlbia Rete Urbana Ciclopedonale; Strada del Vermentino di Gallura DOCG; Sentieri del Parco del Limbara; Ecomuseo Semida; Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 21, n. 22, n. 30, n. 39

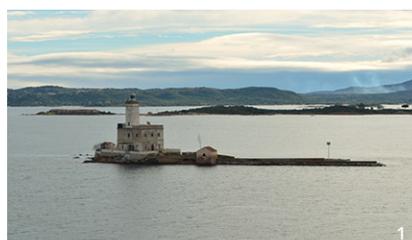


INTRODUZIONE	5
ANALISI	6
ANALISI DEL CONTESTO	6
IL PAESAGGIO	6
I VINCOLI AMBIENTALI	6
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI	7
LE INFRASTRUTTURE	8
I PARCHI CICLISTICI	9
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	11
ANALISI TECNICA	13
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	13
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	15
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO	18
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	20
QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI	23
OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS	25
IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI	25
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	27
BIBLIOGRAFIA	27
SITOGRAFIA	27
REPERTORIO IMMAGINI	27
ALLEGATI	29
ALL. 1: TAVOLA N. 1.29 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI	29

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Olbia - Monti (stazione Monti-Telti) - Berchidda, 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. 29 Olbia - Monti (stazione Monti-Telti) - Berchidda, lungo 42,05 km, collega gli itinerari che confluiscono a Olbia, importante nodo intermodale, con l'entroterra centro-settentrionale dell'Isola, nel cuore della Gallura, costituendo parte della direttrice di interesse locale che collega la costa orientale con le regioni storiche del Logudoro e del Monteacuto. Un lungo tratto di attraversamento urbano all'interno di Olbia consente l'accessibilità al porto commerciale, all'aeroporto e alla stazione ferroviaria in cui sono presenti i servizi di Trenitalia per Macomer, Oristano e Cagliari. L'itinerario si snoda attraverso il territorio di Monti, conosciuto per il suo prezioso Vermentino, fino al cuore montuoso della Gallura più profonda nel centro di Berchidda, animato dalla famosa manifestazione culturale del Time in Jazz e anch'esso sede di importanti cantine vinicole, come testimoniato dal Museo del Vino che traccia la storia della viticoltura in Sardegna. Inoltre, l'itinerario coinvolge l'area di interesse naturalistico del Monte Limbara, massiccio granitico tra i più importanti dell'Isola, il cui territorio ricade all'interno del Parco Naturale Regionale del Limbara oltre che nel sistema gestito dall'Agenzia Fo.Re.S.T.A.S.



ANALISI

ANALISI DEL CONTESTO

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

L'analisi che segue è articolata in diverse categorie:

- il **paesaggio**, in cui vengono descritti i vari scenari paesaggistici presenti nei territori attraversati dall'itinerario 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

A partire dalla costa nord-orientale della Sardegna, l'itinerario si sviluppa verso l'entroterra della regione storica della Gallura fino a raggiungere il suo cuore montuoso alle pendici meridionali del Limbara, a pochi passi dal lago Coghinas, bacino artificiale realizzato dallo sbarramento dell'omonimo fiume. L'area costiera, ricadente nell'ambito del Golfo di Olbia definito dal PPR nella scheda d'ambito n. 18 è incardinata sul sistema delle rias, che connotano l'identità ambientale della Gallura costiera orientale: il golfo esterno di Olbia, teso tra le due singolarità calcareo-dolomitiche di Capo Figari a nord e Tavolara a sud, è delimitato sulla costa settentrionale dalla Ria di Cugnana, ritagliata tra il promontorio di Rudalza e la fascia costiera occidentale dominata dai monti di Cugnana mentre sulla costa meridionale un'articolazione di rias minori crea la sponda continentale di fronte all'arcipelago di Tavolara e Molara, circoscritto a sud da Capo Coda Cavallo. L'entroterra della Gallura, delimitata a ovest dal fiume Coghinas e a sud-est dal monte Nieddu, risulta dominato dal massiccio montuoso del Limbara, secondo in Sardegna per dimensione e importanza, con la massima altitudine di 1.362 metri s.l.m. raggiunta da Punta Balistrieri. Il complesso di natura granitica, assieme al fiume Coghinas rappresenta un fattore di delimitazione e isolamento di questa regione, condizione accentuata dai profondi solchi delle valli fluviali interne e dalle diverse tessere del mosaico tellurico. In Gallura si possono osservare almeno tre tipi di paesaggio in cui l'intervento dell'uomo ha inciso in modo significativo, ciascuno dei quali si distingue per differenti particolarità e velocità di modificazione. Il paesaggio degli insediamenti interni può definirsi a lenta modificazione, quello dell'habitat disperso degli stazzi appare in bilico tra la tendenza all'abbandono e la sua ripresa, quello costiero è senza dubbio il più soggetto a trasformazioni, con accelerazioni improvvise e modifiche sostanziali. Il secolare isolamento che caratterizza il territorio lontano dalla costa è legato alla difficoltà con cui le vie di comunicazione si snodano nel contesto orografico, dove il carattere impresso dalla conformazione granitica della natura domina ancora rispetto alle infrastrutture.

