




ITINERARIO 37


TERRALBA - URAS - BARUMINI




 43,77 km

 525 m

 313 m


 2 h 55 min


 Ciclabilità: **MEDIA**

 Attrattività: **BASSA**

★★★ Qualità: **MEDIA**

 Campidano di Oristano, Alta Marmilla, Marmilla

 Direttrice longitudinale centrale-occidentale, EuroVelo, Bictalia, SNCT

 - Mobilità Lenta Oristano e area vasta, progetto MyLand - Marmilla your Land, Ippovie Sardegna Cavalli
- altri itinerari della Rete Ciclabile Regionale: n. 4, n. 5, n. 36

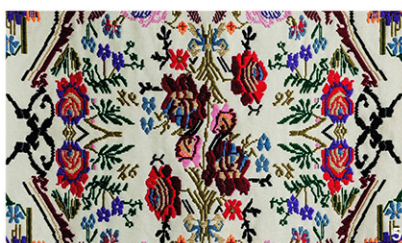


INTRODUZIONE	5
ANALISI	6
ANALISI DEL CONTESTO	6
IL PAESAGGIO	6
I VINCOLI AMBIENTALI	7
I CENTRI URBANI E I PUNTI DI INTERESSE URBANI E EXTRA-URBANI	7
LE INFRASTRUTTURE	8
I PARCHI CICLISTICI	9
I SERVIZI PER IL CICLOTURISMO	11
ANALISI TECNICA	13
DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO	13
SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO	15
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO	19
VALUTAZIONE DEGLI INDICATORI DI CICLABILITÀ E ATTRATTIVITÀ E DELL'INDICE DI QUALITÀ COMPLESSIVA	21
QUADRO GENERALE DEI COSTI STIMATI	23
OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS	25
IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI	25
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	27
BIBLIOGRAFIA	27
SITOGRAFIA	27
REPERTORIO IMMAGINI	27
ALLEGATI	29
ALL. 1: TAVOLA N. 1.37 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI	29

INTRODUZIONE

Il presente report illustra e approfondisce le caratteristiche e i requisiti territoriali (paesistico/ambientali, economici, turistici), trasportistici e tecnici dell'itinerario cicloturistico Terralba - Uras - Barumini, 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. 37 Terralba - Uras - Barumini, lungo 43,77 km, si sviluppa dal Campidano di Oristano alla Marmilla attraverso i centri di Uras, Mogoro, Masullas, Gonnoscodina, Baressa e Ussaramanna per raggiungere Barumini, costituendo un tirante trasversale tra gli itinerari della costa occidentale e quelli posti al centro dell'Isola. L'itinerario è parte della direttrice longitudinale centrale-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 Ciclovía della Sardegna inserita all'interno del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche. Attraverso un territorio collinare dedito all'agricoltura a cui fanno da contorno i paesaggi del Monte Arci, della Giara di Siddi e della Giara di Gesturi, l'itinerario coinvolge luoghi di grande interesse storico e culturale: Su Nuraxi di Barumini, uno dei massimi monumenti della preistoria sarda oggi patrimonio dell'UNESCO, e altri siti archeologici come il nuraghe Cuccurada a Mogoro, i nuraghi minori Molas, Monte Majore e Sensu a Baressa, il nuraghe Nurazzolu a Gonnoscodina e il nuraghe San Pietro a Ussaramanna. Inoltre sono presenti diverse architetture religiose, come l'ex convento dei frati minori a Masullas, oggi convertito a spazio museale del Monte Arci.



ANALISI

ANALISI DEL CONTESTO

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

L'analisi che segue è articolata in diverse categorie:

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

IL PAESAGGIO

L'itinerario, sviluppato nell'entroterra centro-occidentale della Sardegna, attraversa le regioni storiche del Campidano di Oristano e della Marmilla e parte del territorio compreso nelle Unioni dei Comuni del Terralbese, del Parte Montis e della Marmilla. Compreso nell'Ambito di Paesaggio definito dal PPR nella scheda n. 9 Golfo di Oristano, il territorio del Campidano di Oristano è delimitato a nord dal Montiferru e ad est dal sistema orografico del Monte Arci-Grighine, estendendosi all'interno verso i Campidani centrali. La struttura dell'Ambito è articolata sui tre Campidani di Oristano e sul sistema idrografico del Tirso: il Campidano di Milis a nord, il Tirso come spartiacque fra il Campidano di Milis e il Campidano Maggiore, e il Campidano di Simaxis, che si estende dall'arco costiero alle pendici del Monte Arci. Il territorio della Marmilla, nella Sardegna centro-meridionale, è delimitato a ovest e a sud dal Campidano, a nord-ovest dal monte Arci, a nord dalla Giara di Gesturi e dalla Giara di Serri, a est dal Flumini Mannu. Pressoché totalmente costituita da marne, arenarie e vulcaniti oligomioceniche, quest'area può suddividersi in almeno due settori, con rocce più recenti da ovest a est. Ad occidente, fra Ales e Mogoro le litologie sedimentarie sono frammentate e caotiche, mentre all'opposto sono regolari e morbide nel susseguirsi di piccole dorsali parallele da Gonnosnò a Villamar, dove morfologie tondeggianti e ampie aree pianeggianti fanno da chiostro alla Giara di Gesturi. Gli altopiani basaltici delle giare, chiaramente visibili dalle aree pianeggianti, si presentano come enormi fortezze naturali e inaccessibili. La Giara di Gesturi, la più grande delle tre, comprende il vasto altopiano basaltico e calcareo ricoperto da macchia mediterranea, contornato da pareti scoscese e irrorato da stagni temporanei. L'area è oggi riserva naturale e il suo territorio di selvaggia e incontaminata bellezza è frequentato da specie faunistiche selvatiche come i noti cavallini della Giara. La Giara di Serri, estesa su una superficie più piccola, è considerata un'area di grande valenza archeologica in quanto ospita il Santuario nuragico di Santa Vittoria, pantheon della civiltà nuragica. La Giara di Siddi, posta in posizione più meridionale, è un piccolo altipiano che si distingue per una fessurazione colonnare sul versante meridionale, dalla particolare colorazione rossastra dovuta ai licheni che hanno colonizzato la roccia vulcanica: da qui deriva il toponimo di Corona Arrubia, corona rossa. Le giare e gli altri rilievi lavici minori, ma soprattutto il nucleo del vulcano complesso del Monte Arci, disegnano vasti plateaux, le cui ripide cornici erosive segnano il limite morfologico tra gli spazi storici del bosco e del pascolo e quelli dell'agricoltura cerealicola. Il monte Arci, interessato dall'omonimo Parco Naturale Regionale, è anche sede di uno dei più importanti giacimenti di Ossidiana, che ne ha determinato l'importanza sin dall'epoca preistorica.

