



ILLORAI/ISCRA(STAZIONE) - SEDILO - SORRADILE



 37,80 km

 563m


 409m

 2 h 31 min


 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **MEDIA**

★★★ Qualità: **MEDIA**

 Goceano, Barbagia, Barigadu

 Direttrice locale di collegamento Illorai, Sorradile, Ales e Villamar

 - Sentieri di Monte Cresia T-513A, Nolau T-513, Nuraghe Busurtei G-611C; Cammino di Santu Jacu
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 10, n. 13, n. 31

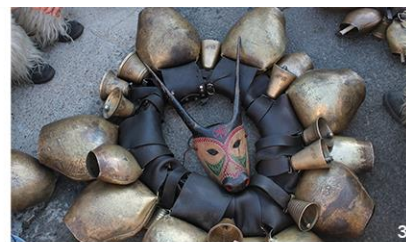


INTRODUZIONE	5
ANALISI	6
ANALISI DEL CONTESTO	6
IL PAESAGGIO	6
I VINCOLI AMBIENTALI	6
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI	7
LE INFRASTRUTTURE	8
I PARCHI CICLISTICI	9
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	10
ANALISI TECNICA	12
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	12
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	13
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
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	25
BIBLIOGRAFIA	25
SITOGRAFIA	25
REPERTORIO IMMAGINI	25
ALLEGATI	27
ALL. 1: TAVOLA N. 1.9 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI	27

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Illorai/Iskra (stazione) - Sedilo - Sorradile, 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. 9 Illorai/Iskra (stazione) - Sedilo - Sorradile, lungo 37,80 km, dalla regione storica del Goceano attraversa la Barbagia per concludersi nel Barigadu, lungo un percorso che attraversa il cuore della Sardegna centrale fino alle sponde meridionali del lago Omodeo, il più importante vaso artificiale dell'isola. L'itinerario è parte della direttrice di interesse locale che collega Illorai, Sorradile, Ales e Villamar e attraverso il centro di Sedilo si collega alla direttrice longitudinale centro-occidentale e ai percorsi di scala nazionale e europea. Lungo il percorso si attraversano centri dalla forte impronta culturale, da Ottana con le tradizioni carnevalesche dei *Boes* e *Merdules* a Sedilo e la sua famosa giostra equestre di *S'Ardia*. Inoltre, costeggiando in parte il percorso del fiume Tirso, l'itinerario attraversa un territorio di grande valenza paesaggistica caratterizzato da altopiani basaltici immersi in un'area di pregio sia archeologico che naturalistico, testimone di una Sardegna selvaggia ancora da scoprire. Quest'area è dominata dal bacino artificiale dell'Omodeo, ricadente nel SIC Media valle del Tirso e Altopiano di Abbasanta - Rio Siddu e nel cantiere forestale Omodeo (Sedilo - Sorradile), compreso 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 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

Dai margini meridionali della regione storica del Goceano, l'itinerario in analisi attraversa parte della Barbagia per concludersi nel Barigadu. L'area del Goceano, unitamente a quella del Marghine posta a sud ovest, è caratterizzata dal sistema ambientale dominato dalla catena montuosa del Marghine-Goceano, un formidabile confine fisico tra le due vaste zone geografiche del Sassarese a nord-ovest e del Nuorese a sud-est; nel Goceano le punte allineate della catena montuosa caratterizzano in modo decisivo il paesaggio che si affaccia sulla piana superiore del fiume Tirso, dominando un territorio che in pochi chilometri varia altimetricamente di circa 700 m. Il territorio della Barbagia rappresenta il nucleo più selvaggio della Sardegna, definito *Barbaria* dai Romani perché considerato inconquistabile. I caratteri geomorfologici degli altopiani pastorali della Barbagia e del Nuorese (o Barbagia di Nuoro) storicamente hanno determinato e fortemente condizionato i sistemi infrastrutturali e insediativi di un'area dominata da quadri insediativi isolati e compatti. L'antico territorio del Barigadu è invece ubicato a sud del Lago Omodeo e il suo paesaggio è dominato dalla macchia mediterranea e da sugherete che crescono rigogliose grazie alle favorevoli condizioni pedoclimatiche.

I VINCOLI AMBIENTALI

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

Le aree ZPS (Zone di Protezione Speciale) e SIC (Siti di Interesse Comunitario) fanno riferimento ad un'unica direttiva a livello europeo: Natura 2000, che è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/ CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di

Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE “Uccelli” concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

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

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

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

Nome dell’area naturalistica	Categoria
Media valle del Tirso e Altopiano di Abbasanta - Rio Siddu	SIC
Altopiano di Abbasanta	ZPS
Cantiere forestale Omodeo (Sedilo - Sorradile) - Complesso forestale Barigadu	Fo.Re.S.T.A.S.

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

L’itinerario ciclabile Illorai/Iskra (stazione) - Sedilo - Sorradile attraversa i centri urbani o territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Illorai (858 abitanti)	territorio comunale
Orotelli (2 039 abitanti)	territorio comunale
Orani (2 882 abitanti)	territorio comunale
Ottana (2 308 abitanti)	centro urbano
Sedilo (2 121 abitanti)	territorio comunale
Bidonì (146 abitanti)	centro urbano
Sorradile (379 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 10 754 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

I centri di Orotelli, Sorradile e Bidonì sono compresi all'interno di **Borghi autentici d'Italia**, associazione che riunisce piccoli e medi comuni, enti territoriali ed organismi misti di sviluppo locale, con l'obiettivo di un modello di sviluppo locale sostenibile ed attento alla valorizzazione delle identità locali.

Inoltre, i borghi di Orotelli, Orani e Ottana fanno parte del circuito **Autunno in Barbagia**, iniziativa promossa dalla Camera di Commercio di Nuoro in cui a turno da settembre a dicembre 32 paesi del cuore della Sardegna aprono ai visitatori le loro *cortes*, i cortili tipici delle antiche case, per promuovere la scoperta delle tradizioni di questo affascinante territorio.

