



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



SOMMARIO

1. Metodo di lavoro e attività svolte	2
1.1. Analisi desk del contesto attuale	2
1.2. Mappatura degli attori	2
1.3. Questionario online per le strutture turistiche ricettive	3
1.4. Interviste in profondità agli attori chiave	4
1.5. Laboratori partecipativi di coinvolgimento e confronto	5
1.6. Redazione di reportistica e campagna di comunicazione trasversale alle attività	5
2. Inquadramento del territorio e dell'offerta di mobilità	6
2.1. Contesto geografico, demografico e socio- economico	6
2.2 Infrastrutture e Servizi di Trasporto	8
3. Analisi della domanda di mobilità	12
3.1 Mobilità per motivi di lavoro e studio	12
3.2 Dotazione scolastica e spostamenti casa-scuola	14
3.3 Mobilità turistica	16
4. Mobility as a service: non solo TPL	19
4.1 Servizio di noleggio con conducente (NCC)	19
4.2. Car pooling formale e informale	21
5. Riflessioni conclusive	22
5.1 Ostacoli, sfide e potenzialità	22
5.2 Priorità per il futuro prossimo	23

ALLEGATI

1. Metodo di lavoro e attività svolte

Il presente documento costituisce il report finale delle attività svolte nell'ambito dell'incarico per •
l'analisi preliminare del sistema dei trasporti operativi nel territorio del Gal Logudoro Goceano;
• la gestione di un percorso partecipativo per la definizione di una rete di trasporto condivisa.
Nei paragrafi che seguono descriviamo le attività svolte nei mesi scorsi, mentre dal capitolo 2 e seguenti vengono descritti gli esiti delle stesse attività, con una lettura tematica.

1.1. Analisi desk del contesto attuale

Lo studio desk ha rappresentato il primo livello di approfondimento analitico del progetto, ed è stato svolto con l'obiettivo di delineare un quadro oggettivo e documentato delle dinamiche di mobilità che interessano il territorio del Logudoro-Goceano.

L'analisi si è concentrata su due direttrici principali: da un lato, l'esame dei flussi di pendolarismo dei residenti, con particolare attenzione agli spostamenti per motivi di lavoro e studio sia all'interno dei confini del GAL, sia verso i principali poli urbani della Sardegna settentrionale; dall'altro, lo studio dei movimenti turistici, focalizzandosi in particolare sul grado di penetrazione dei visitatori provenienti dalle aree costiere verso l'entroterra.

A questi aspetti si è affiancata una ricognizione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto attualmente attivi – ferroviari, stradali, pubblici e privati – con l'obiettivo di valutarne il grado di adeguatezza rispetto alle reali esigenze di mobilità delle comunità locali, dei pendolari e dei turisti. Lo studio ha infine prodotto una serie di considerazioni e raccomandazioni preliminari, utili ad orientare le fasi successive della pianificazione strategica e a individuare con maggiore precisione gli ambiti prioritari di intervento per migliorare la connettività, l'accessibilità e, più in generale, le condizioni di vita e sviluppo del territorio del GAL.

Lo studio desk è stato utile per la stesura di questo documento e per lo svolgimento delle attività di ascolto, e viene riportato in allegato (Allegato 1).

1.2. Mappatura degli attori

La mappatura degli attori ha rappresentato un passaggio strategico fondamentale per l'avvio del percorso partecipativo promosso dal GAL Logudoro-Goceano. Realizzata in stretta collaborazione con il GAL stesso, essa si è basata sulla costruzione e condivisione di un database articolato, in cui i soggetti sono stati classificati per categoria e rilevanza rispetto agli obiettivi del progetto. In totale sono stati censiti circa 500 attori locali, includendo sia interlocutori con cui il GAL intrattiene rapporti continuativi, sia soggetti potenzialmente interessati o influenti in materia di mobilità e sviluppo territoriale. Nello specifico, sono stati mappati i Comuni e gli enti locali, i soci del GAL, le strutture ricettive registrate presso il portale regionale e sul sito www.tancasabertas.it, le associazioni iscritte al RUNTS attive nei Comuni del GAL, gli NCC (Noleggio Con Conducente) presenti secondo il sito ufficiale della Regione e numerose attività commerciali del territorio.

Questo lavoro ha avuto una duplice funzione: da un lato, ha fornito la base per attivare un coinvolgimento ampio, capillare e rappresentativo nella fase di ascolto e consultazione; dall'altro, ha consentito di strutturare una rete informativa utile a promuovere la partecipazione ai laboratori, alla compilazione dei questionari e, più in generale, alla costruzione di una visione condivisa sul tema della mobilità sostenibile locale.

Tutti i soggetti individuati sono stati contattati attraverso diverse campagne di mailing, attraverso contatti telefonici diretti e con inviti ripetuti a prendere parte ai laboratori territoriali, in un'ottica di inclusione e apertura verso le diverse componenti della comunità locale e territoriale.

1.3. Questionario online per le strutture turistiche ricettive

Nel mese di giugno 2025 è stato predisposto e diffuso un questionario online rivolto alle strutture ricettive operanti all'interno del territorio del GAL Logudoro-Goceano. L'indagine, condotta tramite la piattaforma digitale LimeSurvey di Simurg Ricerche, aveva come obiettivo quello di raccogliere informazioni utili alla comprensione delle abitudini di spostamento dei turisti, delle difficoltà riscontrate in tema di mobilità e delle proposte avanzate dagli operatori per migliorare l'accessibilità e l'attrattività del territorio.

Il questionario è stato lanciato il giorno 17 giugno 2025 e diffuso con mailing dedicato a 174 strutture ricettive del territorio; in 20 giorni, anche attraverso recall mirati, sono state raccolte 25 risposte (circa il 15% dei contatti), in particolare da piccole strutture di accoglienza. Nonostante il campione limitato e statisticamente non rappresentativo, le risposte raccolte sono state significative dal punto di vista qualitativo.

Il questionario è ancora visibile all'indirizzo

<https://indagini.simurgricerche.it/index.php/365289?token=cnzseN&lang=it>

Il questionario si apre con una sezione anagrafica relativa alla struttura ospitante, che consente di identificarne la localizzazione geografica (Comune di appartenenza), la tipologia (ad esempio agriturismo, bed and breakfast, casa vacanze), la capienza in termini di posti letto e la stagionalità di apertura. Questi dati di contesto sono fondamentali per inquadrare le risposte successive e comprendere il punto di vista dell'operatore all'interno della propria specifica realtà.

Segue una parte dedicata alla clientela abituale. È stato chiesto ai gestori di indicare le principali nazionalità degli ospiti, la loro provenienza (italiana o estera), le caratteristiche prevalenti (coppie, famiglie, sportivi, turisti culturali, ecc.) e le motivazioni del soggiorno. Questo consente di costruire un primo profilo del turista che frequenta il territorio, utile per calibrare i futuri interventi in materia di servizi e comunicazione.

Una sezione rilevante del questionario è dedicata alla mobilità: come arrivano i turisti alla struttura? Con quale mezzo di trasporto? Da dove? I gestori sono chiamati a indicare se i clienti utilizzano auto propria, auto a noleggio, mezzi pubblici, camper, biciclette o moto, e quale sia il principale punto di accesso al territorio (aeroporto o porto). L'intento è quello di comprendere la reale accessibilità della zona e le scelte obbligate o preferenziali che i visitatori mettono in atto per raggiungerla.

