

*GRUPPO DI ESPERTI (GdE) INCARICATO A SUPPORTO DEL GRUPPO DI LAVORO  
"TRASPORTI" DEL QCS 2000-2006*

**LETTURA DI COERENZA DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E  
PIANIFICAZIONE REGIONALE DEI TRASPORTI RISPETTO ALLO STRUMENTO  
OPERATIVO PER IL MEZZOGIORNO**

REGIONE MOLISE

**IL GRUPPO DI ESPERTI**

Prof. Ing. Domenico Gattuso  
(per la Commissione Europea)

.....

Ing. Rossella Napolitano  
(per il Ministero delle infrastrutture e  
dei trasporti)

.....

Arch. Linda D'Amico  
(per il Ministero delle infrastrutture e  
dei trasporti)

.....

Dott. Nicandro Pilla  
(per la Regione Molise)

.....

*ROMA, APRILE 2004*

## INDICE

<b>1.1 REGIONE MOLISE</b> .....	pag. 4
<b>1.1.1 Iter del processo di piano</b> .....	pag. 4
<b>1.1.2 Documentazione acquisita ed esaminata dal Gruppo di lettura</b> .....	pag. 4
<b>1.1.3 Obiettivi</b> .....	pag. 5
<b>1.1.4 Strategie</b> .....	pag. 11
<i>1.1.4.1 Lettura delle strategie</i>	
<i>1.1.4.2 Raffronto delle strategie con lo SOM</i>	
<b>1.1.5 Metodologia di elaborazione</b> .....	pag. 15
<i>1.1.5.1 Costruzione quadro di riferimento</i>	
<i>1.1.5.2 Analisi stato attuale</i>	
<i>1.1.5.3 Costruzione scenari futuri alternativi</i>	
<i>1.1.5.4 Simulazione e valutazioni alternative</i>	
<i>1.1.5.5 Proposte di piano</i>	
<i>1.1.5.6 Strutture di monitoraggio e di gestione</i>	
<i>1.1.5.7 Processo di concertazione con le parti sociali e istituzionali</i>	
<b>1.1.6 Contenuti</b> .....	pag. 19
<i>1.1.6.1 Costruzione di un quadro di riferimento delle attese trasportistiche</i>	
<i>1.1.6.2 Articolazione per settori (specificare)</i>	
<i>1.1.6.3 Articolazione per linee di intervento (eventuali SdF)</i>	
<i>1.1.6.4 Ubicazione strategica delle infrastrutture nodali (componente locale-locale)</i>	
<i>1.1.6.5 Realizzazione e mantenimento delle reti portanti della Regione e dei collegamenti con la rete nazionale (componente locale-globale)</i>	
<i>1.1.6.6 Esplicitazione di chiari indicatori di riferimento sui quali misurare i vantaggi conseguiti in termini di sicurezza del trasporto</i>	
<i>1.1.6.7 Esplicitazione di chiari indicatori di riferimento sui quali misurare i vantaggi conseguiti in termini di salvaguardia dell'ambiente e del territorio</i>	

<i>1.1.6.8 Previsioni di sviluppo della domanda di trasporto passeggeri</i>	
<i>1.1.6.9 Previsioni di sviluppo della domanda di trasporto merci</i>	
<i>1.1.6.10 Politiche tariffarie (integrazione)</i>	
<b>1.1.7 Quadri finanziari</b> .....	pag. 23
<i>1.1.7.1 Piano finanziario</i>	
<i>1.1.7.2 Investimenti</i>	
<i>1.1.7.3 Copertura determinata/ indeterminata</i>	
<i>1.1.7.4 Articolazione nel tempo</i>	
<i>1.1.7.5 Priorità</i>	
<b>1.1.8 Strumenti amministrativi per l'attuazione/gestione degli strumenti di piano/programma</b> .....	pag. 26
<i>1.1.8.1 Azioni amministrative per dare efficacia agli strumenti di pianificazione e programmazione (norme di attuazione, norme per il TPL, PUM, Osservatori, Agenzie per la Logistica, Norme per la sicurezza stradale , ecc...)</i>	
<i>1.1.8.2 Articolazione e compiti della strutture di gestione (specificare).</i>	
<b>2. ESITI DELLA LETTURA IN RELAZIONE AD OBIETTIVI E STRATEGIE - ORIENTAMENTI E RACCOMANDAZIONI</b> .....	pag. 28
<b>2.1 Premessa</b> .....	pag. 28
<b>2.2 Obiettivi e strategie-Raccomandazioni e orientamenti</b> .....	pag. 30
<b>2.3 Conclusioni</b> .....	pag. 33

## **1. LETTURA DI COERENZA**

### **1.1. REGIONE MOLISE**

#### **1.1.1 Iter del processo di piano**

A seguito dell'approvazione del PGTL, la Regione ha provveduto alla redazione del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) che, adottato con deliberazione di Giunta Regionale 15 luglio 2002 n.1021, è stato inviato agli EE.LL ed a tutti soggetti interessati per acquisire eventuali osservazioni. Il Piano, infine, è stato approvato dal Consiglio Regionale con delibera del 16 settembre 2003, n. 324 previa audizione delle associazione degli utenti e degli esercenti il trasporto pubblico e privato . Per il Trasporto Pubblico Locale (TPL), in attuazione del decreto legislativo 422/1997 e s.m.i., è stata emanata la Legge Regionale 19/2000 (Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale) per perseguire d'intesa ed in concorso con gli Enti Locali il miglioramento del trasporto regionale, il riequilibrio modale e la realizzazione di un sistema integrato della mobilità. La stessa legge regionale prevede che la Regione nell'esercizio delle sue funzioni di programmazione rediga il PRT definendo un sistema coordinato di trasporti in funzione delle previsioni di sviluppo socio – economico e di riequilibrio territoriale.

#### **1.1.2 Documentazione acquisita ed esaminata dal Gruppo di lettura**

Il gruppo di lettura ha acquisito ed esaminato la seguente documentazione:

- a) Piano Regionale dei trasporti e relativa Delibera di approvazione. Il documento di Piano si compone di una relazione generale (RG) e dei sottoelencati allegati:
- relazione di dettaglio (RD);
  - Indagini sugli spostamenti sistematici;
  - Il servizio di TPL su gomma: schede aziendali;
  - Valutazione costi/benefici sugli interventi infrastrutturali;
  - Cartografie.

In particolare la relazione di dettaglio (RD) risulta articolata nei seguenti capitoli:

- Premessa metodologica ed obiettivi;
- Lo scenario attuale e previsivo;
- Le alternative strategiche e le scelte di intervento;
- Gli indirizzi strategici prescelti e le implicazioni operative;
- Fonti consultate.

b) Documentazione integrativa:

- ApQ in materia di “Trasporti ed infrastrutture viarie” sottoscritto in data 30 dicembre 2002 contenente programmi di interventi concernenti lavori di messa in sicurezza ed

adeguamento della rete stradale regionale, di recupero del patrimonio stradale esistente e di completamento dei lavori già iniziati;

- Protocollo d'Intesa tra la Regione Molise e Rete ferroviaria Italiana relativo al “Potenziamento e miglioramento delle infrastrutture ferroviarie ricadenti nel territorio della Regione Molise” sottoscritto il 5 gennaio 2004;
- Legge regionale 29 settembre 1999, n. 34 “Norme sulla ripartizione delle funzioni e dei compiti amministrativi tra la Regione e gli Enti Locali, in attuazione dell’articolo 3 della legge 8 giugno 1990, n. 142, della legge 15 marzo 1997, n. 59 e decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112”;
- Legge regionale 18 ottobre 2002, n. 25 “Eliminazione delle barriere architettoniche”;
- Legge Regionale 24 marzo 2000, n. 19 “Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale”;
- “Norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica”:
  - Deliberazione del Consiglio Regionale 25 luglio 2000, n.90. Programma regionale in applicazione della legge 19 ottobre 1998, n. 366 recante
  - Deliberazione del Consiglio Regionale 4 febbraio 2003, n. 43. l. 388/2000 (legge finanziaria 2001) l. 448/2201 (legge finanziaria 2002) - finanziamento della legge 19 ottobre 1998, n. 366 recante “Norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica”- Approvazione;
  - Deliberazione di Giunta regionale 17 settembre 2003, n. 1079. Legge 366/1998 – art. 6 comma “F” Assegnazione biciclette.

### **1.1.3 Obiettivi**

Nel documento di PRT del Molise si legge:

“L’obiettivo di fondo del Piano è quello di dare al settore dei trasporti della regione un indirizzo di visione sistemica, capace di assicurare ad esso la indispensabile centralità a servizio delle esigenze di mobilità della popolazione e di vettore di sviluppo economico locale, secondo le linee di indirizzo contemplate dallo stesso Piano Generale dei Trasporti. Il raggiungimento di questo macroobiettivo generale può essere assicurato dalla combinazione di obiettivi funzionali che comprendono:

- il corretto ed equilibrato inquadramento degli interventi di adeguamento e riassetto infrastrutturale relativo ad ogni forma di sistema trasportistico (stradale, ferroviario, aeroportuale, portuale ed intermodale);
- la realizzazione di un decisivo riassetto dell’organizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico (stradale, ferroviario) e di conseguenza del Trasporto Privato;

- l'introduzione del concetto di integrazione dell'impiego delle reti di trasporto regionale in ambito interregionale e nazionale;
- lo sforzo verso un progressivo, seppur difficile, processo di riequilibrio modale dei traffici".

