




ITINERARIO 7


SASSARI (PLATAMONA) - OZIERI/CHILIVANI




 72,69 km

 1153 m

 940 m


 4 h 50 min


 Ciclabilità: **DIFFICILE**

 Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIA**

 Nurra, Coros, Monteacuto

 Direttrice longitudinale centrale occidentale, EuroVelo, Bictalia, SNCT

 - Mobilità ciclabile area vasta Sassari; Cammino di Santu Jacu
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 8, n. 18, n. 30

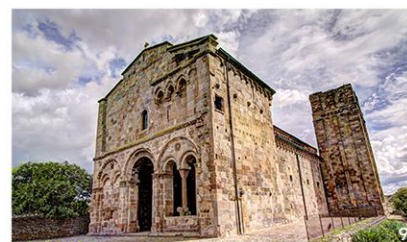
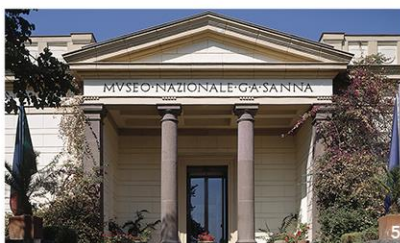


INTRODUZIONE	5
ANALISI	6
ANALISI DEL CONTESTO	6
IL PAESAGGIO	6
I VINCOLI AMBIENTALI	7
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI	7
LE INFRASTRUTTURE	11
I PARCHI CICLISTICI	11
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	13
ANALISI TECNICA	16
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	16
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	18
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO	22
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	24
QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI	27
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	29
BIBLIOGRAFIA	29
SITOGRAFIA	29
REPERTORIO IMMAGINI	29
ALLEGATI	31
ALL. 1: TAVOLA N. 1.7 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 Sassari (Platamona) - Ozieri/Chilivani, 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. 7 Sassari (Platamona) - Ozieri/Chilivani, lungo 72,69, mette in collegamento le due regioni storiche della Nurra e del Montacuto, nella Sardegna nord-occidentale, attraverso un percorso che dal lungomare di Platamona attraversa la città di Sassari, teatro della famosa Discesa dei Candelieri, e i centri di Tissi, Ossi, Muros e Ploaghe per raggiungere la stazione ferroviaria di Chilivani, nel comune di Ozieri. L'itinerario è parte della direttrice longitudinale centro occidentale, che collega il nord e il sud dell'Isola da Porto Torres a Cagliari, e fa interamente parte dei percorsi compresi nella proposta di rete EuroVelo, di Bictalia e della Ciclovia della Sardegna inserita all'interno del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche. L'itinerario attraversa un territorio costellato da alcuni dei più significativi templi cristiani costruiti in Sardegna in epoca romanica, tra cui la famosa Basilica della SS. Trinità di Saccargia, il Santuario di Nostra Signora del Regno e la maestosa chiesa di Sant'Antioco di Bisarcio; inoltre intercetta alcuni importanti luoghi di interesse naturalistico come lo Stagno e ginepreto di Platamona, area SIC, e la pianura tra Ozieri, Mores, Ardara, Tula e Oschiri, area SIC e ZPS.



ANALISI

ANALISI DEL CONTESTO

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

L'analisi che segue è articolata in diverse categorie:

- il **paesaggio**, in cui vengono descritti i vari scenari paesaggistici presenti nei territori attraversati dall'itinerario e individuati i principali vincoli ambientali presenti nel territorio;
- i **centri urbani**, in cui si descrivono gli insediamenti attraversati e raggiungibili dall'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 interconnessione e 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, di ristoro e i punti di noleggio biciclette attualmente presenti lungo l'itinerario. Inoltre, sono stati individuati ed indicati sul territorio ulteriori servizi necessari al ciclista da integrare a quelli già presenti.

IL PAESAGGIO

L'itinerario, situato nella Sardegna nord-occidentale, attraversa le tre regioni storiche di Nurra, Coros e Montacuto. La Nurra si estende per circa 830 kmq nella Sardegna nord-occidentale, con uno sviluppo costiero di circa 130 km; si tratta di un'area agricola pianeggiante situata nel quadrilatero compreso fra Alghero, Sassari, Porto Torres e Stintino, tra il Golfo dell'Asinara a nord-est, il Mar di Sardegna ad ovest, il Riu Mannu a est e i rilievi del Logudoro a sud-est. Il paesaggio della Nurra, oggi, appare generalmente spoglio e costituito in gran parte da estesi pascoli, da macchia mediterranea e gariga; delle grandi foreste che la ricoprivano sino all'Ottocento rimangono solo sparuti residui di foreste a galleria, lungo le valli. Nella Nurra, inoltre, sono presenti importanti testimonianze dell'antica industria mineraria sarda come i villaggi e le miniere dell'Argentiera e Canaglia. L'area geografica del Coros è una delle subregioni del Logudoro e comprende diversi Comuni che si sviluppano nell'area Nord Occidentale della Sardegna, oggi riuniti nell'Unione dei Comuni del Coros (di cui fanno parte i centri di Cargeghe, Codrongianos, Florinas, Ittiri, Muros, Olmedo, Ossi, Ploaghe, Putifigari, Tissi, Uri e Usini per una superficie territoriale complessiva di 416,10 kmq). Il Monteacuto è una regione storica, coincidente con quella ambientale dai confini non ben delineati, che gravita attorno alla cittadina di Ozieri. Deve il suo appellativo al massiccio granitico ubicato a sud-ovest di Berchidda, alle falde del Limbara, su cui si ergeva l'omonimo castello di epoca medioevale. Il suo territorio corrisponde in massima parte alle aree pianeggianti che dal Monte Santo, confine con il Meilogu, arrivano quasi fino ad Olbia, comprendendo la vallata a sud del Limbara. L'unica zona realmente montuosa è quella a sud-est, corrispondente pressappoco al territorio di Pattada e all'altopiano di Buddusò, anticamente compreso nella regione storica del Nuorese. Il complesso forestale del Monte Acuto è costituito da diversi corpi di valenza naturalistica ricadenti nei comuni di Tula, Pattada, Buddusò, Oschiri e Berchidda: la sede del complesso, situata presso Monte Lerno, è Foresta Demaniale dal 1904.