In seguito, il questionario indaga l'offerta attuale di servizi di mobilità messi a disposizione o conosciuti dalle strutture. Si chiede, ad esempio, se esistano convenzioni con operatori di trasporto locale, se la struttura organizzi navette o trasferimenti privati, se offra mezzi a noleggio per attività outdoor (biciclette, e-bike, canoe, cavalli), oppure se abbia già sperimentato itinerari organizzati o iniziative legate alla mobilità dolce. Questo consente di mappare eventuali buone pratiche esistenti, replicabili o scalabili.

Ampio spazio è riservato alla percezione dei problemi di mobilità. I gestori sono invitati a esprimersi sulla raggiungibilità delle proprie strutture, sulle difficoltà segnalate dai turisti in fase di spostamento e sull'efficienza del trasporto pubblico locale. Viene inoltre chiesto loro quanto, secondo la propria esperienza, la carenza di servizi di trasporto influenzi la scelta di visitare o meno il territorio. La mobilità viene così indagata anche come fattore di competitività turistica e non solo come questione logistica.

Infine, il questionario si chiude con una sezione aperta alle proposte. Gli operatori sono stimolati a suggerire servizi ritenuti utili (quali app per il trasporto, info point, itinerari tematici), a indicare modelli di riferimento ispirati ad altre regioni o Paesi europei e a condividere opinioni critiche sull'operato degli enti pubblici o sulle carenze infrastrutturali del territorio. Questo spazio aperto rappresenta un'occasione preziosa per raccogliere indicazioni direttamente "dal campo", ovvero da chi opera quotidianamente nell'accoglienza turistica e ne conosce, più di altri, limiti e potenzialità.

Il questionario è stato pensato per una compilazione semplice e veloce (circa 10 minuti), pur mantenendo un elevato livello qualitativo delle informazioni raccolte. Le risposte ottenute, sebbene numericamente contenute, offrono uno spaccato significativo della percezione locale in merito alla mobilità turistica e costituiranno un tassello utile all'interno della più ampia analisi territoriale condotta dal GAL.

L'analisi delle risposte al questionario è stata utilizzata nella stesura di questo documento attraverso una lettura tematica, ed il report specifico relativo viene riportato in allegato.

1.4. Interviste in profondità agli attori chiave

Nel corso della fase qualitativa del progetto, sono state condotte nove interviste in profondità con figure chiave del territorio, individuate per la loro competenza, rappresentatività e diversità di visione rispetto ai temi della mobilità e dello sviluppo locale. Gli incontri, realizzati tra giugno e luglio 2025 online, hanno permesso di raccogliere punti di vista eterogenei e articolati, integrando l'analisi tecnica con una lettura più esperienziale, radicata nelle pratiche quotidiane e nella conoscenza diretta del contesto.

Le persone intervistate sono: **Giovanni Antonio Sanna**, vice Presidente del GAL Logudoro-Goceano e consulente nell'ambito del turismo lento, di Ozieri; **Giovanni Carta**, sindaco di Bonnanaro; **Gianfranco Fancello**, professore ordinario presso l'Università degli Studi di Cagliari (UNICA) – Ingegneria civile e architettura, esperto di trasporti; **Giovanni Salis**, esperto in fondi europei e consulente per lo sviluppo locale; **Bruno Farina**, membro del consiglio direttivo UISP di Sassari; **Rosario Musmeci**, presidente dell'associazione Camperisti Torres e organizzatore della rassegna "Itinerari nei Borghi"; **Maria Grazia Gambella**, presidente della cooperativa "Pintadera", che gestisce il sito archeologico del nuraghe Santu Antine e il museo di Torralba; **Serena Sanna**, laureata alla LUISS Guido Carli di Roma, originaria di Cagliari ma con legami familiari nel Logudoro, che frequenta abitualmente; **Paolo Sanna**, giornalista RAI in pensione, già consigliere comunale e assessore nel Comune di Ozieri.

La traccia utilizzata per le interviste ha previsto un'introduzione generale sul progetto e si è sviluppata a partire da tre blocchi principali di domande. Nella prima parte, l'intervistato è stato invitato a raccontare il proprio rapporto personale con il territorio, in relazione alla propria storia di vita. Successivamente, è stato chiesto di riflettere sulle dinamiche della mobilità locale da diversi punti di vista – quello del lavoratore, dello studente, del turista e del cittadino in generale – approfondendo per ciascuno gli ostacoli alla mobilità sostenibile, le eventuali buone pratiche già esistenti e il potenziale migliorativo della mobilità collettiva. Infine, l'intervista si è conclusa con una domanda aperta sulle priorità percepite per migliorare la situazione attuale. Questo approccio ha consentito di esplorare sia le criticità sistemiche che le risorse latenti del territorio, delineando un quadro ricco di sfumature, utile a orientare le fasi successive del percorso partecipativo e della progettazione condivisa.

I risultati delle interviste sono analizzati nei capitoli che seguono attraverso una lettura tematica delle idee espresse, ed un report specifico è allegato al documento.

1.5. Laboratori partecipativi di coinvolgimento e confronto

Il primo laboratorio si è svolto a Nughedu San Nicolò martedì 8 luglio dalle 17.30 in poi. Dopo i saluti del vicepresidente del GAL Giovanni Antonio Sanna, l'incontro si è articolato in una prima parte di relazione sulle attività svolte, in particolare lo studio desk e l'ascolto del territorio, ed una seconda parte di dibattito facilitato con i presenti rispetto ad alcune domande guida.

Il secondo laboratorio si è svolto a Villanova Monteleone martedì 15 luglio dalle 17.30 in poi. L'incontro è stato aperto dai saluti del sindaco Quirico Meloni e del Vicepresidente del GAL Giovanni Antonio Sanna. A seguire, Olivia Tersigni e Claudia Casini hanno presentato lo studio svolto da Simurg Ricerche integrato con le istanze emerse durante il primo laboratorio, e hanno gestito il dibattito con i presenti: il Direttore del GAL Michele Angius, gli animatori del GAL, i membri dell'Amministrazione cittadina presenti all'incontro, cittadini, operatori turistici e operatori del settore del trasporto pubblico.

Le domande guida dei due laboratori sono state le seguenti:

- Qualcosa da aggiungere all'analisi della situazione attuale
- Esigenze e bisogni di spostamento interno al territorio
- Esigenze e bisogni di spostamento verso l'esterno
- Altre buone abitudini e buone pratiche
- Indicazioni operative su cosa fare subito

La partecipazione agli incontri pubblici non è stata numericamente elevata, complice una combinazione di fattori: la sfiducia generalizzata nei confronti dei processi partecipativi, la complessità tecnica del tema trattato e la concomitanza con il periodo estivo, in cui molte persone si trovano fuori sede o impegnate in attività stagionali. Nonostante ciò, i risultati raccolti sono stati di qualità, grazie alla presenza di interlocutori preparati e motivati, e si sono rivelati estremamente utili per orientare la programmazione futura e individuare azioni concrete a supporto della mobilità sostenibile nel territorio del GAL.

1.6. Redazione di reportistica e campagna di comunicazione trasversale alle attività

Le attività svolte sono state oggetto di reportistica ed è stato sviluppato un piccolo kit di comunicazione; in particolare in allegato riportiamo:

- lo studio desk
- il report del questionario
- il report delle interviste
- il volantino e il report dei laboratori.