Si ritrova una sostanziale coerenza con gli obiettivi generali dello SOM, anche se gli stessi non sono tutti dichiarati esplicitamente. In particolare, gli obiettivi di piano possono essere desunti dall'analisi del testo come di seguito riportato:

- Maggiore accessibilità : dichiarato nel capitolo "Premessa metodologia ed obiettivi" (RD) con riferimento all'esigenza "di garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, anche se con livelli di servizio (tempi di accesso, qualità del trasporto, costi) differenziati in relazione alla rilevanza sociale delle diverse zone, alla plurimodalità e interoperabilità, alla salvaguardia dell'ambiente e all'aumento della sicurezza." Ad integrazione l'Esperto nominato dalla Regione ha segnalato al GdE che tale obiettivo è perseguito anche nell'APQ "Trasporti e Infrastrutture viarie";
- Riequilibrio modale: dichiarato nel Piano in termini di "sottrazione di traffico alla modalità stradale a favore di quella ferroviaria e, laddove possibile, di quella marittima (soprattutto nel comparto delle merci)";
- Intermodalità e integrazione: dichiarato nel Piano relativamente all'"introduzione del concetto di integrazione dell'impiego delle reti di trasporto regionale in ambito interregionale e nazionale" ed inoltre espresso con specifico riferimento al TPL, per il quale è previsto un "ridisegno del modello (...) volto alla riqualificazione e alla razionalizzazione dei servizi, allo sviluppo dell'intermodalità e dell'interscambio, e dunque all'innalzamento del livello di produttività della spesa". Infine, l'obiettivo è dichiarato per il traffico merci relativamente all'"introduzione dei supporti infrastrutturali e gestionali che favoriscano l'intermodalità del traffico merci";
- Qualità ed efficienza: non dichiarato ma desumibile, con specifico riferimento alla rete stradale, laddove il PRT indica che ai fini del recupero e dell'innalzamento "dei livelli di funzionalità e di efficienza del sistema stradale primario e secondario, è necessario attribuire priorità ad un insieme di interventi già da tempo programmati e finanziati, ma solo in parte portati a compimento." Con riferimento al TPL, l'obiettivo è desumibile dalla previsione del Piano di migliorare la mobilità attraverso l'erogazione di servizi di trasporto in grado di soddisfare qualitativamente e quantitativamente i bisogni di mobilità dei cittadini, la razionalizzazione del traffico privato e il riassetto della rete.

Ad integrazione l'esperto regionale ha segnalato al GdE che tale obiettivo è perseguito anche per il trasporto su ferro nel Protocollo di Intesa tra la Regione Molise e Rete Ferroviaria Italiana ;

- Maggiore sicurezza: non dichiarato ma desumibile, al capitolo 2.2.1.2 “La sicurezza sulle strade” (RD) dove sono contenute indicazioni in merito ed è prodotta un’analisi dell’incidentalità (medie annue 1996/2000).

Ad integrazione l’Esperto nominato dalla Regione ha segnalato al GdE che tale obiettivo è perseguito anche nell’APQ “Trasporti e Infrastrutture viarie”;

- Maggiore affidabilità e minore vulnerabilità del sistema dei trasporti: non dichiarato ma desumibile laddove il Piano tratta il TPL in termini di regolarità e affidabilità dei servizi di puntualità delle singole corse di comunicazione con l’utenza, di rispetto per l’ambiente e di osservanza della carta dei servizi;
- Uso efficiente delle risorse: dichiarato con riferimento al TPL in termini di “raggiungimento di un adeguato rapporto tra risorse finanziarie destinate all’esercizio e quelle finalizzate agli investimenti”.

Ad integrazione l’esperto nominato dalla regione ha segnalato al GdE che tale obiettivo è perseguito anche nell’APQ “Trasporti e Infrastrutture viarie”;

- Miglioramento organizzativo/gestionale: non esplicitamente espresso dal PRT, ma è rinvenibile laddove, nell’ambito del TPL, il Piano pone l’accento sulla scelta degli strumenti per il miglioramento dell’efficienza, dell’efficacia e dell’economicità delle imprese produttrici di servizi di trasporto;
- Superamento barriere alla mobilità delle persone con ridotte capacità motorie: non dichiarato esplicitamente dal PRT. Se ne trova un riferimento laddove il Piano, nell’individuare gli opportuni interventi di svecchiamento sul parco mezzi di TPL su strada, precisa che gli stessi dovranno essere rivolti anche a rendere accessibile il servizio ai portatori di handicap. Inoltre, il PRT fa riferimento alla L.R. 19/2000 sul TPL che, nell’individuare le categorie di trasporto su strada, ne prevede una relativa ai “trasporti speciali riservati ai soggetti portatori di handicap e a mobilità ridotta”.

Ad integrazione l’Esperto ha fatto presente al GdE che la legge regionale 18 ottobre 2002, n. 25 “Eliminazione delle barriere architettoniche”, che contiene una serie di norme e prescrizioni riguardanti la mobilità urbana ed extraurbana, stabilisce che le strutture realizzate o modificate (stazioni, parcheggi, aree e percorsi pedonali) e i mezzi di trasporto (autobus, treni, ferrovie a cremagliera, funivie e funicolari) devono essere tali da consentire l’installazione di manufatti, apparecchiature e dispositivi tecnologici in modo da assicurare la compatibilità con le esigenze degli utenti. Alla legge sono allegate le “Prescrizioni tecniche di attuazione per l’eliminazione delle barriere architettoniche” ;

- Approntamento strumenti stabili di formazione, aggiornamento: il PRT sottolinea come la riforma del TPL, che attribuisce al soggetto pianificatore significative competenze e

responsabilità, necessita di “ interventi di riqualificazione professionale” diretti alla dirigenza e al personale della Regione;

- Fluidificazione mobilità, ovvero ridurre il costo generalizzato del trasporto: non dichiarato nel PRT.

Ad integrazione l'Esperto nominato dalla Regione ha indicato al GdE l'art 9 della Legge Regionale 19/2000 che stabilisce che i Comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti, nonché quelli individuati dalla Regione per comprovate particolari esigenze, adottino i PUT predisposti secondo le direttive del Ministero dei LL.PP. e secondo gli indirizzi della programmazione regionale.

- Riduzione impatti ambientali : non dichiarato, ma desumibile nel .PRT (par. 3.2.2) laddove si fa riferimento allo studio preliminare di fattibilità per la realizzazione di un sistema di metropolitana leggera, alla elettrificazione (ormai completata) della tratta ferroviaria Roccaravindola – Venafro a servizio del locale Nucleo Industriale ed al raccordo ferroviario del Nucleo Industriale Campobasso – Bojano (anch'esso realizzato), all'ipotesi del nuovo Sistema Portuale di Termoli (par. 3.2.3.2).

Ad integrazione l'Esperto nominato dalla Regione ha fatto presente GdE che l'obiettivo risulta essere anche perseguito:

- nell'APQ “ Trasporti e Infrastrutture viarie”;
  - nel Protocollo di Intesa istituzionale di Programma tra la Regione Molise e Rete Ferroviaria Italiana che prevede lo studio di fattibilità per la elettrificazione della tratta ferroviaria Termoli – Venafro;
  - nelle deliberazioni del Consiglio regionale 96/2000 e 43/2003 e della Giunta regionale 1079/2003 con le quali l'Amministrazione regionale intende promuovere, valorizzare e sviluppare la mobilità ciclistica.
- Protezione e valorizzazione paesaggio e patrimonio storico, archeologico, architettonico: l'obiettivo non è esplicitamente dichiarato dal PRT, anche se si riscontrano due riferimenti pertinenti: il primo nello scenario programmatico di riferimento laddove è prospettata “la rete logistica integrata a più livelli” per lo sfruttamento delle potenzialità nei diversi comparti del turismo e dell'ospitalità generati dalla dotazione di risorse naturali e culturali; il secondo rinvenibile nelle tabelle di “sintesi di alcuni degli interventi puntuali minori sulle infrastrutture stradali sostenute da finanziamenti regionali” ove sono contenuti diversi interventi finalizzati alla valorizzazione turistica di aree regionali di particolare interesse.

Ad integrazione l'Esperto nominato dalla Regione ha segnalato al GdE che nell'APQ “ Trasporti e Infrastrutture viarie” è riportato che le opere da realizzare sulla rete di competenza regionale sono state individuate anche secondo criteri di collegamento con località turistiche.



Nel seguito è proposto un quadro sinottico di raffronto fra gli obiettivi del PRT e quelli dello SOM.

OBIETTIVI SOM	PRT	DOCUMENT. INTEGRATIVA
<b>Maggiore accessibilità</b>	Dichiarato l'obiettivo di fondo "di garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, anche se con livelli di servizio (tempi di accesso, qualità del trasporto, costi) differenziati in relazione alla rilevanza sociale delle diverse zone, alla plurimodalità e interoperabilità, alla salvaguardia dell'ambiente e all'aumento della sicurezza."	Riscontrabile nell'APQ "Trasporti e infrastrutture viarie" con l'esigenza di un collegamento autostradale trasversale alla rete nord-sud e con gli interventi sulla rete primaria e secondaria
<b>Riequilibrio modale</b>	Dichiarato nel Piano in termini di "sottrazione di traffico alla modalità stradale a favore di quella ferroviaria e, laddove possibile, di quella marittima (soprattutto nel comparto delle merci)";	
<b>Intermodalità e integrazione</b>	Dichiarato nel Piano con riferimento all' "integrazione dell'impiego delle reti di trasporto regionale in ambito interregionale e nazionale". Espresso con riferimento al TPL, per il quale è previsto un "ridisegno (...) volto alla riqualificazione e alla razionalizzazione dei servizi, allo sviluppo dell'intermodalità e dell'interscambio, e dunque all'innalzamento del livello di produttività della spesa". Infine l'obiettivo è dichiarato per il traffico merci relativamente all'introduzione dei supporti infrastrutturali e gestionali che favoriscano l'intermodalità del traffico merci";	
<b>Qualità ed efficienza</b>	Desumibile, per il trasporto stradale, laddove il PRT individua come azione specifica quella diretta al recupero e all'innalzamento dei livelli di funzionalità e di efficienza del sistema stradale primario e secondario. Con riferimento al TPL, l'obiettivo è desumibile dalla previsione del Piano di migliorare la mobilità attraverso l'erogazione di servizi di trasporto in grado di soddisfare qualitativamente e quantitativamente i bisogni di mobilità dei cittadini, la razionalizzazione del traffico privato e il riassetto della rete.	Riscontrabile per il trasporto su ferro nel Protocollo di Intesa tra la Regione Molise e Rete Ferroviaria Italiana
Maggiore sicurezza	Desumibile, solo per il trasporto stradale, al capitolo 2.2.1.2 (RD) "La sicurezza sulle strade" dove sono contenute indicazioni in merito ed è prodotta un'analisi dell'incidentalità (medie annue 1996/2000).	Per il trasporto su ferro riscontrabile dal Protocollo di Intesa tra la Regione Molise e Rete Ferroviaria Italiana
Maggiore affidabilità e minore vulnerabilità del sistema dei trasporti	Desumibile solo con riferimento al TPL laddove il Piano pone l'accento sulla regolarità e affidabilità dei servizi di puntualità delle singole corse di comunicazione con l'utenza, di rispetto per l'ambiente e di osservanza della carta dei servizi.	
Uso efficiente delle risorse	Dichiarato con riferimento al TPL in termini di "raggiungimento di un adeguato rapporto tra risorse finanziarie destinate all'esercizio e quelle finalizzate agli investimenti";	Riscontrabile nell'APQ "Trasporti e infrastrutture viarie"