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.

Non sono presenti aree di interesse naturalistico situate in prossimità dell'itinerario.

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

L'itinerario ciclabile Terralba - Uras - Barumini attraversa i centri urbani o i territori comunali di:

Comune (abitanti)	Transito in
Terralba (10 259 abitanti)	centro urbano
Uras (2 853 abitanti)	centro urbano
Mogoro (4 155 abitanti)	centro urbano
Masullas (1 070 abitanti)	centro urbano
Gonnoscodina (478 abitanti)	centro urbano

Baressa (649 abitanti)	centro urbano
Ussaramanna (544 abitanti)	centro urbano
Turri (420 abitanti)	territorio comunale
Tuili (1 019 abitanti)	territorio comunale
Barumini (1 273 abitanti)	centro urbano

in cui risiede quindi una popolazione totale di 22 720 abitanti (Fonte: Istat, riferita al 1° gennaio 2017).

Il centro urbano di Terralba 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. I centri urbani di Mogoro e Masullas sono compresi all'interno di **Borghi autentici d'Italia**, associazione che riunisce piccoli e medi comuni, enti territoriali ed organismi misti di sviluppo locale, con l'obiettivo di un modello di sviluppo locale sostenibile ed attento alla valorizzazione delle identità locali. Il centro urbano di Ussaramanna fa parte dell'associazione nazionale **Città dell'Olio**, nata per divulgare la cultura dell'olivo e dell'olio di qualità, tutelando e promuovendo l'ambiente e il paesaggio olivicolo.

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 Giovanni Battista	Chiesa	Barumini	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=17763
Casa Zapata	Edificio	Barumini	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=18452
Mostra di minerali e fossili	Museo	Masullas	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=24610&v=2&c=2487&c1=2125&visb=&t=1
Polo espositivo Casa Zapata	Museo	Barumini	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?s=22945&v=2&c=2487&c1=2127&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
Complesso di Domu Beccia	Sito Archeologico	Uras	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=24720
Area di Su Nuraxi	Sito Archeologico	Barumini	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20578
Complesso di Su Nuraxi	Sito Archeologico	Barumini	http://www.sardegnaicultura.it/j/v/253?v=2&c=2488&t=1&s=20710

LE INFRASTRUTTURE

La rete stradale. Le infrastrutture viarie principali dell'ambito interessato dall'itinerario sono la SS131 Carlo Felice, che congiunge Cagliari a Porto Torres, la SS442 di Laconi e Uras e la SS197 di San Gavino e del Flumini, che collega il Medio Campidano con il Sarcidano passando per Sanluri. Dalle strade statali si diramano varie strade provinciali che collegano i principali centri urbani, tra le quali si ricordano la SP43 e la SP44,

parzialmente utilizzate dall'itinerario in analisi. Inoltre, sono presenti diverse strade secondarie a basso volume di traffico, utili principalmente per l'accesso ai fondi agricoli e alle spiagge della costa, che in alcuni casi vengono utilizzate per il percorso in sede promiscua.

La rete ferroviaria. Lungo l'itinerario si incontra la stazione ferroviaria di Uras-Mogoro interessata dalla linea di trasporto passeggeri ordinaria attiva di Cagliari-Golfo Aranci - nota anche come Dorsale Sarda - che collega Cagliari col porto gallurese di Golfo Aranci, passando per vari centri del Campidano, della Sardegna centrale e della Gallura.

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

I PARCHI CICLISTICI

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

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

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

- il Parco Ciclistico delle Miniere del Sulcis-Iglesiente, del Linas-Marganai e dell'arcipelago del Sulcis comprende una piccola parte del primo tratto di itinerario lungo la costa di Arbus;
- il Parco Ciclistico degli Stagni di Cabras, Oristano, Santa Giusta, Arborea e Terralba comprende la maggior parte dell'itinerario dalla costa di Arbus a Terralba.

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

Il Parco Ciclistico delle Miniere del Sulcis-Iglesiente, del Linas-Marganai e dell'arcipelago del Sulcis comprende le tre aree del parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna, Arburese e Guspinese (Montevecchio, Ingurtosu, Piscinas, etc.), Iglesias (Monteponi, San Giovanni, Campo Pisano, San Benedetto, Buggerru, Porto Flavia e Masua, etc.) e Sulcis (Serbariu, Nuraxi Figus, etc), il parco del Linas Marganai con le cascate di Sa Spendula e le grotte di Domusnovas, la fascia costiera del basso Sulcis e l'arcipelago omonimo con l'isola del Toro, di Sant'Antioco e le sue lagune (stagno di Santa Caterina, Is Pruinis, etc.), l'arcipelago di San Pietro, punta s'Aliga, le spiagge di Gonnessa, la costa di Nebida, il Pan di Zucchero e i faraglioni di Masua, Porto Flavia, Cala Domestica, Buggerru e Portixeddu, Capo Pecora e la costa di Arbus con Scivu, Funtanazza, Piscinas, Marina di Arbus e Porto Palma. Questo parco ciclistico ricomprende anche le piste ciclabili pianificate all'interno del Piano Sulcis oltre che quelle che ricalcano il tracciato della ferrovia dismessa da San Gavino, a Sciria e Montevecchio e che prosegue per Ingurtosu e Piscinas. Si ricorda infine che all'interno del parco si sviluppa il cammino di Santa Barbara, lungo circa 400 km, che attraversa luoghi di culto, siti minerari dismessi, strade antiche, mulattiere ed ex ferrovie minerarie.

Il **Parco Ciclistico degli Stagni di Cabras, Oristano, Santa Giusta, Arborea e Terralba** comprende Stagno di Sale E' Porcus, Putzu Idu, su Pallosu, Is Arenas, lo stagno di Cabras, San Salvatore, l'area archeologica di Mont'e Prama, la penisola del Sinis (area Marina Protetta), Tharros, lo stagno di Mistras, la foce del Tirso, Torregrande, lo stagno di santa Giusta e di Pauli Maiori (SIC), la fascia costiera di Sassu-Cirras (SIC), Stagno di S'Ena Arrubia (ZPS), Corru S'Ittiri, stagno di S. Giovanni e Marceddi (ZPS). In questa prospettiva si colloca il progetto della Mobilità Lenta studiato da parte dei Comuni dell'Oristanese.