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
Monte Limbara	SIC
Cantiere forestale Monte Limbara Sud - Complesso Forestale Limbara	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L'itinerario ciclabile Olbia - Monti (stazione Monti-Telti) - Berchidda attraversa i centri urbani o i territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Olbia (59 968 abitanti)	centro urbano
Monti (2 418 abitanti)	territorio comunale
Berchidda (2 772 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 65 158 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

I centri urbani di Olbia e Berchidda fanno 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.

I centri urbani di Monti e Berchidda fanno parte dell'associazione nazionale **Città del Vino** che si propone la valorizzazione e promozione turistica dei territori del vino, la diffusione della cultura del vino e della qualità enologica oltre che la salvaguardia delle risorse ambientali e la tutela delle realtà produttive e paesaggistiche locali. Inoltre, il borgo di Berchidda ospita il **Time in Jazz**, festival internazionale ideato e diretto dal trombettista Paolo Fresu che anima ogni estate le strade del paese grazie a musicisti provenienti da tutto il mondo.

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

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Chiesa di San Sulpicio	Chiesa	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17911
Centro Commerciale Terranova	Edificio	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19398
Municipio	Edificio	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19380
Villa Clorinda	Edificio	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19387
Città punica	Sito archeologico	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18861
Città romana	Sito archeologico	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20042
Monumenti romani	Sito archeologico	Olbia	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20268

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 Sant'Andrea	Monumento	Berchidda	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=22227
Museo del vino	Museo	Berchidda	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19012&v=2&c=2487&c1=2130&visb=&t=1

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie principali dell'ambito interessato dall'itinerario tra i centri urbani di Olbia e Berchidda sono la SS729 Sassari-Olbia, che collega la zona nord-occidentale dell'Isola con la costa orientale, e le strade statali SS199 di Monti e SS597 di Logudoro, oggi parzialmente inglobate nel tracciato della prima. Dalle strade statali si diramano varie strade provinciali, tra cui la SP147 e la SP138, che consentono il collegamento tra i principali centri urbani. Inoltre, sono presenti diverse strade secondarie a basso volume di traffico, utili principalmente per l'accesso ai fondi agricoli, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Lungo l'itinerario sono presenti le stazioni ferroviarie di Olbia, Monti-Telti e Berchidda, interessate dalla linea di trasporto passeggeri ordinaria attiva di Cagliari-Golfo Aranci - nota anche come Dorsale

Sarda - che collega Cagliari col porto gallurese di Golfo Aranci, passando per vari centri del Campidano, della Sardegna centrale e della Gallura.

Il sistema portuale. Il principale porto presente lungo l'itinerario è quello di Olbia, che rappresenta uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo e anche un'importante scalo commerciale. Dal porto di Olbia sono operati i collegamenti con Civitavecchia, Genova, Piombino e Livorno. Oltre al porto commerciale, si ricorda anche il porto turistico Marina di Olbia, dotato di tutti i servizi per la nautica da diporto.

Il sistema aeroportuale. Lungo l'itinerario è presente l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, uno dei principali scali aeronautici internazionali della Sardegna, situato a circa un chilometro dal centro di Olbia.

I nodi di integrazione intermodale. Lungo l'itinerario non si intercettano fermate delle linee autobus di TPL gestite dall'ARST.