Miglioramento organizzativo/gestionale	Desumibile solo nell'ambito del TPL laddove il Piano pone l'accento sulla scelta degli strumenti per il miglioramento dell'efficienza, dell'efficacia e dell'economicità delle imprese produttrici di servizi di trasporto	
Superamento barriere alla mobilità delle persone con ridotte capacità motorie	Desumibile laddove il PRT, nell'individuare gli opportuni interventi di svecchiamento sul parco mezzi di TPL su strada, precisa che gli stessi dovranno essere rivolti anche a rendere accessibile il servizio ai portatori di handicap. Inoltre il PRT fa riferimento alla L.R. 19/2000 sul TPL che, nell'individuare le categorie di trasporto su strada, ne prevede una relativa ai "trasporti speciali riservati a soggetti portatori di handicap e a mobilità ridotta".	Dichiarato dalla legge regionale 18 ottobre 2002, n. 25
Approntamento strumenti stabili di formazione, aggiornamento	Desumibile laddove il piano sottolinea come la riforma del TPL, che attribuisce al soggetto pianificatore significative competenze e responsabilità, necessita di "interventi di riqualificazione professionale" diretti alla dirigenza e al personale della Regione.	
<b>Fluidificazione mobilità, ovvero ridurre il costo generalizzato del trasporto</b>		Riscontrabile nell'art 9 della Legge Regionale 19/2000
<b>Riduzione impatti ambientali</b>	Desumibile nel PRT (par. 3.2.2), laddove si fa riferimento allo studio preliminare di fattibilità per la realizzazione di un sistema di metropolitana leggera, alla elettrificazione (ormai completata) della tratta ferroviaria Roccaravindola – Venafro a servizio del locale Nucleo Industriale ed al raccordo ferroviario del Nucleo Industriale Campobasso – Bojano (anch'esso realizzato), all'ipotesi del nuovo Sistema Portuale di Termoli (par. 3.2.3.2)	Riscontrabile: nell'APQ "Trasporti e infrastrutture viarie"; nel Protocollo di Intesa istituzionale di Programma tra la Regione Molise e Rete Ferroviaria Italiana, che prevede lo studio di fattibilità per la elettrificazione della tratta ferroviaria Termoli – Venafro; nelle deliberazioni di Consiglio e di Giunta regionali, con le quali si intende sviluppare e valorizzare la mobilità ciclistica.
<b>Protezione e valorizzazione paesaggio e patrimonio storico, archeologico, architettonico</b>	Desumibile in base a 2 riferimenti: pertinenti: laddove è prospettata "la rete logistica integrata a più livelli" per lo sfruttamento delle potenzialità nei diversi comparti del turismo e dell'ospitalità generati dalla dotazione di risorse naturali e culturali; nelle tabelle di "sintesi di alcuni degli interventi puntuali minori sulle infrastrutture stradali sostenute da finanziamenti regionali" ove sono contenuti diversi interventi finalizzati alla valorizzazione turistica di aree regionali di particolare interesse.	Riscontrabile nell'APQ "Trasporti e infrastrutture viarie"

## **1.1.4. Strategie**

### *1.1.4.1 Lettura delle strategie*

#### *A. Strategie istituzionali (assetto degli enti che hanno poteri di intervento sui trasporti)*

Tra le strategie istituzionali del PRT è dichiarata quella di “favorire il processo di decentramento locale in ordine alle competenze di Province e Comuni” e introdurre gli opportuni sistemi di coordinamento ed integrazione delle stesse. Il PRT, in proposito, illustra in appositi capitoli i compiti e le funzioni rispettivamente di Regione, Province e Comuni.

Il PRT formula, inoltre, l’ipotesi della creazione di un’Agenzia Regionale per la Mobilità da costituire alle dirette dipendenze dell’Assessorato ai trasporti, con compiti di supporto alla regione e agli Enti locali in materia di :

- gestione del processo di pianificazione degli investimenti e monitoraggio del sistema dei trasporti mediante il Centro studi;
- gestione del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità e di progettazione e programmazione dei servizi minimi e aggiuntivi, integrati fra loro e con la mobilità privata;
- gestione delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi di competenza della Regione e, ove richiesto, degli Enti Locali;
- redazione dei contratti di servizio;
- controllo, vigilanza e monitoraggio dello svolgimento dei servizi e verifica del rispetto della parità e dell’uguaglianza di trattamento degli utenti;
- definizione e gestione della politica tariffaria.

Allo scopo, poi, di dare attuazione al principio della partecipazione della collettività alle scelte connesse alla mobilità regionale, il PRT segnala la necessità di costituzione di una Consulta Regionale della Mobilità. L’obiettivo di questa struttura è quello di assicurare la partecipazione degli utenti, delle parti sociali, delle Associazioni di categoria del settore del trasporto di persone e merci e delle comunità locali al processo di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto e di mobilità.

Per il TPL, il PRT prevede i seguenti interventi istituzionali:

- definizione della Rete dei Servizi Minimi;
- definizione dei Programmi Triennali dei Servizi di Trasporto Pubblico;
- definizione dei Contratti di Servizio.

Ad integrazione l'Esperto nominato dalla Regione ha fatto presente al GdE che anche la legge regionale 19/2000, prevede l'istituzione l'Osservatorio Regionale dei Trasporti, avente i compiti di "monitorare i servizi di trasporto pubblico su tutto il territorio regionale, di organizzare e gestire la banca dati del trasporto pubblico del Molise, di fornire supporto informativo e tecnico alla programmazione della regione e degli enti locali in materia di trasporto pubblico, di redigere proposte tecniche per la predisposizione del piano regionale dei trasporti, dei programmi triennali di trasporto e degli accordi di programma, di organizzare ed erogare informazioni in materia di trasporto pubblico locale mediante la periodica pubblicazione di un bollettino nonché dietro specifica richiesta degli enti locali, delle organizzazioni sindacali, delle associazioni dei consumatori e degli utenti".

*B. Strategie gestionali (organizzazione imprese di produzione dei servizi di trasporto, scelte strategiche per il riassetto della rete di trasporto pubblico e per la circolazione privata)*

La strategia gestionale di piano, riferita essenzialmente al TPL, è descritta dal PRT relativamente, in particolare, ai seguenti aspetti:

- logiche di definizione dei bacini di traffico;
- strategia di adeguamento dell'offerta: razionalizzazione e ridefinizione della rete;
- integrazione servizi e tariffa integrata;
- introduzione di logiche competitive e di efficienza nel servizio (contratti di servizio).

In particolare, il PRT riferisce relativamente ai seguenti interventi gestionali:

- Scelta del modello di rete di trasporto pubblico. In merito, la Legge Regionale 19/2000 suddivide i servizi di trasporto pubblico su strada in servizi di rete (urbani e provinciali di bacino), finalizzati a soddisfare i bisogni di mobilità di specifiche aree territoriali, e servizi di linea (provinciali, di interbacino regionale e interregionali), finalizzati a soddisfare i bisogni di mobilità di specifiche destinazioni. La stessa Legge suddivide inoltre i servizi su strada in trasporti ordinari, rivolti alla generalità degli utenti e, pertanto, svolti secondo le normali condizioni di trasporto, trasporti a chiamata, effettuati in territori a domanda debole su percorsi fissi o variabili, e trasporti speciali riservati a soggetti portatori di handicap e a mobilità ridotta.
- Scelta degli strumenti per favorire l'integrazione della rete. In merito, la Regione Molise ritiene necessario attivare un sistema tariffario integrato regionale tra tutti i vettori operanti all'interno del territorio regionale con l'introduzione di un titolo di viaggio unico e auspica che si arrivi progressivamente ad un sistema unificato di:
  - promozione e comunicazione alla clientela;
  - la stampa e la distribuzione dei titoli di viaggio;
  - la standardizzazione degli impianti di obliterazione;

- controllo dell'evasione;
  - informazione all'utenza.
- Scelta degli strumenti per il miglioramento dell'efficienza, dell'efficacia e dell'economicità delle imprese produttrici di servizi di trasporto. In merito, la Regione Molise intende promuovere una serie di interventi finalizzati a introdurre logiche di collaborazione e competizione tra le aziende erogatrici di servizi di trasporto. Infatti, la collaborazione risulta cruciale per assicurare l'integrazione della rete di TPL e la competizione è invece fondamentale per garantirne l'efficienza. La possibilità di far convivere collaborazione e competizione necessita della presenza di un soggetto programmatore (la Regione) in grado di gestire in modo unitario e integrato una serie di attività (la pianificazione delle rete infrastrutturale, l'analisi dei fabbisogni di mobilità, la programmazione dell'offerta di servizio, il finanziamento delle infrastrutture, la fissazione delle tariffe) e promuovere un modello di erogazione dei servizi di trasporto di concorrenza "per il mercato". Per attivare, quindi, un modello in grado di coniugare competizione e collaborazione la Regione intende promuovere , in particolare i seguenti interventi:
- ridimensionamento delle barriere all'ingresso, con particolare riferimento al contenimento dei costi fissi da far accollare agli operatori, ed ai requisiti di ammissione alle gare (art. 13 legge regionale 19/2000) ;
  - introduzione di meccanismi di flessibilità (introduzione di clausole contrattuali di aggiustamento e adeguamento del servizio, laddove necessario; incentivi all'iniziativa degli operatori per miglioramenti del servizio).

### *C. Strategie infrastrutturali*

Le strategie infrastrutturali perseguite dal PRT sono fondamentalmente:

- 1) il riassetto immediato delle infrastrutture (invarianti di Piano);
- 2) il graduale approfondimento degli interventi strategici sulle modalità stradale, marittima ferroviaria e sulla logistica intermodale (interporto).

