



REGIONE AUTONOMA
DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA
DELLA SARDEGNA



PROGRAMMA
DI SVILUPPO RURALE
PSR sardegna
2014-2022



FONDO EUROPEO AGRICOLO PER LO SVILUPPO RURALE: L'EUROPA INVESTE NELLE ZONE RURALI

Analisi preliminare del sistema dei trasporti operativi nel territorio del Gal Logudoro Goceano e gestione di un percorso partecipativo per la definizione di una rete di trasporto condivisa

Luglio 2025

ALLEGATI



Allegato 1. Studio sulla mobilità delle persone nell'area Logudoro-Goceano

1. Introduzione

1.1. Obiettivi e Struttura dello Studio

Il presente studio si prefigge di fornire un'analisi approfondita e basata sui dati delle dinamiche di mobilità all'interno e dall'area del Logudoro-Goceano. Gli obiettivi principali sono i seguenti:

1. Analizzare i flussi di pendolarismo dei residenti per motivi di lavoro e studio, sia all'interno del territorio che verso i principali centri urbani costieri della Sardegna.
2. Esaminare i flussi turistici, con un'attenzione specifica agli spostamenti dei visitatori dalle zone costiere verso l'entroterra del Logudoro-Goceano.
3. Identificare le infrastrutture e i servizi di trasporto esistenti e valutarne l'adeguatezza rispetto alle esigenze di mobilità.
4. Formulare conclusioni e raccomandazioni preliminari per supportare la pianificazione strategica e gli interventi volti a migliorare la connettività e lo sviluppo territoriale del Logudoro-Goceano.

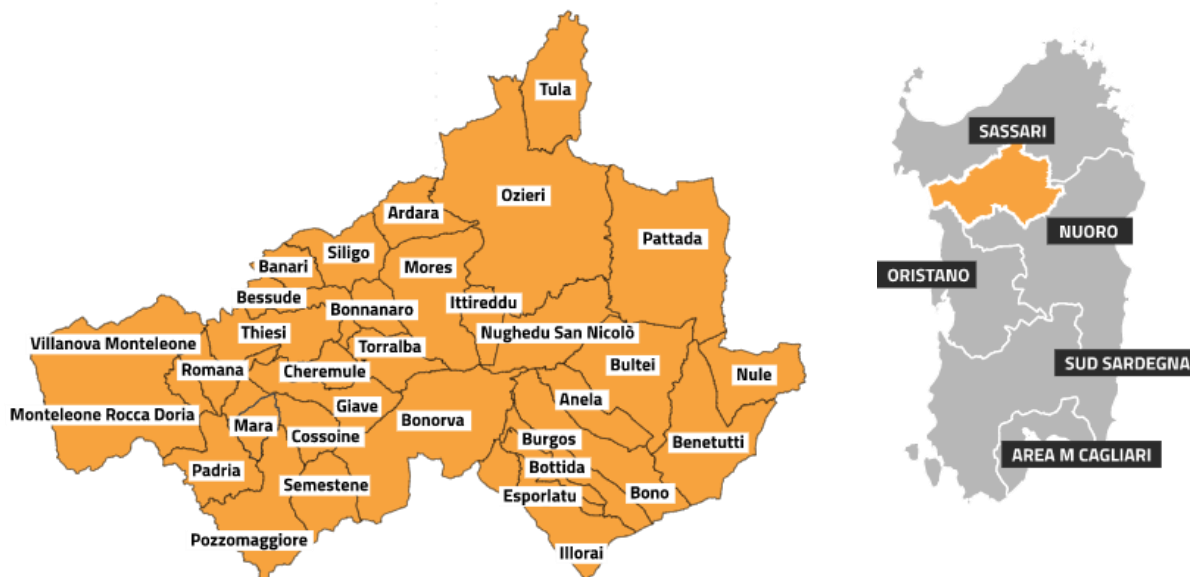
Il report è strutturato in sezioni tematiche che coprono il contesto geografico e socio-economico, la mobilità per lavoro e studio, la mobilità turistica, le infrastrutture di trasporto e le fonti di dati. Ogni sezione integra dati quantitativi e analisi qualitative, con l'obiettivo di fornire un quadro olistico e actionable delle sfide e delle opportunità legate alla mobilità nell'area.

1.2. Contesto geografico e demografico

Il Logudoro-Goceano costituisce una regione storica e geografica di notevole interesse all'interno della Sardegna. Questa area si estende per circa 2.091,01 km², rappresentando approssimativamente il 9% della superficie totale della regione sarda. Il territorio è caratterizzato da una morfologia prevalentemente collinare, con 31 dei suoi 34 comuni classificati come tali, e tre comuni montani.

Una peculiarità significativa è che il 62% dei comuni rientra nella categoria dei "Piccoli Comuni", con una popolazione inferiore ai 1000 abitanti. Tutti i 34 comuni sono inclusi nella strategia "Aree Interne", un riconoscimento che sottolinea la loro distanza dai principali centri di offerta di servizi essenziali quali istruzione, salute e mobilità.

Territorio del Logudoro-Goceano



Secondo i dati ISTAT al 2025, la popolazione complessiva dei 34 comuni che compongono il territorio del Logudoro-Goceano è di 44.700 persone. Le dinamiche demografiche del LogudoroGoceano sono caratterizzate da un persistente e significativo fenomeno di spopolamento. Dalla metà del XX secolo, il Logudoro ha registrato il più forte depauperamento demografico dell'intera Sardegna.³ A questo proposito si tenga conto che nel 2001 la popolazione locale ammontava a 64.636. Tale andamento negativo è purtroppo in linea con quanto accade a livello regionale. Popolazione per comune (Istat 2025).

Comuni	Pop. 2025	Comuni	Pop. 2025	Comuni	Pop. 2025
Anela	563	Cheremule	386	Padria	576
Ardara	702	Cossoine	755	Pattada	2.799
Banari	506	Esporlatu	362	Pozzomaggiore	2.299
Benetutti	1.643	Giave	468	Romana	468
Bessude	370	Illorai	723	Semestene	121
Bonnanaro	904	Ittireddu	469	Siligo	725
Bono	3.258	Mara	531	Thiesi	2.664
Bonorva	3.081	Monteleone Rocca Doria	103	Torralba	869
Borutta		242	Mores	1.703	Tula
Bottidda	639	Nughedu San Nicolò	724	Villanova Monteleone	2.052
Bultei	789	Nule	1.272	Popolazione totale comuni Logudoro 44.700	
Burgos	821	Ozieri	9.677		

La Sardegna, infatti, ha visto una continua diminuzione del numero di residenti a partire dal 2011, con un saldo naturale costantemente negativo (più decessi che nascite) e una notevole emigrazione dei giovani che lasciano l'isola per motivi di lavoro e studio.

Invecchiamento della popolazione e mobilità

Questa persistente diminuzione e l'invecchiamento della popolazione hanno un impatto diretto sulla mobilità e sulla sostenibilità dei servizi. Una popolazione che si riduce e invecchia comporta naturalmente una diminuzione del numero di persone in età lavorativa e studentesca, riducendo la domanda di servizi di mobilità interna come il trasporto pubblico locale o gli scuolabus.

Allo stesso tempo, l'aumento della popolazione anziana può generare una crescente domanda di servizi di mobilità specializzati, ad esempio per l'accesso a strutture sanitarie o servizi sociali. Questa dinamica demografica negativa amplifica le problematiche tipiche delle "aree interne", rendendo più difficile il mantenimento di servizi essenziali a livello locale.

Di conseguenza, i residenti, in particolare i giovani, sono sempre più spinti a cercare opportunità di lavoro e studio al di fuori del territorio, principalmente nei centri urbani costieri, creando una dipendenza da questi poli esterni che, a sua volta, contribuisce a indebolire ulteriormente il tessuto economico e sociale locale. La sfida, quindi, non si limita a fornire trasporti, ma a offrire soluzioni di mobilità che possano mitigare o invertire queste tendenze, garantendo al contempo l'accesso ai servizi esterni per la popolazione rimanente.

1.2. Economia del territorio e strategie di sviluppo locale

L'economia del Logudoro-Goceano è storicamente radicata nel settore primario. L'uso del suolo nell'area oggetto di indagine è dominato da superfici agricole (51,2%) e forestali (35,6%).¹ Sebbene l'agricoltura sia dominante a livello locale, l'economia sarda nel suo complesso è fortemente orientata verso il settore terziario, che rappresenta il 67,8% degli occupati, seguito dal settore secondario (23,5%) e, in misura minore, dal primario (8,7%).⁸

Il Turismo Sostenibile da anni è al centro delle strategie del territorio del Logudoro - Goceano e vede impegnate a tale scopo oltre il 70% delle risorse pubbliche disponibili.¹ Questa scelta riflette la volontà di diversificare l'economia locale e sfruttare il potenziale turistico del territorio.

Sotto l'aspetto economico i principali centri urbani dislocati intorno al territorio in oggetto si caratterizzano per i seguenti aspetti: a) nel capoluogo di provincia Nuoro, l'agricoltura rimane un settore dominante, affiancata da un turismo in espansione.⁹ b) Olbia, invece, si distingue per un'elevata densità imprenditoriale, con un'importante presenza di imprese nel commercio, nelle costruzioni, nei servizi e nel settore alberghiero e della ristorazione; c) Sassari, pur essendo un polo importante, presenta attività industriali più modeste e concentrate in aree specifiche, con un'incidenza del settore primario inferiore alla media regionale.¹³

Economia locale e mobilità

La dicotomia economica tra l'entroterra e la costa esercita una pressione significativa sulla mobilità. La prevalenza di settori primari e un'enfasi sullo sviluppo del turismo sostenibile a livello locale, sebbene positivi, potrebbero non generare una quantità sufficiente di opportunità di impiego diversificate o ad alta specializzazione per trattenere la popolazione più giovane e qualificata.

Questa struttura economica, combinata con il declino demografico, crea un fattore di "spinta" per i residenti che cercano opportunità lavorative e formative più ampie nei centri urbani maggiori come Sassari, Olbia e Nuoro, dove i settori terziario e industriale sono più sviluppati.

Ciò si traduce in flussi pendolari giornalieri o settimanali significativi dall'entroterra verso la costa per motivi di lavoro. Il successo delle strategie pubbliche sul turismo sostenibile dipenderà dalla sua capacità di creare posti di lavoro stabili e di qualità, non solo stagionali o a bassa specializzazione, che possano competere con le opportunità offerte dalle aree costiere.

Se questa condizione non sarà soddisfatta, il fenomeno del pendolarismo e del conseguente esodo demografico potrebbe persistere.

2. Mobilità per motivi di lavoro e studio

2.1. Analisi dei flussi pendolari dei residenti

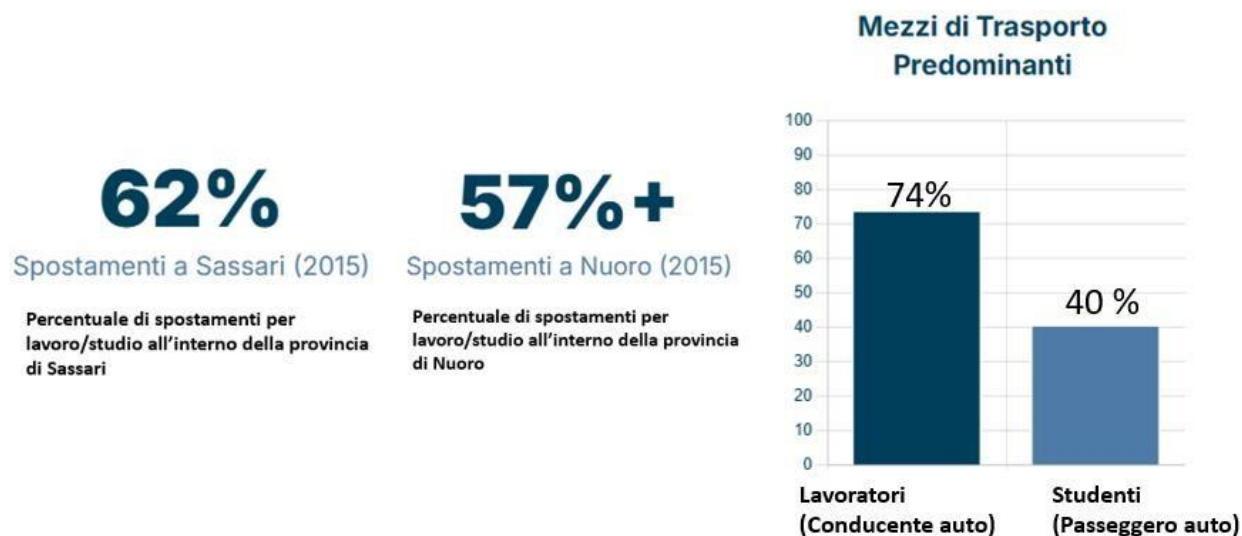
L'analisi del pendolarismo ci permette di comprendere pienamente le caratteristiche del territorio del Logudoro-Goceano. La mobilità per motivi di lavoro e studio rappresenta, infatti, una componente fondamentale delle dinamiche socio-economiche locali.

