

 **Intense**

REPORT

## WORKSHOP DI SCENARIO

Analisi e design dei servizi presenti sul territorio

18 Giugno 2019

Campus Aresu| Cagliari



REGIONE AUTONOMA  
DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA  
DELLA SARDEGNA

**Forestas**

Agenzia forestale regionale pro s'ativu de su  
territòriu e de s'ambiente de sa Sardigna  
Agenzia forestale regionale per lo sviluppo  
del territorio e dell'ambiente della Sardegna



**CIREM**

Centro Interuniversitario  
Ricerche Economiche e Mobilità

## Sommario

1. Premessa .....	3
2. Gli obiettivi del workshop.....	4
3. I partecipanti.....	4
4. Introduzione e avvio dei lavori .....	5
5. La metodologia.....	6
6. I lavori di gruppo .....	7
6.1 Prima sessione   punti di forza e punti di debolezza.....	8
6.2 Seconda sessione   opportunità e minacce .....	11
7. Le conclusioni.....	15

## 1. Premessa

---

Cofinanziato dal Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, il **progetto INTENSE** si propone di individuare e gestire in forma integrata un **sistema di itinerari turistici sostenibili** che promuovano il **turismo ciclabile ed escursionistico**, attraverso la realizzazione **di un nuovo prodotto turistico** omogeneo che favorisca lo sviluppo sostenibile dell'area transfrontaliera.

Il progetto INTENSE che vede coinvolte cinque regioni tra Italia e Francia, si propone, dunque, di dare impulso allo sviluppo turistico e socioeconomico dell'area, puntando sull'**integrazione tra sistemi di mobilità dolce e intermodalità**. A tale scopo, gli **obiettivi del progetto** sono stati declinati come segue:

- sviluppo del turismo sostenibile, con particolare riferimento al turismo ciclabile e escursionistico, integrato con la mobilità dolce e l'intermodalità, quale fattore di crescita socioeconomica;
- valorizzazione delle aree naturali protette, dei beni culturali e archeologici dei territori della Toscana, Liguria, PACA, Corsica e Sardegna;
- gestione integrata di un sistema degli itinerari turistici sostenibili transfrontalieri senza soluzione di continuità, in particolare promuovendo il turismo ciclabile e escursionistico;
- incremento del numero dei turisti e della loro presenza nel corso dell'anno nell'area transfrontaliera, attraverso un piano di gestione congiunto dell'itinerario turistico sostenibile;
- individuazione dell'itinerario (studio di fattibilità), degli standard (documenti tecnici), delle azioni di promozione congiunta e gli strumenti per una gestione unitaria (accordi, piani integrati, tavoli permanenti).

La **rete dei partner, in Sardegna**, coinvolge l'Assessorato del turismo, artigianato e commercio della Regione Autonoma della Sardegna, l'Agenzia Forestale Regionale per lo Sviluppo del Territorio e dell'Ambiente della Sardegna (Agenzia Forestas), il CIREM – Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità dell'Università di Cagliari e il CRS4 - Centro di Ricerca, Sviluppo e Studi Superiori in Sardegna.

Il partenariato è attualmente impegnato nella **costruzione del modello di governance**, indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi e dei risultati previsti. Tale fase progettuale è caratterizzata dal **coinvolgimento degli stakeholder** regionali e prevede, in particolare, **due incontri di progettazione partecipata** finalizzati all'elaborazione delle linee guida per la gestione condivisa del tratto sardo dell'itinerario Intense che contribuiscano al Piano d'azione congiunto a livello transfrontaliero.

Nelle pagine che seguono si riportano le principali evidenze emerse nel primo appuntamento.

## 2. Gli obiettivi del workshop

---

Nella giornata di **martedì 18 giugno a Cagliari**, presso la sede il Campus Aresu in via San Giorgio 12, si è svolto il primo incontro del percorso di co-progettazione per la definizione della *governance* locale dell'**itinerario ciclo-turistico ed escursionistico INTENSE**.

Il **workshop di scenario**, dedicato all'analisi e al *design* dei servizi presenti sul territorio, è stato promosso con l'obiettivo di costruire una mappa condivisa dell'offerta territoriale a beneficio del turismo attivo e sostenibile in termini di:

- **punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce;**
- **servizi** presenti e loro rispondenza rispetto agli standard nazionali ed europei;
- **gli interventi** necessari per adeguare l'offerta agli standard.

## 3. I partecipanti

---

Oltre ai rappresentanti dei partner di progetto, all'incontro hanno preso parte referenti di amministrazioni pubbliche locali e associazioni di categoria, insieme ad operatori del settore escursionistico, del cicloturismo ed enti parco.

Tarcisio Agus	<b>Parco Geominerario Storico e Ambientale della Sardegna</b>
Paola Maria Cossu	<b>Associazione Esperti Promotori della Mobilità Ciclistica</b>
Stefano Dessì	<b>Federazione Ciclistica Italiana C.R. Sardegna</b>
Manuele Levanti	<b>Lugori Scarl</b>
Marirosa Loddo	<b>Città Metropolitana di Cagliari</b>
Eva Lorrari	<b>CRS4</b>
Fabio Lorrari	<b>Comune di Urzulei - Associazione Atlantide</b>
Italo Meloni	<b>CIREM UniCa</b>
Andrea Murgia	<b>Agenzia Forestas</b>
Stefano Olla	<b>Sardinia Mountain Bike ASD</b>
Cristina Pilo	<b>Agenzia Forestas</b>
Giampiero Pinna	<b>Fondazione Cammino Minerario di Santa Barbara - CMSB</b>
Giovanna Francesca Piras	<b>Agenzia Forestas (tirocinante)</b>
Alessio Saba	<b>Agenzia Forestas</b>
Alice Scalas	<b>CIREM UniCa</b>

Virgilio Scanu	<b>Coordinamento FIAB Sardegna</b>
Beatrice Scappini	<b>CIREM UniCa</b>
Marco Scioni	<b>Bike Green Group</b>
Francesco Sechi	<b>MLAB Srl</b>
Valerio Spada	<b>PlayCar Srl - Confartigianato Imprese</b>

#### 4. Introduzione e avvio dei lavori

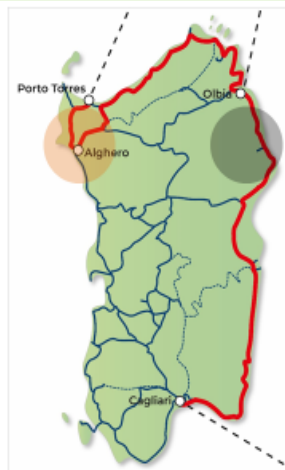
L'incontro è stato aperto dal prof. **Italo Meloni**, Direttore del **CIREM**, che ha illustrato obiettivi, fasi e caratteristiche del progetto transfrontaliero, mettendo in evidenza gli aspetti peculiari del tratto sardo dell'itinerario: ricalcando in parte la proposta elaborata con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna (**Delibera GR 11 dicembre 2018, n. 60/20**) tale tratto ha integrato percorsi locali interni alle aree parco di Porto Conte e Tepilora. Italo Meloni ha dunque presentato le specificità che caratterizzano l'organizzazione del percorso nel tratto sardo dell'itinerario.



#### L'itinerario transfrontaliero



#### INTENSE: l'itinerario sardo



#### ITINERARIO

- Percorso escursionistico INTENSE
- Rete Ciclabile Regionale
- - - Rotte marittime

#### AREE PARCO

- Parco Naturale Regionale di PORTO CONTE
- Parco Naturale Regionale di TEPILORA

Per ciascun ambito<sup>1</sup> territoriale, infatti, un'analisi preliminare ha permesso una prima mappatura dei servizi e delle attrattive riconducibili alle seguenti categorie: trasporto pubblico, servizi per biciclette, servizi di ristoro, servizi di pernottamento, servizi di informazione e promozione turistica, beni di particolare interesse turistico e altri elementi utili a definire l'interesse turistico. Il progetto prevede,

<sup>1</sup> In totale, l'itinerario è suddiviso in 13 ambiti, corrispondenti a delimitate porzioni di territorio lungo le quali si sviluppa il percorso

inoltre, l'individuazione di punti di intersezione/integrazione tra il percorso ciclabile e il percorso escursionistico, localizzate, nel caso sardo, nelle aree parco di Porto Conte e Tepilora.

Successivamente, è intervenuto **Alessio Saba**, rappresentante dell'**Agenzia regionale FoReSTAS**, che nel progetto è incaricata di:

- **individuare le aree parco** da integrare nell'itinerario turistico transfrontaliero;
- individuare all'interno dei parchi le **aree per la collocazione di hub ciclo-escursionistici** al fine di integrare l'itinerario transfrontaliero con la rete escursionistica locale;
- realizzare gli **hub**;
- acquistare **biciclette a pedalata assistita**;
- acquistare e posizionare **segnaletica di indirizzamento** per l'itinerario turistico transfrontaliero.



Alessio Saba ha dunque illustrato il lavoro svolto in materia di pianificazione e gestione della Rete dei percorsi Escursionistici, Ciclo-escursionistici e Ippoviari della Sardegna, che comprende il completamento della mappatura e la recensione dei sentieri esistenti e realizzabili, nonché quelli promossi da progetti regionali a valere su fondi della Programmazione Europea.

La sessione introduttiva si conclude con l'intervento di **Pietro Disi**, facilitatore della società Primaidea Srl, incaricato di condurre e guidare i partecipanti durante i lavori degli incontri di progettazione partecipata. È stata dunque illustrata la metodologia, con l'invito a considerare l'itinerario in termini di prodotto turistico e ad adottare, nel confronto e nell'elaborazione condivisa, il punto di vista dell'utente.