I PARCHI CICLISTICI

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

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

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

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

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

Denominazione itinerario	ubicazione
CiclOlbia Rete urbana ciclopedonale	Olbia

Strada del Vermentino di Gallura DOCG	Gallura
Sentieri del Parco del Limbara	Monte Limbara
Semida - Ecomuseo di arte, natura e ambiente	Monte Limbara
Itinerario RAS 313 In-Movimento "Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto"	Unione dei Comuni Alta Gallura

Il progetto **Ciclobia**, promosso dal Comune di Olbia nell'ambito del Quarto e Quinto Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, è stato avviato nel 2013 ed è attualmente in corso. Il progetto comprende, tra le altre attività, la redazione del **Piano Comunale della Rete Ciclopedonale** e di progetti preliminari per la messa in sicurezza di alcuni nodi critici. Il progetto generale di realizzazione della rete di percorsi ciclopedonali protetti prevede un complesso percorso che dalla spiaggia di Bados, ubicata a nord del centro abitato di Olbia, consentirà di raggiungere le spiagge del Lido del Sole, situate a sud. I percorsi proposti nel progetto si collegano alle piste ciclopedonali esistenti o in fase di progettazione a cura del Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna (CIPNES). Tali percorsi interessano, inoltre, l'area del lungomare, il porto ed i parchi urbani, consentendo di collegare il centro città con l'aeroporto e con l'area in cui sono ubicati il porto turistico Marina di Olbia ed il teatro Michelucci.

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

Il **Parco Naturale Regionale del Limbara**, istituito dalla L. R. 31/89, interessa un territorio di 19.833 ettari e coinvolge i comuni di Berchidda, Calangianus, Oschiri e Tempio Pausania. Le sue foreste sono percorse da una rete sentieristica diffusa che, diramandosi dalle piste forestali, consente di attraversare l'intero territorio demaniale e offre interessanti opportunità per gli escursionisti interessati alla visita di uno dei più importanti rilievi dell'Isola. Oltre alle ampie e suggestive vedute panoramiche, la percorrenza dei sentieri offre l'opportunità di osservare la particolare geomorfologia del territorio e la varietà degli ambienti presenti e delle componenti vegetali. Particolarmente suggestivo il sentiero didattico che conduce allo stazzo di "Tiu Daniele", assieme al Giardino delle farfalle, nato per proteggere il patrimonio entomologico della zona, e all'Arboreto Mediterraneo, dedicato all'approfondimento della biodiversità ambientale del Limbara.

Il progetto **Semida - Ecomuseo di arte, natura e ambiente sul Monte Limbara** nasce all'interno dei progetti visivi di Time in Jazz e si propone come contributo culturale alla valorizzazione e promozione del patrimonio ambientale e paesaggistico del monte Limbara, attraverso la realizzazione in loco di opere d'arte inserite nei percorsi naturalistici e didattici del parco, come un vero e proprio museo a cielo aperto.

Il macroitinerario **Tra saperi e sapori: dalla Gallura al Monte Acuto**, promosso dai Comuni dell'Area Leader GAL Alta Gallura-Gallura attraverso la misura 313 del Programma di Sviluppo Rurale 2007/2013, intende mettere in rete il territorio dell'Alta Gallura e del Monte Acuto attraverso la definizione di itinerari intercomunali escursionistici, culturali ed enogastronomici a supporto del turismo rurale. Gli itinerari convergono da un lato verso il mare e dall'altro verso il Monte Limbara, col proposito di avviare uno sviluppo integrato costa-entroterra

in grado di dare forza alle risorse ambientali, storiche, religiose e folkloristiche del territorio. L'ambito attraversato dall'itinerario in analisi è interessato da "la pista ciclabile Ex ferrovia Monti-Calangianus" a Monti e il "sentiero dei Musei" a Berchidda.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
21	Arzachena - Olbia
22	Olbia - Siniscola
30	Berchidda - Ozieri/Chilivani
39	Telti (stazione Monti) - Tempio Pausania

L'itinerario in oggetto costituisce parte della **diretrice di collegamento Ozieri, Tempio Pausania e Olbia**, di interesse comprensoriale e locale, che attraverso tre itinerari connette le regioni storiche di Logudoro, Monteacuto e Gallura attraverso i centri di Oschiri, Berchidda, Monti e Calangianus.