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
Stagno e ginepreto di Platamona	SIC
Campo di Ozieri e Pianure comprese tra Tula e Oschiri	SIC
Piana di Ozieri, Mores, Ardara, Tula e Oschiri	ZPS

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

L'itinerario ciclabile Sassari (Platamona) - Ozieri/Chilivani attraversa i centri urbani o territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Sorso (14 755 abitanti)	territorio comunale

Sassari (333 116 abitanti)	centro urbano
Usini (4 369 abitanti)	territorio comunale
Tissi (2 400 abitanti)	centro urbano
Ossi (5 813 abitanti)	centro urbano
Muros (858 abitanti)	centro urbano
Cargeghe (721 abitanti)	territorio comunale
Codrongianos (1 312 abitanti)	territorio comunale
Ploaghe (4 531 abitanti)	centro urbano
Ardara (784 abitanti)	territorio comunale
Mores (1 905 abitanti)	territorio comunale
Ozieri (10 594 abitanti)	territorio comunale

in cui risiede quindi una popolazione totale di 381 158 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

La città di Sassari è una delle sette **città regie** della Sardegna, che in epoca aragonese, dal XIV al XVI secolo, godevano di particolari ed esclusivi privilegi; da città regia Sassari rivestì il ruolo di capoluogo del *Capo di Sopra*, ospitando diverse istituzioni amministrative, giudiziarie, militari ed ecclesiastiche. I centri urbani di Sassari e Mores sono compresi nei **Luoghi Francescani in Sardegna**, un percorso a tappe attraverso le comunità in cui si insediarono i seguaci di San Francesco d'Assisi alla scoperta delle tracce lasciate dalla storia del francescanesimo nell'Isola. Inoltre, i centri di Sassari e Usini 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. Infine, il centro di Usini 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.

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
Mura	Castello	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17877
Cattedrale di San Nicola	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18420
Chiesa della Madonna del Rosario	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24857
Chiesa della Santissima Trinità	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18230
Chiesa delle Cappuccine	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24860
Chiesa di San Donato	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18519
Chiesa di San Giuseppe	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21574

Chiesa di San Pietro di Silki	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18347
Chiesa di San Sisto	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21578
Chiesa di Sant'Agostino	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24861
Chiesa di Sant'Andrea	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18422
Chiesa di Sant'Antonio Abate	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18236
Chiesa di Sant'Apollinare	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24863
Chiesa di Santa Caterina	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18354
Chiesa di Santa Maria di Betlem	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17843
Chiesa di Santa Anastasia	Chiesa	Tissi	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17890
Chiesa di Santa Vittoria	Chiesa	Tissi	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17886
Oratorio di Santa Croce	Chiesa	Ploaghe	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17895
Chiese Santa Maria del Regno	Chiesa	Ardara	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17761
Banco di Sardegna	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19394
Casa Cugurra	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19400
Casa e negozio Clemente in Via Carmelo n.10	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19475
Casa Guarino	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18442
Chiesa del Sacro Cuore	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19405
Chiesa delle Suore del Getsemani	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19408
Ex negozio Viale in Largo Cavallotti 18 (facciata)	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19476
Facoltà di Lettere	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19409
Fontana di Rosello	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18316
Frumentaria	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18308
Liceo classico 'D.A. Azuni'	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19401
Museo Nazionale G. A. Sanna	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19407
Padiglione per l'Artigianato 'Eugenio Tavolara'	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19421
Palazzo Cugia	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21583

Palazzo dell'Università	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19427
Palazzo della Provincia	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21593
Palazzo delle Poste e Telegrafi	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19477
Palazzo di Giustizia	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19416
Palazzo Giordano	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21601
Palazzo Manca di Usini	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18301
Palazzo Tola	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21597
Scuole elementari di San Donato	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19424
Teatro civico	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21603
Villa Arborio Mella o Villa Mimosa di Sant'Elia	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19478
Villino Farris in Viale Trieste n. 8	Edificio	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=19479
Collezione anatomica	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24567&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Collezione di botanica farmaceutica	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24569&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Collezione di fisica	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24571&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Collezione entomologica	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24572&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Collezione Sironi	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24590&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Museo di storia dell'agricoltura	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24573&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Museo diocesano	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=22533&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Museo Etnografico	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=22530&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Museo geo-mineralogico	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=22534&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Museo Nazionale	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=22252&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Museo storico Brigata "Sassari"	Museo	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=22528&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Quadreria Spano	Museo	Ploaghe	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24625&v=2&c=2487&c1=2126&visb=&t=1
Nuraghe Li Luzzani	Sito archeologico	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24752

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

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Chiesa di San Michele di Plaiano	Chiesa	Sassari	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17836
Nostra Signora di Saccargia	Chiesa	Codrongianos	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17842
Chiesa di San Michele di Salvenero	Chiesa	Ploaghe	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17873

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. L'infrastruttura viaria principale che attraversa l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile tra Platamona (Sassari) e la stazione ferroviaria di Chilivani, nel comune di Ozieri è la SS131, che collega Porto Torres e Cagliari attraversando l'isola da nord a sud. Tra le altre infrastrutture rilevanti la SP60 collega la città di Sassari con Platamona, che seppure distante 10 km è la sua spiaggia per antonomasia, la SP15 collega Sassari e Ittiri, la SP3 attraversa i centri di Tissi, Ossi, Muros. Inoltre la SS597 e la SS729 attraversano il territorio tra Ploaghe, Ardara e Chilivani in direzione di Olbia e sono parte della E840 Codrongianos-Tarquini. La rete stradale si completa con numerose altre strade provinciali e secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente sia per la mobilità locale e l'accesso ai fondi agricoli, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Lungo l'itinerario si incontra la linea ferroviaria Sassari-Sorso gestita da ARST, che interessa le stazioni di Rodda Quadda e Santa Maria di Pisa, nel comune di Sassari, e quella principale del centro urbano, sita in Piazza della Stazione. La stazione di Sassari è anche capolinea della linea ARST per Alghero ed è posta lungo la ferrovia Ozieri Chilivani - Porto Torres Marittima, gestita da Trenitalia e legata alla Dorsale Sarda, che connette Cagliari e Golfo Aranci per assicurare i collegamenti tra i due principali centri sardi di Cagliari e Sassari; quest'ultima linea ferroviaria interessa anche le stazioni di Ploaghe e Ardara, situate lungo l'itinerario, e trova conclusione presso la stazione di Chilivani, dove termina l'itinerario stesso. Inoltre la stazione di Sassari è interessata dal servizio turistico del Trenino Verde gestito da ARST con la linea turistica Sassari - Tempio - Palau Marina (151Km), che propone un suggestivo viaggio attraverso il paesaggio collinare dell'Anglona per attraversare la Gallura più interna e proseguire fino al mare della costa nord.

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

I PARCHI CICLISTICI

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

presentare un fitto reticolo di piste esteso e fruibile da tutti i target di cicloturisti e in grado di offrire itinerari e paesaggi differenti.