2. Inquadramento del territorio e dell'offerta di mobilità

Il capitolo è strutturato in sezioni tematiche e ogni sezione integra dati quantitativi, analisi qualitative ed esiti delle attività di ascolto e coinvolgimento, con l'obiettivo di fornire un quadro complesso e fattibile delle sfide e delle opportunità legate alla mobilità nell'area.

2.1. Contesto geografico, demografico e socio-economico

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. 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	1.436
Bottidda	639	Nughedu San Nicolò	724	Villanova Monteleone	2.052
Bultei	789	Nule	1.272	Popolazione totale	
Burgos	821	Ozieri	9.677	comuni Logudoro	
				44.700	

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.

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.

Le dinamiche rilevate dallo studio degli indicatori demografici sono state confermate dalle indicazioni raccolte dalle **interviste** e, soprattutto, dai **laboratori**: la qualità della vita nei comuni interni è ottima per i bambini, visti gli ambienti salubri e le comunità di paese che consentono una vita relativamente libera e autonoma fin da piccoli, ma comincia a peggiorare nell'età dell'adolescenza, quando ci si deve spostare per frequentare le scuole superiori e le esigenze di socialità aumentano. Se per la mobilità scolastica la domanda risulta abbastanza ben soddisfatta dal TPL, le esigenze legate alle attività extrascolastiche (in particolare lo sport) e alla socialità restano fortemente legate all'utilizzo di un mezzo proprio, e quindi alla dipendenza dai genitori. L'indipendenza dai genitori "tassisti" viene agognata e identificata con la patente e la prima macchina, che consente di instaurare una routine di forte pendolarismo verso i maggiori centri urbani sia per motivi di studio (università) o lavoro che per motivi personali. Molti giovani però, a lungo andare, decidono di stabilirsi dove lavorano, lasciando i paesi interni e generando quello spopolamento a medio e corto raggio che si rileva dai dati.

Chi resta a vivere nei Comuni interni, gode comunque di una buona qualità della vita, apprezza la tranquillità e usa la macchina per raggiungere i maggiori servizi in 30/60 minuti.

Maggiori problemi si hanno con l'avanzare dell'età o con il subentrare di problemi di salute, perché c'è bisogno di un maggiore accesso ai servizi sanitari e la dipendenza dalla macchina diventa eccessiva. La perdita dell'autonomia di movimento, ad esempio per motivi di salute, genera quindi enormi problemi per l'individuo e per le famiglie.

2.2. Infrastrutture e Servizi di Trasporto

2.2.1 Sistema ferroviario

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".

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).

Dalle **interviste** è emerso che le ferrovie, pur essendo utilizzate da alcuni pendolari e considerate abbastanza confortevoli, presentano diverse criticità. Sono frequentemente soggette a lavori di ammodernamento (gestiti con blocchi della rete e bus sostitutivi) e non sono elettrificate in diversi tratti, il che ne limita la competitività in termini di velocità rispetto all'auto privata. La linea SassariOzieri, in particolare, è percepita come troppo lenta, e i collegamenti con altre aree come Nuoro e Cagliari sono lenti e complessi, spesso richiedendo cambi (a causa delle tipologie di

binari) o lunghi tempi di percorrenza. Inoltre, molte comunità non sono servite dalla rete ferroviaria.

Il rapporto con ARST, l'azienda pubblica regionale di trasporto, è complesso. Sebbene ARST gestisca anche il trasporto su ferro, il che potrebbe favorire l'intermodalità col TPL, la sua politica di accentramento e la scarsa coerenza con i piani strategici regionali sono criticate. Si lamenta che i treni non siano sempre adeguati in termini di frequenza e qualità del viaggio.

Le proposte per migliorare la situazione ferroviaria includono l'incentivo e il miglioramento delle linee esistenti, come Nuoro-Macomer e Macomer-Sassari-Porto Torres. C'è anche una forte spinta per la trasformazione delle ferrovie regionali in tram-treno, un progetto già avviato a Sassari su una singola linea, ma che si spera possa essere esteso per migliorare l'efficienza e la connessione del territorio.

Nel complesso, emerge la necessità di una pianificazione dei trasporti più integrata e strategica che includa il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria per renderla una vera alternativa all'auto privata.

Durante i **laboratori** è emerso che alcuni cittadini non hanno mai preso il treno in vita loro in Sardegna. Il servizio è così poco diffuso perché ci sono stati pochi investimenti rispetto ad altre Regioni, ad es. manca un collegamento Olbia-Nuoro.

Le ferrovie dovrebbero invece costituire la base del trasporto collettivo, da integrare con altre modalità come carsharing e carpooling.

Comunque, è stato sottolineato che il costo al Km del trasporto su ferrovia è molto più alto di quello del TPL su gomma.

2.2.2 Sistema stradale

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.

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.

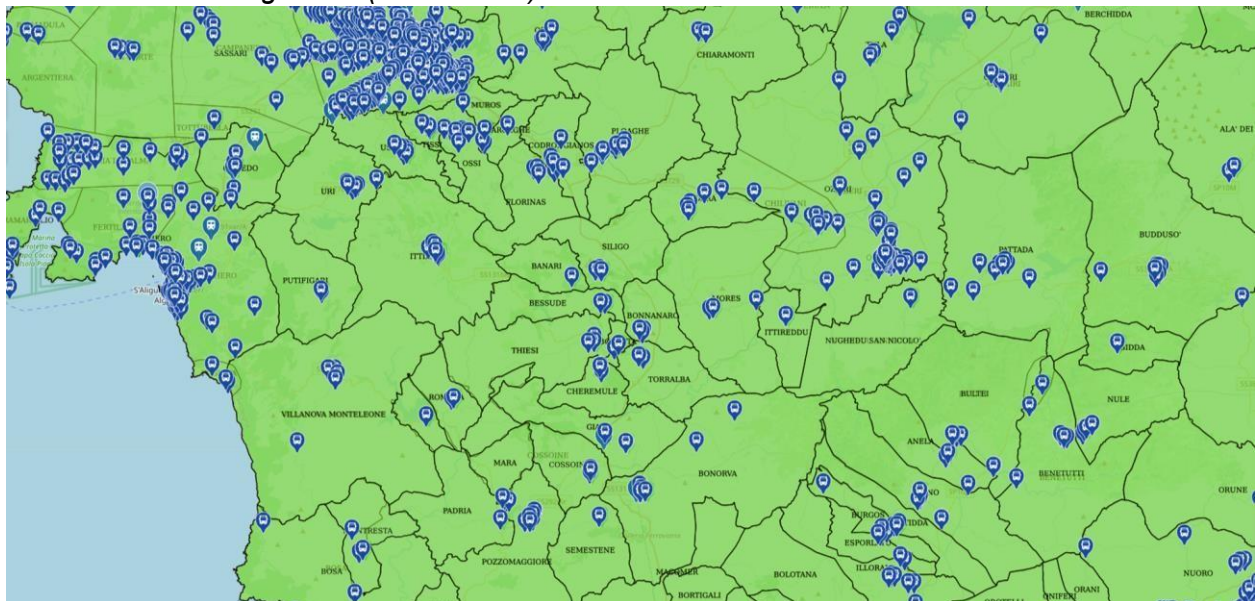
Isocrone 30-60 minuti: centroide Sassari

la manutenzione generale e la sicurezza per tutti gli utenti sono critiche, dall'altro alcune caratteristiche intrinseche della rete stradale sono valorizzate da specifici gruppi.

2.2.3 Trasporto Pubblico Locale (TPL)

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), in collaborazione ad alcune aziende di trasporto privato che gestiscono specifiche tratte. Queste linee sono fondamentali per il pendolarismo di studenti e lavoratori che non dispongono di mezzo proprio.