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

Denominazione itinerario	ubicazione
Mobilità Lenta Oristano e area vasta	Campidano di Oristano
MyLand - Marmilla your Land	Marmilla
Ippovie Sardegna Cavalli: Marmilla-Campidano Terralba	Marmilla, Campidano di Oristano

Mobilità Lenta Oristano e area vasta è un progetto territoriale costituito da un sistema di percorsi che unisce 17 comuni nella Provincia di Oristano. Il progetto rientra tra le azioni del Piano Strategico intercomunale di Oristano in attuazione della L.R. n. 3/2009 e D.G.R. n. 45/5 del 06.10.2009, all'interno del programma PISU2011 che prevede la realizzazione lungo il fiume Tirso di piste ciclo- pedonali intercomunali. Finalità del progetto è quella di definire una mobilità alternativa tra il capoluogo, le frazioni di cintura e i comuni dell'area vasta per gli spostamenti quotidiani e nuovi itinerari per la fruizione ricreativa, turistica e sportiva. Mobilità Lenta è principalmente un percorso ciclabile di connessioni extraurbane, che solo in alcuni casi entra e attraversa gli abitati per trasformarsi in una ciclabile urbana. Il punto d'arrivo nelle aree urbane è definito "nodo", poiché non è un punto terminale ma rappresenta il luogo di connessione con la mobilità urbana, al quale si intendono collegare le reti ciclabili che interessano i singoli centri urbani.

MyLand - Marmilla your Land è un progetto per lo sviluppo del cicloturismo e del turismo in mountain-bike in Marmilla, promosso dai consorzi di Comuni Due Giare (Albagliari, Baradili, Curcuris, Gonnosnò, Nureci, Pompu, Senis, Sini e Villa Verde) e Sa Corona Arrubia (Barumini, Collinas, Furtei, Genuri, Gonnostramatza, Las Plassas, Lunamatrona, Mogoro, Pauli Arbarei, Sanluri, Sardara, Segariu, Setzu, Siddi, Tuili, Turri, Ussaramanna, Villamar, Villanovaforru e Villanovafranca) Il progetto comprende MyLand MTB NON STOP, un percorso di endurance in mountain bike che si snoda tra il Monte Arci, il Grighine e l'altopiano della Giara, attraversando numerosi paesi della Marmilla. È composto da tre percorsi ad anello di 400, 220 e 120 km e un numero di ore massimo per completare il percorso, passando attraverso i vari check-point allestiti e basandosi soltanto sulla traccia GPS e sulle istruzioni del quaderno di viaggio.

Le **Ippovie Sardegna Cavalli** fanno parte di un progetto avviato dalla Camera di Commercio di Oristano nel 2013 e volto al recupero e alla valorizzazione del reticolo di sentieri, le ippovie, che caratterizzano il territorio della provincia di Oristano, dove la cultura del cavallo è parte dell'identità locale. I tracciati sono riuniti in quattro percorsi principali che rappresentano le direttrici della viabilità equestre nella provincia di Oristano, suddivisi in altrettanti percorsi tematici legati al territorio e alle tradizioni locali. L'ambito attraversato dall'itinerario in oggetto risulta interessato dall'asse principale Marmilla-Campidano Terralba, di 31 km.

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

N. itinerario	Denominazione itinerario
4	Oristano - Terralba
5	Terralba - San Gavino
36	Arbus (Piscinas) - Terralba

L'itinerario in oggetto costituisce parte della **diretrice 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 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 Bicialia (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 fisioterapia, 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:

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

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
- 6 aree di sosta.

ANALISI TECNICA

DESCRIZIONE TECNICA DELL'ITINERARIO

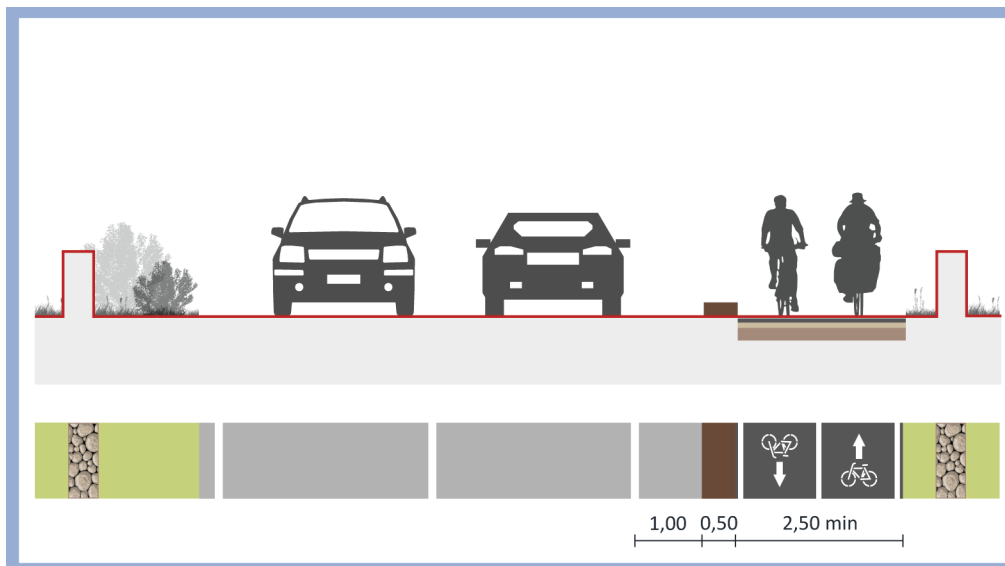
(Le tipologie di percorsi ciclabili descritti fanno riferimento alle sezioni tipo riportate nel paragrafo seguente)