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

L'itinerario in analisi attraversa e fa supporto a due Parchi Ciclistici proposti:

- il Parco Ciclistico dei due Mari comprende la maggior parte dell'itinerario da Platamona ad Ardara.
- il Parco Ciclistico del Marghine, del Goceano, del Monte Acuto e del Fondovalle del Tirso comprende l'ultimo tratto dell'itinerario da Ardara alla stazione ferroviaria di Chilivani, nel comune di Ozieri.

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

Il Parco Ciclistico dei due Mari comprende il parco di Porto Conte e Capo Caccia, con l'area marina protetta di Capo Caccia e Punta Giglio, il Parco dell'Asinara, la foresta demaniale di Porto Conte (2400 ha) costituita da quattro corpi distinti: Lago Baratz (Sassari), Punta Giglio, Le Prigionette e Monte Doglia (Alghero), dove sono presenti aree di sosta attrezzate, una rete di sentieri con capanni etc., la fascia costiera da Alghero centro città sino a Fertilia e San Giovanni, Porto Ferro, l'Argentiera e Canaglia (area del parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna), Stintino e l'entroterra della Nurra (La Corte, Tottubella, Santa Maria La Palma), e la fascia costiera di Porto Torres sino a Platamona, Castelsardo, Valledoria con le foci del Coghinas, Badesi e l'Isola Rossa. In questa prospettiva, inoltre, si colloca il piano degli itinerari ciclistici comunali in studio da parte del Comune di Alghero e di Stintino.

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

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Rete ciclabile area vasta Sassari	area vasta Sassari
CSJ: tappa n. 1 Porto Torres - Sassari	Nurra
CSJ: tappa n. 2Sassari - Ploaghe	Nurra - Coros
CSJ: tappa n. 3Ploaghe - Chilivani stazione	Coros - Monteacuto

Il Programma integrato per lo sviluppo urbano e la mobilità ciclabile, pedonale e pendolare nell'area metropolitana di Sassari coinvolge oltre che la Regione Sardegna, la Provincia di Sassari, i Comuni di Alghero, Castelsardo, Porto Torres, Sassari, Sennori, Sorso e Stintino. Il programma è finalizzato a porre in sicurezza e promuovere l'utilizzo della bicicletta, favorendo altresì gli spostamenti pedonali, l'utilizzo dei trasporti pubblici, e l'intermodalità bici/auto/bus/treno/metrò. A questo scopo gli interventi previsti riguardano la costituzione di un sistema di percorsi ciclabili esistenti, con particolare attenzione alla mobilità intercomunale e alla fruizione dei siti di maggior richiamo paesistico, oltre alla diffusione di stazioni di bike sharing e di spazi di custodia, parcheggio e manutenzione della bici in prossimità di scuole, uffici e parcheggi già esistenti.

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 tappe n. 1 Porto Torres - Sassari, n. 2 Sassari - Ploaghe e n. 3 Ploaghe - Chilivani stazione, comprese all'interno dell'asse centrale tra Porto Torres e Cagliari, che lungo 470 km attraversa l'isola da nord a sud passando per Laconi, Sorgono, Bonorva, Ozieri e Sassari.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
8	Ozieri/Chilivani - Illorai/Tirso (stazione)
18	Porto Torres - Badesi
30	Berchidda - Ozieri/Chilivani

L'itinerario in oggetto costituisce parte della **direttrice longitudinale centrale-occidentale**, di livello principale, che collega Porto Torres con Cagliari attraverso nove itinerari che attraversano l'isola da nord a sud, passando per Sassari, Macomer, Bosa, Oristano e Barumini. Inoltre l'itinerario si collega all'itinerario n. 18 Porto Torres - Badesi che, assieme all'itinerario n. 19 Badesi - Santa Teresa di Gallura costituisce la direttrice trasversale settentrionale, un corridoio ciclabile di livello principale che percorre la costa nord da ovest a est, passando per Castelsardo. Da Chilivani, invece, l'itinerario si collega alla direttrice di livello locale posta a collegamento tra Ozieri, Tempio e Olbia attraverso tre itinerari.

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 Bicitalia (recentemente aggiornata a settembre 2017), in continuità con l'itinerario B19 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 (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:

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

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
- 9 aree di sosta.

Inoltre, si ricorda il progetto **Cammini e Percorsi**, collocato nella più ampia iniziativa *Valore Paese - DIMORE*, con cui Agenzia del Demanio, MIBACT e MIT mirano alla valorizzazione del patrimonio pubblico di proprietà dello Stato o di altri Enti, puntando al recupero e al riuso dei beni a fini turistico-culturali. Il progetto si propone di cedere in concessione gratuita o di valorizzazione immobili appartenenti al patrimonio pubblico, situati lungo cammini e percorsi di carattere sia storico-religioso che ciclopedonale, legati al tema dello *slow travel* e finalizzati alla scoperta dei territori, attraverso circuiti lenti e la mobilità dolce e focalizzando l'attenzione alle destinazioni minori. Nell'ambito interessato dall'itinerario in analisi ricadono due immobili di proprietà del Comune di Ozieri: il **Presidio Militare**, complesso di edifici ottocenteschi a sud del centro abitato, e la **Caserma dei Carabinieri**, realizzata a fine '800 ai margini del centro storico. Per tali edifici sono ammessi usi compatibili con le attività e i

servizi di supporto al camminatore, pellegrino e ciclista in un'ottica di fruizione dei percorsi per la promozione del territorio e del turismo sostenibile.