Per analizzare i dati sul pendolarismo dobbiamo basarci sui dati ISTAT risalenti al 2015 in quanto sono gli ultimi dati disponibili che forniscono informazioni sul mezzo di trasporto utilizzato dai pendolari. A questo proposito vale la pena sottolineare che pur essendo dati che risalgono a dieci anni fa, le dinamiche degli spostamenti non cambiano significativamente nel corso del decennio di riferimento e quindi possiamo considerare tali dati ancora validi per gli obiettivi dello studio in oggetto.

I dati sul pendolarismo ci offrono una panoramica delle modalità di spostamento, includendo informazioni su sesso, classe di età, mezzo utilizzato, luogo di destinazione e tempo impiegato per il tragitto.

A livello regionale, le province di Sassari (che include gran parte del Logudoro-Goceano) e Nuoro si caratterizzano per un elevato indice di autocontenimento degli spostamenti per studio o lavoro. Quasi il 62% degli spostamenti per lavoro o studio a Sassari e oltre il 57% a Nuoro avveniva all'interno della provincia stessa.

Ciò premesso è ragionevole pensare che, sebbene una parte significativa della mobilità si concentri all'interno dei confini provinciali, ciò non implica necessariamente che gli spostamenti avvengano all'interno delle aree interne, ma piuttosto verso i centri provinciali o sub-provinciali più grandi dove si concentrano le opportunità lavorative e formative, piuttosto che rimanere all'interno dei confini dei piccoli comuni dell'entroterra.



Per quanto riguarda i mezzi di trasporto, l'auto privata è il mezzo più frequentemente utilizzato per il pendolarismo in Sardegna. Nel 2015, il 73,8% dei lavoratori utilizzava l'auto come conducente, mentre il 40,6% degli studenti la utilizzava come passeggero. Entrambi questi valori sono notevolmente superiori alla media nazionale. Questa forte dipendenza dall'auto privata indica, probabilmente, una carenza nel trasporto pubblico o una preferenza radicata per la flessibilità offerta dal mezzo proprio.

2.2. Poli lavorativi e di studio di riferimento

I principali poli di attrazione per motivi di lavoro e studio per i residenti del Logudoro-Goceano sono i maggiori centri urbani della Sardegna settentrionale: Sassari, Olbia e Nuoro e Alghero. Questi centri offrono una diversità di opportunità economiche e formative che non sono disponibili in misura comparabile nell'area interna.

A livello regionale, il settore dei servizi domina l'economia sarda, contribuendo al 76,94% del PIL regionale e occupando il 67,8% degli addetti. L'industria rappresenta il 12,03% del PIL e il 23,5% degli occupati, mentre l'agricoltura contribuisce al 4,77% del PIL e all'8,7% degli occupati.

1. **Sassari** è un nodo urbano significativo, ma le sue attività industriali sono considerate modeste e concentrate in aree specifiche come Predda Niedda, Truncu Reale e Fiume Santo.¹³ Tra le maggiori aziende si annoverano Fiume Santo (produzione di energia elettrica) e Difarma (commercio all'ingrosso di prodotti farmaceutici).⁵⁷ Per quanto riguarda l'istruzione, Sassari ospita l'Università degli Studi di Sassari, il Conservatorio di Musica "Luigi Canepa" e l'Accademia di Belle Arti "Mario Sironi", oltre a numerosi licei e istituti tecnici e professionali.
2. **Olbia** si distingue per un'elevata densità imprenditoriale, con attività economiche prevalenti nel commercio, nelle costruzioni, nei servizi e nel settore alberghiero e della ristorazione.¹¹ Le principali aziende includono Generale Conserve (lavorazione e conservazione di pesce), Sardinia Resorts (alberghi) e diverse realtà nel commercio e nella logistica.⁵⁷ Olbia è anche un importante hub per la nautica e i trasporti marittimi.¹² Sul fronte educativo, Olbia è sede del Consorzio Polo Universitario di Olbia e offre un'ampia gamma di scuole superiori, inclusi licei e istituti tecnici e professionali.
3. **Nuoro**, pur essendo un capoluogo di provincia interno, presenta un'economia in cui l'agricoltura è ancora dominante, ma con settori in crescita come il commercio, le

costruzioni e il turismo.⁹ Tra le maggiori aziende figurano Abbanoa S.p.A. (servizi idrici) e diverse cooperative legate al settore agro-pastorale.⁶⁷ Per l'istruzione, Nuoro ospita il Consorzio Universitario Nuorese e sedi di università online come la IUL, oltre a una vasta offerta di scuole superiori.

4. **Alghero**, situata sulla costa nord-occidentale della Sardegna, rappresenta un importante centro urbano che attrae flussi di persone per motivi lavorativi, di studio e turistici. La sua economia è fortemente orientata al settore dei servizi e al turismo, ma presenta anche eccellenze nel manifatturiero, nell'edilizia e nella logistica. Per quanto riguarda i poli educativi, Alghero è sede di importanti istituti di istruzione superiore e di una sede universitaria, rendendola un polo di riferimento per gli studenti provenienti anche dalle aree interne come il Logudoro-Goceano.
5. La centralità di questi poli urbani e la conseguente dipendenza dell'entroterra sono evidenti.

Questi centri fungono da potenti fattori di attrazione, spingendo i residenti del Logudoro-Goceano a spostarsi per accedere a opportunità di impiego specializzate e a un'istruzione superiore che non sono disponibili localmente. Questa dipendenza da centri esterni per servizi essenziali come lavoro e istruzione rafforza la classificazione del Logudoro-Goceano come "area interna". Si configura un modello in cui le aree interne fungono da "bacino" di forza lavoro e di studenti per le economie costiere e dei capoluoghi provinciali. Questo squilibrio strutturale può ostacolare lo sviluppo autonomo del Logudoro-Goceano e perpetuare il ciclo di spopolamento, a meno che non vengano attuate politiche mirate a diversificare e rafforzare le opportunità locali.

Auto privata: una mobilità "forzata" che rallenta lo sviluppo locale

La prevalenza dell'auto privata per gli spostamenti quotidiani evidenzia una mobilità che può essere definita "forzata" e che ha ripercussioni sul capitale umano. L'ampio ricorso ai veicoli privati suggerisce che l'infrastruttura o l'offerta di servizi di trasporto pubblico non siano sufficientemente capillari o efficienti per soddisfare le esigenze dei pendolari. Le spese associate all'uso dell'auto (carburante, manutenzione, tempo di viaggio) possono rappresentare un ostacolo significativo all'accesso a opportunità educative e lavorative più qualificate nei centri costieri, specialmente per le famiglie a basso reddito o per i giovani.

Questa limitazione nell'accesso può frenare lo sviluppo del capitale umano nelle aree interne, poiché gli individui potrebbero rinunciare a percorsi di istruzione superiore o a migliori prospettive di carriera a causa delle difficoltà di mobilità.

Tale situazione contribuisce all'esodo di cervelli dalle aree interne, con giovani e istruiti che, di fronte a prospettive limitate in loco e costi elevati di pendolarismo, optano per il trasferimento permanente nei centri urbani. Si crea così un ciclo vizioso: la scarsa infrastruttura di mobilità alimenta il declino demografico, che a sua volta riduce la giustificazione per investimenti nel trasporto pubblico, perpetuando l'isolamento e la marginalizzazione dell'area.

2.3. Un approfondimento sulla dotazione scolastica e gli spostamenti casa-scuola

La tabella che illustra la dotazione di scuole nei comuni del Logudoro-Goceano offre una panoramica chiara delle infrastrutture educative disponibili sul territorio e delle conseguenti implicazioni per la mobilità dei residenti.

Complessivamente, l'area del Logudoro-Goceano dispone di 78 scuole distribuite tra i vari livelli di istruzione. La ripartizione per tipologia è la seguente: **Scuole dell'Infanzia: 25; Scuole Primarie: 21; Scuole Secondarie di I Grado: 15; Scuole Secondarie di II Grado: 17.**

Questi numeri indicano una presenza piuttosto capillare per i cicli inferiori (infanzia e primaria), mentre le scuole secondarie di primo e secondo grado sono, ovviamente, meno numerose e concentrate in specifici centri.

Un aspetto critico che emerge dalla tabella è la totale assenza di scuole in diversi comuni. Nello specifico, i comuni di Banari, Bessude, Borutta, Cheremule, Giave, Ittireddu, Monteleone Rocca Doria, Padria, Semestene, Siligo non risultano avere alcuna scuola.

Questa carenza è particolarmente evidente per le scuole dell'infanzia e le scuole primarie, che sono fondamentali per i bambini più piccoli e per le loro famiglie. **L'assenza di queste strutture nei comuni di residenza significa che i genitori dei bambini in età scolare sono costretti a muoversi quotidianamente, molto probabilmente utilizzando l'auto privata, per accompagnare i figli nelle scuole dei comuni limitrofi.** Questo comporta un aumento significativo degli spostamenti casa-scuola, con conseguenti costi (carburante, tempo), stress per le famiglie e un impatto ambientale. La mobilità diventa un onere quotidiano indispensabile per garantire il diritto all'istruzione dei più giovani, accentuando l'isolamento di questi piccoli centri.

Ozieri si conferma come un polo attrattivo di primaria importanza per l'intero territorio del Logudoro-Goceano, in particolare per l'istruzione superiore. La città vanta ben 8 tipologie di scuole secondarie di II grado, un numero significativamente più alto rispetto a qualsiasi altro comune dell'area. Questa offerta formativa diversificata (che include licei, istituti tecnici e professionali) attira studenti da tutti i comuni circostanti, rendendo Ozieri un punto di riferimento per la formazione post-obbligo.

Distribuzione delle scuole per comuni del Logudoro-Goceano. Anno 2025 - Ministero dell'Istruzione

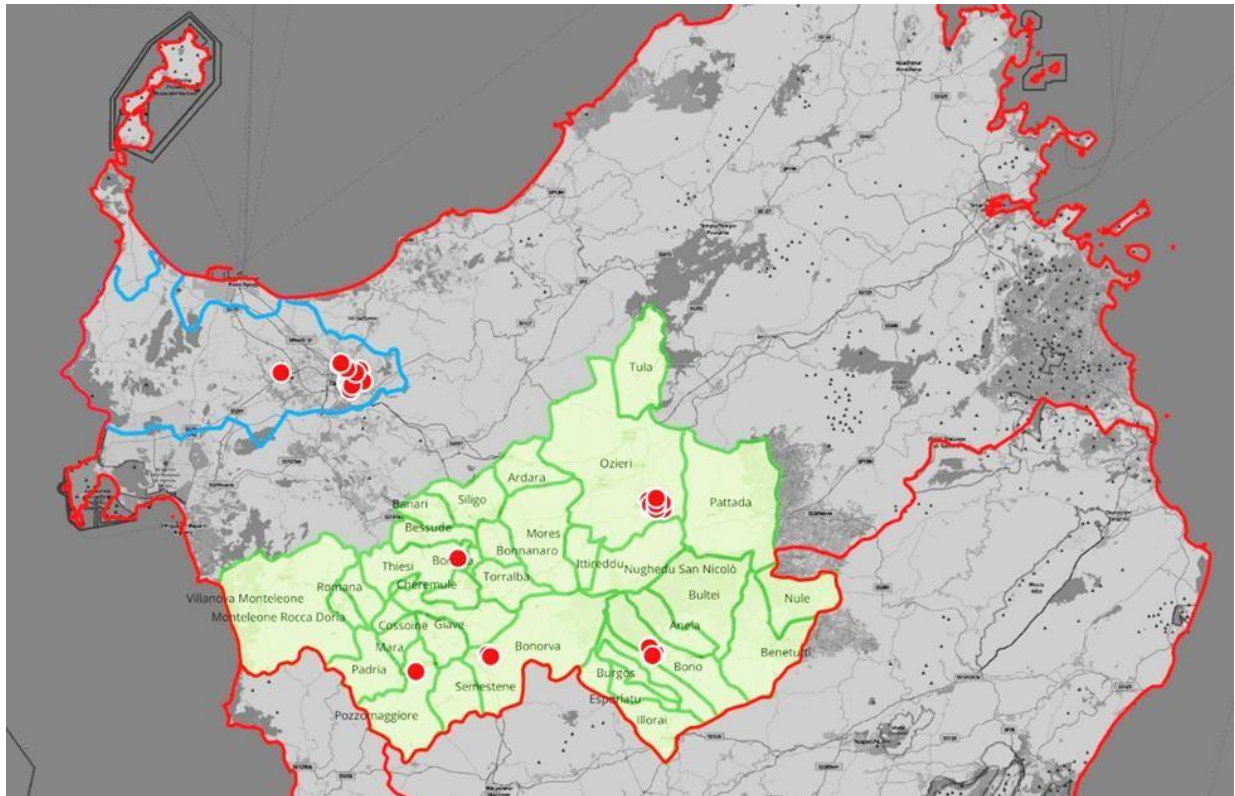
COMUNI	SCUOLA INFANZIA	SCUOLA PRIMARIA	SECONDARIA I GRADO	SECONDARIA II GRADO	Totale
ANELA	1				1
ARDARA		1			1
Banari	-	-	-	-	-
BENETUTTI	1	1	1		3
Bessude	-	-	-	-	-
BONNANARO			1		1
BONO	2	1	1	4	8
BONORVA	1	1	1	2	5
Borutta	-	-	-	-	-
BOTTIDDA	1				1
BULTEI	1	1	1		3
BURGOS	1	1	1		3
Cheremule					0
COSSOINE	1				1
ESPORLATU	1	1			2
Giave	-	-	-	-	-
ILLORAI	1	1	1		3
Ittireddu	-	-	-	-	-
MARA	1				1
Monteleone Rocca Doria	-	-	-	-	-
MORES		1	1		2
NUGHEDU SAN NICOLO'	1				1
NULE		1	1		2
OZIERI	5	4	1	8	18
Padria	-	-	-	-	-
PATTADA	1	1	1		3
POZZOMAGGIORE	1	1	1	1	4
ROMANA	1	1			2
Semestene	-	-	-	-	-
Siligo					0
THIESI	1	1	1	2	5
TORRALBA		1			1
TULA	1	1	1		3
VILLANOVA MONTELEONE	2	1	1		4
Totale complessivo	25	21	15	17	78