Su tale base il PRT individua le linee di azione concrete che dovranno costituire l'ossatura degli interventi della regione sul sistema del trasporto locale:

- graduale ma progressivo miglioramento della dotazione delle infrastrutture a rete, attraverso il consolidamento e il miglioramento della rete stradale esistente insieme all'introduzione di alcuni nuovi collegamenti strategici volti ad alleggerire il traffico su alcuni nodi della rete primaria e secondaria più congestionati e lenti, e stimolando interventi di svecchiamento e recupero funzionale da parte dell'organismo responsabile dell'infrastruttura ferroviaria, oggi ancora fortemente penalizzata;

- impulso al trasporto ed ai sistemi logistici di supporto alla mobilità delle merci, sia attivando iniziative già programmate ma fortemente in ritardo sul piano della realizzazione (interporto di Termoli), sia accelerando la valutazione di fattibilità di nuove iniziative funzionali ad un decisivo decollo del settore della logistica delle merci nella regione, quali: il nuovo porto di Termoli; gli interventi sul sistema ferroviario e sui suoi supporti logistici oggi carenti; l'integrazione della rete esistente con nuovi snodi interregionali (il centro di stoccaggio e smistamento delle merci nella zona di Venafro e il raccordo ferroviario "Campobasso – Bojano") con buone prospettive di ricaduta.

Più nello specifico il PRT individua le seguenti priorità di intervento:

- realizzazioni di collegamenti tra arterie di importanza essenziale per la mobilità regionale;
- realizzazioni di collegamenti tra la rete stradale principale e centri regionali particolarmente svantaggiati;
- realizzazioni degli interventi previsti nei Piani ANAS 2001/2003 e 2002/2004;
- realizzazione dei nodi di interscambio.

#### 1.1.4.2 Raffronto delle strategie di piano con lo SOM

STRATEGIE SOM	PRT	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
<b>Strategie istituzionali</b>		
Promozione del massimo livello di coordinamento tra le Amministrazioni, gli esercenti le infrastrutture, e gli erogatori di servizi	Tra le strategie istituzionali del PRT è dichiarata quella di "favorire il processo di decentramento locale in ordine alle competenze di Province e Comuni" e introdurre gli opportuni sistemi di coordinamento ed integrazione delle stesse. Inoltre il PRT prevede l'istituzione della Consulta Regionale della Mobilità.	
Integrazione delle competenze	Per il TPL, il PRT prevede: 1. definizione della Rete dei Servizi Minimi; 2. definizione dei Programmi Triennali dei Servizi di Trasporto Pubblico; 3. definizione dei Contratti di Servizio.	
Introduzione di moderne procedure di pianificazione da affidare ad uffici specifici anche istituendo Enti appositi (uffici di Pianificazione, Osservatori sulla mobilità), e nell'attivazione di procedure di controllo e monitoraggio sull'attuazione degli interventi	Il PRT prevede l'istituzione dell'Agenzia per la Mobilità del Molise. Il PRT, inoltre, illustra in appositi capitoli rispettivamente, i compiti e le funzioni di Regione, Province e Comuni.	Nella legge regionale 19/2000 è prevista l'istituzione dell'Osservatorio Regionale.

<b>Strategie gestionali</b>		
Rispetto del Decreto leg.vo 400/99	<p>Per il TPL, il PRT riferisce in merito all'attuazione della riforma (la Regione Molise ha unicamente ferrovie in gestione ex FF.SS.) riportando quanto previsto dalla L.R. 19/2000 ed evidenziando gli orientamenti della Regione, in particolare per i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• logiche di definizione dei bacini di traffico;</li> <li>• strategia di adeguamento dell'offerta: razionalizzazione e ri-definizione della rete;</li> <li>• integrazione servizi e tariffa integrata; introduzione di logiche competitive e di efficienza nel servizio (contratti di servizio).</li> </ul>	
<b>Strategie infrastrutturali</b>		
Promozione di un riequilibrio della ripartizione della domanda, sia passeggeri che merci, tra le diverse modalità	<p>Tra le prospettive strategiche individuate dal Piano è prevista "la sottrazione di traffico alla modalità stradale a favore di quella ferroviaria e, laddove possibile, di quella marittima (soprattutto nel comparto delle merci)"</p> <p>In particolare, per quanto riguarda il TPL il PRT individua la necessità dell'ammodernamento della rete ferroviaria.</p> <p>Per quanto concerne gli interventi infrastrutturali, il PRT evidenzia la necessità di interventi sui settori ferroviario, portuale e interportuale.</p>	
Accentuazione dell'integrazione fra le diverse componenti del sistema (intermodalità)	E' previsto il rafforzamento della intermodalità con la realizzazione dei nodi di interscambio.	
Sfruttamento delle esistenti infrastrutture, recuperandone ogni componente, allo stato obsoleta o sottoutilizzata, che sia di vantaggio per la causa delle precedenti due strategie	Dichiarata laddove il PRT individua, tra le linee di azione concrete che dovranno costituire l'ossatura degli interventi della regione sul sistema del trasporto locale, il graduale ma progressivo miglioramento della dotazione delle infrastrutture a rete, attraverso il consolidamento e il miglioramento della rete stradale esistente e la promozione di interventi di svecchiamento e recupero funzionale dell'infrastruttura ferroviaria.	

### **1.1.5 Metodologia di elaborazione**

#### ***1.1.5.1 Costruzione quadro di riferimento***

Il quadro di riferimento indicato dal PRT è costituito dal richiamo alla pianificazione nazionale e regionale, al POR, agli strumenti di Programmazione negoziata, alle principali norme in materia di trasporti articolate per modalità (TPL, ferrovie, strade) e ad alcuni Studi di Fattibilità..

Non compaiono riferimenti a piani e studi sub-regionali.

Per quanto concerne la politica della sicurezza, il PRT fa riferimento unicamente alla viabilità, in considerazione delle intrinseche condizioni di criticità in cui versa tale modalità rispetto alla normativa vigente.

### ***1.1.5.2 Analisi stato attuale***

Al capitolo 2 “Lo scenario attuale e previsivo” (PD), il PRT delinea un quadro dettagliato, completato da dati quantitativi (fonti ISTAT e UNIONCAMERE), in termini sociali ed economici della Regione, definendone le implicazioni in rapporto alla domanda ed all’offerta di trasporto.

Tale analisi risulta di particolare interesse in quanto dà conto di un territorio, prevalentemente montuoso e collinare ad esclusione di una stretta striscia litoranea, caratterizzato in massima parte dalla presenza di un gran numero di centri urbani di piccola e piccolissima dimensione, a bassa densità abitativa, e dalla polarizzazione della popolazione (ammontante a complessive 327.177 unità nell’anno 2000) nei pochi centri urbani di elevata dimensione, a ridosso del capoluogo, e a maggior sviluppo economico situati nell'area costiera.

Il territorio regionale risulta suddiviso in sei classi omogenee di comuni con le seguenti caratteristiche :

- nei 3 comuni rientranti nella tipologia “urbana ad elevato sviluppo” (Campobasso, Termoli, Isernia), si rilevano i dati di crescita demografica ed economica più sostenuti; l’accessibilità è leggermente inferiore alla media, ma la mobilità sistemica assorbe la quota maggiore (circa il 40%) del totale regionale (pari a 8.729.000 veicoli tra passeggeri e merci) con una densità per kmq pari a quasi dieci volte la media;
- nei 25 comuni “periurbani” l’economia è fortemente terziarizzata ed in buono sviluppo; l’accessibilità non ottimale si accompagna ad una quota dei flussi veicolari pari al 25% del totale (5.608.633 veicoli anno) e densità per Km<sup>2</sup> leggermente sotto la media;
- le “aree intermedie ad economia terziarizzata”, comprendenti 37 comuni insieme ad un’altra area simile costituita dai 5 comuni di Campomarino, Montenero di Bisaccia, Petacciato, Pesche e Pozzilli, l’economia è prevalentemente terziarizzata ed in alcuni casi con domanda turistica sostenuta (Campomarino) o a vocazione secondaria più rilevante (Pozzilli), il sistema economico è in fase di avvio ma non ancora consolidato, e la crescita demografica significativa; l’accessibilità è buona ma i flussi di mobilità (pari al 13% del totale) presentano densità per Km<sup>2</sup> di superficie nel primo gruppo inferiori alla media e nel secondo migliori;
- nei 39 comuni “in declino demografico ad economia prevalentemente agricola” (popolazione: 55.037 abitanti) si rileva l’assenza di attività produttive secondarie ed un limitato sviluppo del terziario; l’accessibilità è ampiamente inferiore alla media e i flussi di mobilità, che rappresentano il 10% circa del totale regionale, appaiono poco consistenti se raffrontati alla superficie territoriale occupata (2.034 veicoli/anno per Km<sup>2</sup> su una media regionale di 5.549);
- un’altra area “a marginalità demografica” comprende 24 comuni localizzati in prevalenza oltre gli 800 metri di altitudine (area del Parco Nazionale, superficie agricola prevalentemente boschiva), con quote di forza lavoro inferiori alla media, bassa accessibilità, discreto movimento turistico (locale, seconde case), e flussi di mobilità tra i più bassi della regione.



Delimitata l'area di Piano, il PRT individua, con particolare riferimento alla modalità stradale, due bacini di traffico e tre zone omogenee, tenendo conto delle informazioni, relative agli spostamenti sistematici O/D intercomunali, rinvenienti dai dati ISTAT disponibili e integrate con specifiche rilevazioni di campo. In particolare, il PRT analizza la situazione della infrastruttura stradale (dati desunti dal Conto Nazionale Trasporti 2000). Per quanto concerne la modalità ferroviaria si fa riferimento, soprattutto per il trasporto merci, ai dati desunti dal "Conto Nazionale Trasporti 2000" integrati con i dati forniti da FS S.p.A. Particolare attenzione è posta alle informazioni fornite dai Nuclei industriali. Infine, viene analizzata la situazione portuale di Termoli, in funzione del traffico passeggeri, della pesca, del traffico commerciale, del diporto nautico e della cantieristica navale.

### **1.1.5.3 Costruzione scenari futuri alternativi**

Il PRT non contiene riferimenti circa la costruzione di scenari futuri alternativi.