I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO

Un itinerario ciclabile che possa essere utilizzato da diversi target di ciclisti turisti non è solo caratterizzato da un insieme di tratti diversamente ciclabili, ma è anche rappresentato da una serie di altri elementi, strumenti ed attrezzature che ne completano la caratterizzazione come prodotto turistico. Tra questi un ruolo importante è svolto dai cosiddetti ciclo servizi, che ricomprendano aree di sosta sicura ed attrezzate per far riposare i ciclisti o ripararli dalla pioggia (con servizi igienici, punti di approvvigionamento di acqua potabile, copertura telefonica etc.) e con assistenza (info-bike con ufficio turistico, chiosco informativo con personale e materiali come mappe, cartine, guide del territorio, disponibilità di Wi-Fi etc.), punti di ristoro (Bici-Grill), soggiorno (Bike-Hotel, ma anche ostelli, campeggi, agriturismo, B&B attrezzati "a misura di ciclista") in cui poter usufruire di accompagnamento (guide turistiche che parlino diverse lingue o almeno l'inglese) e maggiori informazioni (bicycle friendly), ciclo parcheggi liberi e ciclo stazioni custodite e coperte, integrate con altri modi di trasporto (Bike&Treno, Bike&Bus, Bike&Traghetto) con cui è possibile trasportare la bici, ciclo officine e servizi di assistenza tecnica, servizi di bike-sharing e/o noleggio di biciclette ed attrezzature, etc. tutti opportunamente localizzati e facilmente accessibili.

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

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

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

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

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

Lungo l'itinerario e in particolare nel centro urbano di Olbia è presente una struttura ricettiva compresa nel circuito Albergabici di FIAB e dunque dotata 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:

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

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

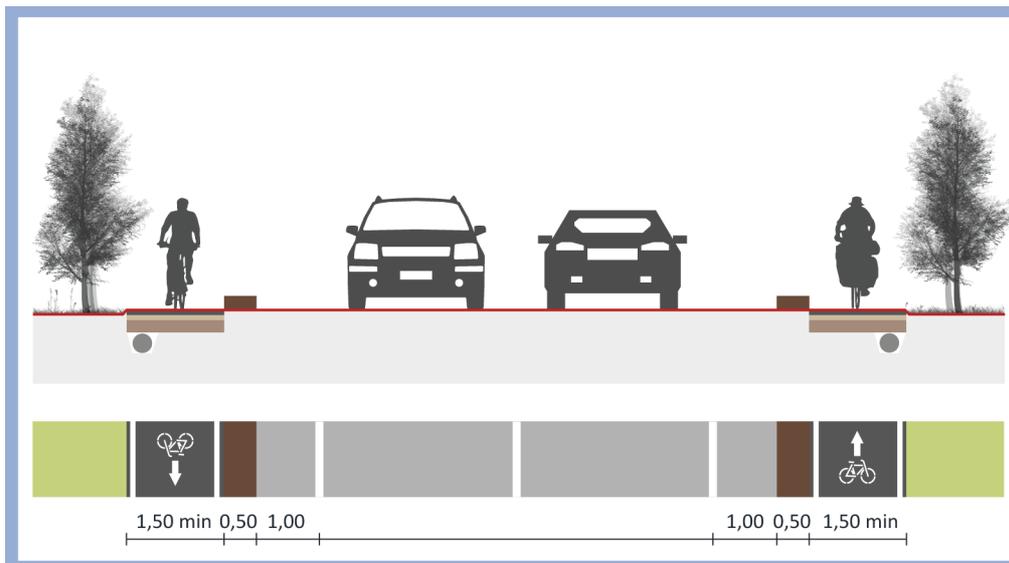
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle *sezioni tipo* riportate nel paragrafo seguente)