Itinerario. L'itinerario ha origine ai margini del centro urbano di Terralba, da cui si sviluppa attraverso l'abitato in continuità con l'itinerario proveniente da Oristano. Con una pista in sede propria affiancata (*vedi sezione tipo A2B*) alla via Porcella, tratto di penetrazione urbana della SS126, l'itinerario attraversa Terralba in direzione sud est con un percorso in sede promiscua con i veicoli a motore (**D7**) che prevede l'istituzione di una Zona 30 urbana. L'itinerario lascia il centro urbano di Terralba dalla via Nazionale e, dopo aver attraversato la SP92 (**E2**) prosegue ancora in sede promiscua (**D2**) sulla viabilità locale raggiungendo il territorio comunale di Uras. L'itinerario prosegue in direzione sud-est verso il centro urbano di Uras, transitando su alcune strade arginali e vicinali legate alla bonifica del territorio tra Terralba e Uras per circa 4 km con un percorso in sede promiscua (**D2**, **D5** e **D6**). Raggiunti i margini settentrionali di Uras, l'itinerario attraversa il centro urbano da nord a sud transitando lungo la via Eleonora con un percorso in sede promiscua (**D7**) che prevede l'organizzazione di una Zona 30 urbana. Ad Uras, inoltre, percorrendo in sede promiscua la via dei Martiri l'itinerario raggiunge la stazione ferroviaria di Uras-Mogoro situata sulla linea ferroviaria Cagliari-Golfo Aranci, che consente di raggiungere le due estremità dell'isola attraverso vari centri del Campidano, della Sardegna centrale e della Gallura. L'itinerario lascia Uras percorrendo in sede promiscua (**D2**) la Complanare Ovest e transitando in prossimità del complesso nuragico di Domu Beccia, nel territorio comunale di Uras. Dopo circa 2 km, raggiunto il territorio comunale di Mogoro, l'itinerario supera la SS131 su viadotto (**D8**) e si dirige ad ovest verso il centro urbano, percorrendo la viabilità secondaria in sede promiscua con i veicoli (**D2**, **D6**). Percorsi circa 5,5 km l'itinerario fa ingresso a Mogoro dalla via Miali Santu e attraversa il centro urbano in sede promiscua (**D7**), mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana. Mogoro, principale centro dell'alta Marmilla, è famoso per l'arte tessile e la lavorazione artigianale a telaio di tappeti e arazzi, tradizione ancora vivissima ed esposta ogni anno nella Fiera dell'artigianato artistico della Sardegna. L'itinerario lascia Mogoro percorrendo in sede promiscua la via G. Mazzini (**D3**) e prosegue in direzione nord verso il centro di Masullas con una pista in sede propria (**A2B**) posta in affiancamento alla SP44. Dopo aver attraversato la strada provinciale (**E6**), l'itinerario fa ingresso a Masullas, piccolo centro dell'alta Marmilla che ospita il GeoMuseo Monte Arci nelle strutture seicentesche dell'ex convento di San Francesco. L'itinerario attraversa l'abitato da sud a nord in sede promiscua (**D7**), mediante l'organizzazione di una Zona 30 urbana. Percorrendo la via Trieste in sede promiscua (**D2**), l'itinerario supera l'intersezione con la SP99 (**E2**) e prosegue ad est per circa 4 km sulla viabilità secondaria, con un percorso in sede promiscua (**D3**) attraverso i territori comunali di Masullas e Gonnoscodina. L'itinerario raggiunge il piccolo centro di Gonnoscodina, adagiato su un pendio collinare tra la Giara di Gesturi, quella di Siddi e il Monte Arci, e lo attraversa in sede promiscua (**D7**), mediante l'istituzione di una Zona 30 urbana. L'itinerario prosegue in direzione nord-est attraverso il territorio comunale di Gonnoscodina, percorrendo in sede promiscua (**D2** e **D3**) la viabilità locale per circa 2 km fino a raggiungere il territorio di Baressa. Dopo aver superato l'intersezione con la SP43 (**E2**), l'itinerario prosegue con la stessa tipologia di percorso su strade vicinali a ovest di Baressa e, raggiunto il piccolo centro urbano, lo attraversa in sede promiscua (**D7**) mediante l'organizzazione di una Zona 30 urbana. Lasciando l'abitato di Baressa l'itinerario prosegue in direzione sud-est per circa 3 km verso il centro urbano di Ussaramanna, transitando in sede promiscua (**D2**) su strade vicinali che attraversano la campagna coltivata tra i due comuni. Raggiunto il centro urbano di Ussaramanna, l'itinerario lo attraversa da ovest ad est in sede promiscua (**D7**), mediante l'organizzazione di una Zona 30 urbana, e prosegue sulla strada vicinale Su Sensu ancora in sede promiscua (**D2**) fino a raggiungere il territorio comunale di Turri. L'itinerario prosegue in direzione nord-est percorrendo in sede promiscua alcune strade vicinali a sud dei centri urbani di Turri e Tuili, non interessati direttamente dall'itinerario ma raggiungibili con modeste deviazioni dallo stesso. Dopo circa 6 km l'itinerario transita in prossimità del parco tematico Sardegna in Miniatura e del Planetario della Sardegna e raggiunge il territorio comunale di Barumini. Proseguendo in sede promiscua sulla via Santa Rosa

l'itinerario raggiunge i margini occidentali del centro urbano di Barumini. Percorrendo la SP5 in direzione ovest con una pista in sede propria (**A2M**) affiancata alla piattaforma stradale, l'itinerario raggiunge l'area archeologica di Su Nuraxi, una tra le più importanti testimonianze della civiltà nuragica, riconosciuta patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO. Inoltre, in prossimità del sito archeologico è possibile visitare le mostre del Centro di Comunicazione e Promozione del Patrimonio Culturale "Giovanni Lilliu" e la Collezione mineralogica "Paolo Locci".

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

SEZIONI E INTERSEZIONI TIPO



A2B

Tipologia:
Sede propria affiancata

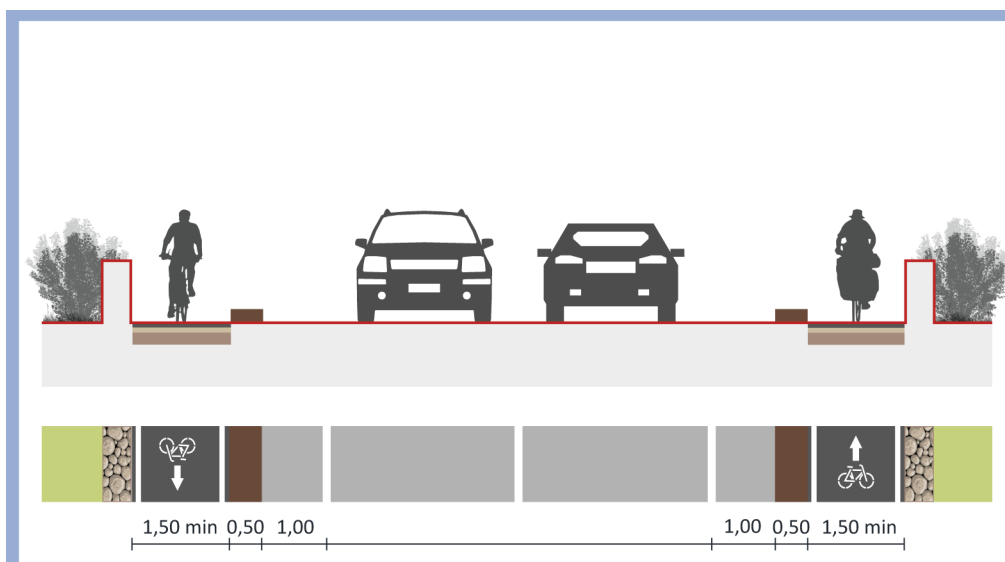
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su spazi della sede stradale