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

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Chiesa di San Nicola	Chiesa	Ottana	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17904
Chiesa di San Sebastiano	Chiesa	Sorradile	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18395
Museo S'omo 'e sa Majarza	Museo	Bidonì	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=19013&v=2&c=2487&c1=2125&visb=&t=1

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

Nome del punto di interesse	Categoria	Comune	Collegamento al sito della RAS
Chiesa di Santa Maria di Ossolo	Chiesa	Bidonì	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18343
Chiesa di San Pietro	Chiesa	Bidonì	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17744
Monte Cresia	Sentiero	Sorradile	http://www.sardegnaambiente.it/j/v/874?s=3&v=9&c=6707&ids=60
Nolau	Sentiero	Sorradile	http://www.sardegnaambiente.it/j/v/874?s=3&v=9&c=6707&ids=59
Tempio di Giove	Sito Archeologico	Bidonì	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=21048
Necropoli di Prunittu	Sito Archeologico	Sorradile	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24743

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie più importanti che attraversano l'ambito interessato dall'itinerario ciclabile sono la SS129 "Trasversale Sarda", che da Macomer si sviluppa verso est passando per Nuoro e si conclude a Orosei, e la SS131^{dcn} che collega Nuoro con la SS131 ad Abbasanta; queste infrastrutture attraversano l'area in senso trasversale consentendo il collegamento con i principali nodi dell'isola. Inoltre, l'ambito è interessato da diverse strade provinciali che consentono il collegamento tra i centri urbani, tra cui si ricordano la SP33, la SP17 e la SP84. La rete stradale si completa con numerose altre strade secondarie a basso volume di traffico, utilizzate principalmente per l'accesso ai fondi agricoli, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. L'itinerario in oggetto trova origine in corrispondenza della stazione di Iscra, unica stazione presente lungo il percorso proposto e attualmente interessata dai servizi di trasporto passeggeri della linea

ferroviaria gestita da ARST Macomer - Nuoro, che consente il collegamento del capoluogo di provincia con l'importante nodo intermodale di Macomer da cui la linea Dorsale Sarda conduce fino a Cagliari a sud e Golfo Aranci a nord-est.

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

I PARCHI CICLISTICI

Per rendere attrattivo un sistema di mobilità ciclistica di livello territoriale può essere importante integrare la rete ciclabile principale di livello regionale con un cosiddetto "parco ciclistico", che può essere definito come un vasto territorio particolarmente vocato all'uso della bicicletta nel tempo libero e per turismo, svago e sport, sia per mezzo della mountain bike che della bicicletta da corsa. In questi parchi possono essere anche diffuse forme di cicloturismo familiare, 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 al proposto Parco Ciclistico del Marghine, del Goceano, del Monte Acuto e del Fondovalle del Tirso, di cui di seguito si riporta una breve descrizione.

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

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Sentiero Nolau T-513	Barigadu
Sentiero Monte Cresia T-513A	Barigadu
Sentiero Nuraghe Busurtei G-611C	Guilcer
CSJ: tappa n. 9Nughedu Santa Vittoria - Sedilo	Barigadu, Guilcer

Il **Sentiero Nolau T-513** prende il nome dal toponimo della località che ospita la necropoli di Prunittu. Il percorso ha come tema fondamentale l'archeologia e la storia attraverso il culto religioso, e si snoda tra *domus de janas* e chiese campestri, in un territorio dalle notevoli emergenze paesaggistiche, su cui domina il Lago Omodeo. Dalla chiesa parrocchiale di Sorradile, dedicata a San Sebastiano Martire che, secondo la leggenda, salvò la popolazione dalla peste, il sentiero prosegue in direzione del Santuario di Santa Maria di Turrana (XIII sec.) dove

è possibile fermarsi nell'ampio piazzale. Non molto distanti dal Santuario sono presenti le *domus de janas* della Necropoli di Prunittu, accessibili dopo circa 200 metri dal bivio che conduce al Santuario di Santa Maria, dove è situato il segnale direzionale che indica l'ingresso all'area archeologica. Proseguendo si trova il Santuario campestre di San Nicola detto di Nurozo, della seconda metà del XII secolo, così chiamato in quanto sorto nel sito campestre dove si trovava il villaggio medievale di Nurozo. Il sentiero prosegue in direzione nord verso il Lago Omodeo, dove, nella località Monte Simeone, si trovano altre *domus de janas*. Dopo qualche centinaio di metri si raggiungono le sponde del lago Omodeo dove vi è un molo galleggiante.

Il **Sentiero Monte Cresia T-513A** è un itinerario escursionistico che attraversa luoghi di particolare interesse paesaggistico, e di interesse archeologico-religioso. Lungo il percorso è infatti possibile osservare il panorama sul Lago Omodeo, e i ruderi di una antica chiesa campestre. Questa breve appendice del sentiero T-513 offre vedute panoramiche lungo tutto il suo percorso.

Il **Sentiero Nuraghe BusurteiG-611C** attraversa luoghi di particolare interesse naturalistico e archeologico come gli endemismi vegetali e animali del lago Omodeo e il nuraghe di Busurtei. Essendo abbastanza prossimo al Lago Omodeo i punti panoramici sono numerosi. L'itinerario interseca la ex Strada statale 131/bis.

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

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
10	Sedilo - Oristano
13	Sorradile - Samugheo
31	Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro

L'itinerario in oggetto costituisce parte della **direttrice di collegamento Illorai, Sorradile, Ales, Villamar**, di interesse comprensoriale e locale, che attraverso quattro itinerari percorre l'entroterra e le regioni storiche di Barigadu, Alta e Bassa Marmilla, rappresentando un'alternativa di percorso nel centro Sardegna rispetto alla direttrice principale longitudinale centrale-occidentale che attraversa l'isola da nord a sud.