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.

A quanto risulta dalle **interviste**, il TPL nel Logudoro-Goceano è percepito come insufficiente e inadeguato alle esigenze della popolazione, specialmente in orari notturni o non di punta. Questo scarso servizio spinge fortemente all'uso dell'auto privata.

Tra le criticità principali si evidenzia che i pullman sono pochi, fanno orari datati e non adatti alle esigenze specifiche, in particolare degli anziani. Spesso i mezzi sono deserti, il che ha portato a una diminuzione delle corse e alla perdita dell'abitudine al loro utilizzo. Da quando i mezzi sono diventati più grandi, non riescono più ad entrare nei paesi e si fermano in periferia, creando disagi agli utenti. Inoltre, il costo del biglietto degli autobus extraurbani è considerato piuttosto caro. L'ARST (azienda pubblica regionale) è criticata per il suo funzionamento, in particolare per la sospensione di corse e tratte al di fuori del periodo scolastico e per la scarsa comunicazione. Si lamenta che, se ragiona in logiche di mercato, il settore pubblico non fornisce servizi utili.

Nonostante queste problematiche, il TPL funziona abbastanza bene per gli studenti in orario scolastico, con l'ARST che garantisce il trasporto per loro.

Alcune Unioni dei Comuni hanno istituito servizi complementari di navette sia per trasporto scolastico che per spostamenti personali, a prezzo contenuto. Sono esperienze considerate estremamente positive, soprattutto ad uso dei residenti.

Tra le buone pratiche e le opportunità di miglioramento per il TPL, viene menzionato un servizio di pullman messo a disposizione dall'Unione dei Comuni del Meilogu che collega tutti i paesi con un biglietto irrisorio, coprendo diverse corse e risultando di buona qualità. C'è la necessità di aggiornare gli orari del TPL, specialmente per studenti e pendolari. Si suggerisce di potenziare il servizio di trasporto anche in funzione dell'invecchiamento della popolazione. È fondamentale che la pianificazione dei trasporti sia fatta a scala regionale, di città metropolitana e del GAL, basandosi su studi dei flussi reali e inespressi.

Alcuni intervistati lamentano la mancata attuazione di leggi regionali sul trasporto pubblico locale, che dovrebbero disciplinare anche i servizi non di linea per garantire maggiore chiarezza e qualità.

Il tema è stato ampiamente trattato anche nei **laboratori**.

Oltre al trasporto pubblico gestito da ARST, operano in convenzione sul territorio regionale numerose compagnie di trasporto private, che gestiscono mezzi di vario tipo (autobus, pullmini, mezzi attrezzati per trasporto disabili...). Uno dei partecipanti al laboratorio del 15 luglio gestisce una di queste aziende (Digitour) e descrive in modo accorato la situazione di fatica del sistema e di frustrazione degli operatori.

- Il costo di trasporto di ARST è di 3-4 euro/Km
- Il costo di trasporto delle aziende private è di 2 euro/Km
- Il costo di trasporto del treno è di 18 euro/Km

Nonostante questo, alcune tratte significative per i residenti e per il turismo sono coperte da pochissime corse (es. aeroporto di Alghero-S. Teresa di Gallura) e la situazione non si evolve da 20 anni. La Regione preferisce tagliare che investire di più.

Unione dei Comuni, GAL ed enti locali possono fare attività di lobbying verso la Regione perché si investa in un aumento dei servizi di TPL

3. Analisi della domanda di mobilità

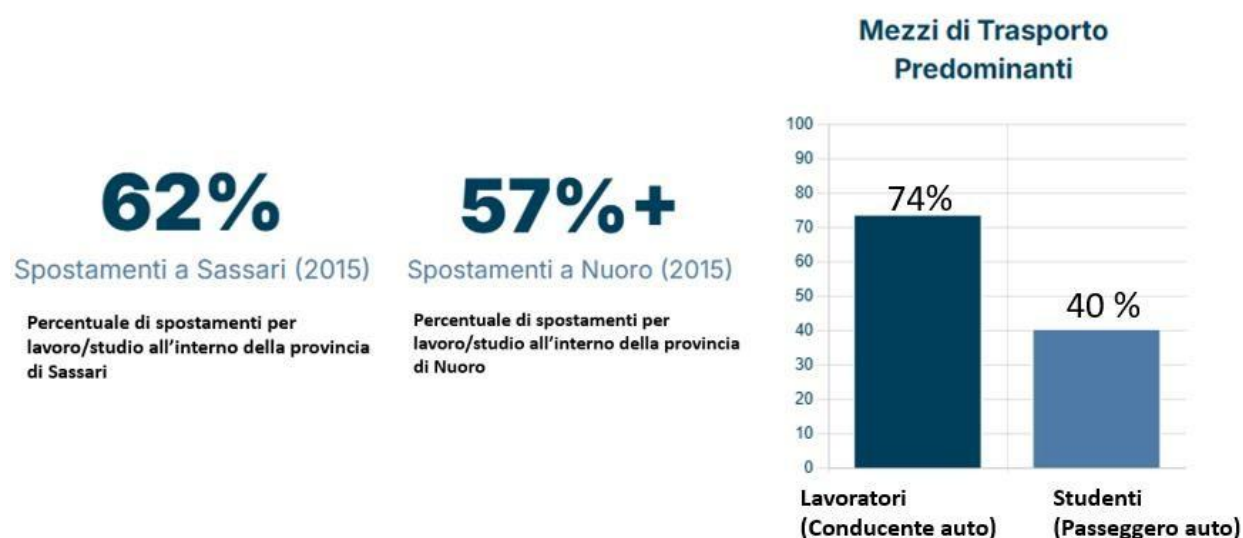
3.1. Mobilità per motivi di lavoro e studio

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 livello regionale, le province di Sassari (che include gran parte del LogudoroGoceano) 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.

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. I maggiori centri (Sassari, Olbia, Nuoro e Alghero) 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.

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.

La situazione è stata confermata dalle evidenze emerse da **interviste e laboratori**.

Per quanto riguarda gli spostamenti casa-lavoro nel territorio del GAL Logudoro-Goceano, l'auto privata si conferma il mezzo di trasporto predominante e quasi imprescindibile. Questa preferenza è radicata sia nelle caratteristiche di dispersione territoriale, che richiedono flessibilità negli orari e nelle destinazioni, sia nelle carenze di un trasporto pubblico insufficiente (vedi paragrafo 2.2.3 del presente documento). L'auto, inoltre, non è solo una comodità, ma anche uno status symbol, e la mancanza di deterrenti efficaci al suo utilizzo ne rafforza la centralità.

Nonostante la forte dipendenza dall'auto, emergono pratiche anche informali di mobilità condivisa e alternative, seppur con i loro limiti. Il carpooling informale tra colleghi, come insegnanti o docenti diretti a Olbia, è una pratica diffusa per ottimizzare costi e tempi, supplendo alla scarsità di alternative pubbliche. Il Noleggio con Conducente (NCC) è ampiamente utilizzato, scelto per la sua flessibilità, puntualità e affidabilità, riuscendo a colmare le lacune del TPL per orari o destinazioni specifiche, ed è particolarmente utile per viaggi di gruppo o appuntamenti.