Oltre al ruolo educativo, è fondamentale sottolineare che Ozieri ospita anche un importante polo ospedaliero. La presenza di un ospedale di riferimento aggiunge un ulteriore fattore di attrazione, non solo per l'accesso ai servizi sanitari ma anche per le opportunità lavorative nel settore della sanità. Questa combinazione di servizi educativi e sanitari rafforza ulteriormente il ruolo di Ozieri come centro nevralgico per la mobilità e i servizi nell'area.

Nonostante l'offerta di Ozieri, è altamente probabile che si verifichino **numerosi spostamenti casa-scuola degli studenti che frequentano le scuole superiori a Sassari e altre città della costa.** In particolare Sassari, essendo un capoluogo di provincia e un polo universitario di rilievo (come evidenziato in precedenza nello studio), offre una gamma ancora più ampia e specializzata di percorsi di studio superiori e universitari. Gli spostamenti verso Sassari, spesso giornalieri o settimanali, contribuiscono in modo significativo ai flussi di mobilità sulla direttrice LogudoroGoceano - Sassari, con una forte dipendenza dall'auto privata o da servizi di trasporto pubblico interurbano. Questo fenomeno sottolinea la necessità di migliorare ulteriormente i

collegamenti tra l'entroterra e i maggiori centri urbani per supportare l'accesso all'istruzione superiore.

Distribuzione degli istituti superiori per comuni del Logudoro-Goceano. Anno 2025 - Ministero dell'Istruzione



In conclusione, la distribuzione delle scuole nel Logudoro-Goceano evidenzia una **frammentazione dei servizi educativi**, con alcuni comuni completamente sprovvisti di strutture di base. Questo genera una **mobilità "forzata" per le famiglie con bambini piccoli**. **Ozieri emerge come un centro vitale grazie alla sua offerta di scuole superiori e alla presenza di un polo ospedaliero**, attraendo flussi significativi. Tuttavia, **Sassari rimane una destinazione cruciale per l'istruzione superiore**, comportando consistenti spostamenti pendolari per gli studenti dell'area.

3. Mobilità turistica

3.1. Panoramica dei flussi turistici in sardegna e nel Logudoro-Goceano

Il settore turistico in Sardegna ha mostrato una crescita significativa negli ultimi anni. I dati ufficiali ISTAT ci dicono che gli arrivi turistici nel 2024 sono 3.872.836, con un aumento considerevole rispetto all'anno precedente (3.478.891) e un notevole incremento delle presenze anche nella bassa stagione. Anche le presenze turistiche sono aumentate considerevolmente rispetto agli anni precedenti e nel 2024 sono 15.610.251.

Arrivi e presenze turistiche in Sardegna - anno 2024. Fonte ISTAT.

Indicatore	Valori assoluti		Valori percentuali	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Tipologia di esercizio				
Totale esercizi ricettivi	3.872.836	15.610.251	100%	100%
Esercizi alberghieri	2.516.186	10.134.452	65%	65%
Alberghi di 5 stelle, 5 stelle lusso e 4 stelle	1.626.396	6.976.707	42%	45%
Alberghi di 3 stelle e residenze turistico alberghiere	844.543	3.028.721	22%	19%
Alberghi di 2 stelle e alberghi di 1 stella	45.247	129.024	1%	1%
Esercizi extra-alberghieri	1.356.650	5.475.799	35%	35%
Campeggi e villaggi turistici	568.466	2.698.732	15%	17%
Alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale	576.723	2.177.300	15%	14%
Agriturismi	60.880	209.091	2%	1%
Bed and breakfast	123.394	312.262	3%	2%
Altri esercizi ricettivi	27.187	78.414	1%	1%

La distribuzione delle presenze turistiche tra le province evidenzia una chiara predominanza delle aree costiere, in particolare provincia di Sassari, che continua a guidare la classifica.

Arrivi e presenze turistiche in Sardegna per Provincia - anno 2024. Fonte ISTAT.

Indicatore	Arrivi		Arrivi	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Territorio				
Sardegna	3.872.836	15.610.251	100%	100%
Sassari	1.925.866	8.333.954	50%	53%
Nuoro	577.456	2.542.669	15%	16%
Cagliari	556.242	1.589.361	14%	10%
Oristano	277.620	735.502	7%	5%
Sud Sardegna	535.652	2.408.765	14%	15%

La tabella successiva riporta i dati su arrivi e presenze turistiche nei principali comuni dell'area Logudoro-Goceano, confrontandoli con i totali della Provincia di Sassari. Per una corretta interpretazione dei dati si tenga conto che le informazioni si riferiscono agli arrivi e presenze ufficiali in strutture turistiche presso le quali viene effettuato quantomeno un pernottamento. Pertanto i dati non riportano informazioni sul turismo escursionistico, cioè senza pernottamento. Questa analisi evidenzia il divario tra il potenziale turistico intrinseco dell'entroterra sardo e la sua effettiva capacità di attrarre e trattenere i flussi turistici, specialmente se confrontata con le dinamiche costiere.

Arrivi e presenze turistiche nei comuni del Logudoro - Goceano - anno 2024. Fonte ISTAT

Comuni	Arrivi			Presenze		
	Italiani	Stranieri	Totale	Italiani	Stranieri	Totale
Benetutti	2.304	438	2.742	7.114	991	8.105
Bono	166	121	287	287	250	537
Cossoine	40	57	97	126	374	500
Mores	417	697	1.114	766	2.066	2.832
Ozieri	1.002	208	1.210	2.680	454	3.134
Pattada	48	51	99	71	57	128
Pozzomaggiore	100	148	248	293	831	1.124
Thiesi	828	106	934	1.861	296	2.157
Tula	335	258	593	732	552	1.284
Villanova Mont.	364	390	754	760	1.141	1.901
Tot. Logudoro - Goc.	5.604	2.474	8.078	14.690	7.012	21.702
Totale Prov. Sassari	791.865	1.134.001	1.925.866	3.622.351	4.711.603	8.333.954

Nello specifico I dati mostrano una differenza enorme negli arrivi e nelle presenze turistiche tra l'area del Logudoro-Goceano e il resto della Provincia di Sassari.

Il Logudoro-Goceano registra un totale di 8.078 arrivi, di cui 5.604 italiani e 2.474 stranieri. La Provincia di Sassari, invece, totalizza 1.925.866 arrivi, con una prevalenza di stranieri (1.134.001) rispetto agli italiani (791.865). Questo significa che gli arrivi nel Logudoro-Goceano rappresentano appena lo 0,4% del totale provinciale.

Ancora più marcata è la differenza nelle presenze. Il Logudoro-Goceano conta 21.702 presenze, mentre la Provincia di Sassari raggiunge 8.333.954 presenze. Ciò implica che le presenze nell'area in esame corrispondono appena al 0,26% del totale provinciale.

Per ogni turista che soggiorna nel Logudoro-Goceano, ce ne sono circa 384 che scelgono altre destinazioni nella Provincia di Sassari. Questo divario sottolinea come l'entroterra sia quasi completamente tagliato fuori dai circuiti turistici dominanti, che si concentrano prevalentemente sulle rinomate località costiere.

Questi numeri indicano chiaramente che, nonostante la sua vastità e ricchezza culturale, naturale e archeologica, il Logudoro-Goceano è ancora una meta marginale nel panorama turistico sardo. I comuni dell'area attirano un numero esiguo di visitatori, suggerendo una limitata visibilità, accessibilità o capacità di offrire un'esperienza turistica completa che possa competere con le destinazioni costiere.

La sfida da affrontare è quindi avviare strategie efficaci finalizzate a creare un legame tra la domanda turistica della costa e l'offerta potenziale dell'entroterra. Questo richiede sicuramente un approccio diversificato e integrato che investe vari ambiti tra i quali si evidenzia: la creazione di pacchetti turistici integrati; ideazione di campagne di marketing e comunicazione mirata; sviluppo dell'offerta ricettiva e servizi complementari; il miglioramento dell'accessibilità.

In riferimento a quest'ultimo punto è indubbio come **soluzioni di trasporto più efficienti e integrate** (come navette dedicate, potenziamento del trasporto pubblico tra costa e aree interne, promozione del car-sharing per turisti) **che facilitino gli spostamenti dei turisti dalla costa verso l'entroterra avrebbero sicuramente un ruolo strategico.**

Attualmente possiamo ipotizzare che, i turisti, abituati alla comodità e ai servizi sviluppati delle località costiere, incontrano difficoltà nel transito verso un entroterra che manca di offerte integrate, come trasporti agevoli e attività organizzate. Ciò si traduce in un turismo "mordi e fuggi",

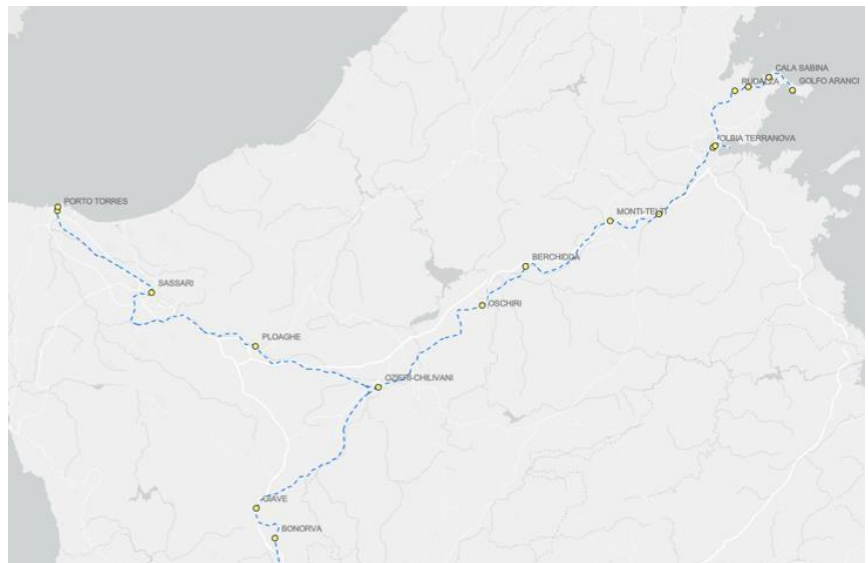
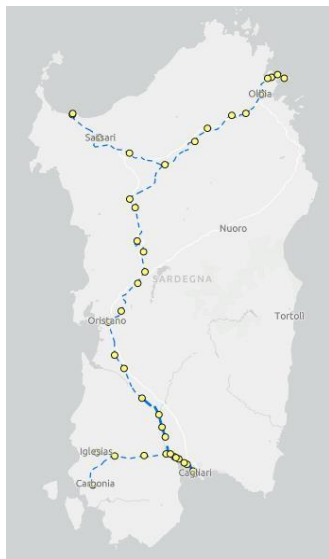
dove i visitatori piuttosto che soggiornare nell'area, preferiscono effettuare brevi escursioni che, purtroppo, si traducono in basse ricadute economiche sul territorio.