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:

- 7 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:

- 2 ciclostazioni
- 2 info-point
- 1 officina specializzata
- 5 aree di sosta.

ANALISI TECNICA

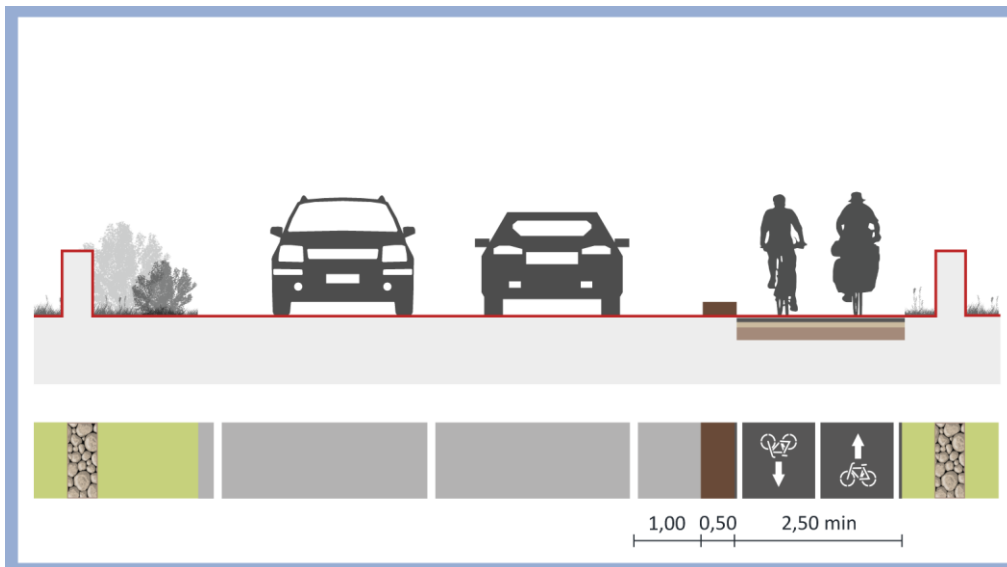
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

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

L'itinerario ha origine presso la stazione ferroviaria di Iscra, dove trova connessione con l'itinerario Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro in corrispondenza dell'incrocio tra la strada statale e la SP153 che collega Iscra e Ottana. Con una pista in sede propria affiancata alla strada provinciale (*vedi sezione tipo A3M*) l'itinerario supera la linea ferroviaria (**E20**) e prosegue in direzione sud verso il centro di Ottana, con un percorso che affianca in parte il corso del fiume Tirso, ancora in sede propria affiancata (**A2M** e **E21**). Prima di raggiungere l'innesto sulla SP17, l'itinerario lascia la strada provinciale per imboccare in sede promiscua (**D2**) una strada vicinale che consente di superare in sottopasso la SS131~~dcn~~ e raggiungere Ottana dai suoi margini settentrionali. L'itinerario attraversa da nord a sud il centro di Ottana, con un percorso in sede promiscua (**D7**) che prevede l'istituzione di una Zona 30 lungo il tratto di penetrazione urbana della SP21. Proseguendo sulla strada provinciale l'itinerario lascia l'abitato, famoso per le vive tradizioni carnevalesche, e con un percorso in sede propria affiancata (**A2B**) procede in direzione di Sedilo costeggiando il tracciato della SS131~~dnc~~sulla SP24. Raggiunta l'intersezione tra SP24, SP29 e la bretella che conduce allaSS131~~dnc~~, è possibile raggiungere e visitare il centro di Sedilo proseguendo sulla SP24 lungo il primo tratto dell'itinerario Sedilo-Oristano, con una deviazione dall'itinerario di circa 7 km. Sedilo, affacciato sul suggestivo scenario del lago Omodeo, è rinomato per il culto di San Costantino imperatore a cui è legato il rito arcaico e spettacolare della corsa a cavallo di S'Ardia. L'itinerario, invece, superata la suddetta intersezione (**E9**), prosegue sulla SP29 ancora in sede propria affiancata (**A2B**), tipologia che in alcuni tratti potrebbe richiedere degli sbancamenti per l'allargamento della sede stradale (**A5B**). Raggiunta la SP84, l'itinerario evita per un tratto il transito sulla strada provinciale percorrendo in sede promiscua (**D2**) la strada vicinale che conduce al lago artificiale Prunaghe e la strada vicinale Scala Ebbas, con la quale si reimmette sul viadotto della SP84, percorso in sede promiscua con i veicoli (**D8**), attraverso gli accorgimenti necessari a garantire la moderazione della velocità dei veicoli e la sicurezza dei ciclisti. L'itinerario prosegue sulla SP84 in direzione del centro urbano di Bidoni con una pista in sede propria affiancata (**A2B**) tramite la quale raggiunge i margini nord-orientali del lago di Omodeo, invaso artificiale di rilevante importanza paesaggistica e ambientale, costituito dallo sbarramento del fiume Tirso. L'itinerario lascia la strada provinciale per attraversare il fiume Tirso con una pista in sede propria non affiancata che ricalca un pontile esistente (**B2** e **B3**) e prosegue sul vecchio tracciato della strada provinciale, parallelamente all'infrastruttura più recente, per imboccare una strada vicinale, ancora in sede propria non affiancata (**B2**). Intercettata nuovamente la SP84, l'itinerario prosegue in affiancamento alla stessa (**A2B**) fino a raggiungere il piccolo centro di Bidoni, che l'itinerario attraversa ancora lungo la SP84 attraverso un percorso in sede promiscua con i veicoli a motore (**D7**), che prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana. Raggiunta l'intersezione a rotatoria tra la SP84 e la SP15 l'itinerario la supera con una pista in sede propria affiancata (**E10**) e prosegue sulla SP15 in affiancamento (**A2B**) fino alle porte del centro urbano di Sorradile. L'itinerario attraversa Sorradile percorrendo il Corso Umberto I in sede promiscua (**D7**), mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana, e trova conclusione lungo la stessa via, tratto di penetrazione urbana della SP15, che taglia in due rioni l'abitato: *Cort'e susu* il più alto e *Cort'e josso* più a valle. Da qui, in continuità con l'itinerario in analisi, si sviluppa l'itinerario che consente di raggiungere Samugheo.