Direzione:
Bidirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AEB1



A2M

Tipologia:
Sede propria affiancata

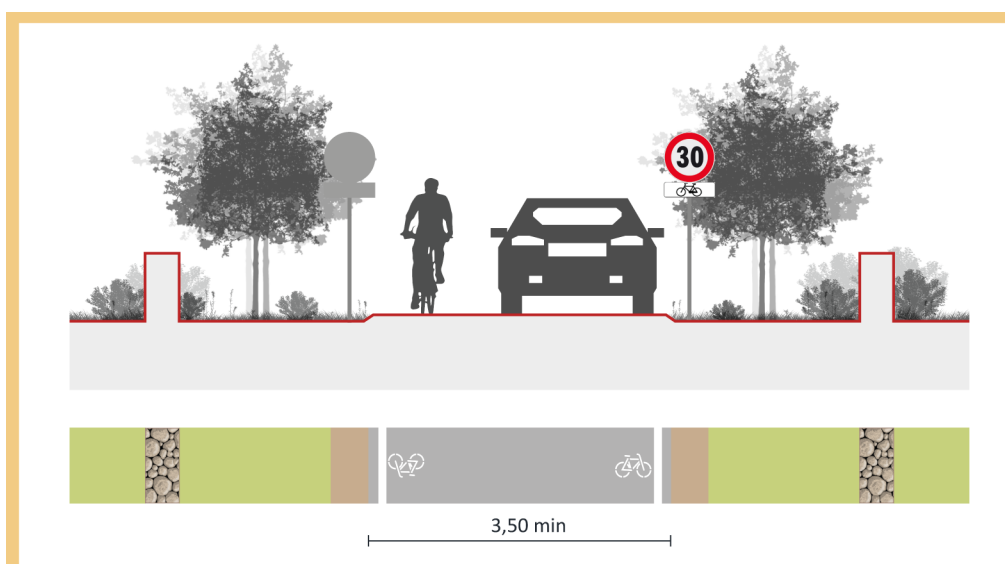
Posizione:
Affiancata alla piattaforma stradale tramite il suo allargamento su spazi della sede stradale