Itinerario. L'itinerario ha origine nel centro urbano di Olbia, all'interno del quale si collocano le piste ciclabili realizzate dall'amministrazione comunale con il progetto CiclOlbia, una serie di itinerari ciclabili urbani e suburbani che comprende anche piste già realizzate (come il percorso ciclopedonale sul viale Isola Bianca realizzato dall'Autorità Portuale e quello comunale sul viale di Pittulongu) o già progettate e da realizzare con altri finanziamenti (via Re di Puglia POR FERS 2007/2013 Patto Territoriale Bassa Gallura) o promosse da altri enti. Pertanto, il tratto di penetrazione urbana di Olbia dell'itinerario in analisi, in sovrapposizione con l'itinerario proveniente da Arzachena, ricalca parte di questi percorsi ciclabili sviluppandosi a partire dall'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda e percorrendo la pista Aeroporto e parte della pista Poltu Quadu. Attraversando il centro urbano in sede promiscua (*vedi sezione tipo D7*) mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana, l'itinerario lascia Olbia dal Parco Baden-Powell, in zona Bandinu, e prosegue in sede promiscua (**D1** e **D2**) lungo la viabilità locale in direzione sud-ovest. Percorrendo la via Siena e la via Micaleddu per circa 10 km, l'itinerario supera la linea ferroviaria e attraversa i margini meridionali del territorio comunale di Olbia. Procedendo parallelamente alla linea ferroviaria, al corso del fiume Enas e alla SS729, l'itinerario prosegue in sede promiscua (**D2**) lungo la viabilità locale per circa 2 km raggiungendo il territorio comunale di Monti, alle falde della catena del Limbara, dove le pendenze subiscono un lieve incremento. Dalla frazione di La Palazzina, l'itinerario si allontana dal tracciato della strada statale per spingersi più a nord verso la frazione di Aratena percorrendo ancora in sede promiscua le strade vicinali che attraversano il territorio coltivato di Monti, al confine con Telti. Procedendo ancora in sede promiscua lungo la strada che conduce alla chiesetta campestre di Santa Rosa da Lima, l'itinerario si muove in direzione sud-ovest avvicinandosi nuovamente al tracciato della SS729. Proseguendo parallelamente alla stessa sulla viabilità locale, l'itinerario raggiunge la stazione ferrovia di Monti-Telti, interessata dalla linea Cagliari-Golfo Aranci, e transita al suo interno con una pista in sede propria (**B2** e **B6**) che in alcuni tratti ricalca il vecchio sedime ferroviario. Dalla stazione di Monti-Telti è possibile raggiungere il centro urbano di Monti, situato a circa 2,5 km a sud e noto per il famoso vermentino, e il centro urbano di Telti, posto a circa 6 km a nord-est e immerso nella vastità dei boschi galluresi. L'itinerario non transita per i due borghi galluresi ma prosegue a ovest per raggiungere il centro di Berchidda. Dalla stazione di Monti-Telti l'itinerario attraversa la linea ferroviaria e prosegue parallelamente alla stessa per circa 1,2 km con una pista in sede propria posta lungo un tracciato di nuova definizione (**B2**), fino ad intercettare la viabilità locale del territorio di Berchidda. Percorrendo in sede promiscua (**D2** e **D4**) le strade vicinali che assecondano il tracciato ferroviario, l'itinerario attraversa lo stesso con un sottopasso e se ne allontana per immergersi nella campagna coltivata di Berchidda, altro centro noto per la produzione vinicola. Ricalcando la viabilità locale ancora in sede promiscua, l'itinerario prosegue in direzione ovest e transita in prossimità delle Tenute Aini e della chiesa campestre di San Michele fino a raggiungere la SP138, strada che conduce al paese di Berchidda. L'itinerario non utilizza questa arteria per arrivare a destinazione ma la imbocca in direzione opposta e ne percorre 1,4 km circa in sede promiscua (**D1**) per proseguire sulla viabilità secondaria. Imboccando la strada vicinale alle pendici della catena del Limbara, l'itinerario la percorre in sede promiscua (**D2** e **D3**) per circa 6 km in direzione sud-ovest e transita in prossimità delle chiese campestri di Sant'Andrea e Santa Caterina. L'itinerario prosegue sulla SP138 con una pista in sede propria affiancata alla piattaforma stradale (**A3M**) e fa ingresso al centro urbano di Berchidda dai suoi margini sud-orientali, transitando lungo il tratto di penetrazione urbana della strada provinciale con un percorso in sede promiscua (**D7**) che prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana. L'itinerario trova conclusione a Berchidda, dove in continuità con lo stesso si sviluppa l'itinerario diretto ad Ozieri/Chilivani. A Berchidda, celebre per ospitare ogni estate il festival internazionale Time in Jazz, è possibile visitare il MUVI - Museo del vino e Enoteca

regionale della Sardegna e il centro storico fatto di palazzine neoclassiche e liberty, da cui si ammira un panorama mozzafiato sulla vallata e sul monte Acuto. Inoltre, l'area della foresta demaniale del Limbara Sud, nel suo territorio comunale, ospita il Giardino delle farfalle e l'Arboreto mediterraneo, oltre all'Ecomuseo Semida legato alla manifestazione jazz.