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

SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO



A2B

Tipologia:
Sede propria affiancata

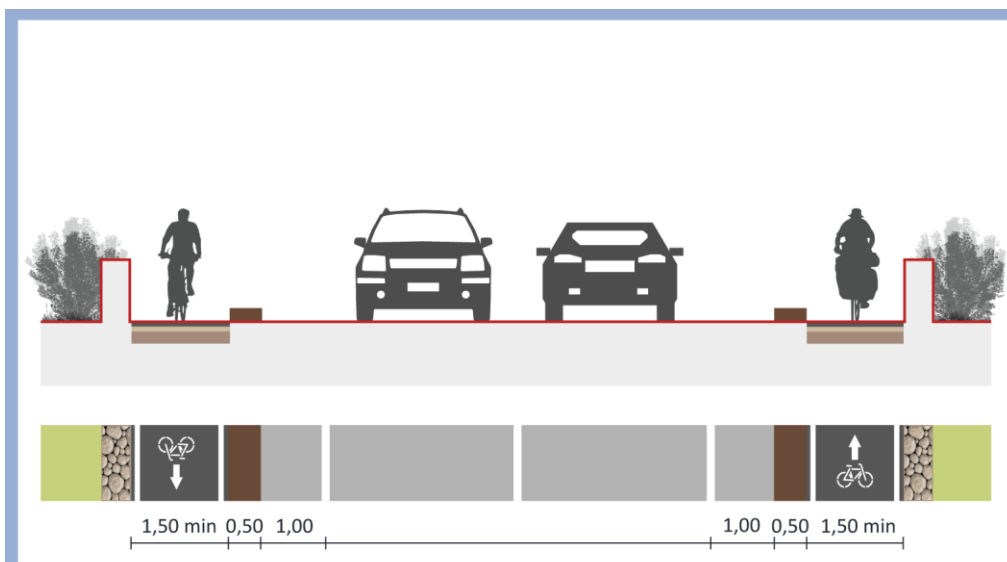
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su spazi della sede stradale

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AEB1



A2M

Tipologia:
Sede propria affiancata

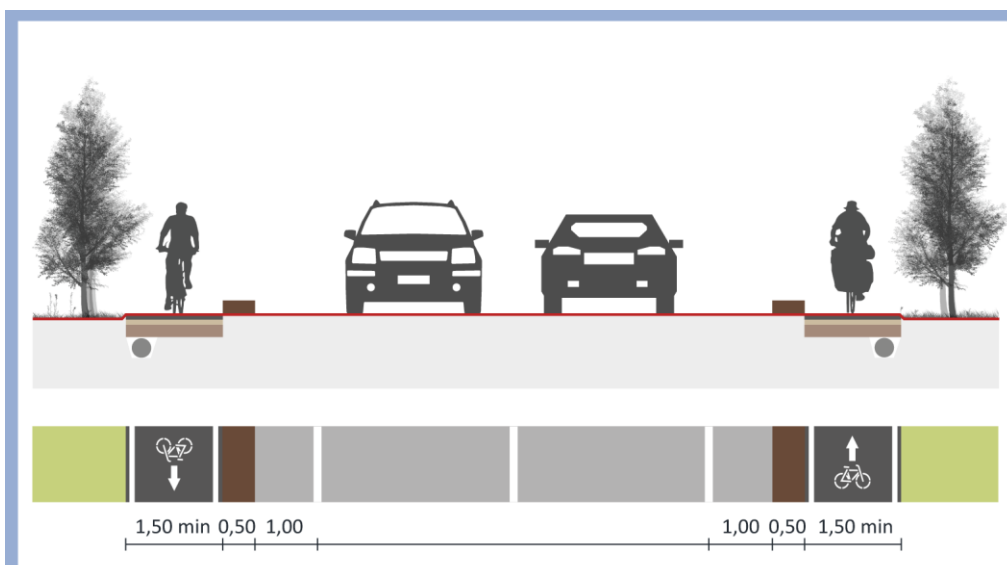
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su spazi della sede stradale