Direzione:
Monodirezionale

Pavimentazione:
Bitume/asfalto drenante

Ulteriori interventi:
Protezione laterale
Alberatura da ombra

Codice costo: 1AEM1



D2

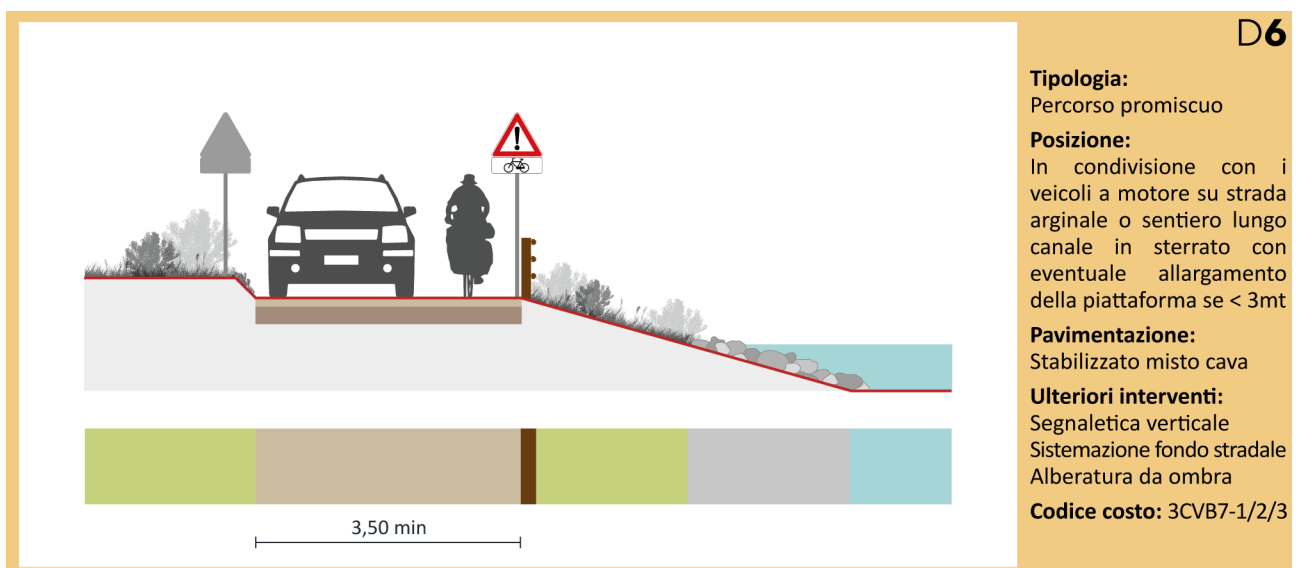
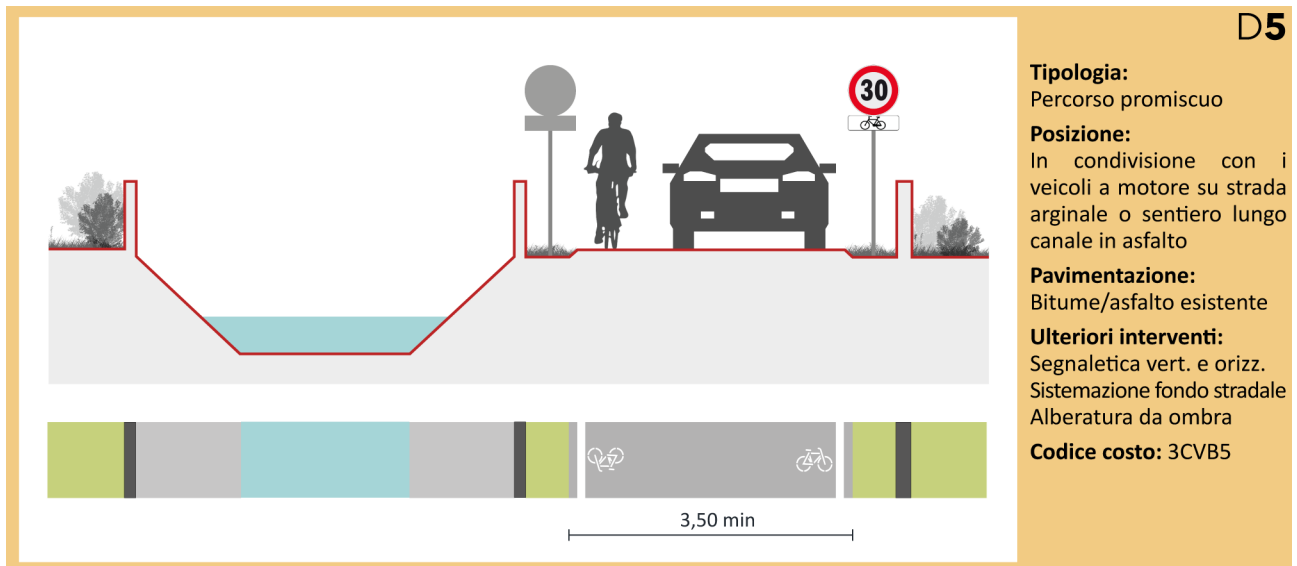
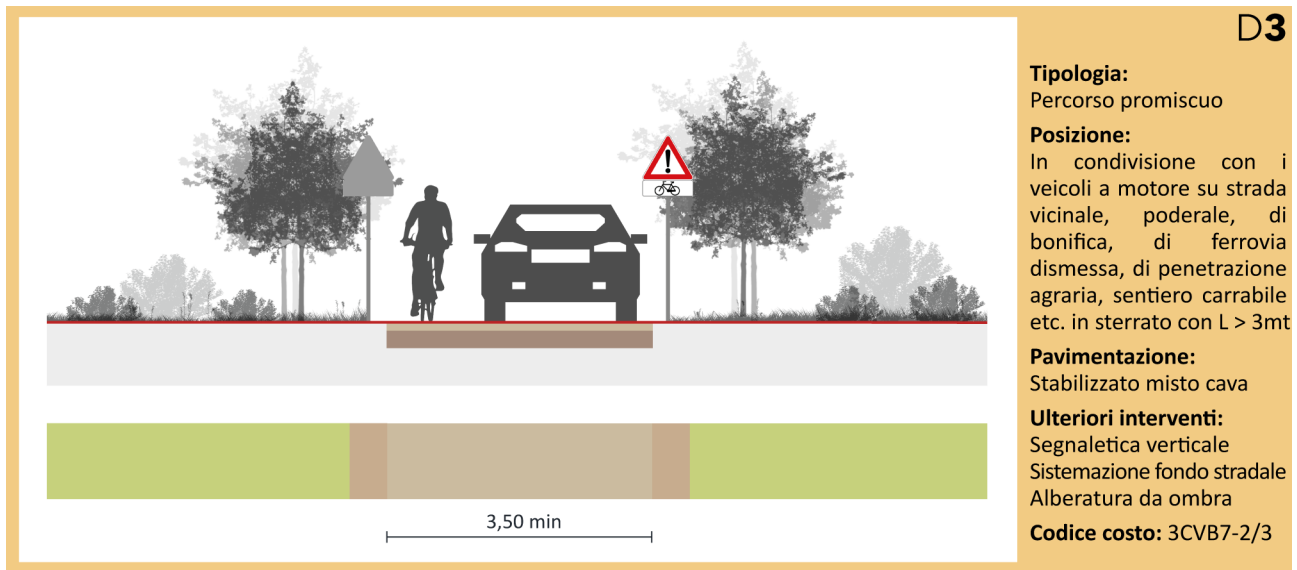
Tipologia:
Percorso promiscuo

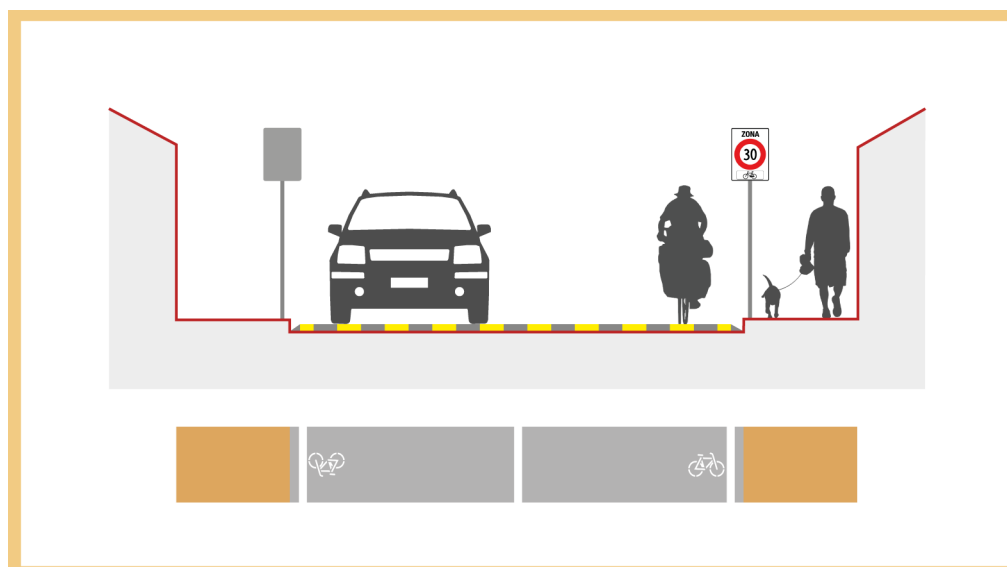
Posizione:
In condivisione con i veicoli a motore su strada vicinale, poderale, di bonifica, di ferrovia dismessa, di penetrazione agraria, sentiero carrabile etc. in asfalto con L > 3mt