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



A3M

Tipologia:
Sede propria affiancata

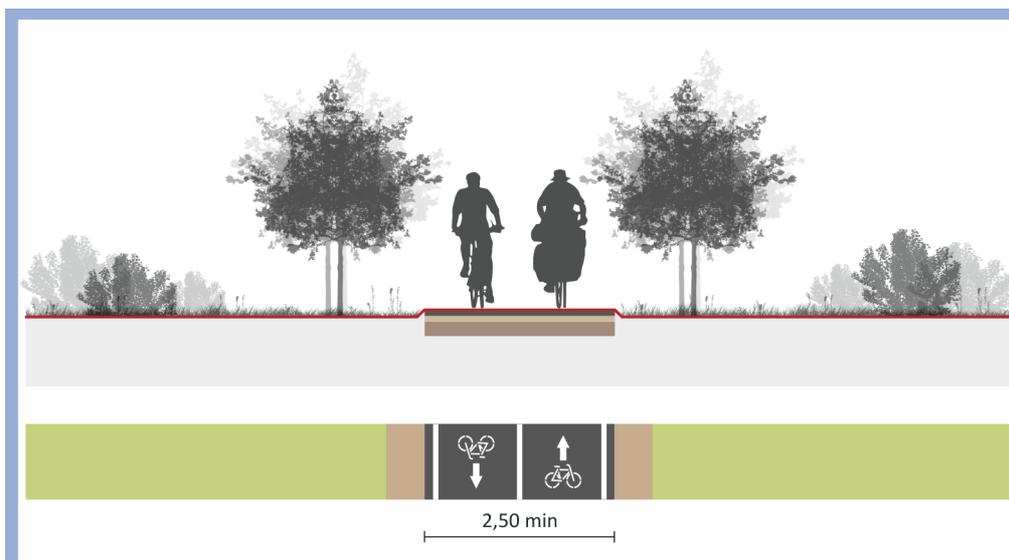
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su cunetta opportunamente sistemata

Direzione:
Monodirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra
Sistema di smaltimento acque meteoriche

Codice costo: 1AEM1



B2

Tipologia:
Sede propria non affiancata

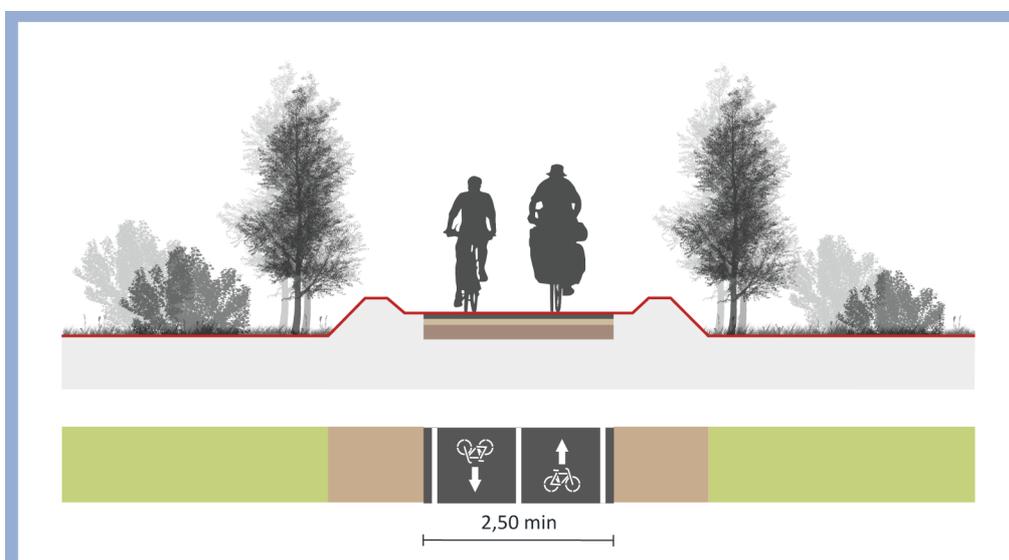
Posizione:
Inserita su tracciato stradale non più riconoscibile o di nuova definizione

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBN1



B6

Tipologia:
Sede propria non affiancata

Posizione:
Inserita su tracciato di ferrovia dismessa non riutilizzato

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1BEBF1

D1

Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

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

D2

Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

Codice costo: 3CVB5

D3

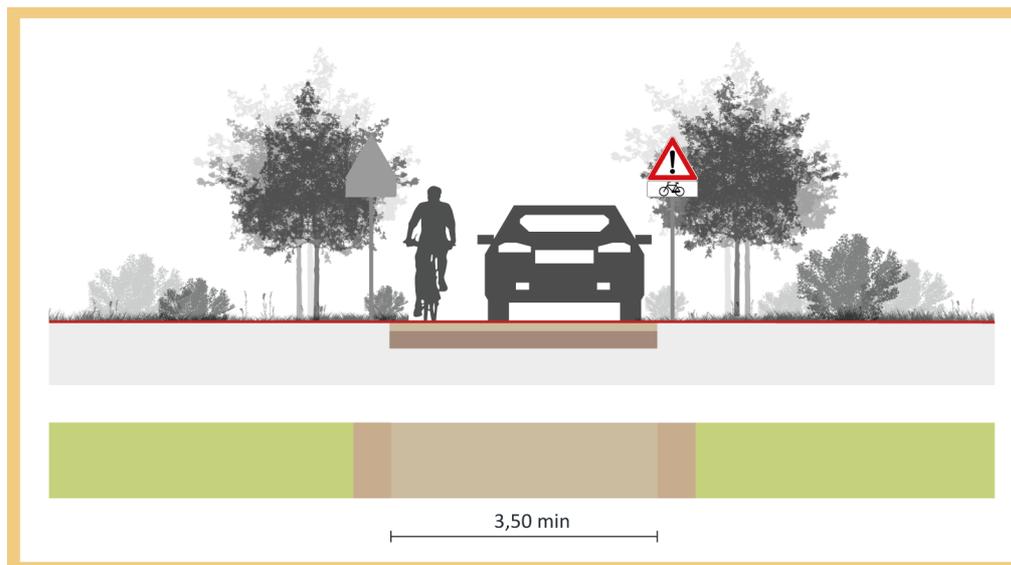
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

Pavimentazione:
Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:
Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-2/3



D4

Tipologia:

Percorso promiscuo

Posizione:

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

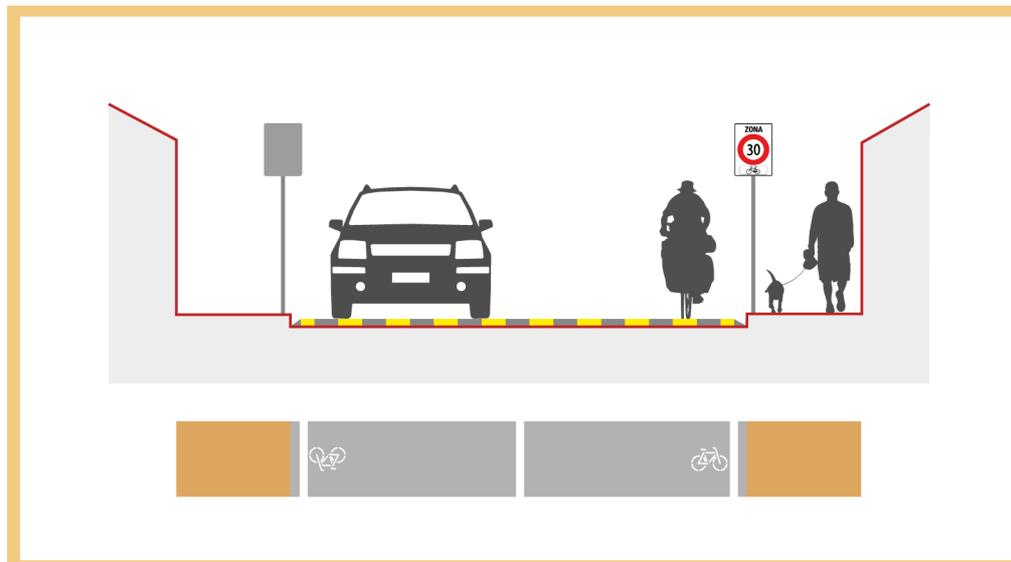
Pavimentazione:

Stabilizzato misto cava

Ulteriori interventi:

Segnaletica verticale
Sistemazione fondo stradale
Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB7-1



D7

Tipologia:

Percorso promiscuo

Posizione:

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

Pavimentazione:

Bitume/asfalto esistente

Ulteriori interventi:

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

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

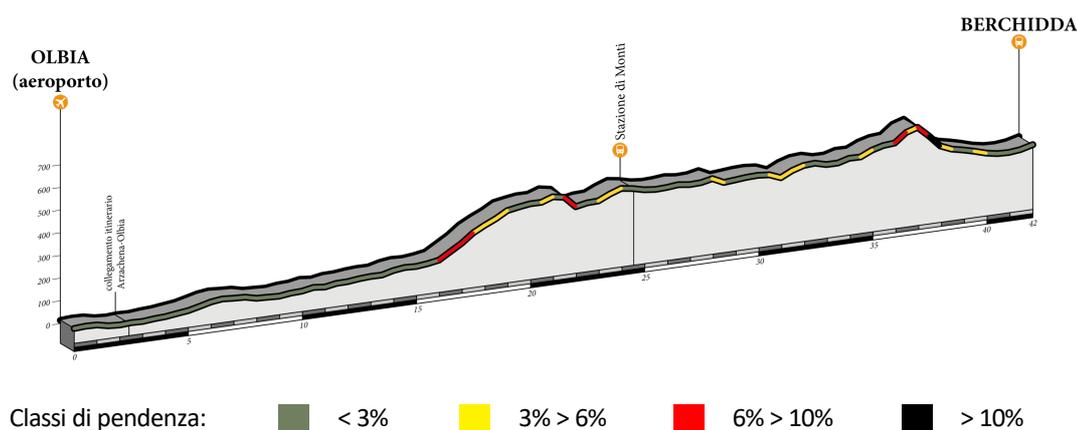
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Nel suo complesso il percorso si sviluppa per circa il 75% su livellette minori del 3% e solo 3,50 km, distribuiti lungo la viabilità locale del territorio di Monti e Berchidda, presentano pendenze superiori al 6%, ma sempre al di sotto del 10%, ad eccezione di un breve tratto di 500 metri con pendenza superiore al 10% in prossimità della chiesa campestre di Sant'Andrea. La porzione rimanente di itinerario, pari al 17% del percorso totale, si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%.