Il trasporto pubblico tradizionale, come gli autobus extraurbani ARST, risulta invece poco utilizzato per il pendolarismo casa-lavoro. Questo è imputabile a orari e frequenze insufficienti, affidabilità e una generale perdita di fiducia nel servizio. Per quanto riguarda le ferrovie, queste sono poco utilizzate poiché sono spesso soggette a lavori, con conseguente utilizzo di bus sostitutivi. Ciononostante, la linea ferroviaria verso Sassari e Olbia rappresenta una soluzione valida per le direttrici principali, offrendo un'alternativa competitiva all'auto per i pendolari con orari fissi, laddove il servizio è presente e funzionale.

In sintesi, la mobilità casa-lavoro nel GAL Logudoro Goceano è caratterizzata da una forte egemonia dell'auto privata, mitigata da soluzioni condivise come il carpooling informale e il consolidato ricorso agli NCC, mentre il TPL tradizionale stenta a imporsi come alternativa valida, a eccezione di alcune direttrici principali.

3.2. Dotazione scolastica e spostamenti casa-scuola

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 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 per i bambini 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.

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, 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 Logudoro-Goceano - 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 e agli studi universitari.

Il risultato delle **interviste** e dei **laboratori** arricchisce il quadro descritto.

Gli spostamenti casa-scuola nel Logudoro-Goceano mostrano un quadro misto, con un affidamento prevalente sugli autobus extraurbani per gli studenti delle scuole superiori di Ozieri. Questa modalità è riconosciuta come abbastanza funzionale e ampiamente utilizzata durante il periodo scolastico. Anche gli studenti universitari fanno i pendolari verso Sassari prevalentemente in autobus, sebbene chi studia a Cagliari o in altre regioni tenda a tornare a casa con minore frequenza.

Nonostante l'esistenza di questi servizi, emergono significative problematiche. Una criticità culturale e pratica è rappresentata dall'acquisizione della patente e dell'auto personale al compimento dei 18 anni, che spinge i giovani ad abbandonare il TPL, vedendo l'auto come un simbolo di autonomia e status. Le fermate degli autobus, in particolare a Sassari, sono spesso dislocate lontano dalle scuole o dai centri di interesse, costringendo gli studenti a percorrere lunghi tratti a piedi o a dipendere dall'accompagnamento familiare. La sicurezza stradale è un'ulteriore preoccupazione, con strade non sempre illuminate o adatte all'uso della bicicletta. Inoltre, al di fuori degli orari scolastici di punta, l'offerta di TPL è scarsa o assente, limitando la mobilità degli studenti per attività extrascolastiche.

Non mancano tuttavia aspetti positivi e buone pratiche. L'ARST, l'azienda di trasporto pubblico, riceve un riconoscimento per la sua efficacia nel garantire il servizio durante il periodo scolastico. L'intervento delle Unioni dei Comuni è cruciale: alcune promuovono e finanziano una buona rete di scuolabus per le scuole di grado inferiore, dimostrando l'efficacia di un coordinamento locale. Anche il carpooling tra genitori è una pratica spontanea e comune per la gestione degli accompagnamenti. Parallelamente, i giovani mostrano una notevole capacità di autoorganizzazione, condividendo le auto o ricorrendo a NCC per eventi sociali, evidenziando un potenziale di soluzioni flessibili.

Per migliorare la situazione, si suggerisce l'aggiornamento degli orari del TPL per allinearsi meglio alle esigenze reali degli studenti. Viene proposta l'implementazione di partenariati pubblico-privato per potenziare i servizi e colmare le lacune. È ritenuta essenziale una riprogettazione complessiva della mobilità su gomma per renderla più capillare ed efficiente. In definitiva, il trasporto casa-scuola, pur basandosi sugli autobus per gli studenti delle superiori, necessita di interventi mirati al potenziamento, alla flessibilità e a un maggiore allineamento con le esigenze degli utenti, superando la dipendenza dall'auto privata. Come già riportato in sede di analisi del TPL, al paragrafo 2.2.3 del presente documento, si propone che le Unioni di Comuni finanzino servizi aggiuntivi di TPL, prendendo esempio da esperienze virtuose già esistenti nel territorio, come l'autobus con biglietto irrisorio nel Meilogu.

3.3. Mobilità turistica

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.

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

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.

I 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 investa 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 carsharing 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.

Dal **questionario** rivolto ai gestori delle strutture ricettive del Logudoro-Goceano emerge un quadro molto chiaro delle criticità legate alla mobilità turistica nel territorio, così come delle possibili opportunità di miglioramento. Una delle principali evidenze riguarda la forte dipendenza dei turisti dal mezzo privato: la quasi totalità dei visitatori raggiunge le strutture in auto, moto o camper, sia che arrivino in Sardegna via nave che via aereo. L'utilizzo del trasporto pubblico locale è praticamente nullo, segno di una carenza strutturale nei collegamenti tra le località costiere, gli snodi di arrivo e l'entroterra.

A questa situazione si aggiunge la quasi totale assenza di servizi di mobilità integrata. La grande maggioranza delle strutture non organizza trasferimenti dalla costa, né mette a disposizione mezzi propri per gli spostamenti degli ospiti. Questo limita fortemente la possibilità di muoversi per chi non dispone di un veicolo e contribuisce a un modello di turismo mordi e fuggi, in cui i visitatori sostano solo per brevi periodi e faticano a esplorare il territorio in modo più approfondito. Non sorprende, dunque, che oltre la metà dei gestori consideri la mobilità un problema rilevante. Alcuni la definiscono uno dei principali ostacoli allo sviluppo turistico dell'area, altri evidenziano come la difficoltà di accesso influenzi il tipo di turista che riesce effettivamente a raggiungere la struttura. La mancanza di alternative al mezzo privato rende l'esperienza turistica meno accessibile, soprattutto per chi cerca soluzioni più sostenibili o non ha familiarità con l'organizzazione logistica dell'isola.

Di fronte a queste criticità, emerge con forza la richiesta di nuovi servizi e soluzioni concrete. Molti gestori auspicano un potenziamento del trasporto pubblico, in particolare l'attivazione di bus diretti verso le principali località turistiche costiere e verso i centri dell'entroterra, con corse anche nei fine settimana per favorire le escursioni giornaliere. Viene anche proposta l'introduzione di navette turistiche dedicate e la promozione di itinerari che colleghino in modo strategico la costa con l'interno. Accanto a questi interventi più strutturali, c'è un forte interesse verso forme di mobilità dolce e sostenibile: noleggio di biciclette, anche elettriche, scooter, canoe, cavalli, oltre a servizi legati all'arrampicata o ad altri sport outdoor. I gestori dimostrano attenzione anche verso strumenti digitali per pianificare gli spostamenti e sottolineano l'importanza di una maggiore collaborazione tra strutture ricettive e tour operator per creare un'offerta più coordinata ed efficace.

Molte delle proposte avanzate si ispirano a modelli europei virtuosi, come quelli del Trentino, del Sud Tirolo, della Corsica o della Svezia, dove una buona organizzazione dei trasporti va di pari passo con la valorizzazione delle risorse naturali e culturali, anche in contesti a bassa densità abitativa. Alcune testimonianze, inoltre, sottolineano la necessità di una gestione più attenta da parte delle amministrazioni locali, accusate di trascurare i reali bisogni del territorio a favore di investimenti in eventi folkloristici scollegati da una strategia turistica di lungo periodo.

Tra le proposte più concrete figura l'idea di un modello consociativo tra comuni, magari sotto forma di cooperativa, che possa gestire servizi di trasporto locale come bus navetta tra le terme e i paesi del Goceano. Una visione che punta non solo a migliorare l'accoglienza turistica, ma anche a generare benefici per i residenti. In conclusione, il quadro che emerge è quello di un sistema turistico con grandi potenzialità ancora inesprese, penalizzato da gravi carenze nei servizi di mobilità, ma accompagnato da una visione lucida e propositiva da parte degli operatori locali. Essi dimostrano una forte consapevolezza dei limiti attuali e una reale volontà di promuovere un cambiamento orientato alla sostenibilità, all'integrazione e alla valorizzazione del territorio.

I risultati di **interviste e laboratori** amplificano ancora di più il tema.

Nel territorio del Logudoro-Goceano, il turismo si configura come un fenomeno di nicchia e gli spostamenti dei visitatori sono fortemente improntati all'autonomia. I turisti che arrivano in aereo tendono a noleggiare un'auto, mentre coloro che giungono via nave portano con sé il proprio veicolo, affidandosi quindi a mezzi privati per esplorare la zona. Gli spostamenti in pullman sono limitati a un numero esiguo di destinazioni e siti culturali di grande richiamo, non rappresentando una modalità di viaggio diffusa per l'esplorazione generale del territorio. Un segmento specifico, quello dei cicloturisti stranieri, in particolare francesi e tedeschi, è occasionalmente presente e molti di loro arrivano con le proprie biciclette, evidenziando un potenziale per un turismo più sostenibile. Si considera inoltre il turismo itinerante, specialmente con i camper, come una forma di visita particolarmente adatta alle aree interne, capace di favorire la destagionalizzazione. Tuttavia, esistono diversi ostacoli alla mobilità sostenibile per i turisti. Manca un sistema di trasporto pubblico adeguato e pensato specificamente per le loro esigenze, e molti siti archeologici, pur essendo di grande interesse, sono spesso situati al di fuori dei centri abitati, rendendone l'accesso difficile senza un mezzo proprio. Si riscontra una carenza di strutture ricettive attrezzate per accogliere i cicloturisti, come ad esempio spazi sicuri per riporre le biciclette. Un problema più ampio è la percepita mancanza di interesse da parte delle autorità locali nel promuovere attivamente lo sviluppo turistico, e progetti precedenti di bike sharing non hanno avuto successo, lasciando le biciclette inutilizzate e ormai obsolete.

Nonostante le sfide, si intravedono elementi positivi e buone pratiche. Esiste la possibilità di creare pacchetti turistici che includono spostamenti collettivi in pullman dalla costa verso l'interno, facilitando l'accesso ai siti. Le strade del Logudoro, con il loro basso traffico, le curve e un fondo decente, sono considerate un punto di forza per ciclisti e motociclisti. Tour operator sia sardi che esterni già organizzano tour in bici di più giorni, e molti cicloturisti che visitano la zona tendono a diventare frequentatori abituali. Inoltre, in molti piccoli centri sono state finanziate e realizzate aree di sosta per camper, rispondendo a un'esigenza specifica di questo segmento turistico. Per migliorare la situazione, si propone di creare una rete diffusa di infopoint sul territorio che forniscano informazioni e orientamento ai visitatori. È fondamentale sviluppare servizi di mobilità pensati primariamente per i residenti, che possano poi essere agevolmente fruibili anche dai turisti, garantendo così una maggiore sostenibilità e copertura. Si suggerisce inoltre di potenziare il sistema NCC e di integrarlo in una rete più strutturata, per offrire opzioni di trasporto flessibili e su richiesta anche al settore turistico.

Quando parliamo di mobilità turistica nel Logudoro-Goceano, non possiamo limitarci a considerarla un semplice tema logistico. La mobilità, infatti, è uno degli snodi fondamentali attraverso cui passa la possibilità di trasformare un turismo mordi e fuggi in un'esperienza più radicata, sostenibile e capace di generare valore sul territorio.

Oggi, la quasi totale assenza di trasporto pubblico locale efficace costringe i turisti a spostarsi esclusivamente con mezzi privati, spesso a noleggio. Questo ha due conseguenze dirette. La prima è che chi non ha accesso a un'auto semplicemente non può visitare il territorio. La seconda, forse meno evidente ma altrettanto rilevante, è che i soldi spesi per il noleggio — spesso cifre consistenti, anche 600 euro a settimana per una famiglia — sono soldi che non vengono reinvestiti localmente. Quella spesa finisce per arricchire grandi multinazionali dell'autonoleggio, senza lasciare ricadute significative sull'economia locale. In altre parole, ogni euro speso per spostarsi è un euro che non verrà speso in un ristorante, in una bottega artigiana, in una visita guidata, in un'attività all'aria aperta.

Potenziare il trasporto pubblico locale non è quindi solo una misura ambientale o sociale: è una vera e propria strategia economica. Far risparmiare i turisti sul trasporto significherebbe liberare risorse che potrebbero essere spese in modo più diretto e distribuito, a beneficio dell'intero sistema locale dell'ospitalità, della ristorazione e del commercio.

Questo tema si intreccia con uno degli obiettivi prioritari del GAL, che è il rafforzamento del sistema di ospitalità extra-alberghiera. Un sistema fatto di piccole realtà, spesso a gestione familiare, che oggi si trovano a operare in un contesto ancora fragile e frammentato, anche a

causa della mancanza di servizi di mobilità che permettano ai visitatori di accedere facilmente al territorio e di muoversi tra le sue attrattive.

Non a caso, alcuni Comuni riescono ad attrarre più turisti di altri grazie alla presenza di attrattori forti — pensiamo alle terme, all'autodromo o ad altre risorse naturali e culturali. Ma anche in questi casi, l'impatto potrebbe essere molto più significativo se esistessero collegamenti stabili, diretti, integrati.

Vale inoltre la pena ricordare che i dati ufficiali sulle presenze turistiche raccontano solo una parte della storia. Non considerano, ad esempio, il turismo giornaliero o quello legato alle seconde case, che in alcuni territori — come nel caso del Comune di Pattada — costituiscono una fetta importante e spesso sottostimata dei flussi reali. Questo ci invita a immaginare interventi che vadano oltre la fotografia dei numeri e sappiano cogliere la complessità del fenomeno turistico in aree interne come questa.

In conclusione, la mobilità turistica non è un dettaglio secondario. È uno strumento chiave per redistribuire valore, per rendere più accessibili le aree meno connesse, per aumentare la qualità dell'esperienza dei visitatori e, soprattutto, per far sì che il turismo diventi una leva concreta di sviluppo locale. Investire su questo fronte, con visione e con coerenza, può fare davvero la differenza.

4. Mobility as a service: non solo TPL

4.1. Servizio di Noleggio Con Conducente (NCC)

Lo studio desk, che ha analizzato 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.

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.

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.

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.

Il tema degli NCC, come già anticipato nel paragrafo dedicato al TPL (2.2.3) e nel capitolo 3, è stato ampiamente esplorato anche in sede di **interviste e laboratori**.

Nell'ambito della mobilità del Logudoro-Goceano, il servizio di Noleggio Con Conducente (NCC) emerge come una soluzione di trasporto cruciale, fungendo da indispensabile supplenza alle carenze del trasporto pubblico tradizionale. Laddove a livello nazionale si discute spesso della competizione tra taxi e NCC, in questo territorio tale dinamica è assente; gli NCC non solo colmano le lacune del TPL, ma rappresentano l'unica opzione concreta per chi non possiede un'automobile. La loro scelta è dettata da flessibilità, puntualità e affidabilità, rendendoli essenziali per una molteplicità di spostamenti: dal pendolarismo verso Sassari e Olbia, ai viaggi degli studenti universitari e al trasporto casa-scuola, specialmente per coloro che non dispongono di alternative. La loro caratteristica "door to door" li rende inoltre preziosi per i servizi socioassistenziali rivolti ad anziani e persone fragili, che altrimenti non potrebbero muoversi. È un servizio radicato da tempo nel territorio, utilizzato diffusamente per i viaggi di gruppo.