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

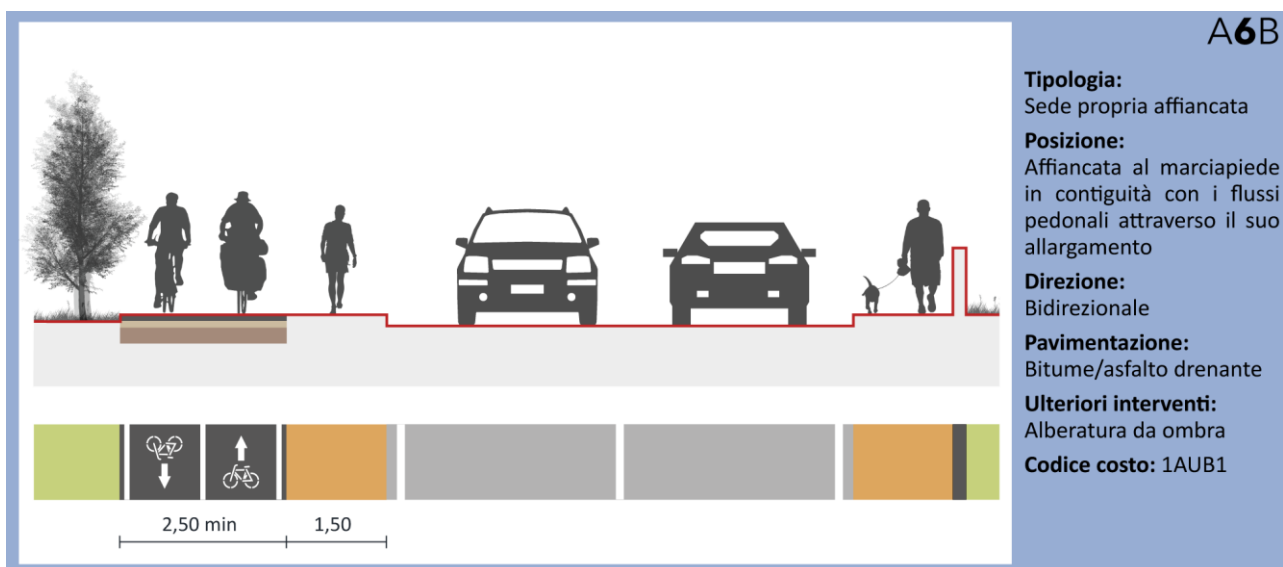
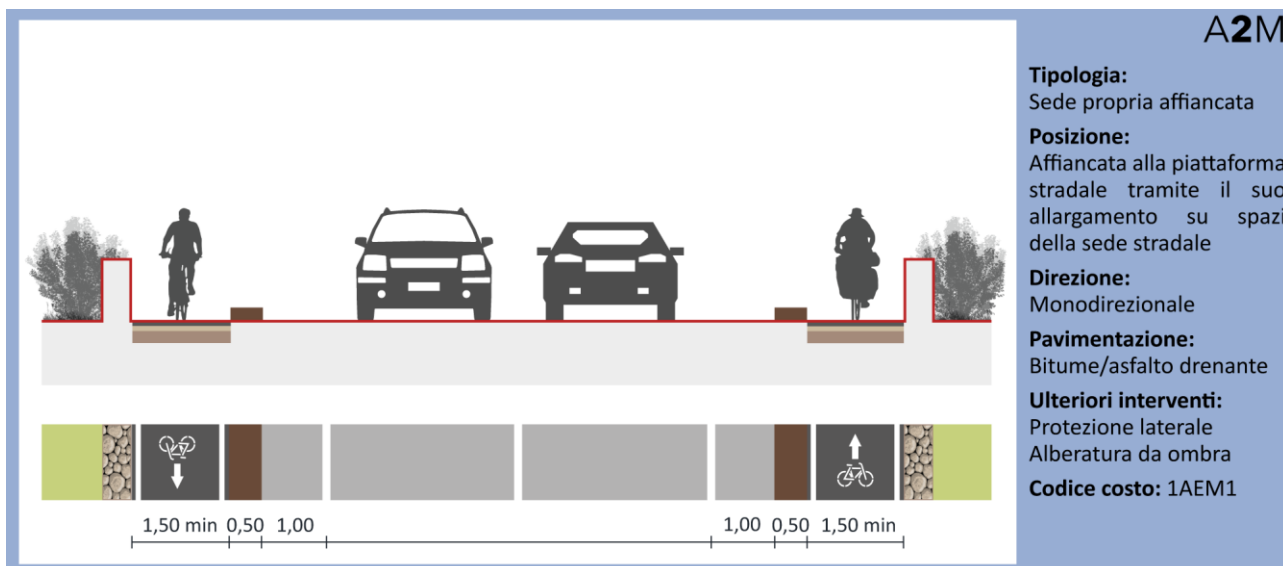
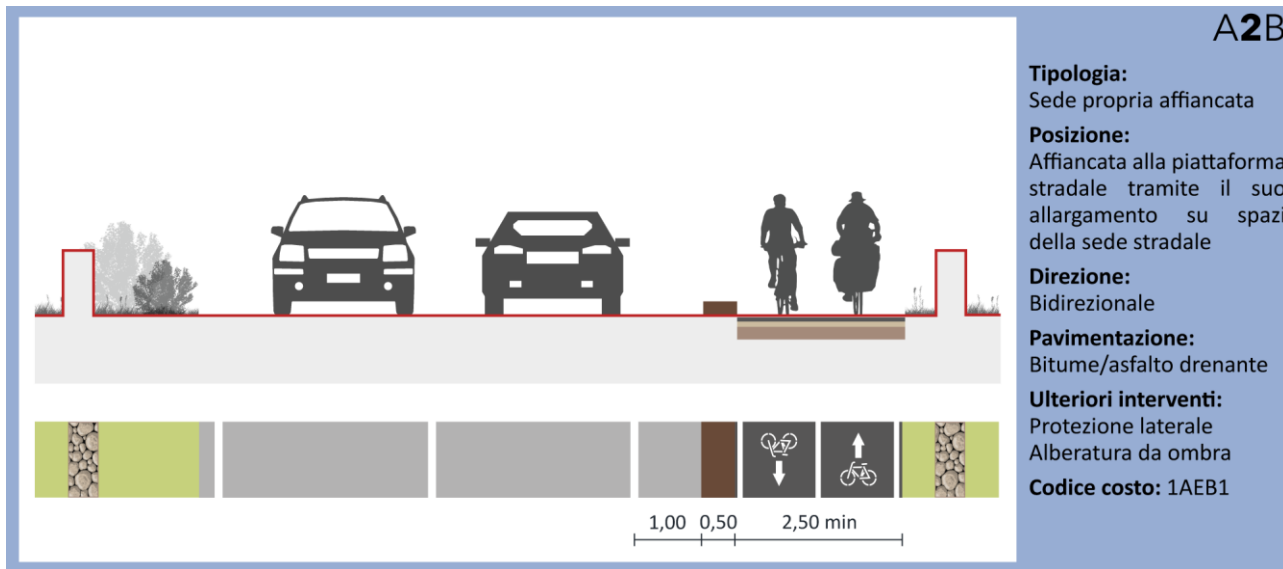
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle *sezioni tipo* riportate nel paragrafo seguente)