Direzione:
Monodirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AEM1



A3M

Tipologia:
Sede propria affiancata

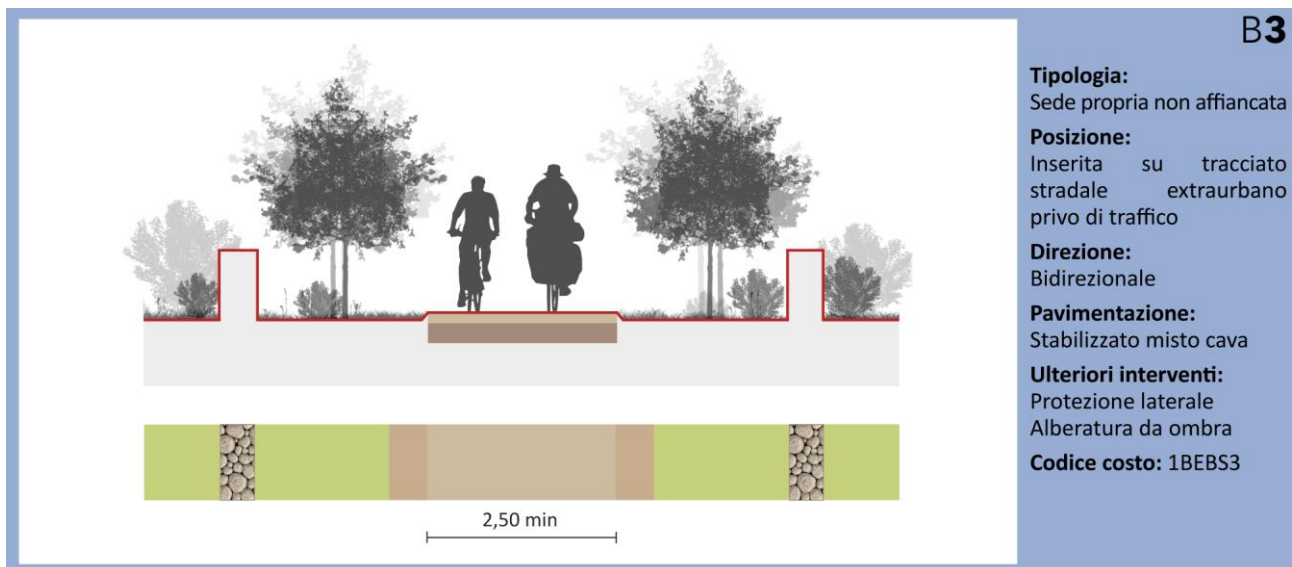
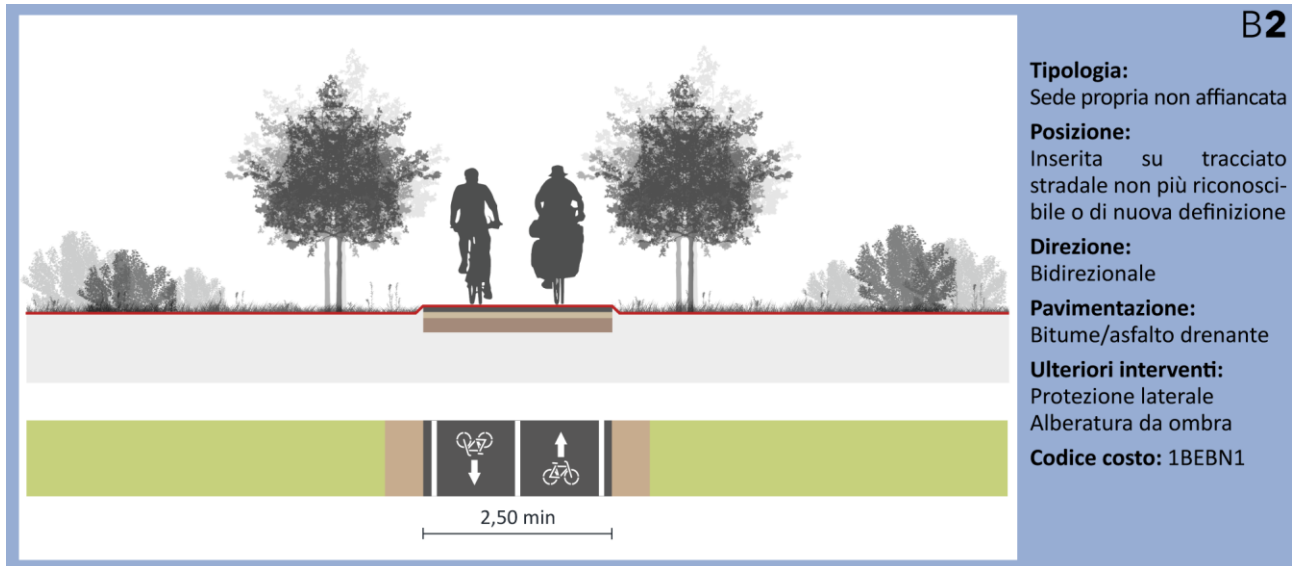
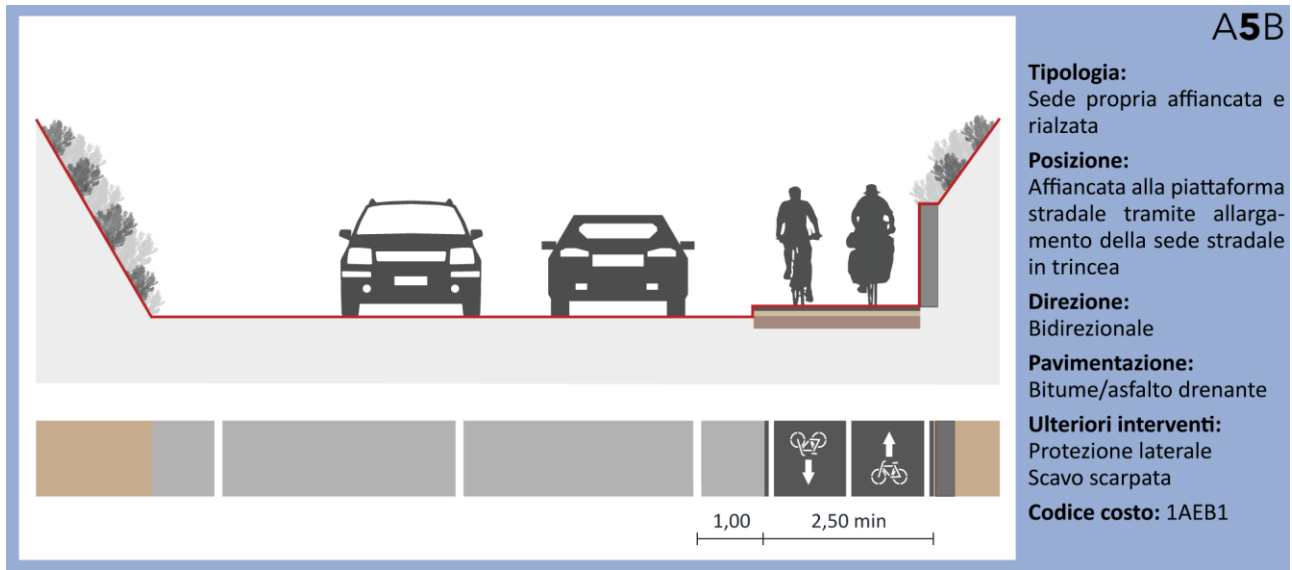
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su cunetta opportunamente sistemata