Esclusivamente per il collegamento Termoli S.Vittore, il PRT prevede sulla base dello Studio di Fattibilità "Collegamento Plurimodale Tirreno-Adriatico" i seguenti scenari:

- **Scenario 0** : Sistema stradale attuale di collegamento San Vittore-Venafro-Isernia-Campobasso-Termoli, senza alcun intervento di miglioramento;
- **Scenario 1** : Intervento stradale "minimo", che prevede esclusivamente interventi improcrastinabili legati soprattutto alla sicurezza (variante circonvallazione di Venafro);
- **Scenario 2** : Intervento stradale "medio" fino a Bojano-Guardiaregia, con realizzazione di "superstrada" tra il casello autostradale di S. Vittore e Termoli, mediante adeguamento della rete attuale (fino a Bojano);
- **Scenario 3** : Intervento stradale "medio" fino a Portocannone, con realizzazione superstrada come nell'ipotesi precedente, ma comprendendo nell'adeguamento l'intero percorso fino a Portocannone (da qui a Termoli la strada è già a due corsie per senso di marcia);
- **Scenario 4** : Intervento stradale "massimo" con realizzazione del nuovo tronco autostradale a pagamento tra S. Vittore e Termoli;
- **Scenario 5** : Sistema ferroviario attuale;
- **Scenario 6** : Sistema ferroviario ammodernato con interventi di adeguamento della linea esistente (variante Tora-Presenzano, ammodernamento Roccaravindola-Campobasso-manutenzione straordinaria Campobasso-Guglionesi).

#### ***1.1.5.4 Simulazione e valutazioni alternative***

Il PRT non contiene riferimenti circa simulazioni e valutazioni alternative.

Il PRT è corredato di uno specifico allegato concernente la valutazione costi-benefici (analisi economica-sociale) relativi agli interventi infrastrutturali del settore viario. L'analisi tuttavia appare debole in assenza di scenari alternativi e di simulazioni di traffico.

#### ***1.1.5.5 Proposte di piano***

Il PRT prevede sulla rete stradale secondaria interventi (Invarianti) che devono essere comunque realizzati per scongiurare il degrado ulteriore delle infrastrutture viarie, in termini di sicurezza ed efficienza, e per permettere il collegamento di zone già svantaggiate e marginali.

Sulla rete stradale primaria, il PRT riporta gli interventi previsti nei Programmi triennali ANAS 2001/2003 e 2002/2004 di notevole rilevanza, perché consistono in ammodernamenti, ricostruzioni, realizzazioni di varianti anch'essi incidenti sulla sicurezza e sull'efficienza delle infrastrutture.

Per la ferrovia, il PRT elenca una serie di interventi tra Venafro e Termoli programmati dalle Ferrovie dello Stato, quali la variante tra Venafro e Rocca d'Evandro (già realizzata e funzionante), l'elettrificazione della tratta Venafro - Roccaravindola (già realizzata), il Raccordo Ferroviario del Nucleo Industriale Bojano – Campobasso (realizzato in parte), lo Studio di Fattibilità per l'elettrificazione dell'intera tratta Venafro – Termoli, lo Studio di Fattibilità per la realizzazione della Metropolitana Leggera e lo Studio di Fattibilità del collegamento ferroviario Lucera – Campobasso.

Per il TPL, il PRT propone il riassetto del sistema, basandosi su tre indirizzi strategici di fondo: il rafforzamento dell'intermodalità, l'introduzione di meccanismi di competizione all'interno del Settore, l'applicazione del principio di sussidiarietà. La strategia che la Regione intende sviluppare si articola in una pluralità di interventi distinguibili in tre principali tipologie:

- interventi istituzionali riguardanti l'assetto degli Enti che hanno potere di programmazione, gestione e controllo dei sistemi di trasporto;
- interventi gestionali per perseguire il miglioramento dell'efficienza, dell'efficacia e dell'economicità e che riguardano l'assetto aziendale, il coordinamento dei servizi, i problemi tariffari e le eventuali forme di sovvenzione;
- interventi infrastrutturali che incidono sul sistema dell'offerta (sovvenzioni per l'acquisto di infrastrutture e materiale rotabile).

Gli strumenti previsti sono:

- la definizione della rete dei servizi minimi;

- i programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico.

Per la logistica, il PRT propone il riassetto dell'attuale porto di Termoli, la realizzazione del porto commerciale di Termoli, la realizzazione dell'Interporto di Termoli, la realizzazione del Centro smistamento merci di Venafro .

Infine, il PRT propone un approfondimento dell'ipotesi di uno scalo aeroportuale molisano.

#### ***1.1.5.6 Strutture di monitoraggio e di gestione***

Nel PRT è proposta la creazione di una Agenzia per la Mobilità del Molise che avrà il compito di supportare la Regione e, se richiesto, gli Enti Locali nella gestione del processo di pianificazione degli investimenti e monitoraggio del sistema dei trasporti, nella gestione di pianificazione dei servizi e di progettazione e programmazione dei servizi minimi aggiuntivi, nella gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di competenza regionale e degli Enti locali, se richiesto, nella redazione dei contratti di servizio, nel controllo, vigilanza e monitoraggio dei servizi anche con la verifica di parità di trattamento degli utenti, definizione e gestione della politica tariffaria. Anche la legge regionale 19/2000 prevede la istituzione di un Osservatorio Regionale dei Trasporti .

#### ***1.1.5.7 Processo di concertazione con le parti sociali e istituzionali***

Il PRT contiene riferimenti in merito, laddove individua la necessità di costituzione una Consulta Regionale della Mobilità con il compito di assicurare la partecipazione degli utenti, delle parti sociali, delle Associazioni di categoria del settore del trasporto di persone e merci e delle comunità locali al processo di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto e di mobilità. La definizione dell'assetto organizzativo, l'identificazione dei soggetti da coinvolgere, le modalità di intervento ed i poteri di quest'organo non sono tuttavia definiti dal Piano e "andranno delineati e progettati per garantire all'ente regionale ed agli altri enti locali una serie di indicazioni e sollecitazioni utili per ancorare le scelte di progettazione e pianificazione alle esigenze ed ai bisogni del territorio".

### **1.1.6. Contenuti**

#### ***1.1.6.1 Costruzione di un quadro di riferimento delle attese trasportistiche***

A livello infrastrutturale, le attese riguardano:

- la risoluzione dei gravi problemi di efficienza e di sicurezza della rete stradale attraverso il miglioramento dell'infrastruttura primaria e secondaria a servizio della domanda interna di mobilità di persone e merci e la realizzazione di una relazione autostradale trasversale (Termoli-S.Vittore) al corridoio esistente nord-sud;
- lo svecchiamento e il recupero, da parte dell'Ente responsabile, dell'infrastruttura ferroviaria.

A livello trasporto passeggeri, le attese riguardano:

- il progressivo recupero della modalità ferroviaria incentivando la intermodalità tra mezzo privato e pubblico e tra le diverse modalità per favorire il decongestionamento della rete viaria;
- la razionalizzazione del sistema di erogazione ed organizzazione dei servizi.

A livello trasporto merci, le attese riguardano:

- la crescita del sistema logistico (interporto e porto di Termoli e centro di stoccaggio di Venafro).

#### ***1.1.6.2 Articolazione per settori (specificare)***

Le alternative strategiche e le scelte di intervento si articolano in due classi:

- Interventi infrastrutturali;
- Riassetto della gestione del TPL.

Gli interventi infrastrutturali si articolano, quindi, nei seguenti settori:

- rete stradale;
- rete ferroviaria;
- sistema portuale e intermodale di Termoli;
- interporto di Termoli;
- centro di stoccaggio di Venafro;
- ipotesi di scalo aeroportuale.

#### ***1.1.6.3 Articolazione per linee di intervento (eventuali studi di fattibilità)***

Il PRT individua le seguenti fondamentali linee di intervento:

- Per il TPL, l'incremento dell'efficienza del sistema mediante integrazione intermodale e tariffaria;
- Per l'infrastruttura stradale secondaria la messa in sicurezza ed il recupero di efficienza della rete (invarianti di piano) mediante gli interventi inclusi per la maggior parte nei piani di attuazione della L.64/86, nel POR Molise 2000/2006, nella D.G.R. 120/2001.

Per quanto riguarda gli studi di fattibilità il PRT contiene riferimenti in merito ai seguenti:

1. collegamento plurimodale Tirreno-Adriatico;

2. collegamento ferroviario Lucera-Campobasso;
3. ipotesi di scalo interportuale;
4. metropolitana leggera .

#### ***1.1.6.4 Ubicazione strategica delle infrastrutture nodali (componente locale-locale)***

Nel PRT per la realizzazione di una rete intermodale sono previsti punti di interscambio (Nodi) dove si prevedono i più alti flussi di scambio tra bacini di trasporto e tra diverse modalità .

Nella cartografia allegata al PRT sono rappresentati i Nodi esistenti e quelli previsti in una prima ipotesi di massima dal piano, localizzati lungo le direttrici Trignina e Bifernina, due dei quali in corrispondenza dell'infrastruttura ferroviaria. Le caratteristiche strutturali dei nodi sono correlate ai volumi di traffico e alle modalità di trasporto, e comprendono adeguati collegamenti viari, un'area di parcheggio per auto, un'area di sosta e di manovra per autobus, un locale di attesa coperto per passeggeri ed uno per il personale, un sistema di pensiline, un locale di ristoro e servizi vari. Preventivamente è ipotizzata una spesa media pari a € 350.000,00 per nodo.

#### ***1.1.6.5 Realizzazione e mantenimento delle reti portanti della Regione e dei collegamenti con la rete nazionale (componente locale-globale)***

Nel PRT, tra le infrastrutture stradali di interesse nazionale figura il collegamento Termoli - San Vittore compreso, tra l'altro, tra i progetti della Legge Obiettivo (L.443/2001

Riguardo ad esso la Regione ha predisposto uno Studio di fattibilità che prevede un ventaglio di ipotesi tra le quali l'adeguamento a quattro corsie della struttura attuale o la realizzazione di un nuovo tronco autostradale. L'infrastruttura, oltre ad essere il collegamento trasversale tra le autostrade A1 ed A14 si collegherebbe con il porto di Termoli , e con il previsto Interporto, inserito nel processo evolutivo del "Corridoio Adriatico" e da cui partono collegamenti con la Croazia e quelli possibili con la Grecia.

L'ANAS ha già finanziato ed appaltato i lavori per la "Variante di Venafro".

#### ***1.1.6.6 Esplicitazione di chiari indicatori di riferimento sui quali misurare i vantaggi conseguiti in termini di sicurezza del trasporto***

Il PRT non contiene specifici indicatori di riferimento. Tuttavia al paragrafo 2.2.1.2 "La sicurezza sulle strade" (RD) il PRT riporta un'analisi dell'incidentalità sulle strade statali e sull'autostrada A14 con l'indice incidenti/km e dall'indice di gravità per le medie annue 1996-2000 (fonte ACI) ed evidenzia gli aspetti generali della problematica.