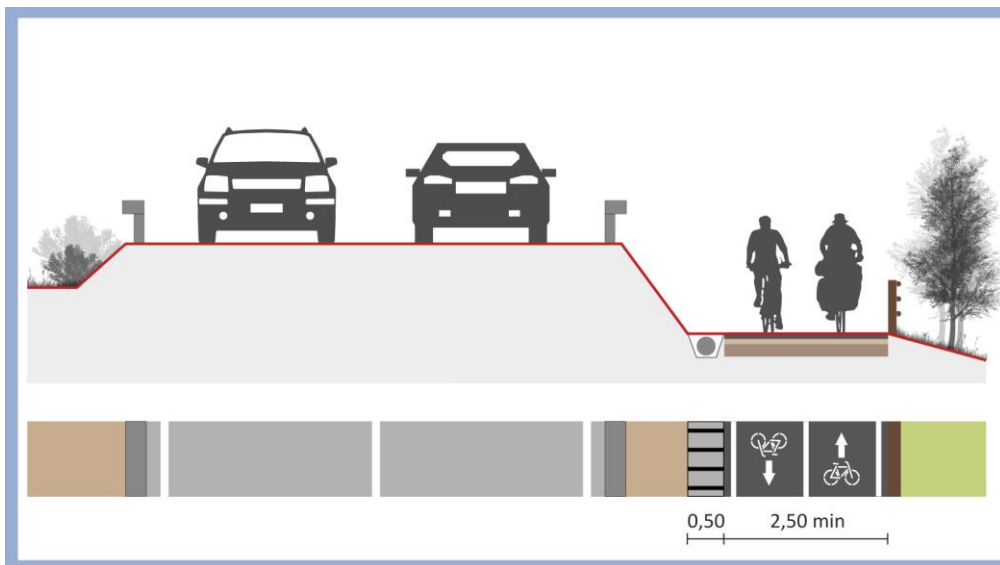
L'itinerario trova origine in corrispondenza dell'intersezione tra la SP81 e la SP60, all'interno dell'area SIC dello Stagno e ginepreto di Platamona e in prossimità di uno degli accessi alla spiaggia di Platamona che seppur distante circa 10 km dalla città è per antonomasia la spiaggia di Sassari. Da questo incrocio, dove si collega all'itinerario n. 18 proveniente da Porto Torres, l'itinerario attraversa l'agro periurbano di Sassari percorrendo la SP60 in affiancamento con una pista in sede propria monodirezionale (*vedi sezione tipo A2M*) fino all'intersezione a rotatoria con la SP25, superata la quale l'itinerario intercetta la pista ciclopedonale monodirezionale realizzata attraverso il 'Programma integrato per la mobilità ciclabile nell'area metropolitana di Sassari' lungo la strada provinciale, fino a raggiungere il centro urbano e attraversare i margini dei quartieri di Sant'Orsola Nord e Latte Dolce. Seguendo questo percorso esistente l'itinerario raggiunge il Corso G. Pascoli e prosegue lungo il viale Sicilia per raggiungere la stazione ferroviaria RFI e ARST in piazza della Stazione, con una pista affiancata monodirezionale che prosegue la tipologia del percorso ciclabile già realizzato (**A6M**). Da qui, con una ridotta deviazione, è possibile visitare con facilità il centro storico di Sassari, non attraversato ma lambito dall'itinerario lungo la via Saffi e il Corso Vico. Dalla stazione, l'itinerario attraversa i binari della linea urbana ARST Metrosassari (**E20**) e prosegue in direzione sud-ovest lungo i margini occidentali del centro urbano con una pista bidirezionale affiancata (**A2B**) che transita in prossimità della stazione ARST dei servizi di TPL extraurbani sita in via P. Zirano e prosegue sul viale Papa Giovanni Paolo II, dove intercetta la pista monodirezionale già realizzata che transita per la località di Piandanna, sede delle nuove strutture dell'Università di Sassari. Seguendo questo percorso fino alla sua conclusione, l'itinerario attraversa il viale Papa Giovanni Paolo II e prosegue in sede promiscua lungo una strada vicinale (**D3**) che consente di raggiungere la via Piandanna. L'itinerario imbecca quest'ultima in direzione sud e la percorre ancora in sede promiscua con i veicoli a motore (**D1**), attraverso l'utilizzo di opportuni accorgimenti volti a garantire la sicurezza dei ciclisti, transitando sotto la SS131 e proseguendo fino all'innesto con la SP15. L'itinerario percorre la strada provinciale in direzione di Ittiri per superare il Rio Mascari, che caratterizza questo ambito dal punto di vista paesaggistico; lungo questo tratto il percorso bidirezionale si sviluppa inizialmente a quota inferiore rispetto al piano stradale (**B1**) e prosegue successivamente in affiancamento alla piattaforma (**A2B**), fatta eccezione per il tratto lungo il ponte dove le esigue dimensioni della carreggiata richiedono il transito in sede promiscua con i veicoli (**D8**). Proseguendo sulla SP15, con una deviazione dall'itinerario di circa 2,5 km, è possibile raggiungere il centro di Usini, membro dell'associazione nazionale Città del Vino, e le cantine della rinomata azienda vinicola Cherchi. Lasciando la SP15, dopo averla attraversata (**E8**), l'itinerario invece prosegue sulla SP3 in direzione di Tissi e Ossi con un percorso in sede promiscua (**D1**) che richiede l'adozione di opportune soluzioni di moderazione della velocità dei veicoli a salvaguardia della sicurezza dei ciclisti. Percorrendo la strada provinciale l'itinerario attraversa i suddetti centri urbani, posizionati sulle colline di natura calcarea che sovrastano la vallata del Rio Mascari, costellata di vigneti e oliveti; lungo questo tratto il transito in sede promiscua in ambito urbano prevede l'istituzione di opportune Zone 30 da concordare con le rispettive amministrazioni comunali (**D7**). Lasciando l'abitato di Ossi, l'itinerario prosegue sulla SP3 con una pista bidirezionale affiancata (**A2B**) per circa 1,5 km e imbecca in sede promiscua (**D2**) una strada vicinale che, attraversando la campagna coltivata consente di accorciare il tragitto verso il centro urbano di Muros, limitando il transito sulla strada provinciale. Reimmettendosi sulla SP3 l'itinerario prosegue in direzione sud-est ancora con una pista bidirezionale affiancata (**A2B**), fino al centro urbano di Muros, che attraversa in sede promiscua (**D1**), attraverso l'organizzazione di una Zona 30 urbana. Da questo centro abitato l'itinerario lascia la SP3 per proseguire ancora in sede promiscua (**D1**) sulla SP3bis, che in sovrappasso attraversa la SS131 e la linea ferroviaria raggiungendo la SP58. L'itinerario prosegue sulla stessa con una pista bidirezionale affiancata (**A2B**), transitando in prossimità dei Bagni di San Martino, importanti fonti termali conosciute sin