4. Infrastrutture e Servizi di Trasporto

4.1 Sistema ferroviario della Sardegna e connessioni con il Logudoro-Goceano

Il sistema ferroviario sardo è composto da due reti principali: la rete a scartamento ordinario di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e la rete a scartamento ridotto gestita da ARST (Azienda Regionale Sarda Trasporti), che include anche il servizio turistico "Trenino Verde".

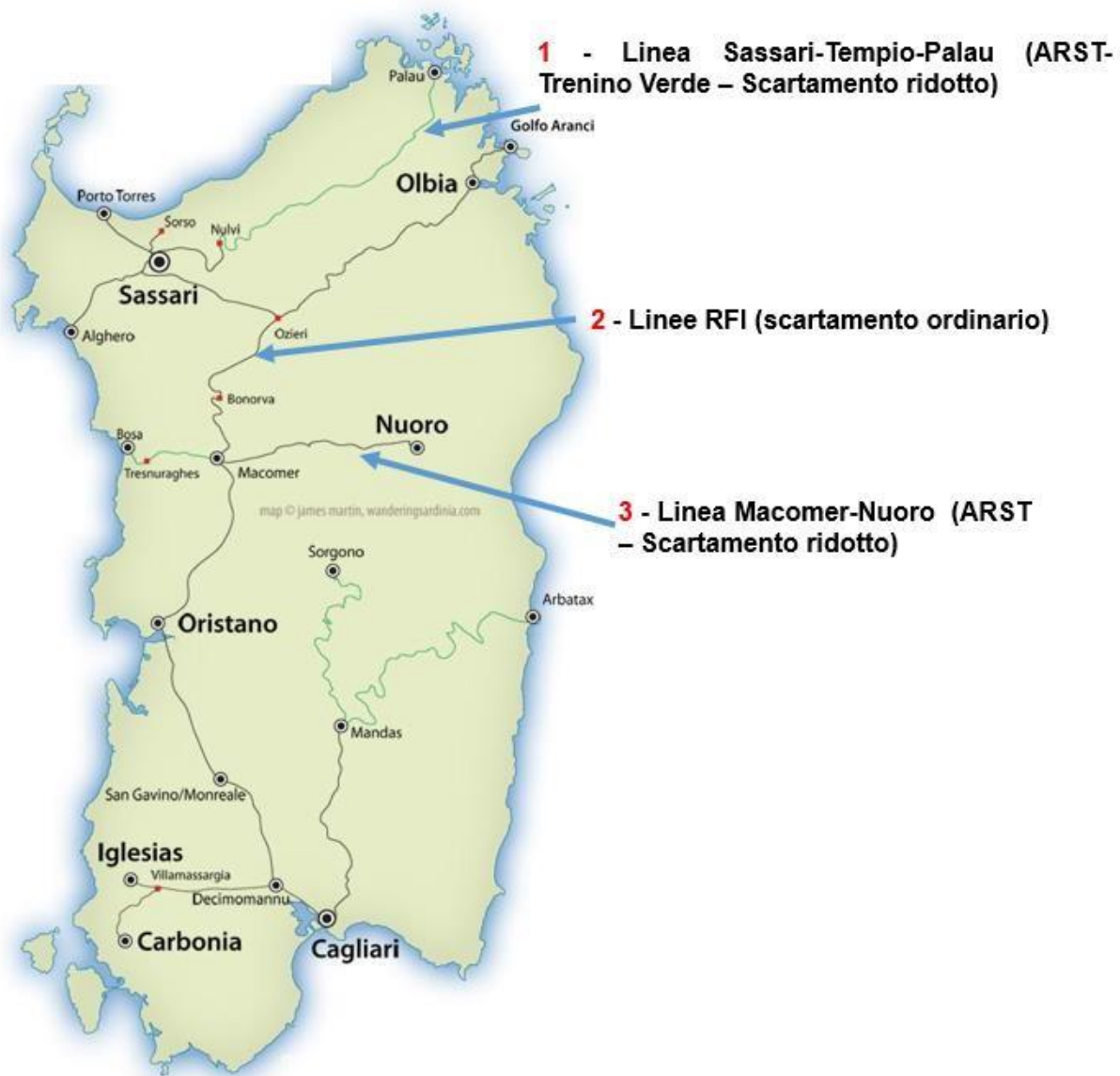
Tracciato della Rete a scartamento ordinario - RFI (Fonte sito ufficiale RFI - 2025)



L'area del Logudoro-Goceano è servita marginalmente dalla rete ferroviaria, prevalentemente dalle linee a scartamento ridotto.

Il fatto che il sistema ferroviario sardo sia composto da due reti principali con scartamento diverso (quello ordinario di RFI e quello ridotto di ARST) genera significative problematiche per gli utenti che devono affrontare spostamenti più lunghi o che attraversano diverse aree dell'isola.

La problematica più evidente è l'obbligo di cambiare treno. Se un utente deve viaggiare da una località servita dalla rete a scartamento ridotto (ARST) a una servita dalla rete RFI (o viceversa), è costretto a scendere da un treno e prenderne un altro in stazioni di interscambio (come Macomer o Sassari).



1. **Linea Sassari-Tempio-Palau (ARST - Trenino Verde a scartamento ridotto):** Questa linea è principalmente turistica e non serve direttamente i comuni del Logudoro-Goceano per il pendolarismo quotidiano, ma costeggia l'area a nord e potrebbe essere un punto di interesse per il turismo lento.
2. **Linee RFI (a scartamento ordinario):** Le principali linee RFI (es. Cagliari-Sassari/Olbia) non attraversano direttamente il Logudoro-Goceano. I residenti dovrebbero raggiungere le stazioni più vicine sulla rete RFI (es. Sassari o Macomer) tramite altri mezzi.
3. **Linea Macomer-Nuoro (ARST - scartamento ridotto):** Questa è la linea più vicina e rilevante per l'area. Collega Macomer (un importante nodo ferroviario e stradale al centro dell'isola) con Nuoro. Alcuni comuni del Goceano hanno un accesso indiretto a questa linea tramite collegamenti su gomma.

4.2 Sistema stradale della Sardegna e connessioni con il LogudoroGoceano

Il sistema stradale è la spina dorsale della mobilità nel Logudoro-Goceano, data la scarsa presenza di ferrovie e la dipendenza dall'auto privata. La Sardegna non ha autostrade, ma una rete di strade statali e provinciali.

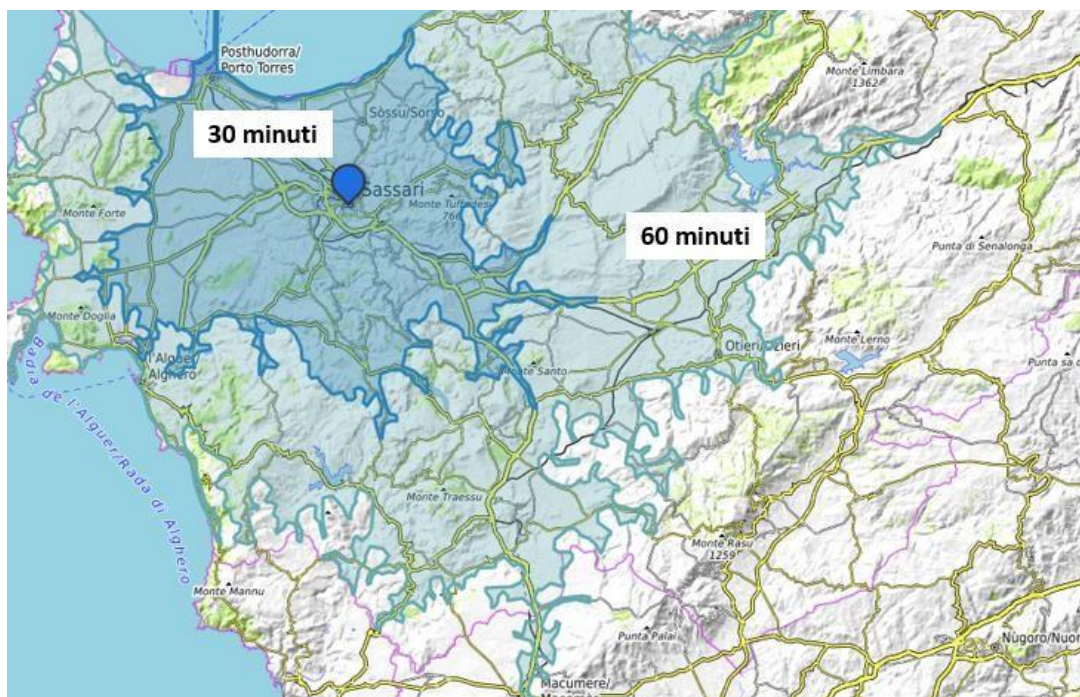


Il Logudoro-Goceano è attraversato da diverse strade provinciali e alcune strade statali che lo collegano ai centri maggiori. A seguire descriviamo alcune delle principali tratte che servono l'area:

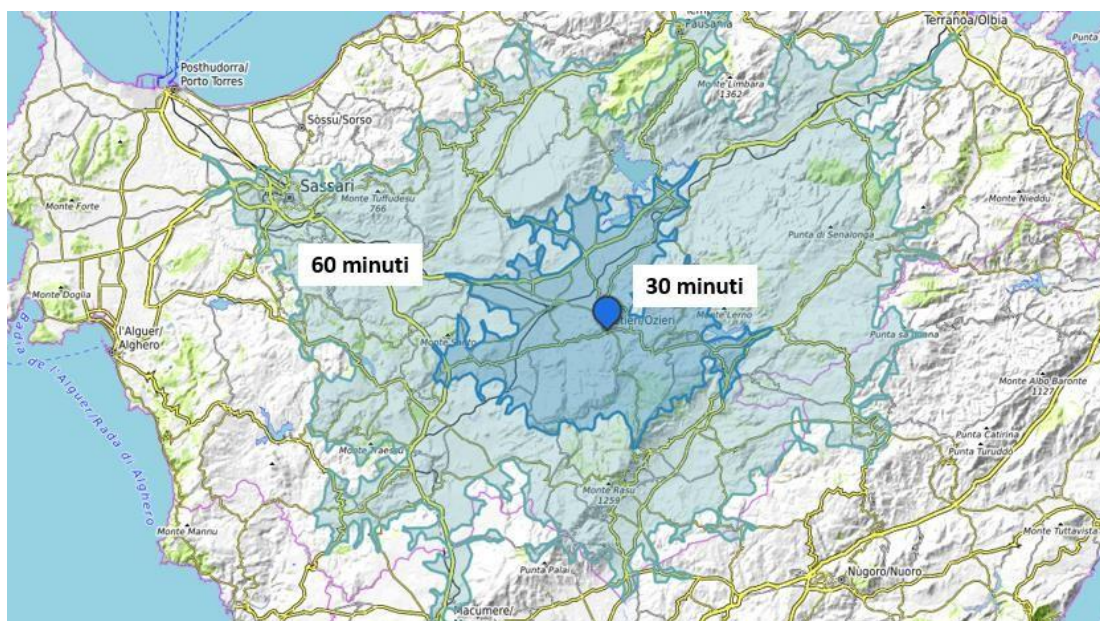
1. **SS 131 "Carlo Felice"**: Sebbene non attraversi direttamente l'area, è l'arteria principale della Sardegna e i comuni del Logudoro-Goceano vi si connettono tramite strade provinciali e secondarie per raggiungere Sassari, Oristano o Cagliari.
2. **SS 128 bis**: Attraversa parte del Logudoro, collegando Ozieri con altri centri.
3. **Strade Provinciali**: Numerose strade provinciali e comunali collegano i vari paesi dell'area tra loro e con le arterie principali. La loro qualità e manutenzione possono variare.
4. **Connessioni con Sassari, Olbia e Nuoro**: Le principali vie di collegamento per lavoro e studio sono le strade che portano verso Sassari (a nord-ovest), Olbia (a nord-est) e Nuoro (a sud-est), spesso richiedendo lunghi tragitti su strade a scorrimento veloce o provinciali.

Come si può vedere dalle figure sottostanti, che riportano le isocrone dei percorsi automobilistici a 30 e 60 minuti, partendo dalla maggior parte dei comuni del Logudoro - Goceano si può raggiungere la città di Sassari in circa un ora. Vale la pena evidenziare come il comune di Ozieri, che come abbiamo già avuto modo di sottolineare assume un'importanza strategica per la dotazione di servizi, sia raggiungibile dagli altri comuni dell'area in meno di un ora in auto.