Pavimentazione:
Bitume/asfalto esistente

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

Codice costo: 3CVB5





D7

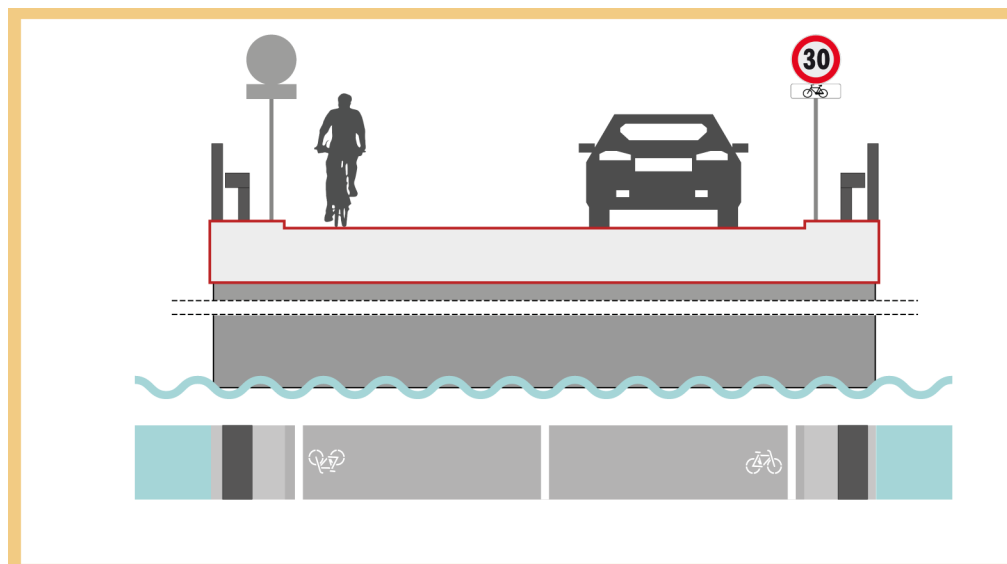
Tipologia:
Percorso promiscuo

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

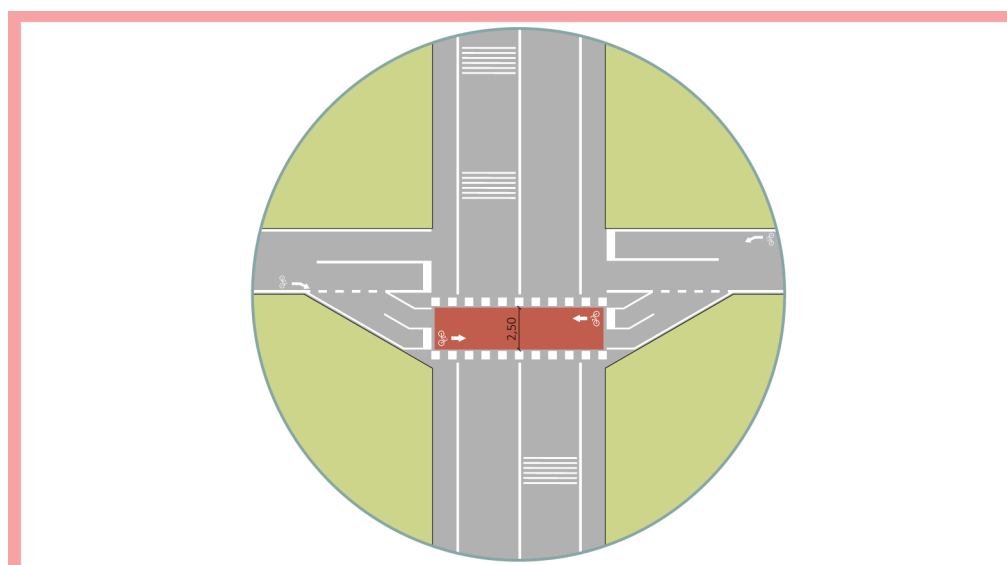
Tipologia:
Percorso promiscuo

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



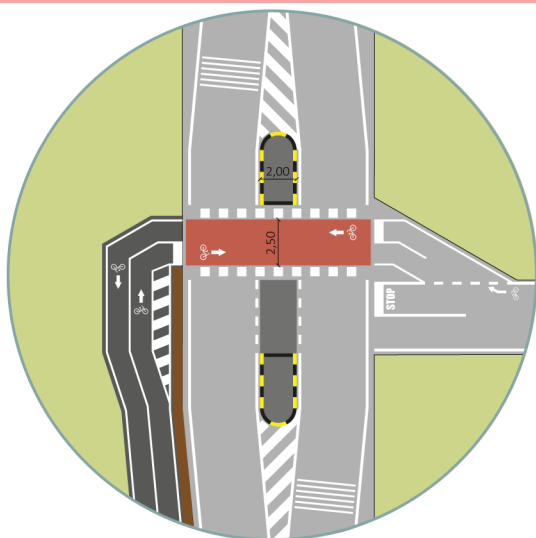
E2

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

Interventi:
- corsia di separazione del flusso ciclabile
- attraversamento ciclabile
- dissuasori di velocità
- segnaletica verticale
- segnaletica orizzontale

Tipo intervento: A2

Codice costo: 4E



E6

Tipologia:

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

Interventi:

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

Tipo intervento: I1

Codice costo: 4E

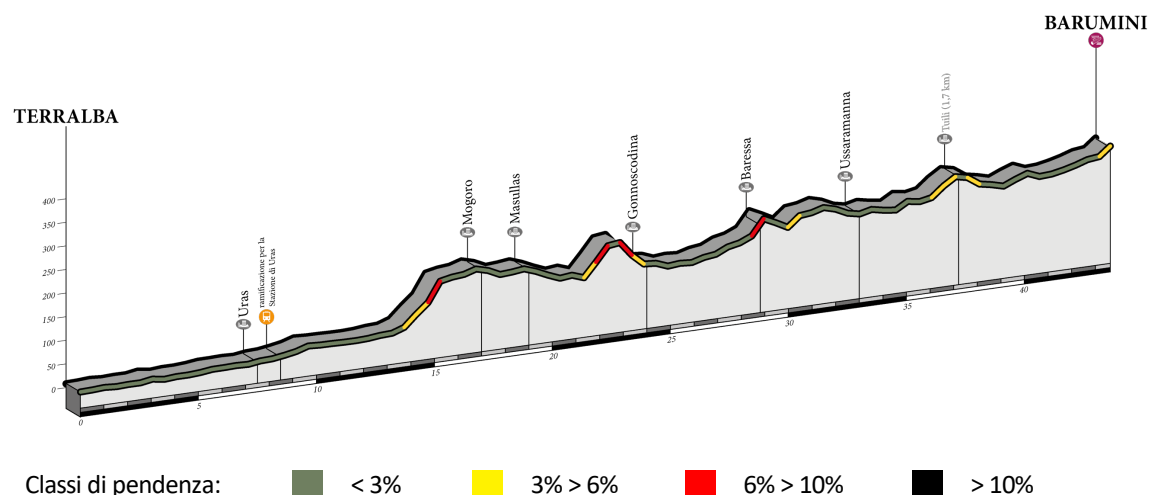
SPECIFICHE TECNICHE DELL'ITINERARIO

Nel suo complesso il percorso si sviluppa per l'83% circa su livellette minori del 3%, mentre per il 10% si sviluppa su livellette comprese tra il 3% e il 6%. Della rimanente porzione di itinerario circa il 5%, pari a 2,00 km distribuiti nel tratto tra Masullas e Gonnoscodina e in prossimità del centro urbano di Baressa, presenta pendenze superiori al 6%, ma sempre al di sotto del 10%.