Tuttavia, nonostante la loro innegabile utilità e diffusione, il sistema degli NCC è attualmente percepito come un'alternativa sussidiaria e informale, non pienamente integrata nella rete di mobilità complessiva. Le interviste hanno evidenziato la necessità impellente di strutturare e potenziare questi servizi, integrandoli in una rete capace di generare economie di scala. A tal fine, si propone lo sviluppo di un'applicazione dedicata che ottimizzi i percorsi, rendendo il servizio più efficiente e accessibile.

Una questione delicata e spesso non rispettata è la territorialità delle licenze: uno studio del GAL ha rilevato che solo quattro NCC operano effettivamente nel territorio. Questo solleva l'esigenza di un intervento mirato per assicurare che i titolari delle licenze svolgano la propria attività nelle aree di competenza, evitando che si concentrino nelle più redditizie località turistiche costiere. Il GAL potrebbe giocare un ruolo strategico in questo senso, supportando i Comuni nella gestione del rilascio delle licenze e nel garantire che i titolari operino effettivamente sul territorio.

Considerata la rilevanza degli NCC, una strategia importante da attuare sarebbe quella di implementare e valorizzare ulteriormente il servizio, attraverso:

- 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.
- 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.
- 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.

L'obiettivo ultimo è trasformare gli NCC da una soluzione di ripiego a un vero e proprio servizio pubblico, pienamente integrato e supportato a livello istituzionale, offrendo così maggiore chiarezza, qualità e capillarità alla mobilità nel Logudoro-Goceano.

4.2. Car pooling formale e informale

Nel contesto della mobilità nel Logudoro-Goceano, il car pooling, sia nella sua forma informale che attraverso piattaforme come BlaBlaCar, gioca un ruolo significativo, e 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.

Oltre all'utilizzo di piattaforme, è particolarmente diffusa una prassi di carpooling informale e non istituzionalizzato, che si manifesta nel farsi dare passaggi da compaesani, a volte in modo programmato, altre volte in maniera estemporanea. Un esempio lampante è l'abitudine degli studenti di attendere a specifici incroci l'arrivo di qualcuno dal proprio paese per condividere il viaggio di ritorno a casa, bypassando i mezzi pubblici. Questa pratica non è solo una soluzione di trasporto, ma rappresenta un elemento culturale profondo che incide sul modo di gestire i rapporti sociali, rafforzando i legami comunitari, sebbene l'individualismo contemporaneo ponga delle sfide a questa tradizione.

Il carpooling informale è inoltre comune tra colleghi, come insegnanti o docenti diretti a Olbia, che spesso condividono l'auto a turno per ottimizzare costi e tempi, supplendo alle carenze delle alternative pubbliche. Analogamente, tra i genitori, il carpooling è una pratica spontanea per gli accompagnamenti dei figli, dimostrando una notevole capacità di auto-organizzazione. I giovani, in generale, mostrano una propensione all'auto-organizzazione, condividendo le auto per eventi sociali, il che suggerisce un potenziale intrinseco per un ulteriore sviluppo del carpooling. Nonostante l'esistenza e l'utilità di queste pratiche, si evidenzia la necessità di strutturarle meglio e di incentivarle. Si solleva la questione se abbia senso formalizzare e rinforzare questo sistema informale attraverso l'implementazione di app dedicate, la creazione di gruppi WhatsApp o l'installazione di bacheche specifiche, per ottimizzare i percorsi e renderli più efficienti.

L'idea è quella di "tornare al passato", quando l'organizzazione degli spostamenti era più collettiva, magari attraverso l'uso di piattaforme online o bacheche comunali.

Si propone, quindi, che i Comuni promuovano attivamente l'organizzazione collettiva degli spostamenti, anche prevedendo incentivi per i privati cittadini che mettano a disposizione la propria automobile per servizi, commissioni o semplici passaggi, andando così oltre il solo ambito degli NCC nell'incentivazione alla mobilità collettiva.

In sintesi, il carpooling, sia informale che attraverso app o altri supporti, rappresenta una risorsa già attiva e apprezzata nel territorio, ma con un potenziale inespresso che potrebbe essere

valorizzato attraverso una maggiore organizzazione, l'adozione di strumenti digitali e un sostegno istituzionale mirato.

5. Riflessioni conclusive

5.1. Ostacoli, sfide e potenzialità

Nel Logudoro-Goceano, la mobilità sostenibile incontra numerosi ostacoli che ne limitano lo sviluppo e l'efficacia. L'inefficienza e l'inadeguatezza del Trasporto Pubblico Locale (TPL) sono tra le criticità principali, con orari e mezzi che non corrispondono alle reali esigenze della popolazione, tempi di percorrenza eccessivamente lunghi e tragitti scomodi, frequenza insufficiente delle corse e fermate spesso dislocate fuori dai centri abitati. Parallelamente, le infrastrutture stradali sono spesso giudicate non idonee e pericolose, con strade poco illuminate, invase dall'erba alta e a tratti strette o impervie, rendendo il TPL non competitivo rispetto all'auto privata. A complicare il quadro intervengono fattori socio-demografici e culturali: il fenomeno dello spopolamento a breve raggio, con persone che si spostano nelle città vicine per lavoro, impoverisce il tessuto abitativo e riduce di conseguenza i servizi essenziali. In questo contesto, l'auto privata è considerata una priorità, specialmente per i giovani, portandoli ad abbandonare il TPL; l'auto è vista non solo come uno status symbol, ma come un mezzo indispensabile per la comodità, che nei piccoli Comuni non incontra i deterrenti tipici dei grandi centri urbani (traffico, indisponibilità di parcheggi, etc.). A ciò si aggiunge una carenza nello sviluppo di soluzioni alternative, con progetti di mobilità sostenibile che spesso non decollano, come dimostrato dall'insuccesso del bikesharing a Torralba, dove le biciclette elettriche sono rimaste inutilizzate e obsolete. Infine, la carenza di informazioni turistiche e di personale esperto si traduce in pochi info point e un'eccessiva dipendenza da siti web, che rischiano di spersonalizzare l'esperienza turistica e non offrire quel "contatto umano" essenziale per un turismo consapevole e informato sul territorio.

Nonostante le sfide, il territorio presenta anche elementi positivi e buone pratiche. La condivisione dei mezzi è diffusa, con un ampio ricorso al carsharing, sia informale che tramite app come BlaBlaCar, e al carpooling tra i giovani. Si osserva un interesse verso la mobilità elettrica, con alcuni comuni che hanno acquistato o stanno acquistando auto elettriche pubbliche per le esigenze quotidiane, sebbene alcune siano rimaste inutilizzate. Gli NCC (Noleggio Con Conducente) si dimostrano estremamente efficaci, ampiamente utilizzati e spesso condivisi in gruppo per eventi, offrendo servizi flessibili e aggiuntivi. Vi sono anche iniziative comuni virtuose, come quelle delle Unioni dei Comuni che finanziano servizi TPL aggiuntivi (ad esempio, come già riportato, l'Unione dei Comuni del Meilogu). Esiste un supporto specifico per soggetti fragili, come il trasporto scolastico garantito da taxi/NCC finanziato dalle Province, e il prezioso servizio di associazioni come AUSER che accompagnano gli anziani per visite o servizi. Infine, per il turismo, le aree di sosta camper finanziate nei piccoli centri favoriscono il turismo itinerante e la destagionalizzazione.