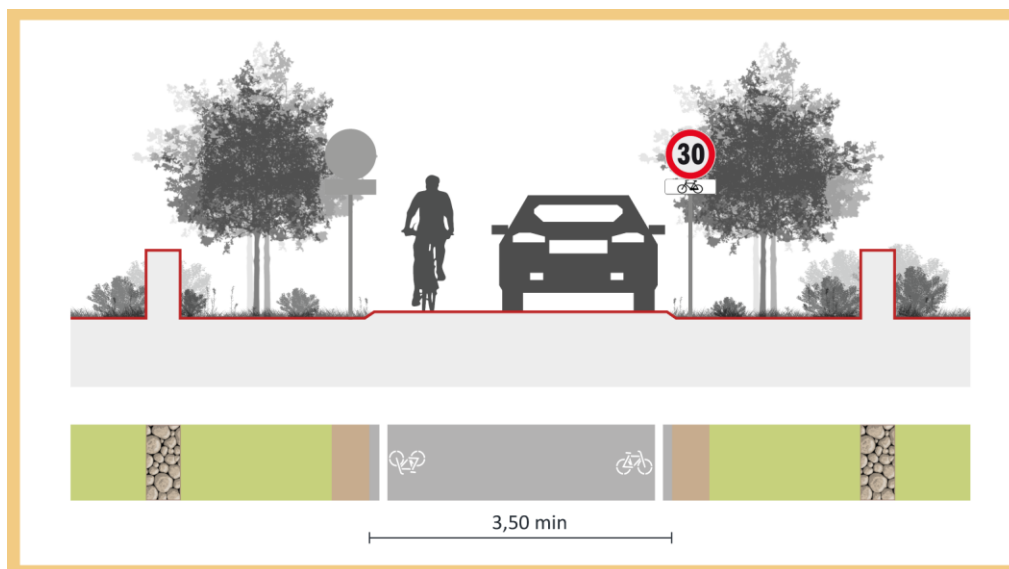
Direzione:
Monodirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

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

Codice costo: 1AEM1





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

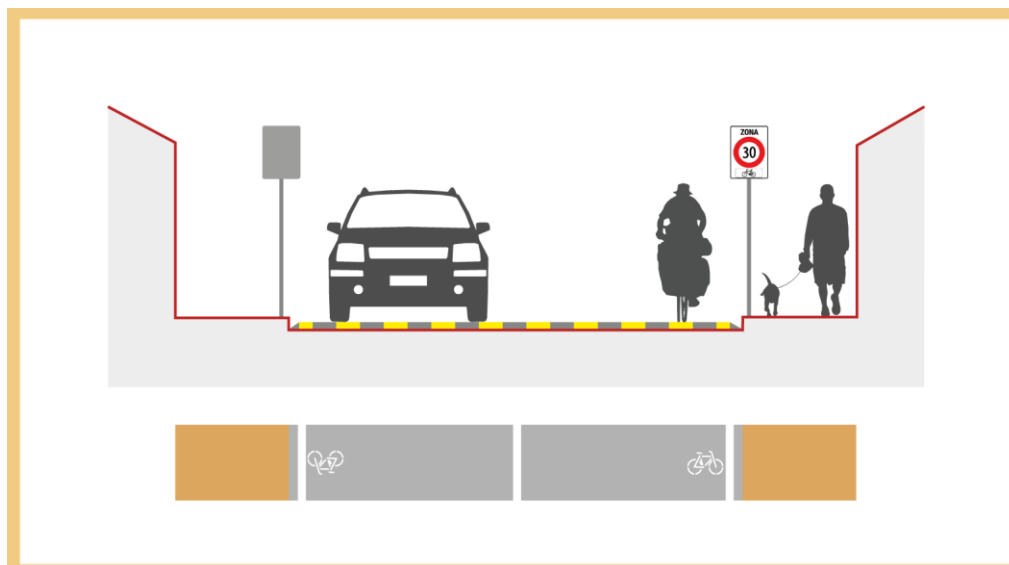
Pavimentazione:

Bitume/asfalto esistente

Ulteriori interventi:

Segnaletica vert. e orizz. Sistemazione fondo stradale Alberatura da ombra

Codice costo: 3CVB5



D7

Tipologia:

Percorso promiscuo

Posizione:

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

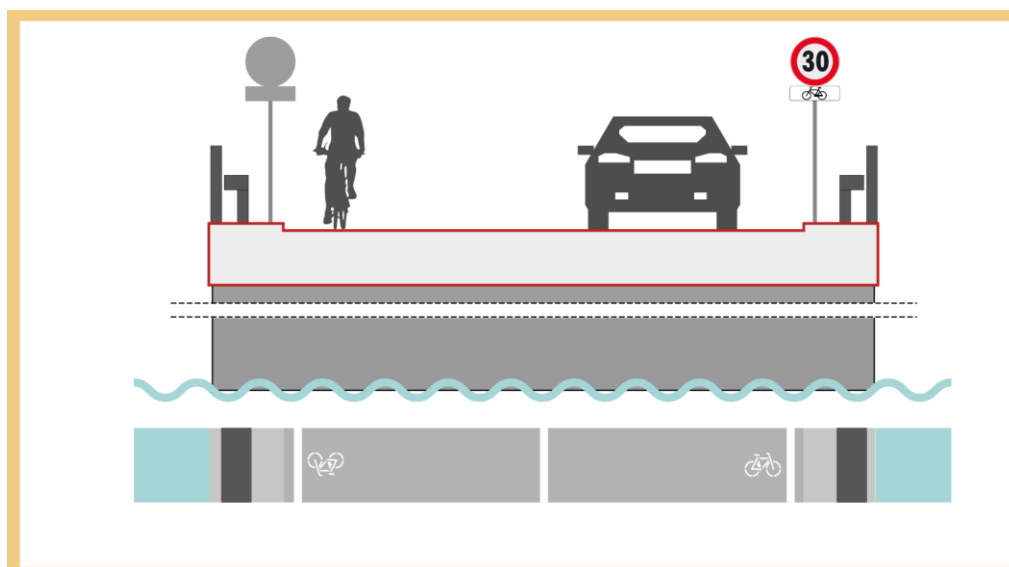
Pavimentazione:

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

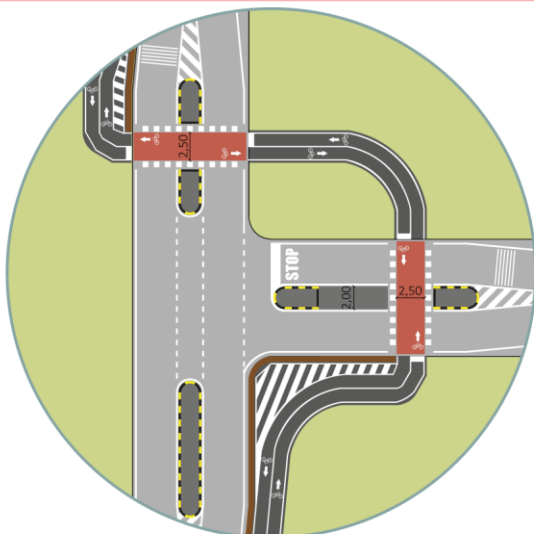
Pavimentazione:

Bitume/asfalto esistente

Ulteriori interventi:

Segnaletica vert. e orizz. Sistemazione fondo stradale

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



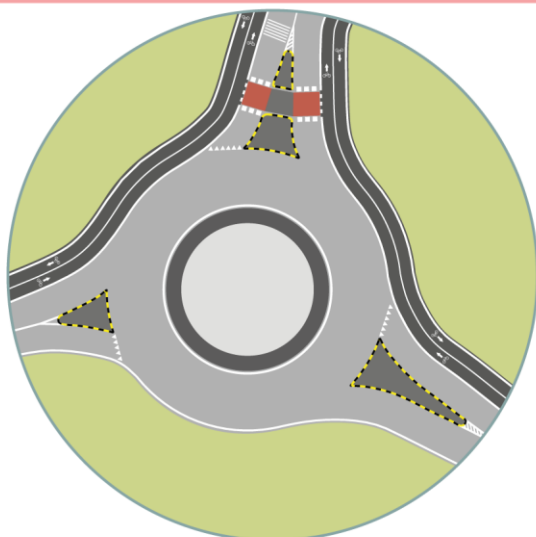
E9

Tipologia:
Doppio 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: I4

Codice costo: 4E



E10

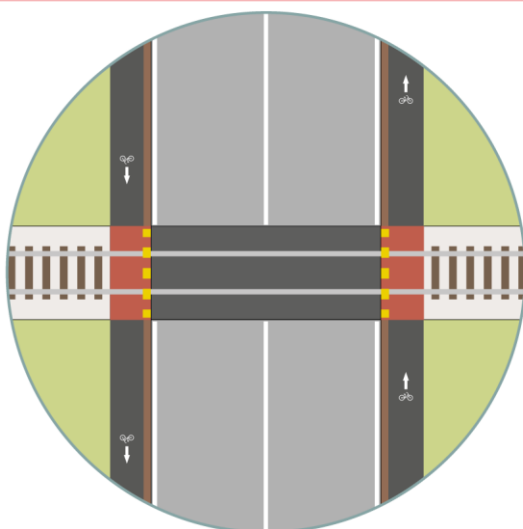
Tipologia:
Attraversamento ciclabile in rotatoria tra strade extraurbane (statale, provinciale o comunale extraurbana), a connessione di pista ciclabile in sede propria affiancata

Interventi:
- inserimento rotatoria*
- attraversamento ciclabile
- isola centrale salvagente
- dissuasori di velocità
- segnaletica vert. e orizz.

Tipo intervento: I5

Codice costo: 4E

*eventuale



E20

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

Interventi:
- attraversamento ciclabile
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Ambito extraurbano

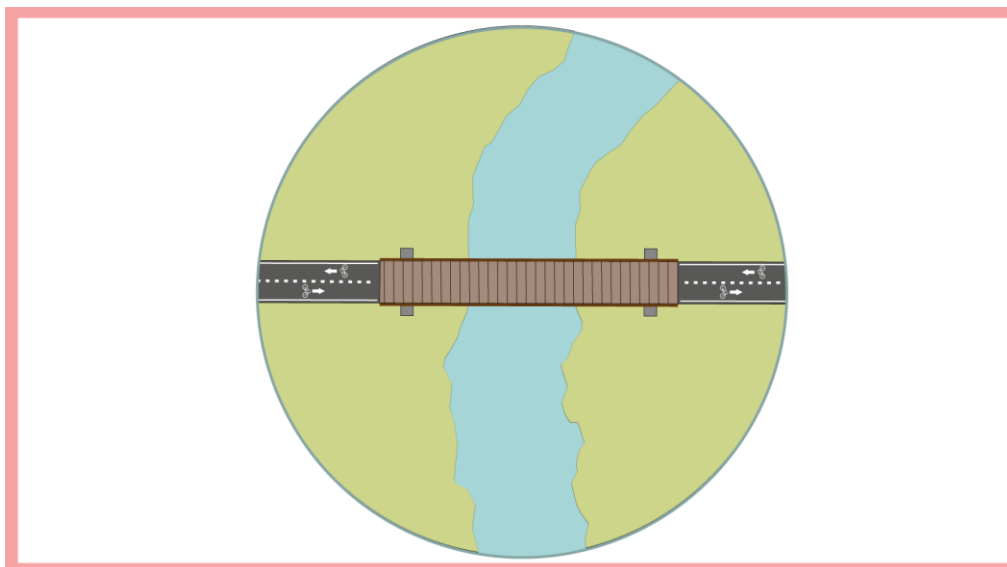
Tipo intervento: A4

Codice costo: 4E

Ambito urbano

Tipo intervento: A6

Codice costo: 4U



E21

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

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

Tipo intervento: P1

Codice costo: 4E

SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

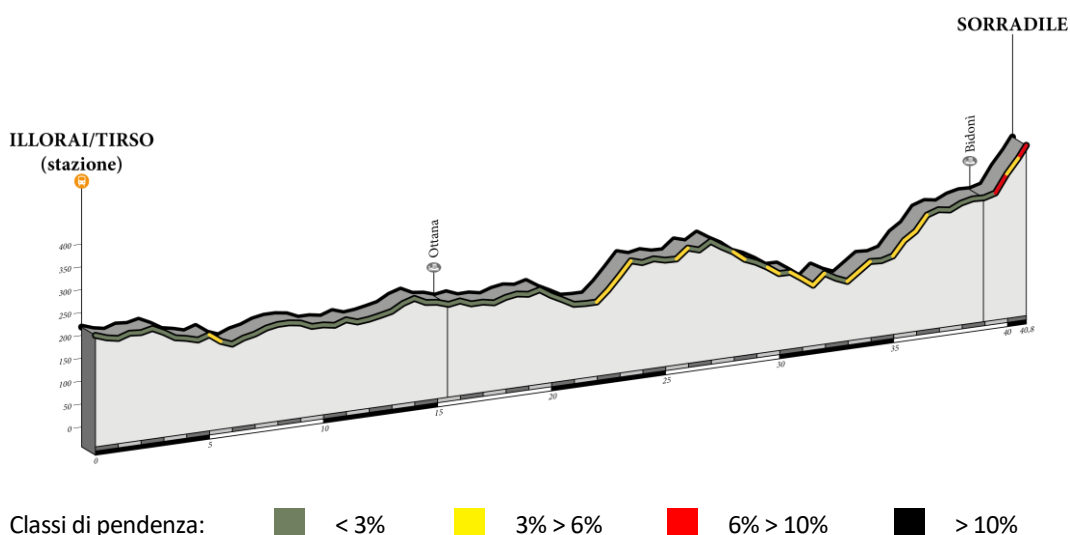
Il percorso nel suo complesso si sviluppa per circa l'82% su livellette minori del 3% e solo per 2,3 km, pari a circa il 6% della sua lunghezza, presenta livellette superiori al 6% ma comunque inferiori al 10%, concentrate nel tratto finale di itinerario in prossimità di Sorradile. La rimanente porzione di itinerario, pari a circa il 12% della sua lunghezza, si sviluppa su livellette di pendenza compresa tra il 3% e il 6%.

La proposta di itinerario ciclabile è prevista per circa 28 km su pista ciclabile in sede propria (pari al 75% dell'itinerario) mentre il 22% (circa 8 km) si svolge su un percorso in sede promiscua con i veicoli motorizzati che interessa strade vicinali, arginali, a bassa intensità di traffico (sulle quali si registra un volume di traffico inferiore ai 500 veicoli/giorno) e strade urbane lungo le quali si prevede l'istituzione di specifiche Zone 30.

Il transito in sede promiscua lungo strade statali e provinciali si estende per soli 790 metri, limitandosi quindi a circa il 2% dell'intero itinerario, e si rende necessario quando non sono disponibili altre alternative di tracciato, a meno di interventi infrastrutturali rilevanti.

Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 2 ore e 31 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. 9	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	37,80
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	€ 5.672.319,35
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	31,00
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	4,50
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	2,30
Lunghezza itinerario con pendenza > 10% (km)	0,00
Lunghezza già realizzata (km)	0,00
Lunghezza già progettata (km)	0,00
Lunghezza già percorribile in sicurezza (km)	8,54
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	28,35
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	0,79
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	6,11
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	2,34
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,21
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	13
Lunghezza del percorso diretto (km)	30,00
Dislivello salite (passo 200 m)	563,46
Dislivello discese (passo 200 m)	409,36
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	0,00
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	1,63
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	2,37
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	3
Punti di interesse in centro urbano	3
Punti di interesse lungo l'itinerario	6
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	1
Numero di fermate del trasporto pubblico locale lungo l'itinerario (entro i 500 m)	4

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Illorai/Iscra (stazione) - Sedilo - Sorradile nella valutazione degli indicatori di difficoltà 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
37,80	14,89	1,9	3	ASFALTO	
4	2	3	2	3	14

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
0,19	0,05	0,24	0,13	0	
1	3	2	2	2	10

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
14	10	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. 9 Lunghezza: 37,80 km Costo totale: 5.672.319,35 € Costo/km: 150.061,36 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 4.983.326,40	28,35	74,99	0,00	0,00	28,35	74,99
Corsia riservata	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 35.846,18	9,24	24,44	0,00	0,00	9,24	24,44
Attraversamento ¹	€ 641.412,60	0,21	0,57	0,00	0,00	0,214	0,57
Intersezione ²	€ 11.734,17						
Totale	€ 5.672.319,35	37,80	100,00	0,00	0,00	37,80	100,00

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, www.wikipedia.it)

Copertina: Panorama del Lago Omodeo

Introduzione:

1. Fuochi di Sant'Antonio, Orotelli
2. Chiesa di San Nicola, Ottana
3. Dettagli del Carnevale, Ottana
4. Santuario di Santu Antine, Sedio
5. S'Ardia, Sedilo
6. Domus de Janas di Lochele, Sedilo
7. Panorama del Lago Omodeo
8. Chiesa di Santa Maria di Ossolo, Bidoni
9. Chiesa di San Sebastiano, Sorradile

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.9 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;