#### ***1.1.6.7 Esplicitazione di chiari indicatori di riferimento sui quali misurare i vantaggi conseguiti in termini di salvaguardia dell'ambiente e del territorio***

Il PRT non contiene riferimenti in merito.

#### ***1.1.6.8 Previsioni di sviluppo della domanda di trasporto passeggeri***

Il PRT, sulla base dello studio citato al punto “3.7.5.2 Analisi stato attuale”, stima che la struttura della domanda passeggeri (peraltro valutata a 25 anni) resti sostanzialmente inalterata rispetto allo stato attuale, con una tendenza complessiva che premia i centri maggiori (Campobasso, Termoli, Isernia, Boiano, Venafro) ed alcuni di dimensione intermedia penalizzando sostanzialmente quelli minori: viene dunque confermato anche in quest’ambito di analisi il continuo processo verso una sempre più accentuata polarizzazione, in cui la marginalità dei centri minori, interni, montani e ad economia agricola tende via via ad accentuarsi, con una conseguente più intensa esigenza di collegamento costante con i poli maggiori.

Relativamente alla domanda di trasporto passeggeri, il Piano prevede un trend negativo sarà a carico delle classi di età più giovani (al di sotto dei 24 anni) con un presumibile effetto sul trasporto pubblico (spostamenti per motivi di studio). Viceversa, la domanda espressa soprattutto dalle classi in età lavorativa (25-64 anni) dovrebbe manifestare trend positivi, ma soprattutto a favore dell’auto privata, tenendo anche conto del tendenziale incremento della penetrazione dell’automobile e della diffusione del suo impiego.

#### ***1.1.6.9 Previsioni di sviluppo della domanda di trasporto merci***

In particolare Il PRT, sulla base dello studio citato al punto “3.7.5.2 Analisi stato attuale”, stima che in considerazione del trend generale del tessuto economico e demografico locale, che evidenzia, sia per la popolazione (e dunque per i tassi di consumo indotti) sia per le attività produttive, andamenti nel medio periodo piuttosto stazionari, e considerando altresì il trend del traffico merci registrato dalle rilevazioni ufficiali degli ultimi anni, la domanda di trasporto delle merci nella regione non dovrebbe presentare ritmi di crescita sostenuta, anzi la sua dinamica, negli ultimi anni calante, potrebbe presentare a breve ancora qualche difficoltà di ripresa.

#### ***1.1.6.10 Politiche tariffarie (integrazione)***

Al paragrafo 3.3.5.2. “La scelta degli strumenti per favorire l’integrazione della rete: la tariffa integrata” il PRT fa presente la necessità di “attivare un processo finalizzato alla creazione di un sistema tariffario integrato regionale tra tutti i vettori che operano all’interno del territorio molisano che preveda l’introduzione di titoli di viaggio che permettono al cittadino di utilizzare, anche promiscuamente, tutti i servizi di trasporto delle imprese operanti in Molise, eliminando contestualmente tutti i titoli di viaggio delle singole aziende”. Al fine di garantire una visione

integrata del sistema di trasporto regionale inoltre il PRT auspica la progressiva unificazione dei sistemi di promozione e comunicazione alla clientela, di stampa e distribuzione dei titoli di viaggio, di standardizzazione degli impianti di obliterazione, di controllo dell'evasione e di informazione all'utenza.

## **1.1.7 Quadri finanziari**

### ***1.1.7.1 Piano finanziario***

Non è presente un vero piano finanziario in quanto non vi sono riferimenti ai costi di gestione delle infrastrutture né dei servizi di trasporto per nessuna modalità.

Per la rete stradale secondaria, il PRT segnala l'urgenza di definire un piano di manutenzione straordinaria e un piano pluriennale di manutenzione ordinaria "cui destinare risorse finanziarie congrue che andranno definite in fase di sviluppo degli interventi attuativi.

Inoltre il PRT, per il progetto di collegamento ferroviario Lucera-Campobasso, riporta un importo stimato di gestione pari a 4,90 M€

### ***1.1.7.2 Investimenti***

Nel PRT viene fornito il quadro di sintesi, espresso per modalità, delle dimensioni economiche e finanziarie degli interventi infrastrutturali previsti dal Piano. Per gli interventi sulla rete stradale secondaria e primaria il PRT riporta in specifiche tabelle il costo di ogni singolo intervento previsto sulla rete.

### ***1.1.7.3 Copertura determinata/ indeterminata***

Per la rete stradale secondaria il PRT prevede interventi per un costo complessivo di 254 MEuro. Tale costo risulta coperto:

- per 31,3 MEuro dal POR 2000-2006 misura FESR "6.2 Miglioramento della rete di trasporto regionale (operazione UE "Strade")", di cui 13,4 MEuro a carico della Comunità e 17,9 MEuro ripartiti tra Stato e Regione. I soggetti beneficiari sono le Province di Campobasso e di Isernia;
- per la parte restante con risorse proprie dalla Regione Molise (dall'analisi dei dati finanziari riportati dal PRT tuttavia si riscontra un'incongruenza formale tra quanto affermato al par. 2.2.1.3 della R.D. e la tabella del par. 5.2 della R.G., nella quale come risorse disponibili sono riportate esclusivamente quelle relative al POR Molise 2000/2006).

Per la rete stradale primaria il PRT prevede :

- interventi di completamento e nuove realizzazioni per un costo complessivo di 299,38 MEuro completamente coperto dai Piani triennali ANAS 2001-2003 e 2002-2004;
- collegamento viario Termoli-S.Vittore (varie ipotesi) per un costo per la parte stradale che varia da un minimo di circa 104,36 MEuro ad un massimo di 1067,80 MEuro.

Ad integrazione l'Esperto nominato dalla Regione ha dichiarato GdE che allo stato risultano finanziati ed appaltati i lavori per la Variante di Venafro.

Il PRT prevede, poi, la realizzazione di nodi di interscambio intermodali per il trasporto passeggeri. Pur rimandando la puntuale definizione strutturale e logistica dei nodi ad un successivo apposito Piano attuatore, il PRT prevede in una prima ipotesi di massima la individuazione di un numero limitato di nodi (sei) per una spesa complessiva di circa 2,1 MEuro.

Per la rete ferroviaria il PRT prevede:

- interventi di adeguamento parziale della rete locale FS per un costo complessivo di 27,37 MEuro completamente coperti (24,79 dal CdP 1994-2000 di RFI e per 2,58 MEuro dalla Regione Molise ;
- nuovo tronco Lucera-Campobasso per un costo complessivo per l'intera tratta interregionale, compreso il materiale rotabile, di 413,16 MEuro senza nessuna copertura;
- collegamento ferroviario Termoli-S.Vittore per 935,15 MEuro (ipotesi minima) che non ha alcuna copertura finanziaria.

Per il sistema portuale il PRT prevede il riassetto del porto di Termoli per un costo di 51,645 MEuro ed il collegamento con l'interporto per un costo di 61,69 MEuro. Entrambi gli interventi non hanno copertura finanziaria pubblica.

Per la logistica , il PRT prevede:

- la realizzazione dell'interporto di Termoli del costo complessivo di 49,6 MEuro, per il quale è prevista la copertura finanziaria pubblica solo del I° lotto per 11,00 MEuro (6,37 MEuro a carico della Regione e 4,63 finanziati con L.341/95). La costruzione degli altri lotti funzionali è prevista a carico della società di gestione e di esercizio;
- la realizzazione del centro di stoccaggio e smistamento merci nella zona di Venafro per un costo di 7,75 MEuro senza copertura finanziaria pubblica.



#### ***1.1.7.4 Articolazione nel tempo***

Il PRT non riporta una articolazione temporale degli interventi infrastrutturali della proposta di Piano. Per tutti gli interventi previsti sulla rete stradale secondaria il PRT riporta la data presunta di consegna dell'opera e per gli interventi sulla rete primaria, di competenza dell'ANAS, la % di avanzamento reale al 31 dicembre 2001.

Ad integrazione l'esperto nominato dalla regione ha precisato che una articolazione temporale è individuata nell'APQ.

#### ***1.1.7.5 Priorità***

Il PRT articola gli interventi infrastrutturali di piano secondo tre livelli di priorità strategica :

- Priorità di 1° livello alle realizzazioni;
- Priorità di 2° livello agli approfondimenti progettuali;
- Priorità di 3° livello alle valutazioni di opportunità.

Al 1° livello di priorità il PRT assegna tutti gli interventi già decisi e di immediato avvio:

- Per la strada [completamenti e nuove realizzazioni sulla rete secondaria (invarianti di Piano); completamenti e nuove realizzazioni sulla rete primaria (Piani Triennali ANAS 2001-2003 e 2002-2004); avvio progettazione nodi di interscambio intermodale passeggeri (dopo l'approvazione del Piano dei Servizi Minimi);
- Per la ferrovia (prosecuzione adeguamento rete ferroviaria locale di FS);
- Per la logistica (avvio dell'esecuzione del I° lotto dell'Interporto di Termoli; progettazione e realizzazione del centro di stoccaggio e smistamento merci di Venafro);
- Per la portualità (avvio progettazione riassetto porto di Termoli).

Al 2° livello di priorità il PRT assegna gli interventi che necessitano di approfondimenti per la migliore scelta progettuale:

- Per la strada [ collegamento veloce S.Vittore –Termoli];
- Per la logistica [II° e III° lotto del completamento dell'interporto di Termoli]
- Per la portualità (nuovo porto commerciale di Termoli).

Al 3° livello di priorità il PRT assegna quei progetti la cui opportunità di realizzazione necessita di ulteriore valutazione:

- Per la ferrovia [nuova tratta di collegamento Lucera-Cambobasso];
- Per l'aeroportualità [valutazione di opportunità e di localizzazione di uno scalo aeroportuale in Molise]

## **1.1.8 Strumenti amministrativi per l'attuazione/gestione degli strumenti di piano/programma**

### ***1.1.8.1 Azioni amministrative per dare efficacia agli strumenti di pianificazione e programmazione (norme di attuazione, norme per il TPL, PUM, Osservatori, Agenzie per la Logistica, Norme per la sicurezza stradale, ecc...)***

Il PRT riferisce delle scelte strategiche organizzative che la Regione intende perseguire:

- istituzione dell'Agenzia per la mobilità del Molise (AMM) alle dirette dipendenze dell'Assessorato ai trasporti, quale organo di supporto tecnico-scientifico e politico-gestionale alla Regione;
- istituzione della Consulta Regionale della Mobilità, al fine di assicurare la partecipazione degli utenti, delle parti sociali, delle Associazioni di categoria del settore del trasporto di persone e merci e delle comunità locali al processo di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto e di mobilità. Il PRT rinvia comunque la definizione dell'assetto organizzativo, l'identificazione dei soggetti da coinvolgere, le modalità di intervento ed i poteri di quest'organo ad una fase successiva.

Il PRT evidenzia inoltre la necessità di prevedere e attuare, parallelamente al processo di pianificazione, un puntuale monitoraggio "del sistema trasporti-territorio, fino ad oggi non realizzato in maniera sistematica, allo scopo di alimentare il processo con informazioni aggiornate, raccolte ed elaborate con metodologie scientifiche comuni e prevedere la rilevazione dello stato di attuazione delle previsioni di piano, al fine di ricercare i nessi di causa ed effetto tra gli interventi realizzati e le conseguenze sulla domanda, sull'offerta e sulla qualità". Anche la L.R.19/2000, riferisce il PRT, sottolinea l'importanza di: "effettuare il monitoraggio della mobilità regionale favorendo il flusso di informazioni tra gli Enti territoriali, le aziende e gli utenti del trasporto pubblico". Tale sistema di monitoraggio, nelle previsioni del PRT, "dovrà essere gestito in via immediata dalle strutture organizzative del settore già operanti in seno alla Regione Molise, per poi essere delegate, secondo le modalità previste dal Piano stesso, dall'Agenzia per la Mobilità del Molise".

### ***1.1.8.2 Articolazione e compiti della strutture di gestione (specificare).***

Il PRT non specifica l'articolazione organizzativa dell'AMM ma ne indica i compiti, laddove riferisce che "in particolare l'AMM dovrà supportare la Regione e, ove richiesto, gli altri Enti Locali nelle seguenti materie:

- gestione del processo di pianificazione degli investimenti e monitoraggio del sistema dei trasporti mediante il Centro studi;
- gestione del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità e di progettazione e programmazione dei servizi minimi e aggiuntivi, integrati fra loro e con la mobilità privata;

- gestione delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi di competenza della Regione e, ove richiesto, degli Enti Locali;
- redazione dei contratti di servizio;
- controllo, vigilanza e monitoraggio dello svolgimento dei servizi e verifica del rispetto della parità e dell'uguaglianza di trattamento degli utenti;
- definizione e gestione della politica tariffaria”.

## **2. ESITI DELLA LETTURA IN RELAZIONE AD OBIETTIVI E STRATEGIE. ORIENTAMENTI E RACCOMANDAZIONI**

### **2.1. Premessa**

Le analisi compiute dal PRT relativamente ai caratteri del territorio molisano sotto i profili geomorfologici, demografici e socio-economici, danno conto di una dimensione relativamente più contenuta della regione rispetto ai più complessi scenari locali presenti nel Mezzogiorno d' Italia.

Gli aspetti caratterizzanti tale realtà sono così riassumibili:

- un quadro territoriale e socio-economico regionale caratterizzato dal punto di vista dimensionale dalla contenuta massa critica, necessaria per favorire processi significativi di intensificazione delle relazioni con l'ambiente esterno e per innescare dinamiche interne di trasformazione e di sviluppo endogeno significative;
- un andamento demografico e produttivo complessivamente in stasi, con prospettive nel breve-medio periodo di contrazione demografica ulteriore e limitato sviluppo delle attività produttive, anche in relazione a dinamiche dei consumi molto contenute;
- una forte dispersione territoriale della popolazione;
- un'accentuata polarizzazione sia demografica che produttiva in un limitato numero di centri regionali, peraltro solo parzialmente in fase di sviluppo;
- una sostanziale posizione di isolamento economico e territoriale della regione dalle principali aree sviluppate del resto d'Italia.

Anche se i limiti delle prospettive di sviluppo locali che derivano dal rappresentato assetto regionale sono, almeno in parte, controbilanciati da fenomeni di espressione di potenzialità nei diversi comparti del turismo e dell'ospitalità, da spinte di organizzazione territoriale delle attività produttive verso modelli più evoluti (relazioni verticali tra imprese, micro-distretti industriali, esportazione di prodotti tipici, sviluppo e valorizzazione di marchi locali) e da prospettive di relazioni commerciali, imprenditoriali e turistiche con le nuove realtà dei paesi dell'est europeo, tale complesso di circostanze si riverbera sul sistema regionale dei trasporti in termini di limitata crescita dei volumi complessivi di traffico, ruolo crescente dei centri attrattori, dispersione di traffico nelle aree marginali.

Mentre dal punto di vista della dotazione quantitativa di infrastrutture e servizi di trasporto il Molise non sembra presentare particolari criticità, collocandosi, anzi, su valori in alcuni casi sensibilmente più elevati rispetto alla media nazionale e del Mezzogiorno, in particolare, sotto il profilo qualitativo il sistema della regione presenta caratteristiche poco soddisfacenti.

Per quanto riguarda la rete stradale, gli aspetti generali di maggior sofferenza rappresentati dal PRT risiedono nell'assenza di un asse autostradale trasversale per il collegamento veloce Tirreno-Adriatico (poco garantito oggi dalle fondo valli Bifermina e Trignina per problemi di geometria e di tenuta geologica dei tracciati) e nelle carenze strutturali e funzionali della rete minore, soprattutto a carico dei collegamenti con le aree interne montane, in cui la geometria dei tracciati e la diffusa franosità rendono estremamente problematici i collegamenti periferici con i centri minori.

Per il sistema di trasporto ferroviario il PRT pone l'accento sui caratteri di scarsa qualità dello stesso, dovuti sia alla conformazione plano altimetrica dei tracciati, sia al loro profilo tecnico-funzionale (quasi totale mancanza di elettrificazione e presenza di linea monobinario), sia alle caratteristiche del materiale rotabile impiegato, che incidono pesantemente sui tempi di percorrenza e sulla efficienza del servizio, rendendolo poco competitivo.

Per il TPL su gomma, il PRT focalizza la forte polverizzazione territoriale della popolazione e la scarsa densità demografica, che si riflette in una consistenza di mezzi sul territorio quasi doppia rispetto al resto d'Italia, accompagnata, tuttavia, da una produttività per km percorso (proventi totali e da traffico) sensibilmente inferiore alle corrispondenti medie italiana e meridionale. In sostanza, la maggiore dotazione di servizio offerto alla popolazione della regione (dovuta in gran parte alle caratteristiche strutturali di quest'ultima) richiede un impegno economico pro capite sensibilmente più elevato che non in altri comparti territoriali del Paese. Tale circostanza è ascrivibile anche ad un quadro di articolazione delle linee estremamente frammentato (33 gestori differenti e 354 mezzi circolanti) e spesso non adeguatamente distribuito in funzione della diffusione spaziale e temporale della domanda.

Infine, per quanto riguarda le infrastrutture e i servizi portuali il PRT rappresenta una situazione carente, in cui il porto di Termoli, unica struttura marittima della regione, appare inadeguato a svolgere una possibile funzione di traino e di sviluppo economico per la regione, in quanto lo stesso non è dotato delle necessarie strutture (arredamento meccanico, binari ferroviari, magazzini frigoriferi, silos etc).

Si è ritenuto di interesse riassumere sinteticamente il quadro attuale dell'offerta di trasporto in Molise, in quanto la lettura dello stesso fornisce un utile apporto alla comprensione del complesso di obiettivi e strategie, che pur non connotando il piano per particolare "ambizione", costituisce la risposta della Regione "alle proprie esigenze di mobilità nonché alle realtà economiche, demografiche, sociali, ambientali", così come previsto dallo SOM.

## 2.2. Obiettivi e Strategie. Raccomandazioni e orientamenti

Nel PRT della Regione Molise, e nella documentazione integrativa sottoposta al GdE si ritrovano in generale contenuti gli obiettivi dello SOM. Alcuni di questi risultano in modo esplicito nel documento di Piano, mentre la maggior parte è dichiarata implicitamente all'interno dello stesso o ricavabile da documenti che l' Esperto nominato dalla Regione ha sottoposto all'attenzione del GdE. Premesso che il quadro complessivo è quello riportato nella relativa tabella di raffronto degli obiettivi con lo SOM, è importante sottolineare alcuni aspetti rilevati, anche in termini di criticità.

Coerentemente con l'assetto rappresentato in premessa, la specificità del Piano risiede nell'individuazione di un *obiettivo di fondo*, che è quello di “dare al settore dei trasporti della regione un indirizzo di visione sistemica, capace di assicurare ad esso la indispensabile centralità a servizio delle esigenze di mobilità della popolazione e di vettore di sviluppo economico locale, secondo le linee di indirizzo contemplate dallo stesso Piano Generale dei Trasporti”. Da tale presupposto discende un insieme di obiettivi funzionali (il corretto ed equilibrato inquadramento degli interventi di adeguamento e riassetto infrastrutturale per tutte le modalità; il riassetto dei servizi di Trasporto Pubblico e del Trasporto Privato; l'introduzione del concetto di integrazione dell'impiego delle reti di trasporto regionale in ambito interregionale e nazionale; lo sforzo verso un progressivo processo di riequilibrio modale dei traffici) in grado di determinare linee d'azione operative. Nel quadro di questo percorso logico l'obiettivo della maggiore accessibilità assume valore senza dubbio preponderante, ed in tal senso il Piano è orientato prevalentemente ad interventi di potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale (per quella ferroviaria individua sostanzialmente operazioni di miglioramento del profilo tecnico-funzionale, piano altimetrico del tracciato e delle caratteristiche del materiale rotabile).

Gli obiettivi di riequilibrio modale, intermodalità e integrazione sono comunque espressi , in forma di esplicita dichiarazione e con specifico riferimento ai contenuti di PGTL, anche se di fatto non sembrano costituirne un elemento effettivamente prioritario in fase di messa a punto delle strategie infrastrutturali le quali, in ogni caso, prevedono il graduale approfondimento degli interventi strategici sulle modalità stradale, marittima, ferroviaria e aeroportuale tra cui è compreso anche l'avvio della progettazione dei nodi di interscambio intermodali passeggeri.