dall'epoca romana. Proseguendo su questa strada l'itinerario incontra l'intersezione con la strada vicinale che conduce alla Basilica della SS. Trinità di Saccargia, una delle più importanti testimonianze del Romanico in Sardegna, raggiunta dall'itinerario mediante una bretella che con un percorso in sede promiscua (**D2**) attraversa la ferrovia e la SS729 (**E1**). Superata questa deviazione utile a visitare il santuario, l'itinerario prosegue lungo strade comunali in sede promiscua (**D2** e **D3**) verso il centro urbano di Ploaghe e, superando l'intersezione con la SP68 (**E1**) a circa 500 mt dalla stazione ferroviaria di Ploaghe, attraversa quest'ultimo ancora in sede promiscua (**D7**) mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana. Imboccando la via Santa Caterina l'itinerario lascia il centro abitato per proseguire ancora in sede promiscua (**D2** e **D3**) percorrendo strade vicinali che attraversano il territorio comunale di Ploaghe e Ardara in direzione sud-ovest, fino a raggiungere l'innesto con la SP102. Lungo questo tratto l'itinerario transita in prossimità della stazione ferroviaria di Ardara e del suo centro abitato con la chiesa romanica di Santa Maria del Regno. Proseguendo sulla SP102 e sulla SP63 con una pista affiancata (**A2B**), ad eccezione del tratto in sede promiscua (**D8**) che attraversa la ferrovia in sovrappasso, lungo la via dei Ferrovieri l'itinerario trova conclusione presso la stazione di Chilivani, importante nodo intermodale dove sono presenti i servizi di trasporto passeggeri di Trenitalia per Cagliari, Golfo Aranci e Porto Torres. Non lontano da Chilivani, lungo la SP67, è possibile raggiungere la Chiesa di Sant'Antioco di Bisarcio, una delle chiese romaniche più grandi dell'Isola localizzata su un'altura che offre splendidi panorami oltre alla bellezza monumentale dell'edificio.

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

SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO





B1

Tipologia:
Sede propria non affiancata

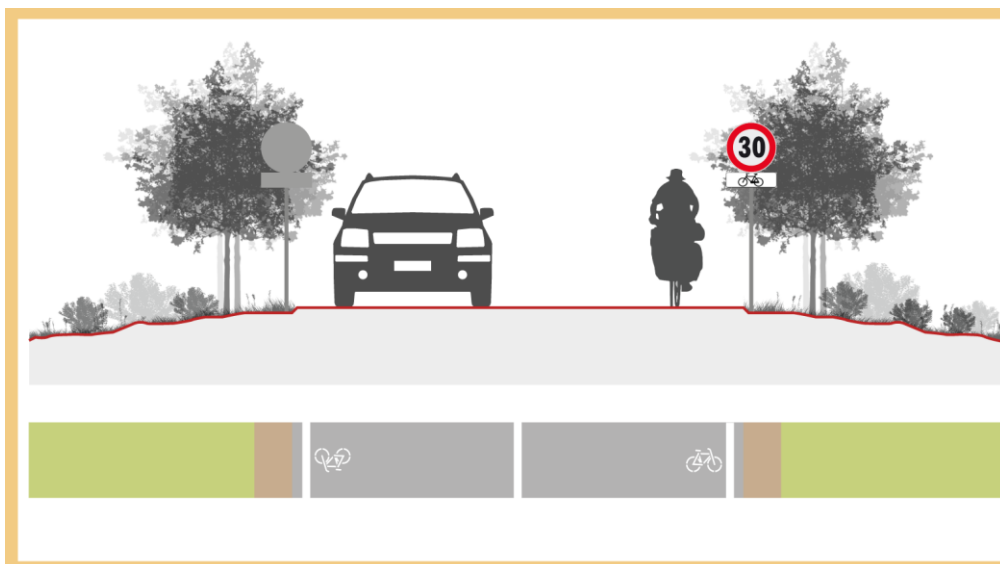
Posizione:
Inserita su cunetta laterale a quota inferiore rispetto al piano stradale previa sistemazione della cunetta

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

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

Codice costo: 1BEBN1



D1

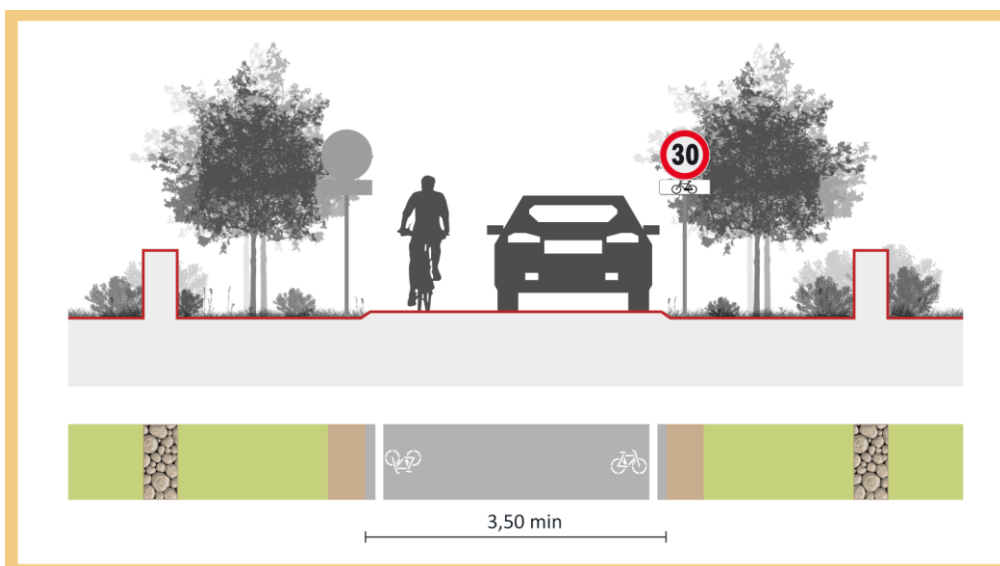
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

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

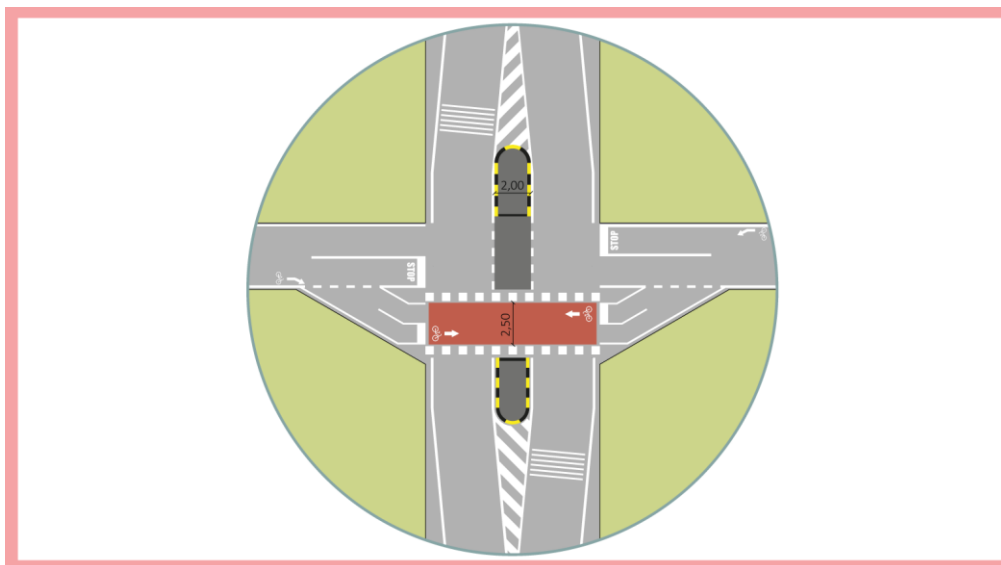
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