Per far funzionare la mobilità collettiva e affrontare le problematiche esistenti, sono necessarie diverse azioni. Si propone lo sviluppo di servizi dedicati, come pacchetti turistici in pullman e la replica di servizi a chiamata comunali, simili all'"amico bus", pensati per anziani e persone fragili. È fondamentale un aggiornamento sostanziale del TPL, rivedendone orari e percorsi per renderlo funzionale alle esigenze di studenti e pendolari. Un potenziamento degli NCC è visto come

cruciale, con una forte esigenza di nuove licenze e un coordinamento efficace, dato il loro ruolo essenziale e l'assenza di servizi taxi nel territorio; in questo la Regione Sardegna è invitata ad agire. Si sottolinea l'importanza di sfruttare la tecnologia, come le piattaforme di carsharing, e di instaurare partenariati pubblico-privato per migliorare l'offerta complessiva.

5.2. Priorità per il futuro prossimo

Nel contesto della mobilità del Logudoro-Goceano, si ravvisa l'opportunità di **intraprendere con decisione una pianificazione strategica integrata di ampio respiro**. Tale approccio non dovrebbe limitarsi al settore dei trasporti, ma estendersi a una visione socio-economica complessiva per l'intero territorio, abbracciando in modo sinergico anche il potenziamento delle infrastrutture rurali e lo sviluppo delle filiere produttive locali.

Sarebbe importante attuare realmente la legge regionale 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.

Parallelamente, si suggerisce l'elaborazione di una pianificazione dei trasporti che si sviluppi su diverse scale: quella regionale, quella pertinente alla città metropolitana (con un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, PUMS, specifico per Sassari) e, naturalmente, quella del territorio del GAL.

Questo processo decisionale potrebbe trarre grande beneficio da studi scientifici approfonditi sui flussi di spostamento, sia quelli già manifesti che quelli potenziali, ancora inespressi, al fine di orientare in modo più mirato il Trasporto Pubblico Locale (TPL) e tutti i servizi di mobilità verso la soddisfazione di bisogni essenziali come l'accesso a scuole e strutture sanitarie. Per garantire la coerenza e l'efficacia di tale visione, sarebbe opportuno istituire una regia generale che favorisca una partecipazione attiva e costruttiva di tutte le aree geografiche coinvolte nella governance del sistema.

Un'area di intervento strategica riguarda lo **sviluppo di servizi di mobilità mirati specificamente alla popolazione anziana e ai residenti**. È importante considerare le loro particolari esigenze, spesso legate a difficoltà nell'utilizzo di app o servizi complessi e digitalizzati, progettando soluzioni che siano accessibili e intuitive per tutti. I servizi di mobilità potrebbero essere concepiti primariamente per rispondere alle necessità quotidiane dei residenti, con l'intento che, una volta consolidati e funzionali, possano essere successivamente estesi e resi fruibili anche per i turisti, garantendo così una doppia valenza e un utilizzo più efficiente delle risorse.

In parallelo, si prospetta una significativa opportunità nel **potenziamento del servizio di Noleggio Con Conducente (NCC)**, con l'obiettivo di integrarlo maggiormente come un servizio pubblico strutturato e capillare. Per raggiungere questo scopo, sarebbe opportuno affrontare la questione della regolamentazione e del rilascio delle licenze NCC, magari attraverso nuovi bandi comunali o, se necessario, valutando un intervento diretto da parte della Regione Sardegna, data l'evidente utilità di tali servizi e l'assenza quasi totale di servizi taxi nel territorio, che rende gli NCC un pilastro fondamentale per la mobilità locale.

Per quanto concerne le **strade**, è emerso che la loro qualità attuale è generalmente apprezzabile e, in molti casi, rappresenta già un punto di forza per alcune tipologie di mobilità. Pertanto, l'attenzione prioritaria non sarebbe rivolta a interventi radicali, quanto piuttosto al mantenimento proattivo e al miglioramento continuo della loro qualità e sicurezza. Ciò implicherebbe una

costante attenzione alla manutenzione del manto stradale e all'ottimizzazione della segnaletica, elementi cruciali per preservarne la funzionalità. Parallelamente, sarebbe interessante considerare lo sviluppo di nuove piste ciclabili o l'implementazione di percorsi sicuri adiacenti alle strade esistenti, al fine di promuovere una mobilità dolce e sicura, integrando ulteriormente la rete già presente.

Un'altra area di intervento rilevante riguarda **la revisione e il miglioramento del funzionamento del Trasporto Pubblico ferroviario**, coinvolgendo sia ARST che RFI. Questo passaggio cruciale potrebbe beneficiare di una più completa attuazione della legge regionale di riforma del TPL (L.R. 21/2005). Sarebbe auspicabile rendere le ferrovie gestite da RFI più veloci e competitive rispetto alle alternative private, e valutare una revisione delle politiche di ARST affinché siano pienamente coerenti con i piani strategici regionali, delegando la gestione ad aziende di bacino per una maggiore efficienza e radicamento sul territorio. A supporto di questa visione, si potrebbe promuovere e sostenere la trasformazione delle ferrovie regionali in tram-treno, un'innovazione che potrebbe rivoluzionare la connettività locale.

Infine, si suggerisce di **incentivare attivamente nuove forme di mobilità e collaborazione**. Ciò include la promozione vigorosa del carsharing e del carpooling, l'incentivo all'utilizzo di mezzi più moderni e sostenibili, come le biciclette a pedalata assistita, e un incoraggiamento a riscoprire e modernizzare la pratica di organizzarsi collettivamente per gli spostamenti, magari attraverso l'implementazione di piattaforme comunali dedicate alla condivisione dei passaggi. Si potrebbe inoltre considerare l'avvio di programmi di formazione volti a stimolare l'imprenditorialità in rete nel settore privato, favorendo la nascita di nuove iniziative. Fondamentalmente, è cruciale superare la percezione di isolamento e apatia che a volte caratterizza il territorio. Questo potrebbe realizzarsi sensibilizzando in maniera decisa gli amministratori locali sull'importanza strategica di facilitare gli spostamenti come strumento efficace per contrastare lo spopolamento e migliorare in modo tangibile la qualità della vita di tutti i cittadini, con un'attenzione particolare ai giovani e agli anziani, riconoscendo che la mobilità è un fattore chiave per il benessere e lo sviluppo complessivo dell'intera comunità.

Fondamentalmente, per il futuro del Logudoro-Goceano, è cruciale **superare la percezione di isolamento e apatia** che a volte caratterizza il territorio. Far comprendere che migliorare la mobilità significa incidere profondamente sulla qualità della vita dei cittadini e rappresenti uno strumento efficace per contrastare il fenomeno dello spopolamento. A questo scopo, è fondamentale sensibilizzare in maniera decisa gli amministratori locali sull'importanza strategica di facilitare gli spostamenti come fattore chiave per un miglioramento tangibile della qualità della vita, specialmente per le fasce più vulnerabili come giovani e anziani, riconoscendo la mobilità come un pilastro per il benessere complessivo e lo sviluppo sostenibile dell'intera comunità.