## 5. La metodologia

L'avvio dei lavori è stato preceduto da una preliminare sessione di **autopresentazione da parte di tutti i partecipanti**: un passaggio indispensabile per favorire la conoscenza reciproca tra gli interlocutori presenti e facilitare la successiva interazione.

Pietro Disi ha dunque illustrato il programma e l'articolazione dei lavori, presentando la metodologia individuata nell'ambito del progetto INTENSE per la conduzione degli incontri di definizione della *governance* locale.

I partecipanti sono stati dunque chiamati a elaborare – in maniera condivisa e facilitata - una **matrice SWOT**, suddivisa in due sessioni e supportata da domande guida, per individuare:

- **punti di forza** (*Strengths*);
- **debolezze** (*Weaknesses*);
- **opportunità** (*Opportunities*);
- **minacce** (*Threats*).



## 6. I lavori di gruppo

I partecipanti sono stati suddivisi in **due gruppi**, favorendo nella composizione l'eterogeneità della provenienza professionale di ciascun soggetto. Per ciascuna delle due sessioni, i lavori sono stati organizzati in quattro momenti consequenziali:

- 1) elaborazione di gruppo della SWOT;
- 2) illustrazione e motivazione delle scelte;
- 3) categorizzazione e mappatura;
- 4) restituzione guidata.

I gruppi sono stati così suddivisi:

### GRUPPO 1

Tarcisio Agus  
 Fabio Lorrai  
 Andrea Murgia  
 Stefano Olla  
 Giovanna Francesca Piras  
 Alice Scalas  
 Virgilio Scanu  
 Francesco Sechi

Portavoce: *Stefano Olla*

### GRUPPO 2

Paola Maria Cossu  
 Manuele Levanti  
 Marirosa Loddo  
 Eva Lorrai  
 Cristina Pilo  
 Alessio Saba  
 Beatrice Scappini  
 Valerio Spada

Portavoce: *Alessio Saba*

## 6.1 Prima sessione | punti di forza e punti di debolezza

Ciascun gruppo ha lavorato all'individuazione dei **punti di forza e dei punti di debolezza** che caratterizzano il prodotto oggetto dell'analisi: l'itinerario cicloturistico.



I partecipanti si sono confrontati e hanno collaborato all'elaborazione della prima parte della matrice, orientati nella riflessione dalle seguenti **domande-guida**:

### PUNTI DI FORZA

- ✓ Quali sono i **servizi** presenti e funzionanti per il turista che usufruisce dell'itinerario?
- ✓ Perché sono così importanti?

### PUNTI DI DEBOLEZZA

- ✓ Quali **servizi sono assenti/carenti**? Perché?
- ✓ Quali elementi nella **comunicazione e promozione** sono da **rafforzare**? Perché?

Tale fase di confronto ha avuto una durata di circa 30 minuti, al termine della quale i partecipanti hanno designato un portavoce che illustrasse in sessione plenaria gli elementi individuati, motivando le scelte del gruppo.

Il **Gruppo 1** ha sviluppato la propria analisi prendendo in considerazione gli aspetti positivi inerenti all'offerta di strutture e servizi nel territorio. Di seguito si riportano gli elementi emersi e argomentati, enunciati in plenaria dal portavoce designato, Stefano Olla.

### PUNTI DI FORZA

- ❖ La **presenza di servizi e strutture ricettive** per il pernottamento e la ristorazione costituisce un importante fattore dal quale partire per la gestione dell'itinerario.

### PUNTI DI DEBOLEZZA

- ❖ La presenza degli operatori non riesce comunque a garantire una **connessione strutturata** tra di essi all'interno del comparto. Questo aspetto determina anche la **mancanza di un sistema integrato**



### PUNTI DI FORZA

- ❖ La Sardegna, in virtù della sua geografia, è dotata di **punti di accesso tra loro alternativi**. Il cicloturista o gli escursionisti possono raggiungere l'Isola via mare, viaggiando in traghetto con la propria bici, o imbarcando il mezzo in aereo.
- ❖ **Paesaggio e territorio** della Sardegna rappresentano il vero punto di forza e di partenza per qualsiasi ragionamento sullo sviluppo turistico. La straordinarietà del territorio sardo, inteso nella sua accezione ambientale e naturalistica, non deve però prescindere dalla "geografia umana", dalle sue risorse culturali e dalla ricchezza dei piccoli centri storici
- ❖ La Sardegna ha una lunga tradizione ciclistica che ha permesso la nascita di **reti informali di supporto** tra ciclisti. Nel corso degli anni, la disponibilità all'accoglienza è andata rafforzandosi con l'avvento delle nuove tecnologie e di internet. Questi strumenti hanno infatti favorito il consolidamento delle reti preesistenti. La presenza di una rete, anche se informale, a supporto del ciclista e del cicloturista permette di garantire assistenza, ospitalità e punti d'appoggio tra persone appartenenti alla medesima comunità.
- ❖ Vi è una **buona capacità ricettiva**, in particolare rispetto ai **servizi di pernottamento e ristoro**. Sono numerosi gli operatori disponibili ad accogliere il cicloturista e soddisfare le sue esigenze. La loro presenza garantisce alla Sardegna la possibilità intercettare un mercato internazionale molto redditizio.

### PUNTI DI DEBOLEZZA

- ❖ **di promozione dei servizi e di comunicazione**, anche all'interno della stessa rete di operatori.
- ❖ Il territorio della Sardegna è caratterizzato da **lunghi percorsi immersi nel totale isolamento**. Le distanze sono considerevoli e mancano punti di assistenza nei lunghi itinerari immersi nella natura. Questo fattore determina un elevato livello di difficoltà, in particolare per i ciclisti o cicloturisti amatoriali che potrebbero andare incontro a problematiche oggettive sulle lunghe distanze.
- ❖ **Gli operatori turistici non sono sempre in grado di soddisfare le esigenze specifiche del cicloturista**. Sarebbe dunque opportuno che il comparto acquisisse maggiori strumenti per conoscere le differenti tipologie d'utenza.
- ❖ Esiste un problema oggettivo di **sicurezza e accessibilità sulle strade**, che si avverte soprattutto nei punti d'accesso ai principali centri urbani.
- ❖ Il cicloturista è "di per sé stagionalizzato". In Sardegna, questo aspetto si scontra spesso con la difficoltà degli operatori (ricettivi in primis) a superare le **dinamiche della stagione estiva**. Molte strutture, in bassa stagione, sono chiuse (in particolare i campeggi)

GRUPPO 1 – Portavoce: Stefano Olla

Il **Gruppo 2**, rappresentato da Alessio Saba, ha suddiviso la propria analisi in quattro dimensioni trasversali, analizzando punti di forza e punti di debolezza per ciascuna: mobilità e intermodalità, accompagnamento e guide, ristorazione, ricettività e servizi alberghieri, presenza di informazioni e mappatura degli attrattori. Tra le prime questioni affrontate vi è quella del Trenino Verde della Sardegna, servizio ferroviario turistico di Arst spa. Il Gruppo sceglie di posizionare tale elemento tra le due dimensioni della matrice poiché il Trenino rappresenta sì una vera attrazione e un'opportunità per il territorio, ma al momento non è funzionante, rappresentando, quest'aspetto, un considerevole elemento di debolezza.

Di seguito si riportano gli elementi emersi e argomentati, enunciati in plenaria dal portavoce.



## PUNTI DI FORZA

### ❖ **Trenino verde**

❖ La rete delle **case cantoniere** rappresenta una grande potenzialità per il territorio, in termini di ricettività. Le cantoniere rappresentano dei veri e propri punti di riferimento lungo le strade della Sardegna e sono diffuse in maniera capillare in tutto il territorio. Potrebbero dunque diventare dei punti di riferimento del comparto ricettivo per i cicloturisti, ad esempio per servizi di ristoro.

❖ La Sardegna presenta una **ricca offerta di strutture ricettive**, in particolare nei territori attraversati dall'itinerario INTENSE.

❖ Lungo l'itinerario INTENSE vi è un'**alta copertura 3G e 4G**. Questo elemento è fondamentale sia per quanto riguarda la possibilità di reperire informazioni lungo il percorso attraverso gli strumenti *mobile*, sia per tutti gli aspetti legati alla sicurezza.

❖ Numerose **strade** della Sardegna sono caratterizzate da **alta panoramicità** e, soprattutto in bassa stagione, a **bassa densità veicolare**. Sono dunque fortemente attrattive per il cicloturista.

❖ Il cicloturista ha a disposizione un ventaglio di **informazioni** che riguardano gli itinerari percorribili in Sardegna e, anche per quanto concerne l'itinerario INTENSE, avrà a disposizione una **mappatura degli attrattori** e dei servizi presenti lungo il percorso.

❖ Esiste una **normativa specifica** che disciplina il settore delle guide turistiche, escursionistiche e cicloturistiche (LR n.20/2006), da sviluppare ulteriormente.

## PUNTI DI DEBOLEZZA

❖ La potenzialità ricettiva delle case cantoniere al momento non è stata presa in considerazione e si registra dunque la mancanza di un piano strutturato di utilizzo.

❖ L'offerta ricettiva risente della **forte stagionalità**. In bassa stagione, e specialmente nel periodo invernale, molte strutture ricettive restano chiuse.

❖ Sul piano dell'**intermodalità**, la situazione sarda presenta ancora forti **criticità**. Il trasporto pubblico è ancora poco orientato a favorire la mobilità ciclistica. È difficile, infatti, trovare autobus del trasporto urbano ed extraurbano dotati di omologazione per il trasporto delle biciclette.

❖ Scarsità di risorse destinate alla **manutenzione** e alla **messa in sicurezza** dei percorsi, siano essi su Strade Provinciali o Statali. Questo determina grandi difficoltà nell'individuazione di tratti idonei da destinare alla mobilità ciclistica.