La proposta di itinerario ciclabile prevede meno di 2 km di pista ciclabile in sede propria, pari al 3% della sua lunghezza, mentre il 91%, pari a 40 km circa, si svolge su un percorso in sede promiscua con i veicoli motorizzati che interessa strade vicinali, arginali, a bassa intensità di traffico (sulle quali si registra un volume di traffico inferiore ai 500 veicoli/giorno) e strade urbane lungo le quali si prevede l'istituzione di specifiche Zone 30. Il transito in sede promiscua lungo strade statali e provinciali si estende per soli 2 km, pari al 5% circa dell'intero itinerario, e si rende necessario normalmente quando non sono disponibili altre alternative di tracciato, a meno di interventi infrastrutturali rilevanti, che potranno essere verificati meglio ed in dettaglio in sede di studio di fattibilità tecnico-economica.

Il tempo di percorrenza dell'itinerario risulta pari a 2 ore e 55 minuti ed è calcolato considerando una velocità media del ciclista di circa 15 km/h.

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



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

SCHEDA TECNICA N. 37	
Specifiche Tecniche dell'itinerario	
Lunghezza itinerario (km)	43,77
Costo totale stimato dell'itinerario (€)	1.119.425,35
Lunghezza itinerario con pendenza < 3% (km)	36,50
Lunghezza itinerario con pendenza 3-6% (km)	4,45
Lunghezza itinerario con pendenza 6-10% (km)	2,00
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)	37,99
Lunghezza realizzata lungo Ferrovie dismesse (km)	0,00
Lunghezza in Sede Propria (km)	1,41
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade statali e provinciali (km)	2,20
Lunghezza in Sede Promiscua - Strade arginali, e vicinali (km)	32,05
Lunghezza in Sede Promiscua - Centro urbano (km)	7,88
Lunghezza in Corsia ciclabile (km)	0,00
Lunghezza in Attraversamenti (km)	0,23
Numero di intersezioni con strade ordinarie extraurbane	6
Lunghezza del percorso diretto (km)	40,50
Dislivello salite (passo 200m)	524,92
Dislivello discese (passo 200m)	312,51
Specifiche Territoriali	
Lunghezza dell'itinerario inserita in rete EV/BI/SNCT (km)	43,77
Lunghezza dell'itinerario all'interno delle aree di pregio ambientale (km)	0,00
Lunghezza dell'itinerario all'interno di centri urbani (km)	8,50
Numero di centri urbani e insediamenti attraversati	7
Punti di interesse in centro urbano	4
Punti di interesse lungo l'itinerario	3
Numero di aree di pregio ambientale attraversate	0
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)	0

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

Di seguito si riporta la classificazione ottenuta dall'itinerario Terralba - Uras - Barumini 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
43,77	0,00	1,6	3	MISTO	
3	4	3	2	2	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
0,78	0,00	0,16	0,02	0	
2	1	2	1	2	8

SCALA DELL'ATTRATTIVITÀ

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

Attrattività bassa: itinerari non raggiungibili direttamente da località nazionali e internazionali tramite i collegamenti assicurati da almeno un aeroporto o un porto commerciale con servizi passeggeri attivi. Gli itinerari possono essere raggiunti attraverso il servizio di trasporto pubblico locale e quello ferroviario, con i quali presentano un numero di collegamenti lungo l'itinerario di circa 0,1 per chilometro. Percorrendo gli itinerari è possibile visitare un numero di siti di interesse paesaggistico, storico-culturale e archeologico situati in loro prossimità inferiore a 10 e attraversare o raggiungere almeno un'area naturale di pregio ambientale e paesaggistico. In media lungo gli itinerari il cicloturista può sostare e pernottare presso un numero di strutture ricettive inferiore a 20.

Indice qualità complessiva		
VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI CICLABILITÀ	VALUTAZIONE DELL'INDICATORE DI ATTRATTIVITÀ	VALUTAZIONE DELL' INDICE DI QUALITÀ
14	8	22
LIVELLO DI CICLABILITÀ MEDIA	LIVELLO DI ATTRATTIVITÀ BASSA	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. 37							
Lunghezza: 43,77 km Costo totale: 1.119.425,35 € Costo/km: 25.578,10 €/km							
Tipologia	Costo	Lunghezza per tratto		Lunghezza realizzata/progettata		Lunghezza da realizzare	
		km	%	km	%	km	%
Pista in sede propria	€ 210.428,47	1,41	3,22	0,00	0,00	1,41	3,22
Corsia riservata	€ 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Percorso promiscuo	€ 791.971,38	42,12	96,25	0,00	0,00	42,12	96,25
Attraversamento ¹	€ 93.061,35	0,23	0,53	0,00	0,00	0,23	0,53
Intersezione ²	€ 23.964,15						
Totale	€ 1.119.425,35	43,77	100,00	0,00	0,00	43,77	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

OSSERVAZIONI EMERSE DAGLI INCONTRI TERRITORIALI DI VAS

IL PERCORSO PARTECIPATIVO ED IL RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

BIBLIOGRAFIA

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

SITOGRAFIA

- www.bicitalia.it
- www.bikeitalia.it
- www.fiab-onlus.it
- www.istat.it
- www.maps.it
- www.regione.sardegna.it
- www.sardegnaambiente.it
- www.sardegna.beniculturali.it
- www.sardegnaicultura.it
- www.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: Area archeologica Su Nuraxi, Barumini

Introduzione:

1. Cattedrale di San Pietro, Terralba
2. Paesaggio della Marmilla, Mogoro
3. Chiesa di San Bernardino, Mogoro
4. Panorama del centro storico, Masullas
5. Arazzo tradizionale, Mogoro
6. Panorama del paese, Gonnoscodina
7. Casa Zapata, Barumini
8. Area archeologica Su Nuraxi, Barumini
9. Area archeologica Su Nuraxi, Barumini

ALLEGATI

ALL. 1: TAVOLA N. 1.37 ANALISI TECNICA E DEI CICLOSERVIZI

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

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