La proposta di itinerario ciclabile prevede circa 6 km di pista ciclabile in sede propria, pari al 13% della sua lunghezza, mentre l'83%, pari a 35 km circa, 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 meno di 2 km, limitandosi quindi al 4% circa dell'intero itinerario, e si rende necessario normalmente quando non sono disponibili altre alternative di tracciato, a meno di interventi infrastrutturali rilevanti, che potranno essere verificati meglio ed in dettaglio in sede di studio di fattibilità tecnico-economica.

Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 2 ore e 48 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. 29	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	42,05
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	1.037.143,39
Lunghezza itinerario con pendenza <3% (km)	31,55
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	7,00
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	3,00
Lunghezza itinerario con pendenza >10% (km)	0,50
Lunghezza già realizzata (km)	0,20
Lunghezza già progettata (km)	2,14
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	26,52
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,57
Lunghezza in Sede Propria (km)	5,55
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	1,55
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	33,46
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	1,32
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,16
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	4
Lunghezza del percorso diretto (km)	38,00
Dislivello salite (passo 200m)	713,18
Dislivello discese (passo 200m)	489,46
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	2,35
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	1,54
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	3,85
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	4
Punti di interesse in centro urbano	7
Punti di interesse lungo l'itinerario	2
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	1
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	1
Numero di porti lungo l'itinerario	1
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	3
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	0

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Olbia - Monti (stazione Monti-Telti) - Berchidda 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
42,05	16,96	2,3	3	ASFALTO	
3	1	2	2	3	11

SCALA DELLA CICLABILITÀ

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

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

Indicatore di attrattività					
SERVIZI PRESENTI (N/KM)	AREE NATURALI (N/KM)	PUNTI DI INTERESSE (N/KM)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N/KM)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ
3,09	0,02	0,21	0,07	2	
4	2	2	1	4	13

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

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

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

Indice qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
11	13	24
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. 29 Lunghezza: 42,05 km Costo totale: 1.037.164,12 € Costo/km: 26.119,26 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 609.919,54	5,55	13,19	2,23	0,53	3,32	7,88
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 414.422,26	36,34	86,42	0,00	0,00	36,34	86,42
Attraversamento ¹	€ 1.397,96	0,16	0,38	0,11	0,00	0,05	0,12
Intersezione ²	€ 11.403,63						
Totale	€ 1.037.143,39	42,05	100,00	2,34	0,53	39,71	94,43

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

² intervento di posa in opera di segnaletica verticale

OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS

IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BIBLIOGRAFIA

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

SITOGRAFIA

- www.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.sardegnaicultura.it
- www.sardegna.digitallibrary.it
- www.sardegna.geoportale.it
- www.sardegna.mobilita.it
- www.sardegna.natura.com
- www.sardegna.sentieri.it
- www.sardegna.territorio.it
- www.sardegna.turismo.it
- www.wikipedia.it

REPERTORIO IMMAGINI

(www.comune.berchidda.ot.it, www.comune.monti.ss.it, www.sardegna.turismo.it)

Copertina: Particolare della raccolta dell'uva, Monti

Introduzione:

1. Faro dell'isola della Bocca, Olbia
2. Chiesa di San Simplicio, Olbia
3. Vigneti del Vermentino di Gallura, Monti
4. Panorama del paese, Monti
5. Panorama, Monte Limbara
6. Panorama del paese, Berchidda
7. Time in Jazz in vigna, Berchidda
8. Abiti tradizionali, Berchidda
9. Panorama del Monte Acuto, Berchidda

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.29 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.