E1

Tipologia:

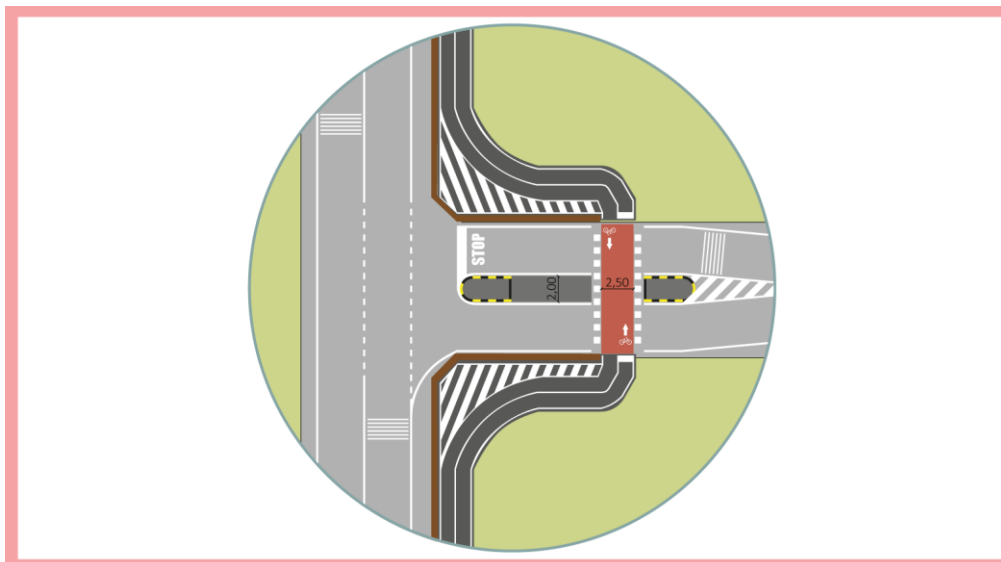
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico, a connessione di percorso ciclabile in sede promiscua

Interventi:

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

Tipo intervento: A1

Codice costo: 4E



E8

Tipologia:

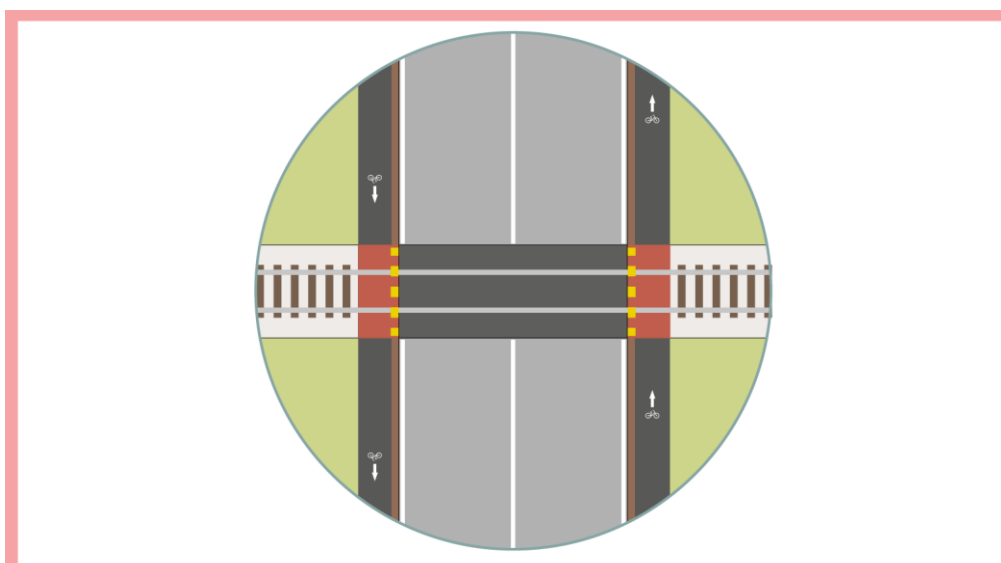
Attraversamento ciclabile su strada extraurbana (statale, provinciale o comunale) ad alta intensità di traffico, a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:

- attraversamento ciclabile
- isola centrale salvagente
- dissuasori di velocità
- segnaletica vert. e orizz.

Tipo intervento: I3

Codice costo: 4E



E20

Tipologia:

Attraversamento ciclabile su binari ferroviari, a connessione di pista ciclabile in sede propria

Interventi:

- attraversamento ciclabile
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Ambito extraurbano

Tipo intervento: A4

Codice costo: 4E

Ambito urbano

Tipo intervento: A6

Codice costo: 4U

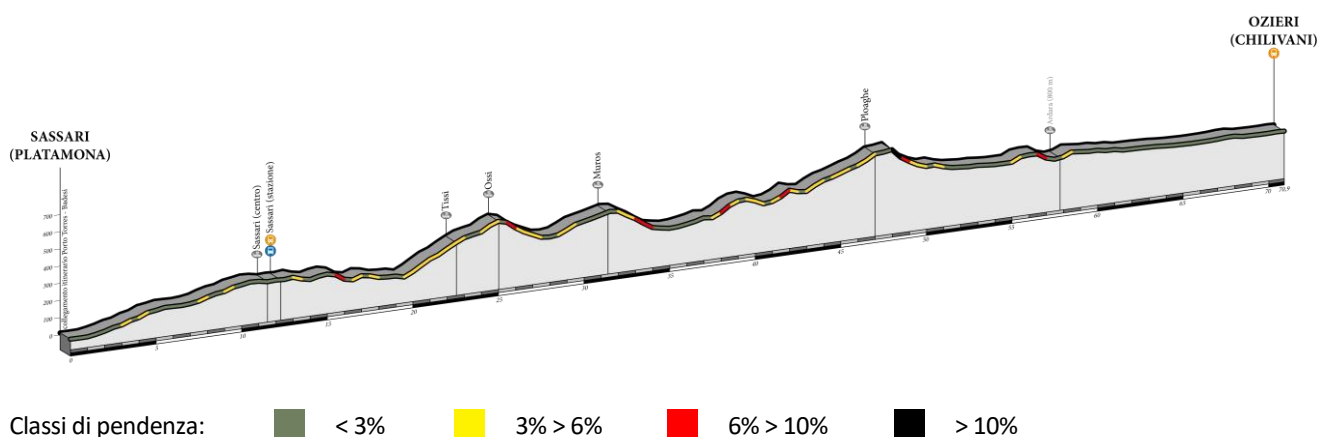
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Il percorso nel suo complesso si sviluppa per circa l'65% su livellette minori del 3% e solo per 5,50 km, pari a meno dell'8% della sua lunghezza, presenta livellette superiori al 6%, rappresentate da brevi tratti disseminati nel percorso lungo il territorio collinare tra Ossi e Ploaghe. La porzione rimanente di itinerario si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%, concentrate in particolare in prossimità di Tissi, Ossi e Ploaghe.