Isocrone 30-60 minuti: centroide Sassari



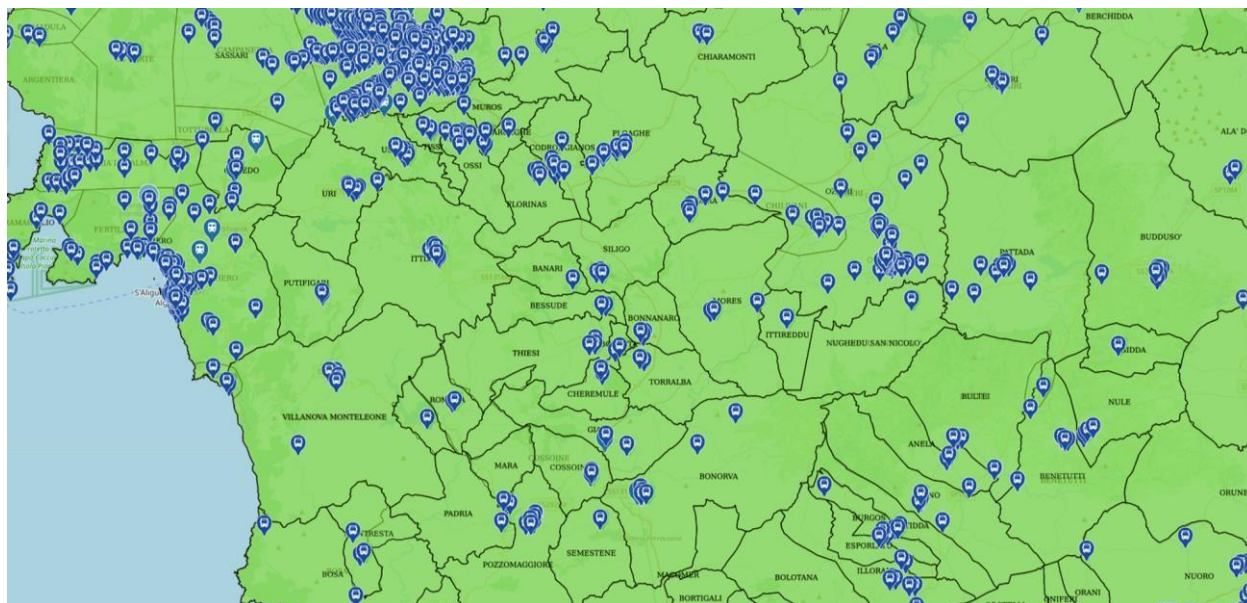
Isocrone 30-60 minuti: centroide Ozieri



4.3. Trasporto Pubblico Locale (TPL) nel Logudoro-Goceano

Il TPL su gomma è il servizio più capillare nell'area, gestito principalmente da ARST che detiene una vasta rete di linee che collegano i comuni del Logudoro-Goceano tra loro e con i principali centri urbani e poli attrattivi (Sassari, Nuoro, Olbia). Queste linee sono fondamentali per il pendolarismo di studenti e lavoratori che non dispongono di mezzo proprio. La tabella che segue riporta le fermate del TPL all'interno dei vari comuni del Logudoro-Goceano.

Fermate del TPL su gomma (ARST 2025)



La frequenza delle corse può variare notevolmente, essendo più elevata sulle tratte principali verso i capoluoghi e più limitata per i collegamenti tra i piccoli comuni o in orari serali/festivi. La copertura è generalmente buona, nel senso che quasi ogni comune possiede almeno una fermata del TPL. Tuttavia va evidenziato come solitamente le fermate sono collocate al margine delle zone urbanizzate e quindi difficilmente raggiungibili da parte della maggior parte della popolazione. Anche la velocità delle corse, a causa dei tragitti stradali tortuosi, rappresenta un limite del servizio.

4.4. Analisi del servizio di noleggio con conducente (NCC) nel Logudoro - Goceano

La tabella sottostante, che riporta il numero di licenze NCC in esercizio nei comuni dell'area per il triennio 2022-2024, offre spunti interessanti sulle dinamiche della mobilità privata e sulle potenzialità di integrazione con il trasporto pubblico locale in un'area interna come il LogudoroGoceano.

Un primo dato significativo è che, nel corso del triennio analizzato, tutti i comuni del Logudoro hanno rilasciato licenze per il servizio di NCC. Questo indica una capillarità del servizio sul territorio, suggerendo che, nonostante la dimensione spesso ridotta dei comuni, esiste una domanda o una consapevolezza dell'importanza di questa forma di trasporto. La presenza diffusa di operatori NCC può essere un indicatore della necessità di soluzioni di mobilità flessibili in aree dove il trasporto pubblico di linea potrebbe essere meno efficiente o inesistente.

NCC Licenze in esercizio (Sardegna Mobilità - Anno 2024)			
Comune	Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024
Anela	4	10	8
Ardara	5	1	7
Banari	5	1	7
Benetutti	10	0	1
Bessude	6	2	0
Bonnanaro	8	7	5
Bono	3	2	1
Bonorva	5	8	8
Borutta	3	7	3
Bottidda	5	2	4
Bultei	7	2	2
Burgos	8	10	9
Cheremule	8	9	7
Cossoine	9	7	4
Esporlatu	9	7	7
Giave	2	3	2
Illorai	3	5	3
Ittireddu	10	9	4
Mara	7	6	2
Monteleone Rocca Doria	8	4	9
Mores	6	1	3
Nughedu San Nicolò	2	1	1
Nule	8	9	9
Ozieri	7	1	1
Padria	7	1	7
Pattada	4	7	3
Pozzomaggiore	0	10	5
Romana	2	0	1
Semestene	10	7	9
Siligo	4	5	8
Thiesi	9	6	4
Torralba	5	9	1
Tula	8	7	5
Villanova Monteleone	0	9	5
Totale	197	175	155

Analizzando i dati nel corso del triennio, si osserva una diminuzione complessiva delle autorizzazioni NCC: da un totale di 197 licenze nel 2022, si passa a 175 nel 2023 e a 155 nel 2024. Questa tendenza al ribasso potrebbe essere influenzata da diversi fattori, tra cui la sostenibilità economica per gli operatori, la burocrazia legata al mantenimento delle licenze, o cambiamenti nella domanda. È fondamentale comprendere le ragioni dietro questa contrazione, poiché una diminuzione dell'offerta NCC potrebbe avere ripercussioni negative sulla già fragile rete di trasporti locali.

3. Importanza Strategica del Servizio NCC come Sostituto del TPL e Potenziale per il Trasporto Scolastico:

Nel contesto del Logudoro-Goceano, dove il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) è spesso insufficiente in termini di frequenza, copertura e orari, il servizio di noleggio con conducente assume un'importanza cruciale come sostituto o complemento del TPL. Per i residenti delle aree più isolate, l'NCC può rappresentare l'unica opzione per raggiungere servizi essenziali (sanitari, commerciali) o per connettersi con i poli lavorativi e di studio esterni all'area.

Considerata questa rilevanza, una strategia importante da attuare sarebbe quella di implementare e valorizzare ulteriormente il servizio NCC. Questo potrebbe includere:

1. **Incentivi per gli Operatori:** Supporti economici o agevolazioni per gli operatori NCC al fine di mantenere e, se possibile, espandere la loro offerta, garantendo la sostenibilità del servizio.
2. **Integrazione con il TPL:** Esplorare modelli di integrazione tra i servizi NCC e il TPL, ad esempio attraverso sistemi di chiamata a domanda o l'utilizzo di NCC per coprire tratte a bassa densità di passeggeri o in orari in cui il TPL non è attivo.
3. **Utilizzo per il Trasporto Scolastico:** Un'applicazione particolarmente promettente per il servizio NCC nel Logudoro-Goceano è il trasporto scolastico. Nelle aree interne, dove le distanze tra le abitazioni e le scuole possono essere significative e il numero di studenti per tratta variabile, l'NCC può offrire una soluzione flessibile, efficiente e sicura, sostituendo o integrando i tradizionali scuolabus. Questo permetterebbe di ottimizzare i costi e garantire un servizio puntuale e personalizzato, riducendo le difficoltà di accesso all'istruzione per gli studenti residenti nei comuni più piccoli e isolati.

In sintesi, la presenza diffusa, seppur in calo, delle licenze NCC nel Logudoro-Goceano evidenzia un servizio con un ruolo vitale per la mobilità locale. Investire nel suo potenziamento e nella sua integrazione strategica, in particolare per il trasporto scolastico, potrebbe rappresentare una leva fondamentale per migliorare l'accessibilità e la qualità della vita in quest'area interna della Sardegna.

4.5. Utilizzo di BlaBlaCar in Sardegna e implicazioni per il LogudoroGoceano

Il carpooling, e in particolare piattaforme come BlaBlaCar, rappresenta un'alternativa di mobilità in crescita anche in Sardegna, sebbene manchino dati statistici dettagliati sull'utilizzo specifico nei comuni del Logudoro-Goceano o nella città di Sassari. A livello regionale, i viaggi in carpooling in Sardegna si distinguono per una percorrenza media di 44,9 chilometri, una delle più lunghe a livello nazionale. Questo suggerisce che il servizio è prevalentemente impiegato per spostamenti di media e lunga distanza, collegando probabilmente i centri urbani maggiori o facilitando il transito tra le aree interne e i poli costieri. Sebbene non si disponga di dati precisi sui flussi specifici dal o verso il Logudoro-Goceano, è plausibile che i residenti che si spostano per lavoro o studio verso città come Sassari, Olbia o Nuoro possano fare ricorso a BlaBlaCar per condividere i costi e ottimizzare i tempi di viaggio, specialmente considerando la forte dipendenza dall'auto privata e le carenze nel trasporto pubblico locale evidenziate nello studio.

Similmente, i turisti che dalla costa intendono raggiungere l'entroterra per esplorare le sue bellezze naturali e culturali potrebbero utilizzare il carpooling come soluzione per superare il "problema dell'ultimo miglio" in assenza di trasporti pubblici efficienti. Tuttavia, senza analisi più approfondite e dati disaggregati a livello sub-regionale, l'impatto e la diffusione di BlaBlaCar come soluzione di mobilità per il Logudoro-Goceano rimangono difficili da quantificare con precisione, sottolineando una lacuna nella disponibilità di informazioni dettagliate sulle abitudini di viaggio alternative in queste aree interne.

5. Conclusioni

Obiettivi

Lo studio è finalizzato all'analisi delle dinamiche di mobilità all'interno e dall'area del LogudoroGoceano, una regione interna della Sardegna caratterizzata da spopolamento e distanza dai servizi essenziali. L'obiettivo è esaminare i flussi di pendolarismo per lavoro e studio, il turismo, le infrastrutture di trasporto e formulare raccomandazioni per migliorare la connettività e lo sviluppo territoriale.

Contesto geografico e demografico

Il Logudoro-Goceano, che si estende per circa il 9% della superficie sarda, è un'area prevalentemente collinare con 34 comuni, di cui il 62% sono considerati "Piccoli Comuni" (meno di 1000 abitanti) e tutti classificati come "Aree Interne". La popolazione complessiva è di 44.700 persone (dati ISTAT 2025), in costante diminuzione dal 2001, riflettendo un generale spopolamento e invecchiamento della popolazione in Sardegna. Questa dinamica demografica negativa impatta direttamente sulla mobilità, riducendo la domanda di servizi interni e spingendo i residenti, in particolare i giovani, a cercare opportunità fuori dal territorio, principalmente nei centri urbani costieri.

Economia del territorio e strategie di sviluppo Locale

L'economia locale è storicamente basata sul settore primario. Tuttavia, l'economia sarda nel suo complesso è orientata al terziario (67,8% degli occupati). Le strategie di sviluppo locale nel Logudoro-Goceano puntano da anni sul turismo sostenibile, ma questa dicotomia economica tra entroterra e costa spinge i residenti verso poli urbani come Sassari, Olbia e Nuoro, dove i settori terziario e industriale sono più sviluppati, generando flussi pendolari significativi.

Mobilità per motivi di lavoro e studio

L'analisi del pendolarismo, basata su dati ISTAT 2015 (considerati ancora validi per le dinamiche di spostamento), rivela che le province di Sassari e Nuoro (che includono i comuni del LogudoroGoceano) si caratterizzano per un elevato indice di autocontenimento degli spostamenti. Quasi il 62% degli spostamenti per lavoro o studio a Sassari e oltre il 57% a Nuoro avveniva all'interno della provincia stessa. Ciò non implica che questi spostamenti avvengano all'interno dei comuni del Logudoro - Goceano, ma piuttosto dal Logudoro - Goceano verso i maggiori centri provinciali o sub-provinciali. L'auto privata è il mezzo di trasporto predominante: il 73,8% dei lavoratori la usa come conducente e il 40,6% degli studenti come passeggero, valori superiori alla media nazionale, indicando una carenza nel trasporto pubblico o una forte preferenza per la flessibilità del mezzo proprio.

Poli lavorativi e di studio di riferimento

I principali poli di attrazione sono Sassari (Università, Conservatorio, Accademia di Belle Arti, licei e istituti tecnici), Olbia (alta densità imprenditoriale, hub nautico, polo universitario) e Nuoro (agricoltura, commercio, costruzioni, turismo, polo universitario). Anche Alghero è un importante centro con un'economia basata su turismo, manifatturiero, edilizia e un polo educativo significativo (Dipartimento di Architettura, Design e Urbanistica dell'Università di Sassari e numerosi istituti superiori). La dipendenza da questi centri esterni rafforza la classificazione del Logudoro-Goceano come "area interna".

Dotazione scolastica

L'area del Logudoro - Goceano dispone di 78 scuole, concentrate principalmente nei cicli inferiori. Tuttavia, diversi comuni (es. Banari, Bessude, Borutta) sono completamente sprovvisti di scuole dell'infanzia e primarie. Questo costringe, probabilmente, i genitori a spostamenti quotidiani, spesso in auto, per accompagnare i figli, accentuando l'isolamento. Ozieri si conferma un polo attrattivo cruciale con 8 tipologie di scuole superiori e un importante polo ospedaliero, attirando studenti da tutta l'area. Nonostante ciò, molti studenti delle superiori si spostano verso Sassari per l'ampia offerta universitaria e specialistica, contribuendo a significativi flussi pendolari.

Mobilità turistica

Il turismo in Sardegna ha registrato un anno record nel 2024, con 3.872.836 arrivi e 15.610.251 presenze. La Provincia di Sassari (che include la Gallura) domina con 1.925.866 arrivi e 8.333.954 presenze. Tuttavia, il Logudoro-Goceano registra solo 8.078 arrivi e 21.702 presenze, rappresentando una quota irrisoria (0,4% degli arrivi e 0,26% delle presenze) rispetto al totale provinciale. Questo divario evidenzia un potenziale turistico ampiamente inespresso nell'entroterra. La sfida è creare un legame tra la domanda turistica della costa e l'offerta potenziale dell'entroterra attraverso pacchetti integrati, promozione mirata, sviluppo ricettivo e miglioramento dell'accessibilità, per trasformare il turismo "mordi e fuggi" in soggiorni più lunghi e con maggiori ricadute economiche.

Infrastrutture e Servizi di Trasporto

Sistema Ferroviario. Il sistema ferroviario sardo è misto: rete a scartamento ordinario (RFI) e a scartamento ridotto (ARST, incluso il "Trenino Verde"). L'area del Logudoro-Goceano è servita marginalmente dalle linee ARST (es. Macomer-Nuoro, Sassari-Tempio-Palau, quest'ultima principalmente turistica). Questo sistema misto genera problematiche per gli utenti, che sono costretti a cambiare treno (es. a Macomer o Sassari) per spostamenti lunghi, con conseguenti perdite di tempo e disagi dovuti alla mancanza di integrazione tariffaria e informativa, e alla velocità limitata delle linee a scartamento ridotto.

Sistema stradale. Il sistema stradale è la spina dorsale della mobilità nel Logudoro-Goceano. La SS 131 "Carlo Felice" è l'arteria principale della Sardegna, a cui i comuni dell'area si connettono tramite strade provinciali e secondarie per raggiungere Sassari, Oristano o Cagliari. La SS 128 bis attraversa parte del Logudoro. Le isocrone mostrano che Sassari è raggiungibile dalla maggior parte dei comuni in circa un'ora, e Ozieri (polo strategico per servizi) in meno di un'ora dagli altri comuni dell'area.

Trasporto Pubblico Locale (TPL). Il TPL su gomma, gestito principalmente da ARST, è il servizio più capillare, collegando i comuni del Logudoro-Goceano tra loro e con i centri maggiori. La copertura è buona, ma la frequenza delle corse è limitata, e le fermate sono spesso al margine delle zone urbanizzate, rendendo il servizio meno accessibile e veloce.

Servizio di Noleggio con Conducente (NCC). Tutti i comuni del Logudoro hanno rilasciato licenze NCC, indicando una diffusa presenza del servizio. Tuttavia, si osserva una diminuzione delle autorizzazioni nel triennio 2022-2024 (da 197 a 155). Il servizio NCC è cruciale per l'area, fungendo da sostituto del TPL in zone carenti. Si suggerisce di implementare e valorizzare l'NCC con incentivi per gli operatori, integrazione con il TPL e, in particolare, l'utilizzo per il trasporto

scolastico, offrendo una soluzione flessibile ed efficiente in un territorio con distanze significative e popolazione dispersa.

In conclusione, lo studio evidenzia che la mobilità nel Logudoro-Goceano è fortemente influenzata da fattori demografici ed economici, con una dipendenza dall'auto privata e una limitata integrazione dei trasporti. Le potenzialità turistiche sono vaste ma inesprese. Migliorare l'accessibilità e integrare i servizi di trasporto, inclusi quelli privati come l'NCC, è fondamentale per contrastare lo spopolamento e favorire lo sviluppo sostenibile dell'area.

Allegato 2. Report del questionario

1. Metodologia

Il questionario è stato somministrato, nel mese di giugno - luglio, a circa 170 strutture ricettive situate nel Logudoro - Goceano. La piattaforma utilizzata per la redazione e somministrazione del questionario è Limesurvey.

È fondamentale premettere che al questionario hanno risposto soltanto 25 strutture ricettive. Questo campione limitato significa che i risultati non possono essere considerati statisticamente rappresentativi dell'intero settore ricettivo del Logudoro-Goceano, ma servono solamente a darci un'idea qualitativa e indicativa della situazione attuale rispetto ai temi della mobilità e delle percezioni dei gestori. Le risultanze offrono comunque spunti preziosi per orientare future analisi più approfondite e interventi mirati.

2. Principali risultati

Il questionario, pur basato su un campione limitato, delinea un quadro chiaro delle sfide e delle opportunità per il turismo e la mobilità nel Logudoro-Goceano dal punto di vista dei gestori delle strutture ricettive.

- 1. Prevalenza di piccole strutture e turismo breve: Secondo le risposte del questionario**, che come abbiamo accennato ci fornisce solo una visione parziale della situazione, il settore ricettivo è dominato da piccole realtà (principalmente B&B e agriturismi con meno di 10 posti letto), che attraggono un turismo di breve durata

- (prevalentemente 1-2 giorni). Questo suggerisce che l'area è spesso una meta di passaggio o per brevi escursioni, piuttosto che una destinazione per soggiorni prolungati.
2. **Dipendenza dal mezzo privato:** La quasi totalità dei turisti raggiunge le strutture con mezzi privati (auto a noleggio, auto propria, camper, moto), indipendentemente dal punto di arrivo (aeroporto o porto). L'utilizzo del trasporto pubblico locale è quasi nullo, evidenziando una grave carenza di alternative e una "mobilità forzata" per i visitatori.
 3. **Mancanza di servizi di mobilità integrati:** La maggior parte delle strutture non organizza spostamenti per i turisti dalla costa e, in molti casi, non mette a disposizione mezzi propri. Questo indica una lacuna nell'offerta di servizi di mobilità integrati, che ostacola la penetrazione turistica nell'entroterra e la fruizione delle sue attrazioni.
 4. **Mobilità percepita come problema:** Una quota significativa di gestori riconosce la mobilità come un problema rilevante, o comunque un fattore che influenza il tipo di turista attratto. Questo è in linea con la dipendenza dal mezzo privato e la scarsità di alternative.
 5. **Forte richiesta di nuovi servizi e modelli innovativi:** I gestori esprimono un chiaro interesse per l'introduzione di nuovi servizi di trasporto, in particolare:
 - **Mobilità dolce e sostenibile:** Noleggi di bici (anche elettriche), scooter, canoe, attrezzature per arrampicata, noleggio cavalli.
 - **Trasporto pubblico potenziato:** Bus diretti (senza cambi) verso le principali località turistiche costiere (Alghero, Bosa) e centri interni (Ozieri), con corse attive anche nei fine settimana per escursioni giornaliere.
 - **Navette turistiche dedicate e promozione di itinerari "costa-entroterra".**
 - **Ispirazione da modelli europei:** La Svezia, il Trentino, la Corsica e il Sud Tirolo sono citati come esempi virtuosi di gestione dei trasporti e valorizzazione territoriale.
 6. **Consapevolezza critica e proposte concrete:** Alcuni gestori denunciano una scarsa attenzione delle amministrazioni pubbliche alle reali necessità di connessione e promozione, accusandole di investire in eventi folkloristici anziché in infrastrutture e servizi. Emerge la proposta di un "modello consociativo tra comuni" per gestire servizi pullman e la sottolineatura dell'importanza della consapevolezza locale del proprio patrimonio per promuovere il turismo.

In sintesi, il questionario rivela che i gestori delle strutture ricettive del Logudoro-Goceano sono consapevoli delle criticità legate alla mobilità e alla mancanza di servizi turistici integrati. La loro visione è orientata verso soluzioni innovative e sostenibili che possano superare la dipendenza dal mezzo privato e facilitare l'esplorazione dell'entroterra, trasformando l'attuale turismo "mordi e fuggi" in soggiorni più lunghi e proficui per il territorio.

3. Analisi delle domande “chiuse”

Qual è la tipologia della sua struttura?	%
Affittacamere	15,2
Albergo Ordinario	6,1
Albergo turismo rurale	6,1
Alloggi privati	3,0
Altro	33,3
Bed and breakfast	30,3
Case e appartamenti per vacanze	3,0
Case per ferie	3,0
Totale complessivo	100,0

Qual è la tipologia della sua struttura? Il panorama delle strutture ricettive che hanno risposto è piuttosto frammentato. I "Bed and breakfast" (30,3%) rappresentano la maggioranza, seguiti dagli "Affittacamere" (15,2%). La bassa percentuale di "Alberghi Ordinari" e "Alberghi turismo rurale" suggerisce una prevalenza di piccole strutture a gestione familiare o non convenzionale, tipica delle aree interne.

Di quanti posti letto dispone la struttura?	%
Da 10 a 30	19,4
Da 31 a 50	6,5
Meno di 10	71,0
Più di 50	3,2
Totale complessivo	100,0

Di quanti posti letto dispone la struttura? La stragrande maggioranza delle strutture (71,0%) dispone di "Meno di 10" posti letto. Questo dato rafforza l'idea di un tessuto ricettivo composto prevalentemente da piccole realtà, con una capacità limitata di accogliere grandi flussi turistici. La scarsità di strutture con più di 30 posti letto (solo il 9,7% complessivo) può essere un fattore limitante per lo sviluppo di un turismo di gruppo o per l'organizzazione di eventi di maggiori dimensioni.

Quale è la permanenza media dei turisti presso la struttura?	%
1 giorno	12
2 giorni	36
3 giorni	8
4 giorni	8
5 giorni	20
6 giorni	4
7 giorni	12
Totale complessivo	100

Quale è la permanenza media dei turisti presso la struttura? La permanenza media dei turisti è prevalentemente breve: il 36% si ferma per 1-2 giorni e un ulteriore 12% per un solo giorno. Questo suggerisce un turismo di passaggio o "mordi e fuggi", dove i visitatori esplorano l'area per brevi periodi senza prolungare il soggiorno. Solo una minoranza (20% per 5 giorni, 12% per 7 giorni) opta per permanenze più lunghe, indicando che l'area non riesce ancora a trattenere i turisti per periodi significativi.

Come arrivano i turisti "non locali" in Sardegna?	N. risposte	Media ponderata %
In aereo - Aeroporto di Olbia	21	30,9%
In aereo - Aeroporto di Alghero	21	27,5%
In aereo - Aeroporto di Cagliari	9	12,8%
In nave - Porto di Olbia	19	23,6%
In nave - Porto di Porto Torres	17	20,8%
In nave - Porto di Golfo Aranci	10	10,5%
In nave - Santa Teresa Gallura	5	10,0%
In nave - Porto di Cagliari	6	3,3%
In nave - Porto di Arbatax	5	0,0%
In nave - Palau	4	0,0%

Come arrivano i turisti “non locali” in Sardegna? Gli aeroporti di Olbia (30,9%) e Alghero (27,5%) si affermano come i punti di ingresso aereo dominanti. Insieme, questi due scali del nord Sardegna intercettano quasi il 60% degli arrivi turistici via aereo. L'aeroporto di Cagliari, pur essendo un hub significativo nel sud dell'isola, essendo più lontano dall'area del Logudoro - Goceano, registra una quota di arrivi turistici via aereo significativamente inferiore (12,8%) rispetto ai due aeroporti settentrionali. Anche per gli arrivi via nave, i porti del nord Sardegna giocano un ruolo fondamentale. Il Porto di Olbia (23,6%) e il Porto di Porto Torres (20,8%) sono i più rilevanti, seguiti dal Porto di Golfo Aranci (10,5%) e Santa Teresa Gallura (10,0%).

I turisti che provengono dagli aeroporti con quale mezzo raggiungono abitualmente la sua struttura?	Aeroporto di Olbia	Aeroporto di Alghero	Aeroporto di Cagliari
Auto a noleggio	67,9	71,4	58,3
Camper	0,0	0,0	0,0
Moto	17,9	14,3	33,3
Treno	0,0	0,0	0,0
Autobus locale/regionale	3,6	3,6	0,0
Bicicletta (cicloturismo)	10,7	10,7	8,3
Totale complessivo	100	100	100

I turisti che provengono dagli aeroporti con quale mezzo raggiungono abitualmente la sua struttura? Indipendentemente dall'aeroporto di provenienza, l'auto a noleggio è il mezzo predominante con cui i turisti raggiungono le strutture (dal 58,3% al 71,4%). La moto è un'alternativa significativa, specialmente per chi arriva da Cagliari (33,3%). La percentuale di utilizzo del treno è nulla e quella dell'autobus locale/regionale è irrisoria (max 3,6%), evidenziando una quasi totale assenza di alternative al mezzo privato. Il cicloturismo, pur presente, rimane una nicchia. Questo conferma la forte dipendenza dei turisti dal mezzo privato per esplorare l'entroterra, a causa della scarsa offerta di trasporto pubblico.

I turisti che provengono dai porti con quale mezzo raggiungono abitualmente la sua struttura?	Porto di Olbia	Porto di Golfo Aranci	Porto di Porto Torres
Auto propria	63,0	64,3	71,4
Camper	18,5	14,3	9,5
Moto	0,0	0,0	0,0
Treno	18,5	21,4	14,3
Autobus locale/regionale	0,0	0,0	0,0
Bicicletta (cicloturismo)	0,0	0,0	4,8
Totale complessivo	100	100	100

I turisti che provengono dai porti con quale mezzo raggiungono abitualmente la sua struttura? Anche per i turisti che arrivano via mare, l'auto propria è il mezzo dominante (dal 63,0% al 71,4%), seguita dai camper (dal 9,5% al 18,5%). Il treno ha una percentuale di utilizzo più alta rispetto agli aeroporti (dal 14,3% al 21,4%), probabilmente grazie alla maggiore integrazione dei porti con la rete ferroviaria sarda, ma l'autobus locale/regionale è ancora assente. Questo ribadisce la preferenza, o necessità, del mezzo privato per gli spostamenti dal punto di arrivo all'entroterra.

Organizzate in qualche modo gli spostamenti dei turisti dalle località della costa o dai principali aeroporti/porti verso la struttura e viceversa?	%
No, non è previsto	75
Sì, saltuariamente	25
Totale complessivo	100

Organizzate in qualche modo gli spostamenti dei turisti dalle località della costa verso la sua struttura? Una netta maggioranza (75%) delle strutture non organizza alcun tipo di spostamento per i turisti dalla costa. Solo un quarto lo fa "saltuariamente". Questo dato è cruciale: evidenzia una lacuna nell'offerta di servizi integrati di mobilità turistica. Se le strutture ricettive stesse non facilitano il collegamento con la costa, è difficile che il turista riesca a organizzarsi autonomamente, contribuendo al fenomeno del "mordi e fuggi" e alla scarsa penetrazione turistica nell'entroterra.

La struttura mette a disposizione dei mezzi per gli spostamenti degli ospiti (es. biciclette, scooter, auto condivise, navette)?	%
No, ma vorrei farlo	25
No, non è necessario	70,8
Talvolta	4,2
Totale complessivo	100

La struttura mette a disposizione dei mezzi per gli spostamenti degli ospiti? La maggior parte dei gestori (70,8%) ritiene che non sia necessario mettere a disposizione mezzi per gli ospiti, mentre un 25% vorrebbe farlo ma non lo fa. Questo dato contrasta con la realtà della dipendenza dal mezzo privato e suggerisce una possibile sottovalutazione del problema della mobilità da parte di alcuni operatori, o una mancanza di risorse/incentivi per offrire tali servizi. Il 25% che vorrebbe farlo indica un potenziale interesse a sviluppare nuove soluzioni.

Ritiene che la mobilità e gli spostamenti rappresentino un problema rilevante per i turisti che soggiornano presso la sua struttura?	%
Dipende dal tipo di turista	33,3
È un problema moderato	8,3
Non è un problema	20,8
Non so	12,5
Sì, è uno dei problemi principali	25
Totale complessivo	100

Ritiene che la mobilità e gli spostamenti rappresentino un problema rilevante per la sua struttura? Le opinioni sono divise, ma una quota significativa (25%) dei gestori riconosce che la mobilità è "uno dei problemi principali". Un ulteriore 33,3% afferma che "Dipende dal tipo di turista", suggerendo che per alcune categorie (es. chi non ha mezzo proprio) è un ostacolo. Solo il 20,8% non lo considera un problema. Complessivamente, oltre la metà dei rispondenti (58,3%)

percepisce la mobilità come un problema (principale o dipendente dal tipo di turista), confermando la sua rilevanza per lo sviluppo turistico dell'area.

Quali soluzioni ritiene possano migliorare gli spostamenti dei turisti tra la costa e l'entroterra e più in generale sull'intero territorio?	%
Maggiore frequenza di trasporti pubblici (autobus, treni)	28,3
Servizi di car sharing o bike sharing	9,4
Navette turistiche dedicate	17,0
Applicazioni digitali per pianificare gli spostamenti	13,2
Collaborazione tra strutture ricettive e tour operator	11,3
Promozione integrata di itinerari "costa-entroterra"	20,8
Totale complessivo	100

Quali soluzioni ritiene possano migliorare gli spostamenti dei turisti tra la destinazione e la sua struttura? I gestori propongono diverse soluzioni. La "Maggiore frequenza di trasporti pubblici" (28,3%) è la più richiesta, a conferma della carenza percepita nel TPL. Seguono a ruota la "Promozione integrata di itinerari 'costa-entroterra'" (20,8%) e le "Navette turistiche dedicate" (17,0%), che riflettono la necessità di collegamenti diretti e specifici per il turismo. Le "Applicazioni digitali per pianificare gli spostamenti" (13,2%) e la "Collaborazione tra strutture ricettive e tour operator" (11,3%) indicano la consapevolezza dell'importanza di strumenti moderni e sinergie tra gli attori. I servizi di "car sharing o bike sharing" (9,4%) sono meno prioritari ma comunque considerati.

4. Analisi delle Domande “aperte”

Vorrebbe vedere introdotti nuovi servizi di trasporto? Quali?

Dalle risposte raccolte nel questionario rivolto ai gestori di strutture ricettive, emerge con chiarezza un forte interesse per l'introduzione di nuovi servizi di trasporto, soprattutto in considerazione della quasi totale assenza di collegamenti pubblici attualmente disponibili in molte aree, in particolare nel Goceano. Alcuni lamentano l'impossibilità di raggiungere le strutture se non con mezzi privati, citando ad esempio l'unica linea ARST 761 da e per Sassari come unico collegamento attivo.

Tra i servizi più richiesti spiccano quelli pensati per agevolare i turisti negli spostamenti quotidiani e per favorire una mobilità che aumenti l'attrattività. Si suggerisce, infatti, l'attivazione di noleggi di biciclette (sia tradizionali che elettriche), piccoli scooter, canoe per le zone lacustri, e attrezzature per l'arrampicata, attività molto diffuse e apprezzate dai visitatori. Alcuni propongono anche servizi di noleggio cavalli e bici collegati a itinerari specifici, per valorizzare l'ambiente naturale e offrire esperienze immersive.

Un'altra richiesta ricorrente riguarda l'attivazione di bus diretti – senza cambi o tappe intermedie – verso le principali località turistiche, come Alghero e Bosa, oppure verso i centri dell'interno come Ozieri. In particolare, si sottolinea l'utilità di collegamenti attivi nei fine settimana, con andata e ritorno nella stessa giornata, così da agevolare escursioni giornaliere. Una proposta concreta riguarda anche un bus che percorra la litoranea Alghero-Bosa, dotato di fermate attrezzate con tendalini o panchine per rendere l'attesa più confortevole e sicura.

Accanto a queste osservazioni, vi sono anche alcune risposte più caute: c'è chi afferma di non avere necessità particolari, o chi dichiara di non sapere cosa suggerire. Tuttavia, la maggioranza

riconosce che qualsiasi nuovo servizio sarebbe un miglioramento rispetto alla situazione attuale, definita in più casi come del tutto insufficiente.

In sintesi, i gestori dimostrano una forte consapevolezza dei limiti attuali del sistema di trasporti e una disponibilità concreta a valorizzare il territorio attraverso soluzioni di mobilità sostenibile, efficiente e orientata alle esigenze del turismo contemporaneo.

Ci sono esempi di buone pratiche che conosce altrove e vorrebbe replicare qui?

I gestori delle strutture ricettive hanno fornito risposte che delineano chiaramente un bisogno diffuso di ispirarsi a modelli di sviluppo turistico e di servizi già attivi in altre regioni, sia italiane che europee.

Tra le esperienze citate con entusiasmo troviamo il Trentino, la Corsica, la Svezia e il Sud Tirolo, territori accomunati da un'organizzazione efficiente dei trasporti, dalla valorizzazione delle risorse naturali e culturali, e da un forte investimento nei servizi anche nei contesti a bassa densità abitativa. In particolare, il modello svedese è apprezzato per l'utilizzo dei laghi interni e per la presenza costante di servizi primari in ogni villaggio, a dimostrazione che anche i territori periferici possono garantire qualità della vita e attrattività turistica se adeguatamente gestiti.

Una testimonianza molto articolata evidenzia invece il profondo malessere nei confronti della situazione locale: si denuncia la totale assenza di iniziative concrete da parte dell'amministrazione comunale, accusata di investire solo in eventi folkloristici che non coinvolgono né la popolazione né i turisti. Manca ogni forma di infrastruttura o proposta sportiva per i giovani, nonostante le potenzialità per attività come l'arrampicata o la canoa. I fondi pubblici, si osserva, vengono impiegati per rifare ciò che esiste già, mentre si ignorano le vere necessità di connessione, promozione e attrattività. Questo scollamento tra le potenzialità del territorio e la sua effettiva gestione crea, secondo il gestore, un ambiente che i turisti giudicano bello ma "morto", e che sopravvive solo grazie all'impegno dei privati.

Interessante anche la proposta di un modello consociativo tra comuni: si immagina la creazione di una cooperativa locale che possa gestire un servizio pullman tra le terme e i paesi del Goceano, generando ricadute economiche sul territorio, sia in termini di turismo termale che di servizi per i residenti.

Infine, viene sottolineato un punto fondamentale: il turismo non può crescere se la popolazione locale non ha consapevolezza del proprio patrimonio. Se gli abitanti per primi non conoscono o non sanno raccontare le bellezze del territorio, sarà difficile promuoverlo all'esterno. Serve, quindi, un lavoro culturale di fondo, che coinvolga le comunità nel riconoscere e valorizzare ciò che le circonda.

Accanto a queste osservazioni molto puntuali e costruttive, alcune risposte mostrano invece incertezza o mancanza di idee precise, con affermazioni come "non so" o "non mi sovviene al momento".

Nel complesso, però, le buone pratiche individuate mettono in luce un desiderio diffuso di evoluzione, cooperazione e crescita sostenibile, prendendo spunto da modelli già esistenti e funzionanti, che potrebbero essere adattati anche al contesto locale.

Allegato 3. Esiti delle interviste in profondità

1. Rapporto con il territorio

Le interviste hanno rivelato un legame profondo e variegato con il territorio del LogudoroGoceano. Alcuni intervistati sono nati e cresciuti nell'area, mantenendo forti legami affettivi e lavorativi. Altri, pur non vivendoci stabilmente, hanno radici familiari e frequentano regolarmente la zona per visitare parenti o come turisti. Si evidenzia un senso di nostalgia per il passato di cultura e ricchezza di Ozieri, e un forte apprezzamento per le caratteristiche naturalistiche, culturali ed economiche del Goceano.

2. Mobilità per lavoro

- Descrizione delle caratteristiche principali: L'auto privata è il mezzo di trasporto predominante per gli spostamenti casa-lavoro. Esiste un pendolarismo significativo verso Sassari e Olbia, spesso tramite autobus extraurbani, treno o, in misura minore, NCC (Noleggio con Conducente). Il car sharing informale tra colleghi (es. insegnanti) è una pratica diffusa.
- Ostacoli alla mobilità sostenibile: I trasporti pubblici sono spesso inadeguati, con orari non allineati alle esigenze e fermate distanti dai luoghi di interesse o dai centri abitati. La mancanza di un'offerta pubblica sufficiente spinge all'uso dell'auto, che è anche vista come uno status symbol e una necessità per la libertà di movimento. Le ferrovie, in alcuni tratti, non sono elettrificate e richiedono ammodernamenti.
- Elementi positivi/Buone pratiche: Il car sharing, sia informale che tramite app come BlaBlaCar, è utilizzato. L'NCC è un mezzo molto utilizzato, soprattutto per chi non possiede un'auto. Alcuni pendolari combinano bus e treno dove le stazioni sono ben collegate.
- Miglioramenti con la mobilità collettiva: Potenziamento del car pooling e servizi a chiamata. Riprogettazione della mobilità su gomma. Organizzazione degli NCC in modo più strutturato e meno sussidiario. Aggiornamento degli orari del trasporto pubblico locale (TPL).

3. Mobilità degli studenti

- Descrizione delle caratteristiche principali: Gli studenti delle scuole superiori di Ozieri utilizzano autobus extraurbani negli orari di punta. Gli universitari pendolano verso Sassari in autobus, mentre chi studia a Cagliari o in continente torna meno frequentemente. L'ARST (azienda pubblica regionale di trasporto) ha un buon funzionamento nel periodo scolastico. Gli NCC sono utilizzati anche per gli studenti, in particolare per spostamenti verso Sassari.
- Ostacoli alla mobilità sostenibile: Dopo i 18 anni, l'auto personale diventa la priorità e uno status symbol, portando all'abbandono del TPL. Le fermate dei bus a Sassari sono lontane dalle scuole, obbligando a lunghi tratti a piedi o all'accompagnamento da parte dei genitori. La rete ferroviaria non è sempre adeguata in termini di frequenza e qualità. Le strade poco sicure e non illuminate rendono pericoloso l'uso della bicicletta.
- Elementi positivi/Buone pratiche: I giovani si organizzano condividendo le macchine o prendendo mezzi a noleggio con conducente per eventi sociali. L'Unione dei Comuni promuove una buona rete di scuolabus per le scuole di grado inferiore. Il car pooling tra genitori è comune.

- Miglioramenti con la mobilità collettiva: Aggiornare gli orari del TPL per studenti e pendolari. Implementare partenariati pubblico-privati per migliorare i servizi. Ripensare la mobilità su gomma. Finanziare servizi aggiuntivi di TPL da parte delle unioni di comuni.

4. Mobilità dei turisti

- Descrizione delle caratteristiche principali: Il turismo nel Logudoro è di nicchia. I turisti, sia quelli che arrivano in aereo (noleggiando l'auto) sia quelli che arrivano in nave con la propria auto, si spostano autonomamente. Gli spostamenti in pullman sono limitati a destinazioni e siti culturali molto famosi. I cicloturisti stranieri (soprattutto francesi e tedeschi) sono occasionalmente presenti, e alcuni portano le proprie biciclette. Il turismo itinerante, in particolare con i camper, è ritenuto adatto alle aree interne e favorisce la destagionalizzazione.
- Ostacoli alla mobilità sostenibile: Mancanza di un sistema di trasporto pubblico adeguato per i turisti. I siti archeologici sono spesso fuori dai paesi, rendendo difficile l'accesso con il TP. Mancanza di strutture ricettive attrezzate per i cicloturisti (es. stanze sicure per biciclette). Mancanza di interesse da parte delle autorità locali nel promuovere lo sviluppo turistico. Progetti di bike sharing non sono decollati e le bici sono diventate obsolete.
- Elementi positivi/Buone pratiche: Possibilità di creare pacchetti turistici che prevedano spostamenti collettivi in pullman dalla costa all'interno. Le strade del Logudoro sono considerate un punto di forza per ciclisti e motociclisti per il basso traffico, le curve e il fondo decente. Esistono tour operator sardi e non che organizzano tour in bici di più giorni, e molti cicloturisti diventano frequentatori abituali. Le aree sosta camper sono state finanziate e realizzate in molti piccoli centri.
- Miglioramenti con la mobilità collettiva: Creare una rete diffusa di infopoint che forniscano contatto umano e orientamento. Sviluppare servizi di mobilità pensati primariamente per i residenti, che poi possano essere fruibili anche dai turisti. Potenziare il sistema NCC e integrarlo in rete.

5. Spostamenti personali

- Descrizione delle caratteristiche principali: L'auto privata è il mezzo più diffuso per gli spostamenti personali, data la vastità del territorio e la scarsa offerta di TPL, soprattutto in orari serali o non di punta. In molti paesi mancano servizi essenziali come alimentari o poste, rendendo necessari spostamenti anche per commissioni di base. Gli NCC sono ampiamente utilizzati per spostamenti di gruppo e per servizi socio-assistenziali, fungendo da "door to door". Le persone anziane spesso dipendono dai familiari o da servizi informali ("comari e compari") per gli spostamenti.
- Ostacoli alla mobilità sostenibile: Scarsa offerta di servizi di trasporto pubblico, in particolare di notte o in orari non di punta. Il biglietto degli autobus extraurbani è considerato caro. I treni sono lenti e spesso richiedono lavori di ammodernamento. Mancanza di infrastrutture per l'uso della bicicletta, e un territorio orograficamente impegnativo. La benzina, pur costosa, non scoraggia l'uso dell'auto privata. Apatia indotta dai disservizi, che porta le persone a rinunciare a spostarsi e favorisce l'isolamento sociale.
- Elementi positivi/Buone pratiche: Il car sharing informale è molto usato. Gli NCC offrono servizi socio-assistenziali cruciali per anziani e persone senza auto. Alcuni comuni si stanno dotando di auto elettriche pubbliche. Esistono servizi comunali di

accompagnamento per persone fragili (es. "amico bus" a Cagliari) che potrebbero essere riproposti nel Logudoro. L'Unione dei Comuni del Meilogu ha messo a disposizione un pullman con biglietto irrisorio, coprendo più corse rispetto al TPL.

- Miglioramenti con la mobilità collettiva: Potenziare e strutturare il sistema degli NCC, integrandolo e supportandolo a livello pubblico. Incentivare sistemi di car pooling con app locali e car sharing con aziende specializzate. Ripensare i servizi per la popolazione anziana, che ha difficoltà ad accedere ad app o servizi complessi. Promuovere l'organizzazione collettiva degli spostamenti, anche incentivando privati cittadini a condividere le proprie auto.

6. Priorità e proposte per il miglioramento

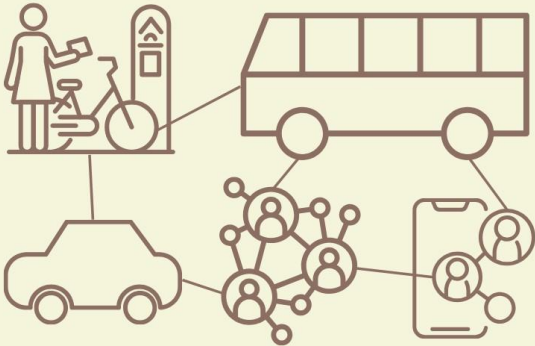
Diverse priorità sono emerse per migliorare la situazione della mobilità e, più in generale, la qualità della vita nel territorio:

- Pianificazione e Governance:
 - Necessità di una pianificazione dei trasporti a scala regionale, di città metropolitana (Sassari) e del GAL, basata su studi scientifici dei flussi reali e inespresi.
 - Coinvolgimento delle aree geografiche nella governance e necessità di una regia generale.
 - Redazione di un Piano del Traffico che riguardi tutta la Sardegna.
 - Sviluppo di un piano socio-economico completo per il territorio, focalizzato sulle potenzialità locali.
 - Potenziare la collaborazione pubblico-privato e la formazione all'imprenditorialità in rete.
 - Attuazione della legge di riforma del trasporto pubblico locale del 7 dicembre - 21/2005 che avrebbe l'obiettivo di modernizzare e rendere più efficiente il sistema del trasporto pubblico locale in Sardegna, introducendo elementi di concorrenza, promuovendo l'integrazione dei servizi e garantendo la copertura delle esigenze di mobilità dei cittadini, con un'attenzione anche agli aspetti ambientali e al rinnovo dei mezzi.
- Infrastrutture:
 - Rendere più sicure le strade, migliorando il manto e le indicazioni.
 - Costruire piste ciclabili o percorsi sicuri a fianco delle strade.
 - Ammodernamento delle ferrovie non elettrificate.
- Servizi:
 - Pensare prioritariamente ai residenti, soprattutto anziani, e poi rendere i servizi fruibili anche per i turisti.
 - Implementare servizi a chiamata (tipo taxi sociale), flessibili e adattabili alle esigenze che cambiano.
 - Potenziare e strutturare il sistema degli NCC, superando l'approccio sussidiario e rendendoli un vero servizio pubblico.
 - Incentivare car sharing con aziende specializzate e car pooling con app locali.
 - Creare una rete diffusa di infopoint sul territorio per informazioni e orientamento.
 - Garantire servizi di base nei piccoli comuni per ridurre la necessità di spostamenti lunghi.
- Cambiamento Culturale e Sociale:
 - Superare l'idea che l'auto privata sia l'unica soluzione per gli spostamenti brevi.

- Promuovere il ritorno a pratiche di organizzazione collettiva degli spostamenti, anche tramite piattaforme o incentivi ai privati.
- Affrontare esplicitamente il tema dell'invecchiamento della popolazione e i bisogni che ne derivano.
- Contrastare l'apatia e l'isolamento sociale indotti dai disservizi.
- Riconoscere che occuparsi di mobilità significa migliorare la qualità della vita e favorire l'economia locale.

In sintesi, dalle interviste emerge un quadro in cui la mobilità è fortemente dipendente dall'auto privata, con un trasporto pubblico insufficiente e poco flessibile. Gli NCC e il car sharing informale rappresentano soluzioni esistenti ma necessitano di maggiore strutturazione. Le priorità individuate riguardano l'investimento in infrastrutture, il potenziamento e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico e privato (NCC, car sharing, car pooling), con un'attenzione particolare alle esigenze della popolazione anziana e un approccio di pianificazione integrato a livello regionale e locale.

Allegato 4. Il volantino dei laboratori



Laboratori partecipativi **MOBILITA' CONDIVISA**

NEL TERRITORIO DEL GAL LOGUDORO GOCEANO

**Iscrizione
consigliata qui**



INFO

- info@gallogudorogoceano.it
- simurg@simurgricerche.it
- www.gallogudorogoceano.it

Gli appuntamenti

8 Luglio 2025
ore 17.30-19.30
Centro di aggregazione
sociale, Via Marconi 2
Nughedù San Nicolò

15 Luglio 2025
ore 17.30-19.30
Su Palatu 'e sas Iscolas - Via
Roma, **Villanova Monteleone**

Allegato 5. Il report dei laboratori partecipativi

Questo report sintetizza le attività svolte nei due laboratori partecipativi, parte di un'analisi preliminare del sistema dei trasporti nel territorio del GAL Logudoro-Goceano, finalizzata alla definizione di una rete di trasporto condivisa. Il progetto è stato condotto a luglio 2025 da Simurg Ricerche.

1. Primo Laboratorio

Si è tenuto a Nughedu San Nicolò l'8 luglio 2025, dalle 17:30. L'incontro è stato aperto dal vicepresidente del GAL Giovanni Antonio Sanna, il quale ha sottolineato come la mobilità condivisa, il car sharing e il car pooling fossero già temi innovativi nella programmazione del GAL del 2015/2016. Sanna ha evidenziato le difficoltà di mobilità nel territorio del GAL, caratterizzato da dispersione e orografia collinare, dove l'uso dell'auto propria è predominante. L'obiettivo dei laboratori è raccogliere feedback sui bisogni e le priorità per rimodulare la programmazione del GAL, promuovendo la democrazia partecipativa e la collaborazione intergenerazionale e interdisciplinare per la valorizzazione del territorio.

Il dibattito è stato facilitato da Olivia Tersigni e Claudia Casini di Simurg Ricerche, che hanno presentato i risultati dello studio e stimolato il dibattito.



La sede del primo laboratorio



L'introduzione ai lavori



La presentazione dello studio



Il dibattito con i presenti

2. Secondo Laboratorio

Si è svolto a Villanova Monteleone il 15 luglio 2025, sempre dalle 17:30. L'incontro è stato inaugurato dai saluti del sindaco Quirico Meloni e del vicepresidente del GAL Giovanni Antonio

Sanna. Anche in questa sede, Olivia Tersigni e Claudia Casini hanno presentato lo studio di Simurg Ricerche e gestito il dibattito, che ha visto la partecipazione del Direttore del GAL, animatori del GAL, cittadini, operatori turistici e del trasporto pubblico.

Le domande guida del dibattito nei laboratori hanno riguardato l'analisi della situazione attuale, i bisogni di spostamento interni ed esterni al territorio, le buone abitudini e pratiche esistenti, e le indicazioni operative per azioni immediate.

I commenti raccolti sono stati categorizzati (e utilizzati per arricchire il report finale sulle attività svolte).



La sede del secondo laboratorio



saluti iniziali



Il dibattito con i partecipanti