Gli obiettivi di qualità ed efficienza sono dichiarati con particolare riferimento al ridisegno del modello di trasporto pubblico locale volto alla riqualificazione e alla razionalizzazione dei servizi, allo sviluppo dell'intermodalità e dell'interscambio, e dunque all'innalzamento del livello di produttività della spesa. In tale ambito il Piano individua, anche se non in forma esplicita, l'obiettivo della maggiore sicurezza; tuttavia tale riferimento è limitato alla modalità stradale e non

tiene conto, come d'altra parte nella maggioranza dei PRT analizzati, delle esigenze di sicurezza correlate agli altri sistemi di trasporto.

La questione relativa all'approntamento di strumenti stabili di formazione e aggiornamento è desumibile laddove il piano sottolinea come la riforma del TPL, che attribuisce al soggetto pianificatore significative competenze e responsabilità, necessita della partecipazione attiva della dirigenza e del personale mediante anche "interventi di riqualificazione professionale".

E' necessario rimarcare la rilevanza di tale aspetto, in quanto l'evoluzione del sistema dei trasporti, con riferimento al trasporto pubblico locale, all'ambiente e alla sicurezza, al trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, alle infrastrutture ecc., richiede interventi mirati ad aggiornare la formazione tecnica e manageriale delle risorse professionali sia delle organizzazioni pubbliche che delle imprese di trasporto.

Distinguendosi rispetto ai documenti esaminati delle altre Regioni, il PRT del Molise si caratterizza per una particolare attenzione alle tematiche relative al superamento delle barriere alla mobilità. Si ricorda che la materia dell'accessibilità al trasporto da parte delle persone con ridotta capacità motoria rientra tra le specifiche competenze delle regioni, secondo quanto previsto dalla Legge 142/92. A tale proposito il PRT, nell'individuare gli opportuni interventi di svecchiamento sul parco mezzi di TPL su strada, precisa che gli stessi dovranno essere rivolti anche a rendere accessibile il servizio ai portatori di handicap. Inoltre il Piano fa riferimento alla L.R. 19/2000 sul TPL che, nell'individuare le categorie di trasporto su strada, ne prevede una relativa ai "trasporti speciali riservati a soggetti portatori di handicap e a mobilità ridotta".

Per contro, pur contenendo precise indicazioni circa la ricchezza del patrimonio naturalistico e culturale del territorio regionale, con particolare riferimento allo sfruttamento dello stesso per finalità turistiche e ricettive, il Piano contiene esclusivamente dei richiami alle tematiche di valorizzazione e protezione delle risorse naturali e storico-architettoniche. Anche l'obiettivo della riduzione degli impatti ambientali non appare particolarmente sviluppato dal PRT, benché lo stesso risulti richiamato sia nell'APQ Trasporti e infrastrutture viarie, che in altri documenti (piani di settore, studi di fattibilità etc.).

Nella lettura di coerenza il GdE ha poi proceduto, secondo la metodologia preliminarmente definita, all'individuazione delle strategie istituzionali, gestionali e infrastrutturali dichiarate nei documenti di pianificazione-programmazione della Regione Molise per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Il GdE ha, quindi, operato un raffronto tra le suddette strategie e quelle principali individuate dallo SOM per la pianificazione a scala regionale, riportato, come per gli obiettivi, nella relativa tabella.

Per quanto riguarda le strategie istituzionali, il PRT ha provveduto prioritariamente a definire funzioni e compiti di Regione, Province e Comuni, in attuazione anche della riforma del trasporto pubblico locale, mentre per quanto riguarda l'esigenza di rafforzare il dialogo e la collaborazione, nonché assicurare il massimo coordinamento possibile tra tutti i soggetti che a vario titolo svolgono un ruolo nel sistema dei trasporti (Regione, Province, Comuni, comunità montane, parti sociali, associazioni di categorie del settore, esercenti delle infrastrutture, erogatori di servizi, utenti, ecc.), il PRT segnala l'intenzione della Regione di costituire una Consulta Regionale della Mobilità. Il GdE ritiene opportuno, considerata l'importanza che il principio della "partecipazione" ha nella nuova metodologia di lavoro indicata dal PGTL per la redazione dei PRT (punto 2.3 dell'appendice A06 del PGTL), che la Regione provveda al più presto alla costituzione del suddetto organo, mediante l'identificazione dei soggetti da coinvolgere e l'individuazione puntuale del suo mandato, nonché la definizione dell'assetto organizzativo e delle modalità di intervento. L'esigenza dell'integrazione delle competenze è recepita dal PRT in particolare per il TPL, per il quale si prevede la definizione della rete dei servizi minimi per ciascun bacino di traffico, da parte della Regione d'intesa con le Province e gli Enti Locali, la definizione dei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico a cura delle Province e i contratti di servizio per la scelta dei gestori dei servizi pubblici mediante procedure concorsuali. Per quanto riguarda l'introduzione di moderne procedure di pianificazione da affidare ad Uffici specifici anche istituendo Enti appositi, si è riscontrato che anche la Regione Molise prevede di dotarsi di un Osservatorio (legge regionale 19/2000) per il monitoraggio della mobilità. Il PRT prevede, inoltre, proprio in virtù delle significative competenze e responsabilità che la riforma del TPL attribuisce alla Regione, anche la costituzione dell'Agenzia per la mobilità del Molise (AMM), quale organo di supporto tecnico-scientifico e politico-gestionale della Regione, e ove richiesto, anche degli altri Enti Locali.

In merito alle strategie gestionali, la riforma del TPL avviata nella Regione Molise con l'approvazione della legge regionale di attuazione - L.R.19/2000 - necessita di una accelerazione per una rapida attuazione delle numerose indicazioni strategiche contenute in proposito dal PRT.

Per quanto riguarda le strategie infrastrutturali, il PRT, in coerenza con quanto evidenziato nella fase di analisi dello stato attuale relativamente ad una dotazione infrastrutturale regionale quantitativamente soddisfacente, ma fortemente carente da un punto di vista qualitativo, prevede prioritariamente, recependo in un quadro più organico quanto già programmato e/o attuato, il miglioramento qualitativo e la razionalizzazione della rete infrastrutturale esistente, mediante interventi :

- per la rete stradale secondaria di competenza regionale, di collegamento tra arterie fondamentali e tra rete stradale principale e alcuni centri regionali particolarmente



svantaggiati, nonché una serie di interventi puntuali. Si tratta di interventi finalizzati ad aumentare sicurezza ed efficienza degli itinerari e promuovere l'accessibilità per i segmenti di domanda più deboli afferenti ad aree marginali della Regione;

- per la rete stradale primaria (Programmi Triennali ANAS 2001/2003 e 2002/2004), di ammodernamento, ricostruzione, realizzazione di varianti finalizzati all'incremento della sicurezza e dell'efficienza;
- per la rete ferroviaria (CdP 1994-2000), di miglioramento del profilo tecnico-funzionale (elettrificazione, realizzazione del doppio binario), di quello piano altimetrico del tracciato e delle caratteristiche del materiale rotabile impiegato, concentrati soprattutto sulla linea Venafro –Termoli (la variante tra Venafro e Rocca d'Evandro [già funzionante], l'elettrificazione della tratta Venafro-Roccaravindola [già realizzata], il raccordo ferroviario del Nucleo industriale di Bojano- Campobasso [realizzato in parte],ecc...).

Quindi, il PRT prevede il graduale approfondimento degli interventi strategici sulle modalità stradale, marittima, ferroviaria e aeroportuale:

- avvio progettazione nodi di interscambio intermodali passeggeri;
- scelta della soluzione tra le varie ipotesi del collegamento stradale veloce S.Vittore-Termoli (Corridoio Tirreno-Adriatico);
- impulso al trasporto ed ai sistemi logistici di supporto alla mobilità delle merci, attivando iniziative già programmate (interporto di Termoli) e accelerando la valutazione di fattibilità di ulteriori interventi (il nuovo porto di Termoli, il centro di smistamento delle merci nella zona di Venafro, ecc..);
- approfondimento relativo alla nuova tratta di collegamento Lucera-Campobasso;
- valutazione di opportunità e di localizzazione di un scalo aeroportuale molisano.

### **2.3 Conclusioni**

In generale, il GdE ritiene che per obiettivi e strategie si possa ravvisare una coerenza di fondo rispetto al SOM dei documenti di pianificazione-programmazione della Regione Molise, con le puntualizzazioni e raccomandazioni formulate al paragrafo precedente.

La Regione Molise con la redazione e il completamento dell'iter approvativo del PRT, conseguente all'emanazione del PGTL e delle sue indicazioni strategiche anche in merito alla pianificazione regionale, ha segnato una tappa importante per il nuovo processo di pianificazione regionale.

Tuttavia, il GdE intende sottolineare, proprio in virtù del principio fondamentale introdotto dal PGTL di "piano-processo", l'importanza di considerare il PRT emesso come un momento iniziale del processo di pianificazione, che dovrà essere seguito, ciclicamente e secondo una predefinita

successione, dalla emissione di una serie di documenti (piani attuativi e studi di fattibilità), peraltro alcuni riportati dal PRT come già svolti o in corso di svolgimento ed altri dallo stesso previsti, ciascuno dei quali integrazione ed arricchimento del piano direttore di partenza, progressivamente più dettagliati e con possibilità di reciproca interazione, dal livello più generale (piano direttore) a quello più di dettaglio (SdF) e viceversa.

L'attuale PRT si configura essenzialmente come strumento di analisi dell'attuale situazione demografica, socio-economica e trasportistica (domanda ed offerta) della Regione e inquadramento e ordinamento complessivo dell'intervento oggi già previsto sul sistema mobilità della Regione, mentre le previsioni di intervento, soprattutto infrastrutturale, di più lungo termine anche se indicate dal PRT, necessitano di ulteriori approfondimenti (si pensi, ad esempio, all'importanza della costruzione, simulazione e valutazione di scenari futuri alternativi per la scelta delle proposte di Piano). Comunque, proprio nell'ambito di quel processo dinamico di pianificazione di cui si è detto, il GdE ritiene che la Regione possa e debba continuare il lavoro di pianificazione intrapreso, effettuando gli ulteriori approfondimenti del PRT, utilizzando in proposito anche le indicazioni derivanti dalla presente lettura di coerenza, nonché dando rapida attuazione a quanto già previsto dal PRT stesso, ed, in particolare, all'istituzione della AMM e della Consulta Regionale della Mobilità.