❖ Nonostante la presenza di una normativa a regolamentazione del settore delle guide turistiche, escursionistiche e cicloturistiche, questa spesso non viene applicata in maniera adeguata. Inoltre, le difficoltà e i rigidi requisiti di accesso agli albi delle categorie in questione, incentivano l'**abusivismo** all'interno del settore e l'operato di figure professionali non qualificate.

❖ **Mancano progettualità concrete** per la messa in rete di operatori e attrattori presenti sul territorio o potenziali.

GRUPPO 2 – Portavoce: Alessio Saba



SWOT, per definire dunque minacce e opportunità tenendo in considerazione anche le buone pratiche già emerse nel territorio o in altre realtà. I partecipanti sono stati guidati nella riflessione dalle seguenti domande:

### OPPORTUNITÀ

- ✓ Quali opportunità possiamo intercettare per **progettare**?
- ✓ A quali **buone pratiche** possiamo ispirarci per la gestione integrata?

### MINACCE

- ✓ Cosa può ostacolare la **gestione condivisa**?
- ✓ Quali sono le **"cattive pratiche"** da non replicare?

Al termine del confronto, il portavoce di ciascun gruppo ha illustrato in sessione plenaria gli elementi individuati.

Il **Gruppo 1**, attraverso il portavoce Stefano Olla, ha individuato gli elementi riportati di seguito.

### OPPORTUNITÀ

- ❖ Nel territorio sono presenti numerose **associazioni strutturate**, in grado di garantire e fornire servizi, supporto ed assistenza al cicloturista.
- ❖ La **progettazione** di interventi, portata avanti a livello regionale, nazionale ed europeo rappresenta una importante opportunità. L'inserimento dell'itinerario in oggetto all'interno di una cornice di progettazione europea costituisce un vantaggio di cui la rete dovrebbe approfittare. Si può, inoltre, imparare dagli "errori" fatti da chi, con simili progettualità, si è già confrontato altrove.
- ❖ Il **Sistema regionale della mobilità ciclistica** rappresenta oggi un ottimo punto di partenza nell'ottica del consolidamento di una rete di operatori e servizi e, soprattutto, della costruzione di un prodotto turistico. Il **network delle ciclabili nazionali Bicalia (FIAB)** include la ciclovia della Sardegna, indicando percorsi alternativi nei tratti non ancora realizzati e percorribili.
- ❖ Sono **numerosi gli strumenti e le applicazioni (es. app Sentieri) già disponibili e in uso** tra gli operatori, che offrono una cartografia *open source* ma necessitano di essere integrate e aggiornate con informazioni complete su itinerari e servizi. È necessario valorizzare questa tipologia di strumenti che possono fornire dati utili

### MINACCE

- ❖ **Assenza di standardizzazione** nelle strategie di comunicazione e nella segnaletica sul territorio. Spesso la segnaletica, poi, non rimanda con sufficiente precisione ad attrattori e punti di interesse.
- ❖ **Frammentazione delle informazioni**, spesso a disposizione del singolo attore e non messe in rete, condizione necessaria per la costruzione di un'offerta strutturata per il cicloturista.
- ❖ **Vincoli normativi cogenti**. La legislazione è spesso farraginoso o eccessivamente restrittiva.
- ❖ **Criticità nei livelli di sicurezza** su alcuni tratti a cui si associa la carenza di una segnaletica uniforme, riconosciuta e riconoscibile.

### OPPORTUNITÀ

riguardanti servizi, punti ristoro, punti di interesse, luoghi di sosta e scambi intermodali.

❖ Tra gli strumenti a disposizione dei cicloturisti si possono menzionare le *community* Strava e Wikiloc, che permettono di condividere tracciati e localizzazioni GPS. Open Street Map, largamente utilizzato dalla comunità dei ciclisti, rappresenta invece una risorsa open source per la fruizione di cartografie ed itinerari, ma si tratta, però, di percorsi spesso non collaudati.

❖ Di importanza strategica è considerata la **formazione** degli operatori del settore turistico, dei portatori di interesse e delle associazioni attive nel comparto ciclistico e del cicloturismo. Senza escludere la scuola, per la creazione di una cultura della mobilità sostenibile.

### MINACCE

GRUPPO 1 – Portavoce: Stefano Olla

Il **Gruppo 2** ha condotto un approfondito ragionamento sulle opportunità di strutturare un modello di *governance* immateriale. Da questa riflessione è nata l'idea della creazione di un "marchio" INTENSE che, identificativo di un prodotto e di un servizio di qualità, possa stimolare tutti gli attori coinvolti a promuovere l'itinerario in maniera condivisa senza una governance particolarmente strutturata. Nel contempo, i partecipanti non sottovalutano le "minacce" dettate dall'assenza di un organismo preposto all'assegnazione di responsabilità e al monitoraggio in un'ottica di rete. Essendo il piano d'azione per *governance* oggetto del successivo incontro, i componenti del gruppo hanno rimandato la discussione, posizionando comunque l'elemento "marchio INTENSE" tra le due componenti della matrice, ad espressione delle potenzialità negative e positive di tale opzione strategica. Di seguito si riportano gli elementi emersi:

### OPPORTUNITÀ

#### ❖ **Marchio INTENSE**

❖ L'inserimento del progetto all'interno di una cornice transfrontaliera permette di **beneficiare di esperienze già avviate** da altre realtà e da attori nazionali e internazionali forti nel settore come, ad esempio, la Francia.

### MINACCE

❖ L'assenza di una rete strutturata di gestione potrebbe determinare situazioni di **discontinuità** nella *governance* lungo la linea di percorrenza dell'itinerario. La discontinuità gestionale potrebbe causare il sostanziale fallimento del progetto di integrazione dei vari segmenti territoriali dell'itinerario.

❖ La **mancanza di una programmazione pluriennale in tema di manutenzione** e

### OPPORTUNITÀ

- ❖ Un'opportunità risiede nel mutuare spunti utili dalle **buone pratiche, proprio in termini di governance** avviate dalle altre regioni transfrontaliere.
- ❖ Esiste altresì la possibilità di **intercettare nuovi flussi turistici** provenienti dalle regioni che prendono parte al progetto INTENSE.
- ❖ Lo sviluppo del progetto e la sua concretizzazione può favorire la **nascita di nuove tipologie di servizi** come, ad esempio, i transfer bagagli.
- ❖ Di particolare importanza è considerata la "messa a sistema" delle informazioni sull'itinerario all'interno dei canali web, identificabili sotto il "cappello" di un *brand* INTENSE.

### MINACCE

- monitoraggio delle infrastrutture che compongono fisicamente il percorso.
- ❖ I vuoti normativi e la frammentazione della **legislazione**, spesso farraginoso, anche a livello territoriale ostacolano la continuità in importanti aspetti della gestione condivisa e diffusa.
- ❖ La scarsa propensione all'**aggiornamento dei dati** messi a disposizione rappresenta una minaccia riconosciuta da tutto il gruppo.
- ❖ **Evitare le "promesse difficili da mantenere"**, ossia creare aspettative che non possono essere soddisfatte, è un punto di attenzione di particolare importanza.

**Non escludere i privati dal modello di business.** La riuscita del progetto può essere minacciata se non si contempla la piena partecipazione, sia dal punto di vista organizzativo che gestionale, degli operatori privati.

GRUPPO 2 – Portavoce: Alessio Saba



L'immagine qui riportata rappresenta il pannello utilizzato in plenaria durante la restituzione della seconda fase d'analisi. Ai fini di una migliore comprensione delle tematiche emerse, si precisa che gli elementi individuati dal Gruppo 1 sono stati raccolti su cartoncini di colore giallo (opportunità) e celeste (minacce), mentre il Gruppo 2 ha utilizzato supporti di colore verde (opportunità) e rosso (minacce).

## 7. Le conclusioni

---

Nella fase conclusiva, il facilitatore e Alice Scalas - rappresentante del CIREM - hanno riepilogato gli elementi emersi durante la giornata, con alcune considerazioni conclusive:

- **la collaborazione, la cooperazione e l'integrazione tra operatori pubblici e privati sono i punti di forza di un modello di governance locale efficace** e rappresenta uno degli obiettivi cardine del progetto INTENSE;
- tra gli operatori e i soggetti coinvolti nel partenariato è ampiamente diffusa la convinzione che **ispirarsi alle buone pratiche** già sperimentate debba costituire un punto di partenza imprescindibile;
- la **consapevolezza dei limiti** è il presupposto per poterli superare. Questi sono di natura materiale e immateriale, legati anche a una cultura del cicloturismo – e della mobilità sostenibile in generale - da rafforzare ulteriormente.

Al termine delle riflessioni finali, è stato rinnovato l'invito al prossimo appuntamento, previsto per venerdì 28 giugno, durante il quale si ragionerà in termini concreti sulla costruzione di un Piano d'azione e di linee guide inclusive per la gestione dell'itinerario cicloturistico INTENSE.

 **Intense**

REPORT

## WORKSHOP DI CO-PROGETTAZIONE

Linee guida per il Piano d'azione condiviso per la gestione e la promozione dell'itinerario

28 Giugno 2019

Campus Aresu| Cagliari



REGIONE AUTONOMA  
DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA  
DELLA SARDEGNA

**Forestas**

Agenzia forestale regionale pro s'èvilupu de su  
territòriu e de s'ambiente de sa Sardigna  
Agenzia forestale regionale per lo sviluppo  
del territorio e dell'ambiente della Sardegna



**CIREM**

Centro Interuniversitario  
Ricerche Economiche e Mobilità



## Sommario

1. Premessa .....	3
2. Gli obiettivi del workshop.....	4
3. I partecipanti.....	4
4. Introduzione e avvio dei lavori .....	5
5. La metodologia.....	7
6. Lo sviluppo dei lavori .....	10
6.1 Prima sessione.....	10
Gruppo1.....	11
Gruppo 2.....	13
Gruppo 3.....	14
Gruppo 4.....	16
6.2 Seconda sessione .....	17
6.3 Restituzione in plenaria.....	18
7. Le conclusioni.....	22

## 1. Premessa

---

Cofinanziato dal Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, il **progetto INTENSE** si propone di individuare e gestire in forma integrata un **sistema di itinerari turistici sostenibili** che promuovano il **turismo ciclabile ed escursionistico**, attraverso la realizzazione **di un nuovo prodotto turistico** omogeneo che favorisca lo sviluppo sostenibile dell'area transfrontaliera.

Il progetto INTENSE che vede coinvolte cinque regioni tra Italia e Francia, si propone, dunque, di dare impulso allo sviluppo turistico e socioeconomico dell'area, puntando sull'**integrazione tra sistemi di mobilità dolce e intermodalità**. A tale scopo, gli **obiettivi del progetto** sono stati declinati come segue:

- sviluppo del turismo sostenibile, con particolare riferimento al turismo ciclabile e escursionistico, integrato con la mobilità dolce e l'intermodalità, quale fattore di crescita socioeconomica;
- valorizzazione delle aree naturali protette, dei beni culturali e archeologici dei territori della Toscana, Liguria, PACA, Corsica e Sardegna;
- gestione integrata di un sistema degli itinerari turistici sostenibili transfrontalieri senza soluzione di continuità, in particolare promuovendo il turismo ciclabile e escursionistico;
- incremento del numero dei turisti e della loro presenza nel corso dell'anno nell'area transfrontaliera, attraverso un piano di gestione congiunto dell'itinerario turistico sostenibile;
- individuazione dell'itinerario (studio di fattibilità), degli standard (documenti tecnici), delle azioni di promozione congiunta e gli strumenti per una gestione unitaria (accordi, piani integrati, tavoli permanenti).

La **rete dei partner, in Sardegna**, coinvolge l'Assessorato del turismo, artigianato e commercio della Regione Autonoma della Sardegna, l'Agencia Forestale Regionale per lo Sviluppo del Territorio e dell'Ambiente della Sardegna (Agencia Forestas), il CIREM – Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità dell'Università di Cagliari e il CRS4 - Centro di Ricerca, Sviluppo e Studi Superiori in Sardegna.

Il partenariato è attualmente impegnato nella **costruzione del modello di governance**, indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi e dei risultati previsti. Tale fase progettuale è caratterizzata dal **coinvolgimento degli stakeholder** regionali e prevede, in particolare, **due incontri di progettazione partecipata** finalizzati all'elaborazione delle linee guida per la gestione condivisa del tratto sardo dell'itinerario Intense che contribuiscano al Piano d'azione congiunto a livello transfrontaliero.

Nelle pagine che seguono si riportano le principali evidenze emerse nel **secondo appuntamento**.

## 2. Gli obiettivi del workshop

---

Nella giornata di **venerdì 28 giugno a Cagliari**, presso la sede del Campus Aresu in via San Giorgio 12, si è svolto il secondo incontro del percorso partecipato per la definizione della *governance* locale dell'**itinerario ciclo-turistico ed escursionistico INTENSE**.

Il **workshop di co-progettazione**, dedicato alla **definizione di linee guida** che contribuiscano, da una prospettiva regionale, al Piano di Azione condiviso sulla gestione dell'itinerario transfrontaliero, si è svolto con l'obiettivo di:

- individuare in maniera partecipata un **modello per la governance** territoriale del tratto sardo dell'itinerario;
- attivare il confronto tra i partecipanti ed individuare **attività, risorse e ruoli** funzionali alla gestione e alla promozione del tratto sardo dell'itinerario INTENSE;
- contribuire all'implementazione dell'**Action Plan** congiunto a livello transfrontaliero.

## 3. I partecipanti

---

Oltre ai rappresentanti dei partner di progetto, all'incontro hanno preso parte referenti di amministrazioni pubbliche locali e associazioni di categoria, insieme ad operatori del settore escursionistico, del cicloturismo ed enti parco.

Donatella Capelli

**RAS Assessorato al Turismo**

Paola Maria Cossu

**Associazione Esperti Promotori della Mobilità Ciclistica**

Stefano Dessì

**Federazione Ciclistica Italiana C.R. Sardegna**

Matteo Gravellu

**DIEE UniCa**

Manuele Levanti

**Lugori Scarl**

Marirosa Loddo

**Città Metropolitana di Cagliari**

Eva Lorrari

**CRS4**

Nicola Melis	<b>Associazione Cammino 100 Torri</b>
Italo Meloni	<b>CIREM UniCa</b>
Nicola Mura	<b>Associazione Culturale Ardesia</b>
Andrea Murgia	<b>Agenzia Forestas</b>
Stefano Olla	<b>Sardinia Mountain Bike ASD</b>
Cristina Pilo	<b>Agenzia Forestas</b>
Giampiero Pinna	<b>Fondazione Cammino Minerario di Santa Barbara - CMSB</b>
Giovanna Francesca Piras	<b>Agenzia Forestas (tirocinante)</b>
Alessio Saba	<b>Agenzia Forestas</b>
Alice Scalas	<b>CIREM UniCa</b>
Giacomo Scalia	<b>Ebikesardinia</b>
Virgilio Scanu	<b>Coordinamento FIAB Sardegna</b>
Beatrice Scappini	<b>CIREM UniCa</b>
Eleonora Sottile	<b>Ordine degli Ingegneri</b>
Vincenzo Tiana	<b>Legambiente – AP Molentargius</b>
Giovanni Vargiu	<b>RAS – Centro Regionale di Programmazione</b>

#### 4. Introduzione e avvio dei lavori

---

L'incontro è stato aperto da **Alice Scalas** (CIREM) che, con il suo intervento, ha ribadito la sfida affrontata dal progetto INTENSE: **individuare e gestire, in forma integrata, un sistema di itinerari turistici sostenibili** transfrontalieri, con l'obiettivo di **promuovere il turismo ciclabile ed escursionistico** e **costruire un prodotto turistico omogeneo** che contribuisca allo sviluppo sostenibile dell'area.

La gestione dell'itinerario verrà affidata alla sottoscrizione da parte dei partner di un Piano d'Azione transfrontaliero, attraverso la previsione di azioni diversificate, l'adozione di standard condivisi e il coordinamento tra soggetti differenti.

La strutturazione del modello di governance di un prodotto turistico così concepito risulta fondamentale per mettere a sistema quelle componenti che riguardano sia la gestione dell'infrastruttura che il coordinamento di azioni di promozione.

Nell'intervento è stata dunque riaffermata l'importanza delle buone pratiche, a livello locale e transfrontaliero e la necessità di un'approfondita mappatura del territorio e degli operatori al fine di individuare ruoli e risorse funzionali alla governance. Sono stati presentati alcuni dei casi particolarmente significativi già condivisi dal partenariato transfrontaliero, Cammino Minerario di

Santa Barbara, piste ciclabili e ciclopedonali del Trentino, Via Francigena Toscana e, nell'ambito della promozione, gli esempi condivisi dalla Corsica.

L'intervento si è concluso con l'analisi dei principali strumenti di pianificazione e delle azioni portate avanti negli ultimi anni dalla Regione Sardegna nell'ambito della governance della mobilità ciclistica e della promozione del cicloturismo.

Rileva in particolare, nel Piano regionale della mobilità ciclistica approvato lo scorso dicembre dalla GR della RAS, l'individuazione di un unico soggetto gestore dell'intero sistema che superi la frammentazione amministrativa e coordini l'insieme diversificato di azioni necessarie alla governance del sistema. Il piano identifica questo soggetto nell'**Ufficio regionale della mobilità ciclistica** e lega la sua attuazione operativa a forme di aggregazione mista pubblico – privata, alla collaborazione di soggetti qualificati, alla costruzione di reti e aggregazioni di scopo.

Il prodotto turistico "Cicloturismo" è stato individuato, all'interno dell'offerta turistica della destinazione Sardegna, perché in grado di far convergere i settori economici isolani, valorizzare il patrimonio identitario, ambientale e culturale regionale, stagionalizzare la domanda. È stato inoltre oggetto di programmi quali il "Piano per lo sviluppo del cicloturismo nell'Isola" e successivo protocollo d'intesa per la costituzione della "Cabina di Regia per lo sviluppo del cicloturismo in Sardegna", sottoscritto con dieci imprese specializzate nel settore cicloturistico (31.03.2012).

Nel **Piano strategico di sviluppo e marketing turistico della Sardegna per il turismo** (2018) l'asse strategico denominato **Prodotto Destinazione Sardegna** definisce strategici i prodotti turistici derivati da cicloturismo ed escursionismo.

Come dimostrano numerosi studi a livello internazionale e locale, il cicloturismo rappresenta un'occasione in termini di presenze turistiche e dell'indotto economico ad esse legato. Definire la governance del sistema di itinerari sostenibili INTENSE permetterà dunque alle aree coinvolte di poter cogliere questa opportunità di sviluppo.

A seguire, l'intervento di **Pietro Disi**, facilitatore della società Primaidea Srl, incaricato di guidare i partecipanti nei lavori di progettazione partecipata ha previsto un momento iniziale di restituzione dei risultati del primo workshop (18/6/2019), con un breve excursus sugli elementi chiave emersi e rappresentati nella matrice SWOT, seguito dalla presentazione della metodologia.

### Il 1° incontro: dai punti di forza...

### ...alle «minacce»



## 5. La metodologia

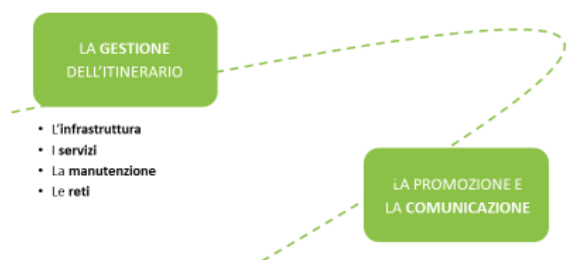
Sono stati dunque illustrati il programma e l'articolazione dei lavori, con una presentazione della metodologia individuata nell'ambito del progetto INTENSE per la conduzione degli incontri di definizione delle *governance* locali.

Durante i lavori, organizzati in due sessioni, i partecipanti sono stati chiamati a focalizzarsi sulle **due macro-componenti** della *governance* previste per il progetto INTENSE:

- la gestione dell'itinerario;
- la promozione e la comunicazione.

I partecipanti<sup>1</sup> sono stati quindi suddivisi in **quattro sottogruppi** a composizione mista, sulla base di valutazioni relative alle esigenze di rappresentatività categoriale.

### Le macro-componenti della *governance*



<sup>1</sup> Non tutti i presenti hanno preso parte attiva ai gruppi di lavoro, alcuni hanno partecipato come uditori e nelle fasi di confronto in plenaria.

### GRUPPO 1

Paola Maria Cossu  
Manuele Levanti  
Mariosa Loddo  
Alessio Saba

### GRUPPO 2

Stefano Dessì  
Nicola Melis  
Stefano Olla  
Cristina Pilo

### GRUPPO 3

Eva Lorrari  
Giovanna Francesca Piras  
Virgilio Scanu  
Donatella Capelli

### GRUPPO 4

Andrea Murgia  
Giacomo Scalia  
Giovanni Vargiu

Ciascun gruppo ha lavorato su entrambe le macro-componenti proposte, ma su diverse **linee strategiche**, frutto di una rielaborazione di quanto emerso nel primo incontro e proposte in plenaria:

#### LA GESTIONE DELL'ITINERARIO

1. **Sicurezza e accessibilità:** percorsi protetti, itinerari alternativi, qualità della segnaletica
2. **I servizi:** adeguamento, rafforzamento, diversificazione
3. **Il networking** tra operatori, tra pubblico e privato, tra partner
4. **La manutenzione** ordinaria e straordinaria
5. **Ulteriore linea strategica (da individuare)**

#### LA PROMOZIONE E LA COMUNICAZIONE

1. **Il sistema integrato di comunicazione esterna** e promozione (obiettivi, target, canali, azioni, banche dati e sistemi informativi)
2. **La comunicazione «interna»** fra gli attori della rete
3. **Dal marchio di «prodotto» ai «pacchetti» turistici**
4. **La formazione**, dedicata agli operatori e ai non addetti ai lavori (es. scuole)
5. **Ulteriore linea strategica (da individuare)**

I lavori sono stati condotti con il supporto di **schede di progettazione**, riportanti domande guida e corrispondenti ciascuna a specifiche linee strategiche, compilate dai singoli gruppi in maniera condivisa. Ogni gruppo ha affrontato due linee strategiche distinte, con la possibilità di individuarne e svilupparne una terza.

Si riporta, di seguito, il modello utilizzato, costruito sulla base del materiale condiviso a livello del partenariato transfrontaliero e del confronto fra i partecipanti al primo workshop.

<b>LINEA STRATEGICA</b>	
<b>AREA TERRITORIALE</b>	Su quale area/zona specifica intervenire?
<b>RISULTATO ATTESO</b>	Cosa vogliamo che succeda <b>entro il 2024</b> ?
<b>PROPOSTA OPERATIVA: LE AZIONI</b>	Cosa dobbiamo fare per raggiungere il risultato? <b>Quali azioni sono prioritarie?</b>
<b>GOVERNANCE, ATTORI E RUOLI</b>	Che <b>governance</b> ? Immateriale? Bi-livello? Quali <b>attori</b> ? Con quali <b>ruoli</b> ?
<b>RISORSE</b>	Quali sono le risorse <b>umane e finanziarie</b> , già disponibili o da identificare?
<b>MONITORAGGIO</b>	Quali <b>indicatori</b> per misurare l'efficacia delle azioni?





## 6. Lo sviluppo dei lavori

### 6.1 Prima sessione

Durante la prima sessione, ciascun gruppo ha lavorato all'elaborazione delle schede di progettazione su differenti linee strategiche, attraverso una discussione partecipata.

Le linee strategiche sono state così ripartite:

#### Gruppo 1

- La **manutenzione** ordinaria e straordinaria
- Il sistema integrato di **comunicazione esterna** e **promozione**

#### Gruppo 2

- Il **networking** tra operatori, tra pubblico e privato, tra partner
- La **comunicazione «interna»** fra gli attori della rete

#### Gruppo 3

- I **servizi**: adeguamento, rafforzamento, diversificazione
- Dal **marchio di «prodotto»** ai **«pacchetti» turistici**

#### Gruppo 4

- **Sicurezza e accessibilità**: percorsi protetti, itinerari alternativi, qualità della segnaletica
- La **formazione**, dedicata agli operatori e ai non addetti ai lavori (es. scuole)

#### I GRUPPI AL LAVORO



Nelle pagine che seguono si riportano integralmente le schede, con riferimento ai diversi gruppi di lavoro.

## Gruppo1

<b>LINEA STRATEGICA</b>	<b>LA MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA</b>
<b>AREA TERRITORIALE</b>	Suddivisione dell'itinerario in tratti/segmenti di percorso, assegnando a ciascun segmento un nome "identitario", che sia evocativo e significativo per il territorio
<b>RISULTATO ATTESO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avviare un sistema di <i>governance</i> delle manutenzioni che sia condiviso e "pubblicamente vincolante"</li> <li>• Attivare il coinvolgimento della popolazione locale, degli operatori turistici ed economici e delle associazioni del territorio</li> </ul>
<b>PROPOSTA OPERATIVA: LE AZIONI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Destinare finanziamenti e definire i costi standard per la manutenzione ordinaria (€/Km)</li> <li>• Creare la figura del "Responsabile di Miglio" o "Custode dei Sentieri", attraverso l'individuazione e la diffusione pubblica di un'anagrafe/albo;</li> <li>• Normale l'obbligo per i beneficiari di sovvenzioni pubbliche</li> <li>• Prevedere bandi di finanziamento a supporto degli operatori privati che si fanno carico della manutenzione e sorveglianza delle porzioni di territorio non presidiate dal pubblico</li> <li>• Inserire l'anagrafe dei "Responsabili di Miglio" all'interno del portale INTENSE e permettere l'invio di segnalazioni e l'individuazione delle figure responsabili di ogni tratto dell'itinerario</li> <li>• Creare modelli di convenzione</li> <li>• Prevedere un sistema di incentivi per coloro i quali presidiano i sentieri, sotto forma di investimenti in formazione (es. su utilizzo di strumentazioni utili) o in fornitura di attrezzature</li> </ul>
<b>GOVERNANCE, ATTORI E RUOLI</b>	Governance materiale, bi-livello, gestita da Regione ed EE. LL. (proprietari) e dalle associazioni di cittadini o degli operatori per l'erogazione dei servizi
<b>RISORSE</b>	<p>Risorse umane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operai dell'Agenzia Forestas</li> <li>• Volontari provenienti dal mondo dell'associazionismo</li> </ul> <p>Risorse finanziarie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pianificazione triennale delle risorse destinate alla manutenzione</li> <li>• Finanziamenti europei</li> </ul>
<b>MONITORAGGIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segnalazioni raccolte</li> <li>• Cartellonistica ripristinata</li> <li>• Tracciato gestito</li> <li>• Operatori recensiti</li> </ul>

<b>LINEA STRATEGICA</b>	<b>IL SISTEMA INTEGRATO DI COMUNICAZIONE ESTERNA E PROMOZIONE</b> (obiettivi, target, canali, azioni, banche dati e sistemi informativi)
<b>AREA TERRITORIALE</b>	Area regionale, con diramazione a livello interregionale e transfrontaliero
<b>RISULTATO ATTESO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brand INTENSE noto nei principali mercati del cicloturismo</li> <li>• Sviluppo dei presupposti che possano rendere il brand INTENSE declinabile e estendibile al mondo dell'escursionismo</li> </ul>
<b>PROPOSTA OPERATIVA: LE AZIONI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creazione di un piano marketing strategico che preveda:           <ul style="list-style-type: none"> <li>* la presentazione del brand nei mercati nazionali ed internazionali (Francia, Gran Bretagna, USA, ecc.) attraverso la partecipazione a meeting e convegni all'estero</li> <li>* la realizzazione di educational tour all'interno dell'area INTENSE</li> <li>* la predisposizione di prodotti grafici (immagini e video) a disposizione per gli stakeholder tramite canali open source</li> </ul> </li> <li>• Promozione del brand all'interno del mercato sardo per favorire la fruizione e la consapevolezza del prodotto all'interno dell'Isola, puntando su target quali scuole e associazioni attive nel settore del cicloturismo</li> </ul>
<b>GOVERNANCE, ATTORI E RUOLI</b>	Governance materiale che preveda una regia pubblica, impegnata a realizzare il piano proposto dagli operatori privati e ad agire di concerto con essi
<b>RISORSE</b>	Risorse finanziarie di tipo pubblico Risorse umane: coinvolgimento di attori pubblici (per l'attuazione delle strategie) e privati
<b>MONITORAGGIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessi e interazioni sul sito web INTENSE (es.: n. download delle schede degli itinerari)</li> <li>• N. richieste di <i>site inspection</i> da parte di TO, ADV, DMC</li> <li>• N. richieste di <i>press tour</i> da parte dei media</li> </ul>

<b>LINEA STRATEGICA</b>	<b>TRASPORTI DA E VERSO L'ISOLA</b> ( <i>integrativa, individuata spontaneamente dallo stesso gruppo</i> )
<b>AREA TERRITORIALE</b>	
<b>RISULTATO ATTESO</b>	Semplificazione nelle procedure di imbarco delle bici nei mezzi di trasporto (navi, aerei, treni, autobus)
<b>PROPOSTA OPERATIVA: LE AZIONI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fare tesoro dell'esperienza delle isole Baleari, dove l'insularità, per scelta strategica, è diventata un punto di forza grazie al rafforzamento del sistema dei trasporti</li> <li>• Fare tesoro dell'esperienza di Finale Ligure, dove un accordo promosso da un consorzio di privati ha permesso di semplificare le procedure di imbarco delle bici</li> <li>• Prevedere convenzioni mirate con gli NCC per il trasporto dei bagagli e delle bici dei cicloturisti</li> </ul>
<b>GOVERNANCE, ATTORI E RUOLI</b>	
<b>RISORSE</b>	
<b>MONITORAGGIO</b>	

## Gruppo 2

<b>LINEA STRATEGICA</b>	<b>IL NETWORKING TRA OPERATORI, TRA PUBBLICO E PRIVATO, TRA PARTNER</b>
<b>AREA TERRITORIALE</b>	Tratto di itinerario Villasimius – Tortoli (100km)
<b>RISULTATO ATTESO</b>	Realizzazione di un sistema di raccolta e condivisione di informazioni funzionali alla fruizione del percorso
<b>PROPOSTA OPERATIVA: LE AZIONI</b>	Istituzione di tavoli di confronto periodici tra comuni, enti pubblici di varia natura (es. Forestas), associazioni sportive, associazioni di volontariato, soggetti tecnicamente coinvolti nel comparto turistico e commerciale. Il risultato è destinato a fornire contenuti per la realizzazione di sistemi di informazione "leggeri" (QR Code diffuso, Info Point situati presso attività commerciali o Uffici strategici)
<b>GOVERNANCE, ATTORI E RUOLI</b>	Governance condivisa tra vari soggetti: comuni o consorzi di comuni; operatori commerciali e turistici; associazionismo; AMP Villasimius: Federazioni sportive; Assessorato al Turismo e Assessorato ai Trasporti
<b>RISORSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sponsorizzazione privata</li> <li>• Supporto da parte di Fondazioni</li> <li>• Contribuzioni pubbliche (Comuni/Regione)</li> <li>• Quota proveniente dalla tassa di soggiorno</li> </ul>
<b>MONITORAGGIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aggiornamento periodico effettivo delle informazioni disponibili</li> <li>• N. di incontri operativi/riunioni di coordinamento</li> <li>• N. soggetti coinvolti</li> </ul>

<b>LINEA STRATEGICA</b>	<b>LA COMUNICAZIONE «INTERNA» FRA GLI ATTORI DELLA RETE</b>
<b>AREA TERRITORIALE</b>	Livello locale/Livello regionale/Livello INTENSE
<b>RISULTATO ATTESO</b>	Comunicazione e condivisione di informazioni tra attori e verso gli utilizzatori
<b>PROPOSTA OPERATIVA: LE AZIONI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Momenti di incontro tra attori a livello locale</li> <li>• Confronto aperto con gli attori coinvolti a livello regionale</li> <li>• Instaurare rapporti con gli operatori della rete INTENSE</li> </ul>
<b>GOVERNANCE, ATTORI E RUOLI</b>	Consorzio di operatori privati e soggetti pubblici
<b>RISORSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sponsor</li> <li>• Contributi regionali</li> <li>• Contributi elargiti dalle amministrazioni comunali</li> <li>• Quota proveniente dalla tassa di soggiorno</li> </ul>
<b>MONITORAGGIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N. di riunioni organizzate</li> <li>• N. di partecipanti che prendono parte alle riunioni</li> <li>• N. di soggetti contattati</li> </ul>

## Gruppo 3

<b>LINEA STRATEGICA</b>	<b>DAL MARCHIO DI «PRODOTTO» AI «PACCHETTI» TURISTICI</b>
<b>AREA TERRITORIALE</b>	Area attraversata dall'itinerario INTENSE
<b>RISULTATO ATTESO</b>	Definizione del Marchio INTENSE
<b>PROPOSTA OPERATIVA: LE AZIONI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pacchetti turistici proposti sulla base della costruzione delle Schede INTENSE mediante il sistema informatico INTENSE</li> <li>• Redazione del Disciplinare d'uso del marchio, con le specifiche riguardanti le caratteristiche di qualità del servizio tutelato)</li> <li>• Promuovere la sottoscrizione del Disciplinare e l'adozione del marchio nelle 5 regioni partner del progetto</li> <li>• Promozione delle schede INTENSE attraverso il marchio</li> <li>• Permettere agli operatori turistici di essere editor delle schede e collaborare alla loro implementazione ed aggiornamento di concerto con gli addetti preposti dell'Assessorato al Turismo</li> </ul>
<b>GOVERNANCE, ATTORI E RUOLI</b>	Cabina di regia dell'Ufficio Ciclabilità ed Escursionismo alla quale partecipano: Assessorato al Turismo, Assessorato ai Lavori Pubblici, Agenzia Forestas, Associazioni, operatori interessati ad adottare il marchio
<b>RISORSE</b>	Enti già attivi in modo autonomo (Assessorato al Turismo, Agenzia Forestas) Operatori e associazioni portatrici di interessi
<b>MONITORAGGIO</b>	N. di operatori che richiedono di aderire al marchio N. di pacchetti turistici proposti sotto il marchio INTENSE N. di schede INTENSE consultate/scaricate

<b>LINEA STRATEGICA</b>	<b>I SERVIZI: ADEGUAMENTO, RAFFORZAMENTO, DIVERSIFICAZIONE</b>
<b>AREA TERRITORIALE</b>	Intera area dell'itinerario INTENSE
<b>RISULTATO ATTESO</b>	Creazione e promozione dei servizi utili all'itinerario INTENSE
<b>PROPOSTA OPERATIVA: LE AZIONI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adeguamento delle caratteristiche dei servizi alle previsioni del marchio</li> <li>• Promozione della coesione fra i diversi soggetti coinvolti</li> <li>• Popolamento dell'area operatori dell'Assessorato regionale del Turismo</li> <li>• Promuovere la conoscenza dell'itinerario INTENSE tra gli operatori, anche attraverso workshop dedicati ed eventi organizzati dall'Assessorato al Turismo</li> <li>• Promuovere strumenti di finanziamento, agevolazioni e bandi regionali a sostegno della creazione di nuove PMI e reti di imprese, nell'ottica di stimolare la nascita di servizi che attualmente sono carenti o mancanti</li> </ul>
<b>GOVERNANCE, ATTORI E RUOLI</b>	Cabina di regia formata da associazioni di categoria a rappresentanza dei diversi servizi offerti; si occupa al contempo del controllo delle caratteristiche e degli standard di qualità dei servizi offerti
<b>RISORSE</b>	Risorse a valere su bandi regionali ed europei
<b>MONITORAGGIO</b>	<p>Ente di controllo che verifichi la qualità raccogliendo i feedback dei turisti</p> <p>N. di turisti che si recano nell'area</p> <p>N. di soggiorni</p> <p>Rilevazioni attraverso questionari di gradimento diffusi in maniera omogenea nell'area</p>

## Gruppo 4

<b>LINEA STRATEGICA</b>	<b>LA FORMAZIONE, DEDICATA AGLI OPERATORI E AI NON ADDETTI AI LAVORI (ES. SCUOLE)</b>
<b>AREA TERRITORIALE</b>	Lungo tutto il percorso INTENSE
<b>RISULTATO ATTESO</b>	Operatori turistici (ricettività ecc.) formati; acquisizione delle conoscenze fondamentali sul percorso, con particolare riferimento alle attività legate all'affitto bici, alle officine, ai Bike Hotel.
<b>PROPOSTA OPERATIVA: LE AZIONI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Individuazione dei formatori;</li> <li>• Incontri di formazione organizzati per zone e rivolti agli operatori turistici del territorio;</li> <li>• Raccolta di proposte e fabbisogni formativi degli operatori turistici.</li> </ul>
<b>GOVERNANCE, ATTORI E RUOLI</b>	Governance pubblica con affidamento ai privati delle attività formative
<b>RISORSE</b>	Finanziamenti pubblici a valere, ad esempio, su fondi PON e FSE
<b>MONITORAGGIO</b>	Soddisfazione dei formati Creazione di nuove strutture per il biking lungo il percorso

<b>LINEA STRATEGICA</b>	<b>SICUREZZA E ACCESSIBILITÀ DEI PERCORSI</b>
<b>AREA TERRITORIALE</b>	Città metropolitana di Cagliari – tratto Cagliari Auchan – S. Gilla – aeroporto Elmas - abitato
<b>RISULTATO ATTESO</b>	Pista ciclabile da Cagliari a Elmas (via aeroporto), con fondo in materiale ecologico (esiste già)
<b>PROPOSTA OPERATIVA: LE AZIONI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Progettazione (in corso da parte di Arst)</li> <li>• Autorizzazioni paesaggistiche e ambientali</li> <li>• Autorizzazioni comunali</li> <li>• Gara</li> <li>• Realizzazione</li> </ul>
<b>GOVERNANCE, ATTORI E RUOLI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pubblica (Città Metropolitana)</li> <li>• Parco Molentargius S. Gilla (?)</li> </ul>
<b>RISORSE</b>	• Il progetto è già finanziato (Rete Ciclabile Regionale)
<b>MONITORAGGIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gradimento degli utilizzatori</li> <li>• Controllo periodico dell'infrastruttura</li> </ul>



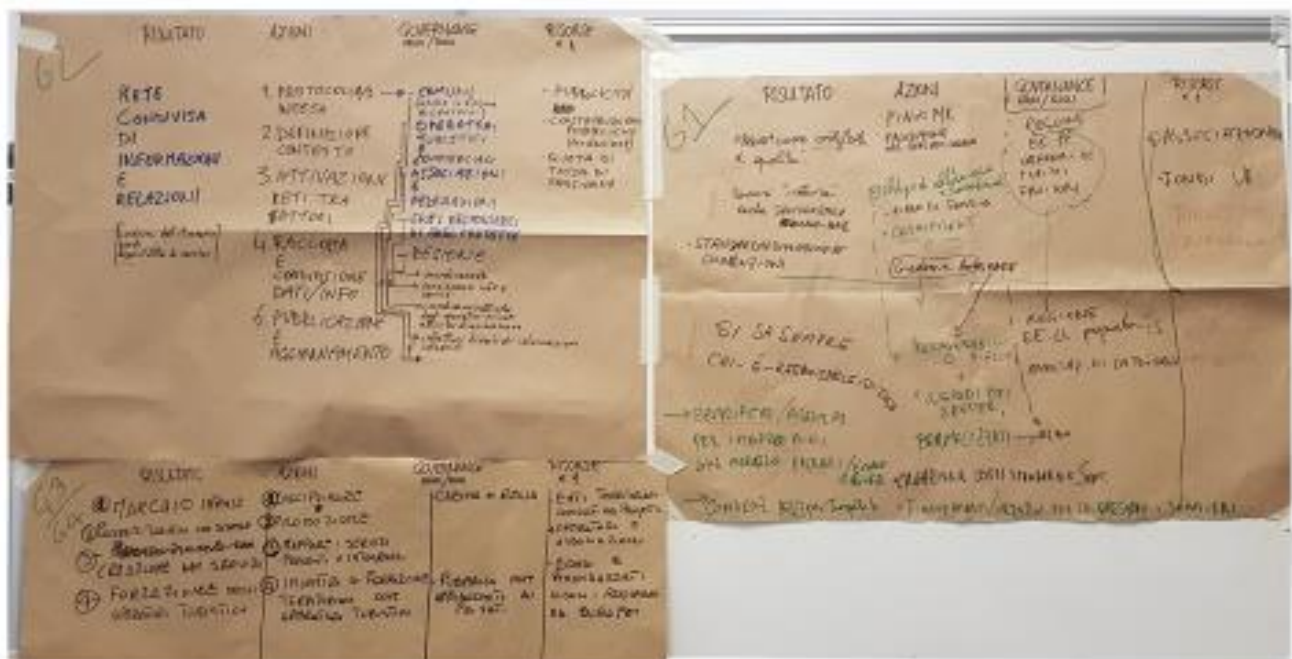
## 6.2 Seconda sessione

I lavori della seconda sessione sono stati aperti dall'intervento di Giampiero Pinna, presidente della **Fondazione Cammino di Santa Barbara**, con la testimonianza sul percorso intrapreso per la nascita del Cammino: un'esperienza utile al gruppo di lavoro INTENSE per ragionare in termini di governance operativa sulla base di quella che può essere chiamata a tutti gli effetti una *best practice* nel contesto regionale.

Al termine dell'intervento in plenaria, i partecipanti si sono **nuovamente riuniti nei sottogruppi** della sessione precedente. I

gruppi 3 e 4, in tale fase, sono stati accorpati sulla base dell'assenza dei pochi partecipanti che, per impegni pregressi, hanno dovuto lasciare l'incontro prima della sua conclusione.

In vista della successiva restituzione in plenaria, i gruppi sono stati chiamati a **rielaborare i contenuti delle schede su ulteriori supporti in grande formato**, mettendo in relazione concetti e parole chiave nell'ottica di una *governance* integrata e condivisa, articolata nelle due macro-componenti della gestione e della comunicazione.





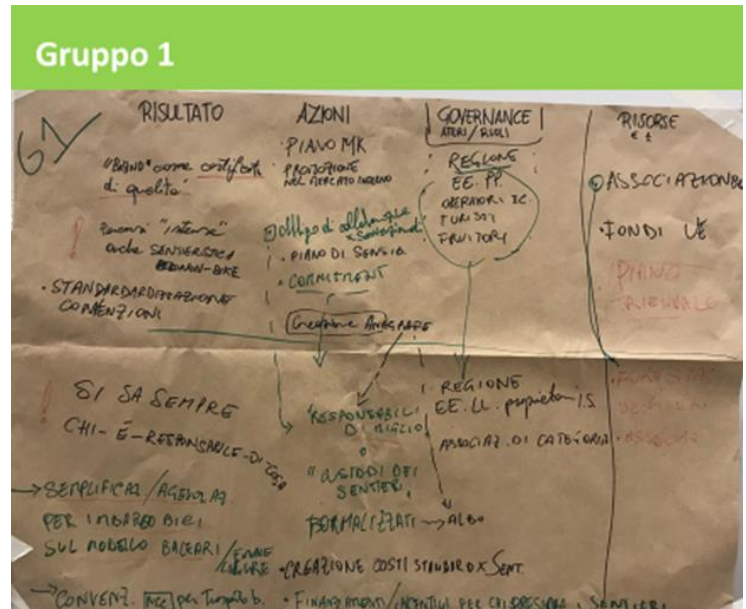
### 6.3 Restituzione in plenaria

Nella fase conclusiva, di restituzione in plenaria, ciascun gruppo ha nominato un portavoce che esponesse i risultati dei lavori alla platea dei partecipanti.

Il **Gruppo 1** ha scelto **Alessio Saba**, che ha messo in luce come il lavoro si sia focalizzato principalmente sugli aspetti legati alla **manutenzione delle strutture ciclo-escursionistiche**. Il tema è stato affrontato in una triplice prospettiva:

- manutenzione della segnaletica;
- manutenzione del sedime;
- presidio e sorveglianza.

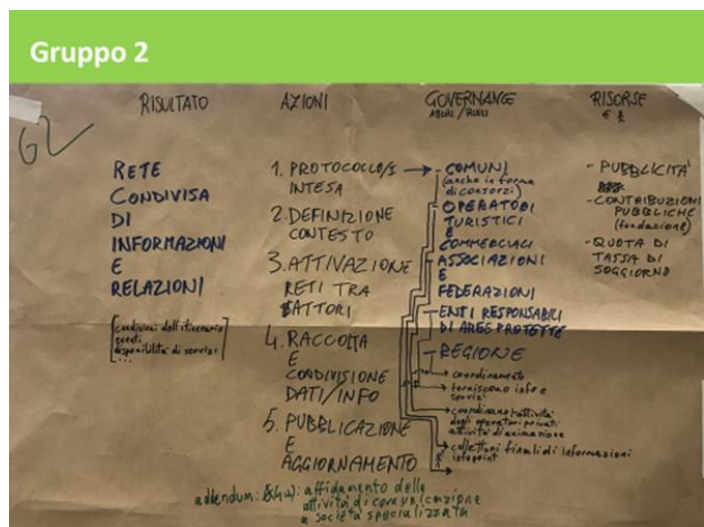
Secondo il Gruppo, l'obiettivo che dovrebbe guidare la gestione dell'infrastruttura dovrebbe riguardare il «*poter sapere chi è responsabile di cosa*».



Per raggiungere questo risultato, il gruppo ha proposto una strategia basata sul coinvolgimento di cittadini e associazioni, incaricati di occuparsi di segmenti delimitati di itinerario (di  $n$  km), attraverso l'individuazione di una figura specifica identificata nel "**Responsabile di Miglio**". Questo soggetto, a giudizio dei partecipanti, dovrebbe essere formalizzato attraverso l'istituzione di un albo e inserito all'interno delle schede informative sui tratti di sentiero dell'itinerario INTENSE. Sul lato delle **risorse**, il Gruppo ipotizza la definizione di incentivi destinati alle figure preposte alle attività di presidio dei sentieri: tali incentivi potrebbero essere elargiti sotto forma di sovvenzioni o investimenti diretti in attrezzature e competenze, con una formazione sull'utilizzo di strumenti utili allo svolgimento delle mansioni specifiche (es.: utilizzo di strumenti GPS). Un ruolo fondamentale dovrebbe inoltre essere rivestito dalle numerose **associazioni attive nel campo del cicloturismo e dell'escursionismo**: la loro conoscenza e frequentazione del territorio risulterebbe essenziale nel contribuire alla segnalazione di problemi legati alle attività di manutenzione dell'infrastruttura. La **governance** ipotizzata dal gruppo rappresentato da Alessio Saba prevede una regia regionale estesa agli Enti Locali interessati a livello territoriale, con il coinvolgimento - dal punto di vista della gestione - dei diversi operatori, associazioni e cittadini. Le risorse destinate alla gestione dovrebbero essere, in questo senso, formalizzate sulla base di pianificazioni triennali, attingendo anche ai contributi provenienti dal modo dell'associazionismo e dalle opportunità fornite dalle risorse erogate dall'Unione Europea. Le risorse umane a disposizione potrebbero comprendere gli operai messi in campo dall'Agenzia Forestas, già impegnati in queste mansioni, oltre che soggetti provenienti dal mondo del volontariato e delle associazioni del settore.

Il Gruppo ha lavorato, inoltre, sulla linea strategica opzionale, dedicandola ai **trasporti**. Per migliorare il sistema della viabilità nei confronti del ciclo-escursionista, secondo il gruppo, sarebbe necessario prevedere la creazione di un *brand* che identifichi l'itinerario INTENSE, associato a una certificazione di qualità dei servizi e dei sentieri compresi al suo interno. La creazione di un marchio identificativo non potrebbe però prescindere dalla definizione di precisi standard di qualità e dalla semplificazione di alcune procedure che riguardano gli spostamenti del ciclo-escursionista come, seguendo gli esempi citati delle Baleari o di Finale Ligure, l'adozione di soluzioni, accordi e convenzioni capaci di facilitare l'imbarco delle bici sugli altri mezzi di trasporto.

Il **Gruppo 2** ha scelto come proprio portavoce **Stefano Olla** e ha lavorato sulle linee strategiche riguardanti il *networking* e la comunicazione interna alla rete. Le due tematiche sono state analizzate congiuntamente, considerando le relazioni che evidentemente intercorrono tra esse. Per quanto concerne il **networking**, aspetto fondamentale per il Gruppo in un territorio come quello sardo, ci si è posti come obiettivo **l'istituzione e il consolidamento di una rete condivisa di informazioni e relazioni** tra soggetti coinvolti a vario titolo nella governance territoriale dell'itinerario INTENSE e nella sua fruizione. Tale obiettivo, a giudizio dei partecipanti, potrebbe essere raggiunto attraverso:

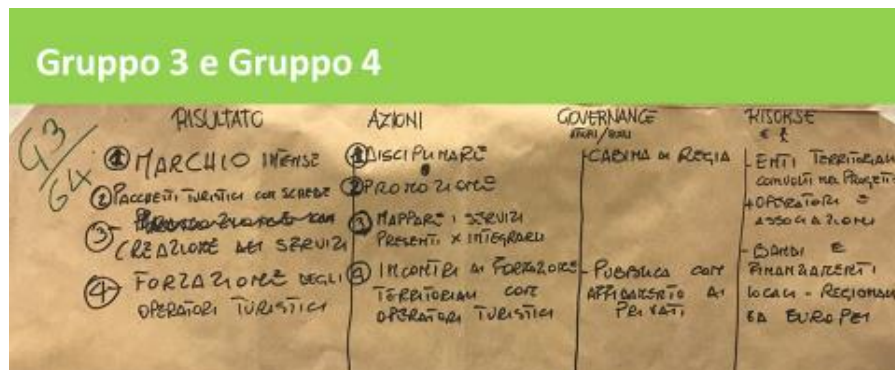


- l'istituzione di un protocollo di intesa tra gli attori coinvolti (Regione, Assessorati, operatori);
- la suddivisione del percorso in segmenti specifici per definire contesti territoriali precisi (es.: Villasimius – Tortoli);
- l'attivazione di relazioni stabili tra gli attori coinvolti e il consolidamento della rete mediante la previsione di riunioni periodiche a diversi livelli (es.: riunioni plenarie a cadenza annuale o riunioni di settore a cadenza bimestrale, tra rappresentanti di Comuni, associazioni ecc.).

Ciascun segmento territoriale dovrebbe dunque farsi "raccolgitore" di istanze e recettore di problematiche, agevolando la raccolta di dati e informazioni utili per il viaggiatore attraverso un processo che parta dal basso. La condivisione delle informazioni dovrà essere agevolata da uno strumento adeguato, una piattaforma multimediale (supportata da un sistema di QR Code) che permetta la pubblicazione e l'aggiornamento dei dati riguardanti i percorsi come, ad esempio, le segnalazioni di presenza di cantieri stradali, di strade interrotte o di eventi e manifestazioni nel territorio. La *governance*, anche in questo caso, prevede un coordinamento regionale, mentre gli enti locali come i comuni rappresentano le cosiddette "forze sul posto" che si prevede agiscano di

concerto sotto forma di reti formalizzate e consorzi. Attori fondamentali per l'animazione del territorio sono gli operatori turistici e commerciali, le associazioni attive nel settore del ciclo-escursionismo e gli enti responsabili della gestione delle aree protette. Rispetto alle **risorse** di tipo finanziario, lo sviluppo di queste strategie dovrebbe basarsi su richieste di sostegno a Fondazioni, contribuzioni pubbliche sporadiche, **quote provenienti dalla tassa di soggiorno** (ipotesi da vagliare) e sponsorizzazioni da parte dei privati.

I **Gruppi 3 e 4** sono stati rappresentati da **Giovanna Francesca Piras**. Nel Gruppo 3 si è discusso della creazione di un **marchio** identificativo del progetto INTENSE, legato alla creazione di pacchetti turistici basati sulle schede previste dal progetto. Per la



realizzazione del marchio, in particolare, si renderebbero necessarie la stesura e l'adozione di un **Disciplinare d'uso**, che definisca gli standard qualitativi e la successiva promozione dei pacchetti turistici sotto l'etichetta del *brand* INTENSE. La gestione del marchio dovrebbe prevedere una cabina di regia composta da enti territoriali, associazioni e operatori a diverso titolo coinvolti. La creazione di un brand di questo tipo presupporrebbe la presenza di **servizi** sul territorio che rispettino determinati standard e siano diffusi in maniera capillare lungo tutto il percorso tracciato dall'itinerario. Per il Gruppo 3, dunque, la creazione e l'implementazione dei servizi non dovrebbe prescindere da una preliminare mappatura di quelli attualmente presenti e attivi, indispensabile per individuare eventuali criticità e carenze da integrare. Il Gruppo 4 ha analizzato il tema della formazione degli operatori, con particolare riferimento a quelli turistici. L'obiettivo primario da perseguire consiste, per il Gruppo, nell'erogazione delle nozioni necessarie agli operatori interessati a fornire servizi all'interno dell'itinerario per consolidare le loro conoscenze sul territorio, sul percorso stesso e sui servizi richiesti dai cicloturisti. Gli incontri formativi dovrebbero, in tal senso, essere organizzati a livello territoriale ed essere altresì preceduti dalla raccolta di proposte e fabbisogni formativi degli operatori turistici stessi. Le attività formative, gestite a livello pubblico e regionale, verrebbero poi attuate da privati (sulla base di un affidamento formale) e sostenute da canali di finanziamento pubblici a valere, ad esempio, su fondi FSE e PON.

Pur non avendo potuto presenziare all'incontro del 28 giugno per pregressi impegni, **il prof Tarcisio Agus**, presidente del Parco Geominerario, Storico, Ambientale della Sardegna, dopo aver preso visione del report del workshop condiviso tra i partecipanti agli incontri, fornisce alcuni suggerimenti

sulla gestione del tratto sardo dell'itinerario Intense, in particolare sul ruolo che nelle attività potrebbe essere ricoperto dal Parco.

Sottolinea l'importanza di individuare, in fase operativa, i tracciati possibili, ove vi siano le maggiori condizioni (viabilità, imprese, servizi e organizzazione gestionale dei percorsi) e il ruolo che potrebbe essere svolto dai **12 cantieri di lavoro** del Parco dislocati nel Guspinese, Sarrabus Gerrei, Orani, Lula ed Arzachena. Inoltre, suggerisce l'opportunità di stipulare **un'intesa tra il Parco Geominerario e l'Agenzia Forestas** per la ricerca fondi ed attività contenute con l'uso delle proprie risorse economiche. Il Parco inserito nella rete mondiale dei Geopark Unesco, potrebbe inoltre dare un suo importante contributo nella promozione dei percorsi possibili, sin dalle prime realizzazioni che in alcuni tratti non comportano ingenti finanziamenti ma esclusivamente la realizzazione di mappe, la cartellonista ed una ordinaria manutenzione.

## 7. Le conclusioni

---

L'esposizione da parte dei portavoce è stata accompagnata da una **visualizzazione guidata** delle principali evidenze emerse, sulla base delle parole chiave estrapolate dalle analisi di ciascun gruppo.

Al termine dei lavori, il facilitatore ha dunque riepilogato gli elementi emersi durante la giornata, con alcune considerazioni conclusive:

- le **reti**, siano esse di relazioni o di informazioni, sono il presupposto e il collante necessario per la gestione delle due macro-componenti della governance dell'itinerario;
- si rileva una visione comune a tutti i gruppi sulla necessità di individuare precise **responsabilità** a tutte le parti coinvolte, dagli Enti locali (in un ruolo di ascolto delle esigenze territoriali) agli operatori (che hanno conoscenza dei servizi erogati ed erogabili);
- prevalente è l'orientamento ad affidare alla **Regione** un ruolo di coordinamento, poiché intesa come il soggetto più adatto a esercitare funzioni di indirizzo nell'ambito dell'intero sistema regionale INTENSE;
- gli operatori non sono intesi solamente come semplici erogatori di servizi, ma anche come attori imprescindibili di un sistema capillare di **rilevazione delle esigenze e dei bisogni** dell'infrastruttura;
- sul lato della promozione, emerge come spunto interessante la possibilità di **differentiare il brand** prevedendo varie declinazioni territoriali del marchio INTENSE;
- unanimemente riconosciuto è il **ruolo dell'Unione Europea** e delle sue risorse a supporto degli interventi in materia di mobilità e turismo sostenibili (importanti canali di finanziamento che, se saputi intercettare e canalizzare, possono contribuire allo sviluppo di interventi complessi);
- l'ipotesi di una quota sulla **tassa di soggiorno** emerge come una soluzione originale e da approfondire, così come l'individuazione della figura del "**responsabile di miglio**"
- si rileva l'esigenza di una generale **standardizzazione** di processi e strumenti (protocolli, disciplinari, criteri qualitativi, ecc.).

La chiusura dell'incontro è stata quindi curata dal professor **Italo Meloni (CIREM)**, che ha ricordato i prossimi passi del percorso progettuale, ringraziando i partecipanti per la preziosa collaborazione.