La proposta di itinerario ciclabile è prevista per circa 36 km su pista ciclabile in sede propria (pari al 50% dell'itinerario) mentre il 34% (circa 25 km) si svolge su un percorso in sede promiscua con i veicoli motorizzati che interessa strade vicinali, arginali, a bassa intensità di traffico (sulle quali si registra un volume di traffico inferiore ai 500 veicoli/giorno) e strade urbane lungo le quali si prevede l'istituzione di specifiche Zone 30. Il transito in sede promiscua lungo strade statali e provinciali, che si estende per 11 km, costituendo il 15% dell'intero itinerario, si rende necessario normalmente quando non sono disponibili altre alternative di tracciato, a meno di interventi infrastrutturali rilevanti.

Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 4 ore e 50 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:

SCHEDATECNICA N. 7	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	72,69
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	4.767.781,01
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	46,90
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	20,00
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	4,50
Lunghezza itinerario con pendenza > 10% (km)	1,00
Lunghezza già realizzata (km)	10,33
Lunghezza già progettata (km)	0,05
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	35,55
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	36,17
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	11,48
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	18,50
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	6,06
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,49
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	16
Lunghezza del percorso diretto (km)	56,30
Dislivello salite (passo 200 m)	1152,98
Dislivello discese (passo 200 m)	940,20
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	72,69
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	10,89
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	12,91
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	8
Punti di interesse in centro urbano	57
Punti di interesse lungo l'itinerario	3
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	2
Numero di aeroporti lungo l'itinerario	0
Numero di porti lungo l'itinerario	0
Numero di stazioni ferroviarie lungo l'itinerario	6
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	13

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Sassari (Platamona) - Ozieri/Chilivani 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
72,69	15,86	2,5	83,82	15,52	
2	1	2	1	ASFALTO	9

SCALA DELLA CICLABILITÀ

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

Ciclabilità difficile: itinerari di impegno medio-alto adatti agli appassionati di bicicletta e ai MTBiker esperti ed allenati, che prediligono itinerari più lunghi che sfruttano anche la viabilità ordinaria, sviluppati in contesti montuosi o collinari e a forte contatto con la natura. Gli itinerari presentano una lunghezza totale compresa tra i 50 e gli 80 km, su un terreno con pendenza media compresa tra il 2,5% e il 4% e con un dislivello totale in salita compreso tra gli 850 e i 1250 m. Gli itinerari si sviluppano per circa il 50% della loro lunghezza su percorsi ciclabili "sicuri", situati su strade e sentieri a bassa intensità di traffico, zone 30 urbane o su piste ciclabili in sede propria o corsia riservata; la restante metà dell'itinerario si sviluppa in sede promiscua con i veicoli a motore su strade statali e provinciali, tratti necessari a garantire la continuità dell'itinerario stesso.

Indicatore di attrattività					
SERVIZI PRESENTI (N/KM)	AREE NATURALI (N/KM)	PUNTI DI INTERESSE (N/KM)	INTERMODALITÀ INTRAREGIONALE (N/KM)	INTERMODALITÀ EXTRAREGIONALE (N)	PUNTEGGIO ATTRATTIVITÀ
1,99	0,03	0,83	0,26	0	
3	2	3	3	2	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
9	13	22
LIVELLO DI CICLABILITÀ DIFFICILE	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. 7 Lunghezza: 72,69 km Costo totale: 4.767.781,01 € Costo/km: 76.515,88 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 4.312.086,82	36,17	49,76	10,21	14,04	25,96	35,72
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 367.595,55	36,04	49,57	0,00	0,00	36,04	49,57
Attraversamento ¹	€ 77.521,36	0,49	0,67	0,17	0,24	0,31	0,43
Intersezione ²	€ 10.577,28						
Totale	€ 4.767.781,01	72,69	100,00	10,38	14,28	62,31	85,72

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

² intervento di posa in opera di segnaletica verticale

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BIBLIOGRAFIA

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

SITOGRAFIA

- www.bicialia.it
- www.bikeitalia.it
- www.fiab-onlus.it
- www.istat.it
- www.maps.it
- www.regione.sardegna.it
- www.sardegnaambiente.it
- www.sardegna.beniculturali.it
- www.sardegnaicultura.it
- www.sardegnaigitalibrary.it
- www.sardegnaageoportale.it
- www.sardegnamobilita.it
- www.sardegna natura.com
- www.sardegna sentieri.it
- www.sardegna territorio.it
- www.sardegna turismo.it
- www.wikipedia.it

REPERTORIO IMMAGINI

(www.sardegna turismo.it)

Copertina: Particolare della facciata, Chiesa della SS. Trinità di Saccargia, Codrongianos

Introduzione:

1. Particolare del costume tradizionale, Cavalcata Sarda, Sassari
2. Piazza d'Italia, Sassari
3. Particolare del candeliere, Faradda di li candareri, Sassari
4. Particolare della facciata, Cattedrale di San Nicola di Bari, Sassari
5. Museo Nazionale "G. A. Sanna", Sassari
6. Chiesa della SS. Trinità di Saccargia, Codrongianos
7. Chiesa di San Michele di Salvenero, Ploaghe
8. Chiesa di Santa Maria del Regno, Ardarà
9. Chiesa di Sant'Antioco di Bisarcio, Ozieri

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.7 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 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.);
- i trasporti (aeroporti, porti commerciali e turistici, stazioni ferroviarie, stazioni ferroviarie turistiche, fermate extraurbane TPL, ferrovie ordinarie e dismesse, strade);
- i cicloservizi proposti: ciclostazioni, info-point, ciclofficine e aree di sosta;
- le strutture ricettive esistenti in ambito extraurbano;
- gli itinerari bici-treno.
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale;