



#MoliseConnesso

*Piano Regionale dei
Trasporti*

Relazione generale
visione, obiettivi e azioni



Regione Molise

Gruppo di lavoro



Regione Molise

Indirizzo e coordinamento strategico

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili



STM

Prof. Giuseppe Pasquale Catalano

Prof. Armando Carteni

Avv. Arduino D'Anna

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

Rete Autostrade Mediterranee Logistica Infrastrutture Trasporti S.p.A.

Società In House del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Prof. Francesco Benevolo

Dott. Matteo Arena

Ing. Alfredo Baldi

Ing. Mattia Galante

Coordinamento



Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto

Dipartimento di ingegneria Civile

Università di Salerno

Prof. Stefano de Luca – Esperto tecnico

Il presente documento stato redatto dal prof. Stefano de Luca con il supporto dei dott. Matteo Arena e il Ing. Alfredo Baldi.

INDICE

1	<u>PREMESSA E CONTENUTI.....</u>	6
2	<u>#MOLISECONNESSO - COESIONE E INTERAZIONE: LA FILOSOFIA DEL PIANO:</u>	9
3	<u>CRITICITÀ</u>	12
3.1	CRITICITÀ CONOSCITIVE, DI PIANIFICAZIONE	13
3.2	CRITICITÀ INFRASTRUTTURALI/FUNZIONALI	13
3.3	CRITICITÀ AMBIENTALI E DI SAFETY	14
3.4	CRITICITÀ DI SERVIZI	16
3.5	CRITICITÀ/OPPORTUNITÀ ECONOMICHE, SOCIALI E URBANISTICHE	17
3.6	CRITICITÀ “DI INTERAZIONE” E RAPPRESENTATIVITÀ.....	17
4	<u>OBIETTIVI E LINEE DI INTERVENTO.....</u>	18
4.1	PREMESSA	18
4.2	OBIETTIVI GENERALI	19
4.3	CONTENUTI/REQUISITI.....	19
4.4	OBIETTIVI SPECIFICI	19
4.4.1	ACCESSIBILITÀ	19
4.4.2	INTEGRAZIONE RETI E SERVIZI.....	20
4.4.3	TRASPORTO COLLETTIVO / TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	20
4.4.4	MERCI E LOGISTICA	20
4.4.5	SICUREZZA STRADALE	21
4.4.6	ICT	21
5	<u>SINTESI DELLE AZIONI DI INTERVENTO.....</u>	22
5.1	CRITICITÀ DI PIANIFICAZIONE E CONOSCITIVE: AZIONI DI INTERVENTO	22
5.2	CRITICITÀ INFRASTRUTTURALI E FUNZIONALI: AZIONI DI INTERVENTO	24
5.3	CRITICITÀ AMBIENTALI E DI SAFETY: AZIONI DI INTERVENTO	28
5.4	CRITICITÀ/OPPORTUNITÀ ECONOMICHE, SOCIALI E URBANISTICHE: AZIONI DI INTERVENTO.....	29
5.5	CRITICITÀ “DI INTERAZIONE” E RAPPRESENTATIVITÀ: AZIONI DI INTERVENTO	30
5.6	METODOLOGIA PER L’INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITÀ	30
6	<u>ARTICOLAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE DI PIANO</u>	32
6.1.1	PIANO DI SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	34
6.1.2	PIANO DI SETTORE DEL TRASPORTO STRADALE	36
6.1.3	FOCUS DI SETTORE SU SISTEMA DI TRASPORTO E TURISMO.....	37
6.1.4	FOCUS DI SETTORE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA	38
6.1.5	FOCUS SU TRASPORTI E AMBIENTE	38
7	<u>LA PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATA E COERENZA DEL PIANO</u>	39
7.1	CORRIDOI EUROPEI E RETE TEN-T	39

7.2	IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT) E LA REGIONE MOLISE	42
7.3	#DEF2021, NUOVE STRATEGIE PER TRASPORTI, LOGISTICA E INFRASTRUTTURE	46
7.3.1	INTRODUZIONE GENERALE.....	46
7.3.2	IL SISTEMA INTEGRATO DEI TRASPORTI, DELLA LOGISTICA E DELLE INFRASTRUTTURE: INTERVENTI E PROGRAMMI PRIORITARI PER LO SVILUPPO DEL PAESE	51
7.4	IL NUOVO CEF 2021-2027	63
7.5	IL PIANO STRATEGICO DEL TURISMO	65
7.6	PIANO STRAORDINARIO MOBILITÀ TURISTICA	67
7.7	IL PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA E IL CLIMA	74
7.8	IL PIANO SUD SVILUPPO E COESIONE PER L'ITALIA	76
7.9	IL PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE 2030	77
7.10	IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	78
7.11	IL PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA	79
8	<u>GLI SCENARI E IMPATTI DI PIANO</u>	<u>82</u>
9	<u>LE PROCEDURE DI APPROVAZIONE E ATTUAZIONE DEL PIANO E PRINCIPALI RISORSE FINANZIARIE...</u>	<u>84</u>





La pianificazione dei Trasporti regionale è il secondo livello di pianificazione più importante dopo il Piano Nazionale dei Trasporti e rappresenta uno degli strumenti fondamentali per la crescita economica, sociale e culturale di un territorio.

Un Piano Regionale dei Trasporti (PRT), in particolare, assume una ancora maggiore rilevanza per tutti quei territori che, come la Regione Molise, per dimensione, caratteristiche orografiche e posizione stanno osservando una evidente involuzione demografica ed economica.

Proprio questi contesti territoriali richiedono un'attenta pianificazione che sia in grado

- (a) di fronteggiare la crisi e favorire il contenimento del processo involutivo della Regione,
- (b) supportare il mantenimento dei livelli esistenti,
- (c) supportare la crescita.

La pianificazione territoriale e dei trasporti dovrà essere capace di **individuare il ruolo che il sistema territoriale (sociale e produttivo) “può” avere e dovrà lavorare perché lo “abbia”**. Il territorio e il sistema di trasporto non possono essere lasciati evolvere senza direttrici specifiche, né, dall'altro lato, possono inseguire scenari irrealistici che, spesso, sono causa di danni ancora maggiori del non “fare”. **Il costo del “non fare” e il costo del “fare male” sono, infatti, le due principali cause del declino di un qualsiasi realtà territoriale.**

Il PRT punta a rilanciare il processo di pianificazione regionale dei trasporti nella regione Molise proponendo un approccio **multi-settoriale** che ambisce a studiare i singoli settori del sistema di trasporto e si pone l'obiettivo di proporre **strategie di intervento integrate e sinergiche** che possano supportare i diversi ambiti del territorio.

Il PRT, in particolare, persegue la visione del “Piano processo”, ovvero la definizione e il perseguimento di un piano che dinamicamente si adegua alle dinamiche interne ed esterne, attraverso la definizione di

- (i) un quadro generale multi-settoriale e multi-modale di strategie e politiche di intervento,
- (ii) un percorso di attuazione attraverso specifici piani di settore,
- (iii) un percorso di alimentazione del processo decisionale funzionale alla scelta degli interventi sul sistema di trasporto.

Il PRT non è solo un atto amministrativo, ma una “piattaforma” in cui visioni politiche, competenze tecniche, stakeholder e società civile concorrono in un processo decisionale che porti a decisioni strategiche per lo sviluppo della Regione, assicurando ai cittadini e merci accessibilità efficace, efficiente, ambientalmente sostenibile, equa e sicura.

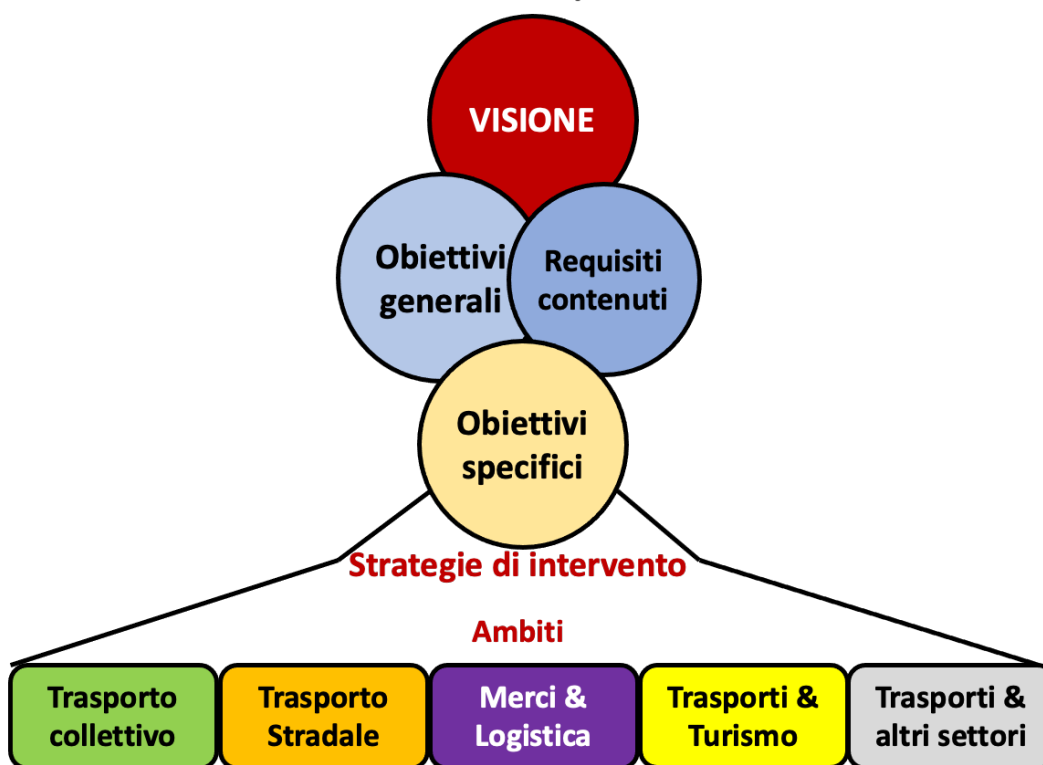
Coerentemente con l'approccio moderno alla pianificazione dei trasporti, il PRT affronta con un livello di dettaglio crescente le problematiche, partendo dalla definizione della “visione” che la Regione desidera perseguire, passando alla definizione degli obiettivi generali per poi dettagliare gli obiettivi specifici e ambiti di azione.

La **visione** esprime lo scenario desiderato e l'idea di forza del PRT. Il tutto alla luce dell'evoluzione delle grandi variabili socio-economiche nazionali e regionali e del posizionamento che desidera avere il Molise, ma anche alla luce degli asset su cui la Regione desidera puntare e delle caratteristiche che il sistema di trasporto del Molise ambisce ad avere.

Gli **obiettivi generali**, definiti dalla Regione, definiscono le direzioni rispetto alle quali la Regione intende muoversi per perseguire la proposta di **visione**. **Gli obiettivi generali, uniti ai requisiti/contenuti** minimi, definiscono le linee guida rispetto alle quali il PRT si è mosso.

Gli **obiettivi specifici** dettagliano gli obiettivi generali e consentono la specificazione delle strategie di intervento, a loro volta articolate per **ambiti** prevalenti (cfr figura seguente): *sotto-sistema di trasporto collettivo (trasporto pubblico locale su gomma, trasporto pubblico locale su gomma), sotto-sistema stradale, sotto-sistema merci e logistica, sotto-sistema turismo e trasporti.*

Piano Regionale dei Trasporti



Il PRT si articola in documenti di inquadramento, in documenti conoscitivi e documenti di strategia. In particolare,

- A) **raccoglie e mette a sistema gli indirizzi programmatici nazionali e regionali, anche nei settori direttamente influenzati dal sistema di trasporto..**
- B) **Analizza la situazione attuale in termini di assetto territoriale, sociale ed economico.**
- C) **Delinea, per ciascun ambito del sistema di trasporto, il quadro**
 - degli interventi in fase di realizzazione,
 - degli interventi con progettazione avanzata e prioritari, ma senza completo finanziamento,
 - degli interventi auspicabili ma ancora senza i necessari livelli di approfondimento e/o senza i livelli di progettazione necessari per un immediato finanziamento.

La filosofia di fondo è stata di identificare soluzioni funzionali ad uno sviluppo integrato e sostenibile del sistema di trasporto molisano e funzionali alla integrazione reciproca degli stakeholders più rilevanti.

- D) **Individua le priorità di intervento.**
- E) **Definisce una base conoscitiva che possa essere punto di partenza del processo pianificatorio futuro e del processo di pianificazione di settori differenti.**

Il presente documento rappresenta la relazione generale e introduce i principi ispiratori del piano (la visione), introduce le principali criticità, definisce gli obiettivi generali, i dettagli gli obiettivi specifici e inquadra il piano all'interno della pianificazione/programmazione sovraordinata. Sono introdotte, infine, le strategie che sono state dettagliate in specifici piani di ambito/settore.



La Regione Molise, come molte regioni dell'Italia meridionale, sta osservando un evidente processo recessivo del proprio sistema sociale, economico e produttivo.

Se da una parte alcuni settori soffrono della crisi economica e delle difficoltà di crescita dell'Italia, e in particolare, dell'Italia Meridionale, dall'altro lato i settori trainanti dell'economia Molisano presentano una chiara stagnazione. L'assenza di crescita, si sta ripercuotendo sulle dinamiche demografiche che vedono una costante decrescita della popolazione saldi migratori negativi.

Tale contesto ha sicuramente diverse motivazioni e cause, spesso indipendenti dalle possibilità di autodeterminazione della stessa Regione, tuttavia è evidente che è una possibile cura passa attraverso un insieme di strategie che agiscono su tutte le componenti del "Sistema Molise" in maniera coordinata, integrata e sinergica.

Le parole "Integrazione", "Sinergia" e "Coordinamento" sono spesso un mantra che ha perso credibilità dalla scarsa operatività delle strategie operative, ma è evidente che qualsiasi sistema territoriale ed economico, soprattutto se piccolo, non può prescindere da una messa a sistema di tutte le sue componenti.

In tale scenario, il sistema di trasporto è, allo stesso tempo, "paziente" e "cura" di un sistema territoriale "sofferente" e, pertanto, un'attenta pianificazione strategica dei trasporti è alla base della cura del sistema territoriale e del sistema di trasporto stesso.

Se un sistema di trasporto efficace ed efficiente è supporto necessario a qualsiasi sistema sociale ed economico, dall'altro lato un vivace e solido sistema sociale ed economico è, a sua volta, motore di un sistema di trasporto economicamente efficiente.

Lo scenario attuale racconta un sistema sociale ed economico in fase recessiva che, pertanto, non è in grado di alimentare e sostenere un sistema di trasporto pubblico locale (ma anche privato); dall'altro lato un poco efficiente sistema di trasporto (stradale e pubblico) è una delle cause della fase recessiva della Regione.

In tale contesto il PRT della Regione Molise vuole essere il caposaldo di un processo razionale di pianificazione integrata delle infrastrutture e dei trasporti che, a sua volta, sia fondato sui tre obiettivi ispiratori

- (i) favorire la competitività interna ed esterna,
- (ii) garantire equità sociale interna ed esterna,
- (iii) sostenibilità ambientale del trasporto di persone e merci.

Il tutto perseguendo le tre strategie cardine anche della pianificazione nazionale

- a) connessione (materiale e immateriale),
- b) sicurezza (manutenzione e prevenzione),
- c) sostenibilità (ambientale, economica e sociale).

La visione generale del PRT è garantire **COESIONE** e **INTERAZIONE**, attraverso un **MOLISE CONNESSO** attraverso un sistema di trasporto **equo, competitivo e sostenibile**.

La **coesione** è la parola d'ordine di tutti gli ultimi programmi di intervento europei e non può che essere la parola d'ordine per una Regione che presenta una struttura geografica, orografica e sociale strutturalmente "non coesa"

Il numero di comuni, la forte frammentazione, la “montuosità” sono aspetti che richiedono azioni di coesione molto forti, perché sono anche la causa della fase recessiva del sistema territoriale. Gli stessi aspetti, tuttavia, possono essere una risorsa (attrattività) nel momento in cui si garantisce connessione, ovvero coesione. Una maggiore coesione renderà più facile continuare a vivere nel proprio comune di residenza, consentirà opportunità simili a chi vive in città, potrebbe consentire sviluppo economico.

Interazione significa consentire alla Regione di accedere a servizi e/o opportunità presenti nelle regioni limitrofe, significa maggiore raggiungibilità da parte di turisti e/o residenti delle regioni limitrofe e, soprattutto, significa interrompere un isolamento che è anche alla base del ciclo recessivo. Interazione significa connessioni alle “porte di accesso” ai sistemi di offerta di trasporto individuale e collettivo (autostrade e ferrovie), al sistema di trasporto marittimo e al sistema di trasporto aereo.

La visione del PRT è un **Molise connesso** in termini di:

- **connessioni fisiche efficaci**, ovvero che garantiscano la connettività (interna ed esterna).
- **Connessioni fisiche efficienti**, ovvero che garantiscano livello di servizio adeguati agli standard nazionali (Tempi di viaggio, sicurezza).
- **Connessioni fisiche utili e snelle**, ovvero che garantiscano la connettività dove serve, che siano “realizzabili “ e che siano sostenibili da un punto di vista finanziario.
- **Connessioni tecnologiche**, ovvero che garantiscano l’accesso ai servizi laddove esistano problematiche strutturali (e non risolvibili) di accessibilità e/o che supportino la sicurezza della mobilità di merci e persone.

Un Molise connesso in termini di **nodi** (terminali, stazioni, porti, porte di ingresso/uscita al/dal sistema autostradale), ovvero:

- **nodi fisici efficaci**, che siano funzionali alla tipologia di utenza (attuale e/o potenziale).
- **nodi fisici efficienti**, che garantiscano livello di servizio adeguati agli standard nazionali (Tempi di viaggio, sicurezza).

Un Molise connesso in termini di **servizi**, ovvero:

- **servizi efficaci**, che garantiscano connettività
 - o *interna*, da/verso i principali attrattori, ovvero generatori di opportunità e servizi;
 - o *esterna*, da/verso i principali generatori di opportunità/servizi extra-regionali (e.g. Roma, Napoli, Benevento,..);
 - o *esterna*, da/verso le principali porte di ingresso al sistema di trasporto nazionale (rete autostradale, rete ferroviaria, nodi aeroportuali, nodi portuali)..
- **servizi “esternamente” efficienti**, che garantiscano livelli di servizio accettabili (tempi di spostamento, costi monetari di spostamento, comfort di viaggio).
- **servizi “internamente” efficienti**, che garantiscano livelli di servizio accettabili al minimo costo di produzione, che non siano ridondanti e che siano sinergici nelle diverse funzioni.

Un Molise connesso rispetto a quattro segmenti di utenza e, quindi, quattro esigenze di spostamento differenti: **pendolari, residenti, turisti e merci**.

I **pendolari** sono il capitale umano da tutelare e supportare. Sono coloro i quali sono costretti a spostarsi sistematicamente per motivi di lavoro o studio verso destinazioni fisse. Rappresentano l’aliquota prevalente della mobilità intra-regionale e sono l’aliquota di residenti che, in presenza di



scarse **connessioni**, potrebbe modificare nel medio termine le proprie scelte di residenza e luogo di lavoro e/o studio..

I **residenti** sono il capitale umano e sociale che va supportato da un sistema di trasporto efficace ed efficiente. Sono coloro i quali hanno la necessità di spostarsi per motivi differenti dai motivi studio e lavoro e sono l'aliquota che necessita di spostarsi per esigenze personali, per motivi di svago e per raggiungere servizi che il proprio comune di residenza non eroga. Sono l'aliquota di spostamento alla base della crescita economica, sociale e culturale di un territorio. Il supporto alla domanda non sistematica e, inoltre, supporto allo sviluppo ulteriore della domanda non sistematica e, pertanto, ulteriore linfa vitale per il territorio.

I **turisti** sono il potenziale capitale economico della Regione. Aliquota attualmente trascurabile, sono coloro i quali possono dare il maggiore contributo allo sviluppo economico della Regione. È chiaro che l'attrattività turistica del Molise non si concentra in pochi luoghi ma è caratterizzata da un'attrattività estremamente diffusa. Accessibilità diffusa significa connessioni in ingresso/uscita, significa connettività interna, significa servizi multi-modali, significa mobilità dolce e significa informazione diffusa.

Le **merci**, nelle diverse possibili accezioni, sono il capitale economico di una Regione. Il costo dello spostamento e/o di approvvigionamento delle materie prime è alla base della competitività del sistema produttivo; i tempi di consegna sono alla base della logistica distributiva urbana ed extra-urbana; l'accesso alle direttrici di collegamento nazionali e/o alle porte di accesso al sistema marittimo o ferroviario sono fattore determinante circa il posizionamento di attività produttive.

Inoltre, un Molise connesso deve specificatamente supportare i principali attrattori/generatori di mobilità: le città principali, i sistemi produttivi, gli attrattori di turismo.

Il PRT parte da un insieme di asset disponibili che, in alcuni casi, presentano una bassa efficienza ma una buona potenzialità funzionale.

- (A) una rete di infrastrutture topologicamente funzionale alla vision generale, benché da adeguare da un punto di vista funzionale;
- (B) la vicinanza ad infrastrutture di grande comunicazione che, oltre a garantire l'accesso diretto a macro-attrattori, consentono l'accesso a gate di accesso/egresso ferroviario, aereo e portuale;
- (C) una rete ferroviaria che, se opportunamente supportata da servizi di adduzione, potrebbe supportare alcune direttrici rilevanti, benché con forti limitazioni di potenzialità ferroviaria ed efficienza funzionale
- (D) una rete ferroviaria con possibili funzioni di interesse turistico;
- (E) un porto (Termoli) che potrebbe avere un ruolo di nicchia, ma complementare alla già ricca ed efficiente offerta di trasporto marittimo dell'Adriatico;
- (F) terminali di trasporto che potrebbero consentire un'organizzazione del trasporto collettivo di tipo Hub and Spokes.

Ad una visione prettamente fondata su infrastrutture e servizi si deve, inoltre, aggiungere una visione alternativa di territorio e di servizi al cittadino.

L'accessibilità può essere aumentata annullando le distanze/tempi di alcune attività, mediante la digitalizzazione delle attività e dei servizi.

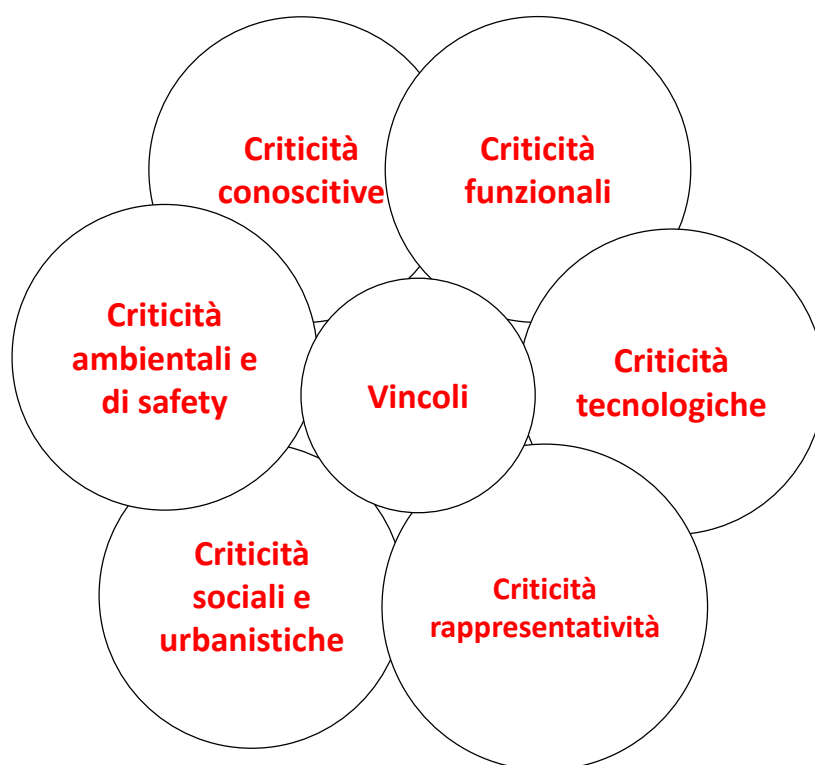
L'accessibilità può essere aumentata aumentando i poli che forniscono servizi di primo/alto livello, concentrando, ad esempio, servizi in più poli, non necessariamente coincidenti con i capoluoghi di provincia.



Il Sistema di trasporto della Regione Molise è caratterizzato da differenti problematiche e criticità funzionali che, a loro volta, si ripercuotono sulla vita quotidiana dei residenti, sulla competitività globale della Regione, sul posizionamento del proprio sistema produttivo e turistico.

In generale è possibile indentificare criticità

- 1) Conoscitive,
- 2) funzionali/infrastrutturali,
- 3) ambientali,
- 4) economiche, sociali e urbanistiche,
- 5) di “interazione” e rappresentatività.



3.1 CRITICITÀ CONOSCITIVE, DI PIANIFICAZIONE

L'assenza di documenti aggiornati di pianificazione strategica dei trasporti alle diverse scale territoriali, anche unita all'assenza fino all'anno 2016 di un chiaro quadro pianificatorio alla scala nazionale, ha fatto sì che in Regione Molise non sia mai iniziato concretamente un percorso verso la definizione di un quadro di interventi sistemico, sinergico e, soprattutto, basato su analisi e previsioni quantitative.

La "pianificazione" dei trasporti è stata sostituita dalla "programmazione" di interventi dettata, a sua volta, dalla programmazione dei fondi europei, nazionali e regionali. La necessità di rispondere ad esigenze contingenti senza ragionare allo sviluppo a lungo termine del sistema, senza pensare alle ricadute sul sistema economico-produttivo. Il tutto ha prodotto alla realizzazione di interventi spesso frammentati tra loro, senza una cronologia sinergica e, soprattutto, ha portato alla "non realizzazione" di interventi per assenza di scelte formali e/o in assenza di livelli di progettazione coerenti con la possibilità di essere finanziati.

L'assenza di pianificazione ha, inoltre, condotto ad uno scarso quadro conoscitivo del sistema dei trasporti molisano. Allo stato attuale molte caratteristiche, esigenze e funzionalità del sistema di trasporto non sono note, così come le prestazioni del sistema di trasporto. Non esistono analisi quantitative (pubbliche) sui bacini di mobilità passeggeri e merci e non esiste una raccolta sistematica e dettagliata di informazioni sulla domanda e l'offerta del sistema, non è definito un quadro chiaro dell'assetto e delle dinamiche del sistema economico-produttivo regionale, non è noto il bacino di influenza del sistema produttivo, non esistono ipotesi di scenari di crescita, non esistono analisi delle potenzialità del sistema.

In assenza di dati e analisi aggiornate non è possibile prendere decisioni, non è possibile difendere decisioni prese e si indebolisce il processo realizzativo delle opere importanti.

3.2 CRITICITÀ INFRASTRUTTURALI/FUNZIONALI

Come anche evidenziato dal documento di programmazione nazionale #italiaveloce, è di interesse strategico e prioritario per la Regione Molise garantire il funzionamento e la resilienza del Sistema Regionale e le connessioni con la rete di infrastrutture e servizi di rilevanza nazionale ed internazionale (rete core TEN-T).

Nonostante una capillarità del sistema stradale non trascurabile, il sistema infrastrutturale presenta caratteristiche geometrico-funzionali spesso non coerenti con i flussi di traffico che le caratterizzano o che potranno caratterizzarle.

In generale, è possibile evidenziare due problematiche rilevanti quali l'adeguamento delle infrastrutture di scorrimento veloce e/o l'adeguamento delle infrastrutture stradali di collegamento con la rete principale.

Si deve, inoltre, aggiungere l'assenza o lo scarso livello di servizio di infrastrutture stradali di collegamento con la rete principale in particolare con gli agglomerati produttivi e industriali più rilevanti della Regione e, in particolare, quelli su cui la Regione Molise si è impegnata anche nell'ambito della realizzazione delle ZES.



Lo stato di manutenzione ordinaria e straordinaria e di sicurezza delle infrastrutture è elemento di forte criticità che diventa di particolarmente significativo a causa della orografia del. Si aggiunge, poi, lo stato delle infrastrutture a carattere locale che richiedono finanziamenti necessariamente regionali.

Capitolo a parte è rappresentato dalle infrastrutture e servizi su ferro. Una rete obsoleta in lento ammodernamento, in parte chiusa al traffico e un quadro di sviluppo ancora senza una chiara gerarchia di servizi e alcuna previsione di integrazione modale gomma-ferro.

Il trasporto marittimo evidenzia un porto dalle discrete potenzialità turistiche ma che presenta una bassa operatività e scarsa capacità di movimentazione di passeggeri.

Al quadro infrastrutturale si aggiungono le problematiche dei servizi di trasporto.

Si osserva, infatti, una significativa frammentazione e scarso coordinamento tra i servizi di trasporto collettivo offerti, cui si aggiungono costi di produzione del servizio che potrebbero essere ridotti attraverso un efficientamento dello stesso. Emerge, inoltre, un quadro di totale assenza di integrazione tra servizi su gomma e assenza di integrazione con i pochi servizi su ferro, cui si aggiunge l'assenza di alcuna forma di integrazione tariffaria.

Se i servizi interni evidenziano criticità, anche i collegamenti da/verso l'esterno evidenziano un quadro di scarsa connettività e scarsa accessibilità con i principali hub o nodi nazionali aeroportuali, ferroviari e portuali.

Per quanto concerne modalità di trasporto alternative/innovative, il quadro è tutto da delineare il ruolo che potrebbe avere la ciclabilità, i servizi di sharing, nonché i servizi a chiamata per le aree a domanda debole.

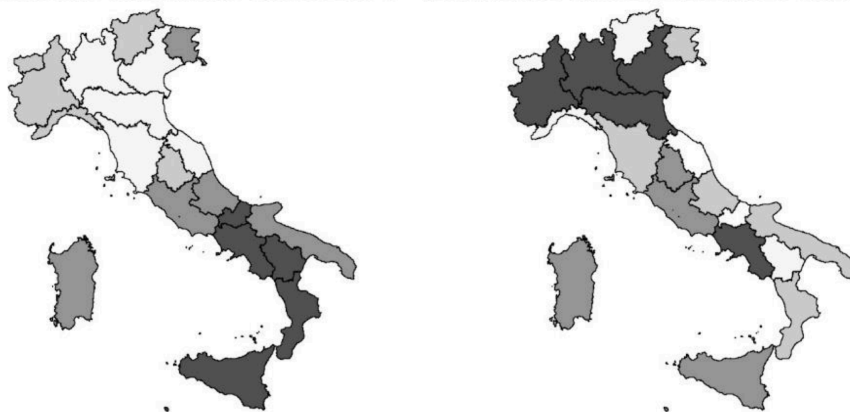
Infine, il quadro tecnologico evidenzia una situazione di chiara arretratezza sia per quanto concerne monitoraggio del sistema stradale, sia per quanto concerne il controllo dei servizi di trasporto collettivo, di monitoraggio di flussi di domanda passeggeri/auto, né controllo automatico della bigliettazione. Non esistono piattaforme il controllo e la gestione (ITS) operative.

3.3 CRITICITÀ AMBIENTALI E DI SAFETY

Il sistema di trasporto della Regione Molise non sembra avere impatti ambientali, né quantitativamente superiori alla media di altre Regioni, né superiori alle soglie medi di attenzione.

Tuttavia, è bene chiarire che la mobilità si realizza prevalentemente in auto, con un parco veicolare di età superiore alla media nazionale e, soprattutto, con autobus obsoleti e inquinanti. In generale, le problematiche ambientali non possono essere trascurate, ma richiedono azioni mediante politiche di mitigazione.

potenziale inquinante autovetture particolato atmosferico PM10 oltre soglia

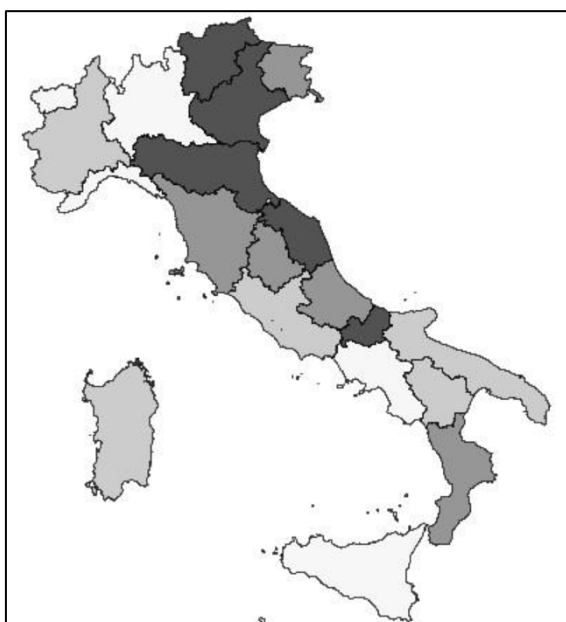


Un valore più elevato dell'indicatore è rappresentato graficamente con colori più scuri. L'indicatore sul numero di giorni di superamento della soglia per il particolato atmosferico PM10 è disponibile a livello di comune capoluogo di provincia e non per ognuno di essi; il dato regionale è stato costruito come media semplice dei comuni capoluogo che appartengono alla regione e per cui è disponibile il valore. Per le Marche e il Molise non è disponibile nessun dato.

Fonte: Istat.

Per quanto concerne la sicurezza e l'incidentalità stradale, si evidenzia l'opportunità di specifiche politiche di prevenzione.

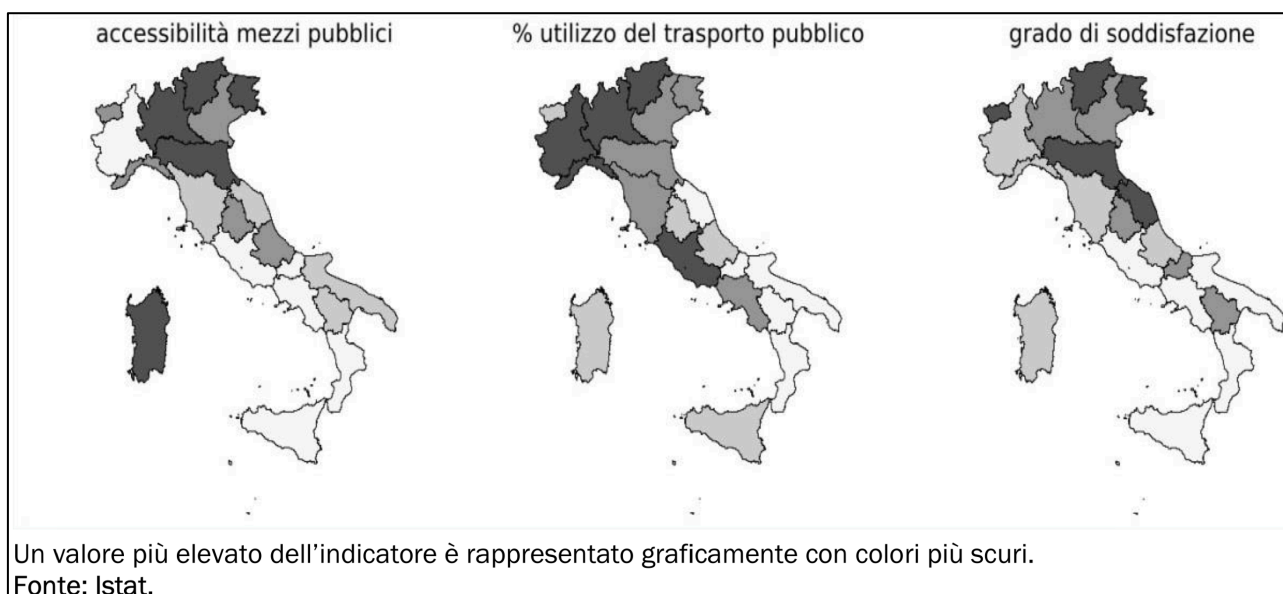
Con riferimento alle infrastrutture stradali, un indicatore di particolare interesse (ricompreso quelli tra ufficialmente indicati all'interno del framework SDGs) è quello degli incidenti mortali in rapporto alla popolazione che può riflettere sia una peggiore qualità delle strade sia un maggiore congestionamento (e, quindi, una minore offerta rispetto alla domanda). In tale scenario il Molise presenta un'incidenza percentuale dei morti per incidenti stradali superiori alle media nazionale



Morti in incidenti stradali in rapporto alla popolazione; un valore più elevato dell'indicatore è rappresentato graficamente con colori più scuri.
Fonte: Istat.

3.4 CRITICITÀ DI SERVIZI

Una delle problematiche più rilevanti del sistema di trasporto della Regione è rappresentata dalla qualità dell'offerta di servizi di trasporto collettivo. Come emerge chiaramente dalle osservazioni ISTAT, ma anche dai rapporti di Legambiente, il trasporto pubblico locale soffre di una scarsa accessibilità, scarsa integrazione modale, livello di servizio poco competitivo e, infine, da un grado di soddisfazione medio basso.



Le cause sono molteplici: una struttura dei servizi minimi caratterizzata da una elevata frammentazione dei soggetti concessionari, da una scarsa ottimizzazione delle direttrici e degli orari, da una scarsa integrazione sia di servizi che tariffe e, infine, da situazioni di monopolio su alcune direttrici.

La rete dei servizi è cresciuta negli anni per aggiunte successive, senza una visione né strategica, né di sistema, né sinergica. Inoltre, il parco veicolare tra i più obsoleti di Italia, unito alle difficoltà di controllo dei servizi erogati e della bigliettazione, ha determinato un decadimento inesorabile della qualità del servizio.

Alla scarsa qualità dei servizi su gomma si è aggiunta la obsolescenza infrastrutturale e tecnologica della rete ferroviaria e, la scarsa integrazione con gli stessi servizi su gomma.

Si deve, infine, aggiungere che le difficoltà incontrate nel bandire i servizi secondo le direttive europee ha contribuito, indirettamente, a creare uno stato di incertezza che sicuramente non ha favorito né investimenti, né ottimizzazione del servizio.

In tale scenario è evidente che la riorganizzazione dell'offerta di trasporto pubblico deve essere priorità ineludibile e non può che declinarsi in una rivoluzione in termini di servizi, infrastrutture, integrazione oraria, integrazione tariffaria, intermodalità e tecnologia.

3.5 CRITICITÀ/OPPORTUNITÀ ECONOMICHE, SOCIALI E URBANISTICHE

Il tessuto sociale e produttivo della Regione sta osservando un continuo depauperamento e indici di decrescita preoccupanti. La montuosità, la significativa frammentazione sociale e la crisi del comparto produttivo/industriale ma, soprattutto, le maggiori opportunità esistenti delle regioni limitrofe possono determinare un veloce declino dell'intero tessuto.

In questo scenario il sistema di trasporto ha le sue responsabilità, ma è chiaro che è necessario mettere in campo azioni che consentano di arginare il declino, anche in sinergia con il sistema di trasporto stesso e/o con nuove strategie di intervento sul sistema di trasporto.

Mancano aggregatori di innovazione e di valore aggiunto, nodo cruciale per lo sviluppo del sistema produttivo e che richiede un sistema logistico efficiente.

3.6 CRITICITÀ “DI INTERAZIONE” E RAPPRESENTATIVITÀ

Il territorio è rappresentato da un insieme di soggetti con difficoltà di interazione reciproca e, spesso, con obiettivi e funzioni ridondanti e in sovrapposizione. L'efficacia e l'efficienza del sistema è, spesso, strettamente legata alle capacità dei singoli soggetti; allo stesso modo l'inefficienza del sistema è stata determinata da una chiara gerarchia e coordinamento. Suddette problematiche non solo sono causa di inefficienza interna, ma determinano anche una scarsa credibilità per il sistema territoriale rispetto a investimenti, turisti, ecc.



4.1 PREMESSA

Come evidenziato dalle strategie comunitarie a nazionali il futuro del sistema di trasporto dovrà contribuire a soddisfare esigenze di tutela della salute ma essere supporto alle attività dei settori economici e produttivi regionali.

Il tutto sarà l'occasione per realizzare trasformazioni del modello economico e sociale in un'ottica di "resilienza trasformativa" del sistema socioeconomico, secondo quell'approccio che ha influito sul nome del PNRR finanziato dal Next Generation EU.

Si pone in agenda il cambio di paradigma proposto dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite che prevede modelli di sviluppo nel rispetto dei limiti planetari, attraverso target concreti e misurabili da raggiungere in un decennio, non soltanto di tipo economico, ma anche in altri settori chiave di carattere sociale e ambientali, in termini di ecosistemi, disuguaglianze e servizi sociali.

Le parole d'ordine devono essere

- contribuire alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità dei
- sistemi socioeconomici;
- perseguire con successo la transizione digitale;
- favorire e sostenere i processi di innovazione;
- aumentare la competitività;
- ridurre le disuguaglianze sociali e territoriali.

Le direttrici di azione devono essere concrete e realizzabili. In particolare appare necessario

- a) garantire sicurezza e manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi, garantendo resilienza anche attraverso interventi infrastrutturali e l'uso di tecnologie innovative;
- b) migliorare l'efficienza dei sistemi attuali di trasporto per ridurre i rischi e gli impatti negativi legati all'emergenza sanitaria;
- c) garantire l'attuazione degli investimenti già programmati o previsti da altri fondi nazionali ed europei disponibili;
- d) garantire l'attuazione degli investimenti previsti dal PNRR;
- e) realizzare importanti riforme di sistema con particolare attenzione alla messa in gara dei servizi di TPL si gomma.

Il tutto nel rispetto del paradigma del "Do Not Significant Harm", ovvero mitigando gli impatti sull'ambiente.

In tale contesto concettuale, gli Obiettivi generali sono definiti in funzione della realizzazione della visione proposta nei paragrafi precedenti e coerentemente con gli obiettivi generali del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Molise sono state condivisi in un atto ufficiale della Giunta Regionale (DGR N. 468 DEL 15-10-2018) in cui sono state approvate le linee guide funzionali a definire gli obiettivi di interesse generale prodromici alla redazione del Piano Regionale dei Trasporti.

Le suddette linee di azione possono essere sintetizzate in obiettivi generali, contenuti/requisiti e azioni.

4.2 Obiettivi generali

- [1] Assicurare il diritto alla mobilità delle persone e delle merci, riservando un'opzione preferenziale al trasporto collettivo;
- [2] Assicurare lo sviluppo economico della regione, attraverso una migliore integrazione dei sistemi di trasporto ferroviario, marittimo, stradale e aereo;
- [3] Assicurare il perfetto equilibrio tra i predetti obiettivi e la necessità di tutelare l'assetto ambientale.

4.3 Contenuti/requisiti

A valle della definizione dei macro-obiettivi, è possibile delineare linee guida condivise dalla Regione Molise e sintetizzate di seguito.

- [a] Definire priorità, obiettivi e target;
- [b] favorire l'approccio strategico alle decisioni;
- [c] presentare un'analisi delle criticità dello scenario attuale;
- [d] identificare la domanda di mobilità regionale, avendo cura di individuare i bisogni sia della domanda di mobilità sistemica che di quella non sistemica;
- [e] prevedere un sistema di indicatori di monitoraggio diretto alla valutazione della performance corrente e futura del sistema di mobilità regionale, al fine anche di attivare interventi correttivi e di revisione;
- [f] prevedere un approccio partecipativo degli stakeholders di riferimento nella fase di riorganizzazione dei servizi (amministrazione regionale, concessionari dei servizi, associazioni di categoria, utenti.);
- [g] considerare adeguati standard e condizioni di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- [h] considerare le principali raccomandazioni e direttive, di matrice sia europea che nazionale (ad esempio la sostenibilità ambientale e il contenimento delle emissioni);

4.4 Obiettivi specifici

Ciascun Obiettivo generale è declinato in obiettivi specifici; questi ultimi contribuiscono, nell'ambito di propria pertinenza, a raggiungere il corrispondente uno specifico obiettivo generale.

4.4.1 ACCESSIBILITÀ



- i. definire una ipotesi di riorganizzazione del sistema di mobilità regionale: rappresentare uno scenario futuro ottimale di riferimento e, qualora possibile, soluzioni alternative;
- ii. prevedere un'organizzazione della mobilità regionale in termini di multi modalità e intermodalità e, quindi, uno sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto;
- iii. contribuire a migliorare l'attrattività e la qualità del territorio;
- iv. supportare la connettività e la coesione territoriale, al fine preciso di ridurre il fenomeno di marginalizzazione;
- v. promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche.

4.4.2 INTEGRAZIONE RETI E SERVIZI

- i. realizzare una efficiente interconnessione fra le reti di rango regionale e quelle sovraregionali;
- ii. integrazione di un sistema multimodale dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato strada- mare sia per il trasporto delle persone, in aderenza ai principi dell'approvando piano portuale;

4.4.3 TRASPORTO COLLETTIVO / TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- i. riorganizzare il trasporto pubblico locale su gomma, in raccordo con le prescrizioni comunitarie;
- ii. definire possibili soluzioni di miglioramento dell'efficienza e dell'economicità dei trasporti di persone;
- iii. garantire opzioni di trasporto che permettano di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; valutare la possibilità di sperimentare e/o attivare soluzioni di trasporto flessibili e innovative (es. servizi di trasporto a chiamata);
- iv. considerare l'obiettivo di aumento della percentuale di cittadini trasportati con mezzi alternativi all'auto privata;
- v. fornire soluzione per migliorare qualità e affidabilità dei servizi di trasporto pubblico regionale locale in ambito urbano ed extraurbano, anche considerando le diverse caratteristiche ed esigenze dei bacini di traffico;
- vi. potenziare i servizi di trasporto collettivo, anche mediante politiche di incentivazione di rinnovamento del materiale rotabile;
- vii. valutare la possibilità di prevedere interventi di velocizzazione delle linee ferroviarie (vedi elettrificazione della rete, riqualificazione di impianti tecnologici, interventi su ferrovie non interconnesse);

4.4.4 MERCI E LOGISTICA



- i. Promuovere e sviluppare la competitività dell'area portuale e retroportuale, anche mediante l'adozione delle misure contemperate nella prima fase di attuazione del piano portuale;
- ii. sviluppare sinergie ed accordi strutturali di collaborazione con poli logistici nazionali;
- iii. promuovere la cooperazione tra tutti i soggetti a diverso titolo interessati (autorità portuali e marittime, gestori di reti di trasporto, vettori, operatori economici) per lo sviluppo e la gestione integrata della piattaforma logistica regionale;
- iv. attivare forme di collaborazione con i comuni nell'ottica del miglioramento della crescita e dell'organizzazione dei servizi logistici;
- v. integrazione di un sistema multimodale (benché di semplice cabotaggio) dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato strada-mare in aderenza ai principi dell'approvando piano portuale di Termoli

4.4.5 SICUREZZA STRADALE

- i. Fornire delle Linee Guida per gli enti locali al fine della redazione ed attuazione degli interventi finalizzati alla sicurezza stradale;
- ii. Promuovere e valutare interventi materiali riguardanti le infrastrutture che vadano ad eliminare i deficit e le inefficienze funzionali, al fine di assicurare l'accesso ai principali nodi di trasporto regionali e sovraregionali;

4.4.6 ICT

- i. Contemplare l'integrazione di strumenti ICT nella gestione e organizzazione della mobilità regionale, quindi prevedere anche il ricorso a sistemi di trasporto intelligenti (ITS – Intelligent Transportation System).
- ii. Informatizzare i servizi sull'utenza e sul monitoraggio della stessa, sulla gestione delle infrastrutture di trasporto e sul controllo del traffico.

Rispetto alle suddette azioni saranno definite le strategie di intervento e le specifiche politiche.

Di seguito si sintetizzano le principali azioni di intervento coerenti con la visione, gli obiettivi generali e obiettivi specifici introdotti in precedenza. Si rimanda ai singoli documenti di settore per il dettaglio delle analisi e del processo di definizione delle strategie e politiche di intervento..

5.1 CRITICITÀ DI PIANIFICAZIONE E CONOSCITIVE: AZIONI DI INTERVENTO

INIZIARE UN PERCORSO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA, GERARCHICA E CONDIVISA

Iniziare con il presente PRT un percorso strategico multi-settoriale e multi-ambito, con ottica temporale 15-20 anni, che definisca scenari di sviluppo del sistema economico, produttivo e sociale della Regione.

La visione moderna della Pianificazione dei Trasporti non vede più il Piano come elemento di sintesi delle esigenze cristallizzato nel tempo e nello spazio, bensì come un processo dinamico in cui il Piano Regionale dei Trasporti è il punto di partenza di una successione di approfondimenti settoriali, cadenzati e condivisi.

Se il piano processo è già da anni filosofia portante della Pianificazione dei Trasporti, la necessità di una pianificazione flessibile è più che mai una necessità alla luce del contesto di *“deep uncertainty”* che caratterizza il futuro degli assetti economico-sociali mondiali, europei, nazionali e regionali. La Pandemia COVID-19, i contrasti internazionali e la diffusa crisi di alcuni settori non consentono ad oggi di costruire scenari robusti ed affidabili

Il presente piano rappresenta un primo passo che deve delineare gli obiettivi, le strategie e indicare le direttrici che necessitano approfondimenti tematici e/o approfondimenti tecnico/quantitativi. **Per quanto il piano affronti i differenti settori è necessario, a valle dell’adozione, iniziare alla redazione di piani di settore che, in stretta collaborazione con gli uffici e stake-holders, consentano di procedere al dettaglio operativo/realizzativo delle scelte di piano. Il tutto a supporto della programmazione dei finanziamenti per i progetti di fattibilità.**

Il percorso richiede, tuttavia, delle azioni specifiche che deve essere intraprese a supporto del processo pianificatorio:

- 1) **Creazione di un tecnico Ufficio di Piano che possa supportare con continuità il processo di pianificazione** e che, in particolare:
 - sovrintenda agli aspetti amministrativi soggiacenti il processo di pianificazione;
 - sovrintenda all’adozione delle scelte di piano;
 - sovrintenda all’attuazione delle strategie di piano;
 - programmi le attività di “coinvolgimento” della collettività e stake-holders;
 - sovrintenda a tutte le problematiche di pianificazione tattica e metta a sistema le iniziative di pianificazione strategica/tattica delle province e comuni principali.

- 2) **Istituire un osservatorio regionale che possa supportare lo stesso ufficio di piano e tutti i settori con competenze di pianificazione/programmazione. Lo stesso osservatorio potrebbe anche essere un centro studi o un'agenzia**, anche con partecipazioni di enti esterni, o dovrebbe sovrintendere la raccolta e sistematizzazione di dati di mobilità (ma anche di altri settori), condurre analisi congiunturali e fornire un supporto metodologico all'ufficio di Piano.

SUPPORTARE LA PIANIFICAZIONE DI SETTORE SOTTO-ORDINATA

Uno dei compiti della regione è anche supportare la pianificazione dei trasporti alla scala locale, perché da buona pianificazione locale è possibile trarre interessanti spunti sia per la pianificazione strategica regionale, ma soprattutto per la programmazione dei finanziamenti di opere di natura strategica.

L'azione può essere condotta motivando e supportando finanziariamente comuni, aggregati di comuni e province che, ove non già fatto, decidano di intraprendere percorsi di pianificazione di area vasta.

Recentemente, sta mergendo la opportunità di **favorire attività di pianificazione (in tutti i settori) di aggregati di comuni che singolarmente non avrebbero alcun obbligo di documenti di pianificazione, ma come aggregato potrebbero agire in sinergia.**

Benché queste attività possano essere condotte spontaneamente dai comuni, appare opportuno che il ruolo guida, nonché stimolo, possa essere assunto dalla Regione sia con indirizzi specifici, sia con finanziamenti dedicati.

Oggi la pianificazione di area non avviene per scarso coordinamento e, spesso, la pianificazione dei singoli comuni non consente di realizzare sinergie ed economie di scala.

Alla stregua di quanto sta accadendo alla scala nazionale per la redazione dei PUMS, la Regione potrebbe

- a) valutare la opportunità di individuare macro-aree fortemente interrelate tra loro con naturali sinergie (ovviamente, se non coincidenti con le province);
- b) favorire la redazione di documenti di pianificazione di macro-area: sia tattici (e.g. servizi di TPL, manutenzione, ecc..), che strategici (interventi infrastrutturali e/o tecnologici);
- c) definire obiettivi e contenuti dei documenti di pianificazione tattica/strategica
- d) definire finanziamenti per la redazione dei suddetti documenti.

RACCOLTA DATI SISTEMATICA E CONTINUATIVA

Uno dei principali problemi che incidono sulle scelte di pianificazione di interventi sul sistema di trasporto è, spesso, legato all'assenza di informazioni aggiornate, dettagliate e continuative sulle componenti del sistema dell'offerta e della domanda di spostamento (e.g. stato manutenzione, dati sul tessuto economi-produttivo aggiornati, flussi di domanda auto e veicoli pesanti, flussi di domanda merci, flussi di domanda passeggeri su bus/treno, flussi turistici dettagliati, ecc..).



Appare, pertanto, necessario

- a) **sistematizzare tutte le fonti di dati esistenti** riguardanti la Regione Molise e il Sistema di Trasporto (nazionali e regionali), istituzionalizzare la raccolta in unico “data warehouse” regionale accessibile a tutti i settori;
- b) **Individuare procedure di raccolta dati su flussi di domanda** merci e passeggeri regionali, nazionali e internazionali riguardanti la Regione Molise, ove non disponibili da fonti nazionali.
- c) Individuare procedure di **monitoraggio dello stato di funzionamento dei servizi di trasporto** collettivo (gomma/ferro/mare).
- d) Individuare **procedure di monitoraggio dello stato di fatto, manutenzione e funzionamento delle componenti dell’offerta di trasporto stradale**.

Uno dei principali obiettivi dovrà riguardare la caratterizzazione annuale, possibilmente per categoria di passeggeri e merci, di: (i) la ripartizione geografica della domanda, (ii) la ripartizione modale, (iii) la dinamica negli anni. Il tutto funzionale a

- supportare i processi conoscitivi e decisionali delle politiche dei trasporti per anticipare gli scenari evolutivi di breve e medio periodo (oggi imprevedibili) e valutare le conseguenze dei provvedimenti;
- Supportare la sistematica e continua acquisizione di dati provenienti da diverse fonti, incluse le reti telefoniche cellulari e i veicoli connessi finalizzata alla creazione di un archivio regionale aperto funzionale a seguire e studiare i comportamenti di mobilità e i loro cambiamenti.
- Ragionare su di una legge regionale che consenta una maggiore flessibilità rispetto alle problematiche che il sistema di trasporto dovrà affrontare nel prossimo decennio.

IMPLEMENTAZIONE DI UN SISTEMA DI SUPPORTO ALLE DECISIONI ALLA SCALA REGIONALE.

Il Piano implementa un sistema di modelli che simulano il funzionamento del sistema di trasporto multi-modale (auto, gomma, ferro) della Regione. **I modelli implementati rappresentano un patrimonio della Regione che potrà essere utilizzato per future attività di simulazione/valutazione di opzioni di intervento.**

5.2 CRITICITÀ INFRASTRUTTURALI E FUNZIONALI: AZIONI DI INTERVENTO

RILANCIO DEGLI INVESTIMENTI E DELLA SPESA PUBBLICA NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, AL FINE DI PROMUOVERE L’ECONOMIA REGIONALE (EFFETTO MOLTIPLICATORE) E DEI TERRITORI RESI PIÙ ACCESSIBILI



Gli interventi sul sistema di trasporto, ove utili, rappresentano una delle principali leve dell'economia di una Regione. Spesso, gli interventi sono rallentati da quadri conoscitivi poco dettagliati e/o analisi non coerenti con i requisiti minimi richiesti. Il presente piano si pone l'obiettivo di iniziare un percorso virtuoso per il quale l'assenza di finanziamenti non sia legata dall'assenza di pianificazione.

AZIONI SUL SISTEMA DI OFFERTA DI TRASPORTO STRADALE

Nonostante una capillarità del sistema stradale non trascurabile, il sistema infrastrutturale presenta caratteristiche geometrico-funzionali spesso non coerenti, non tanto con i flussi veicolari, ma con le esigenze di livello di servizio (e.g. tempi di viaggio), le esigenze di sicurezza stradale, di resilienza nel caso di eventi puntuali (normali o catastrofici).

Il problema della Regione Molise, tranne pochi specifici nodi e poche specifiche infrastrutture, non è tanto rappresentato dalla congestione stradale bensì dal servizio offerto.

In generale, è possibile evidenziare due problematiche rilevanti:

- adeguamento di infrastrutture di scorrimento veloce,
- adeguamento delle infrastrutture stradali di collegamento con la rete principale.

In particolare, emerge la opportunità delle seguenti azioni:

- (i) efficientamento della direttrice est-ovest a supporto de:
 - a. il superamento delle criticità infrastrutturali e funzionali e delle attuali direttrici est-ovest;
 - b. i collegamenti con le direttrici autostradali nazionali Est a Ovest;
 - c. la realizzazione di una "gronda" di scorrimento veloce a supporto del trasporto passeggeri e merci;
 - d. la realizzazione di una "gronda" di scorrimento veloce a supporto del trasporto pubblico locale.
- (ii) Efficientamento funzionale delle infrastrutture stradali di adduzione alle direttrici est-ovest, presenti e future.
- (iii) Piani e programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di sicurezza delle infrastrutture con particolare riferimento a quelle degli enti locali.
- (iv) Infrastrutture stradali di collegamento con la rete principale in particolare con i gli agglomerati produttivi e industriali più rilevanti della Regione su cui la Regione Molise si è impegnata anche nell'ambito della realizzazione delle ZES.

AZIONI SUL SISTEMA DI OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO E DOLCE

Il trasporto pubblico locale è uno degli elementi di maggiore debolezza della Regione, sia per quanto riguarda il trasporto su gomma, sia per quanto concerne il trasporto su ferro. La Regione, accanto alla complessa configurazione orografica, paga anni di scarsa competizione, difficile gestione dei servizi, infrastrutture e tecnologie obsolete e grande frammentazione di operatori e servizi.

È, pertanto, importante



- (i) ridurre la frammentazione e la ridondanza dei servizi di trasporto collettivo offerti;
- (ii) ridurre i costi di finanziamento del trasporto pubblico locale attraverso il suo efficientamento;
- (iii) ridurre i costi diretti ed indiretti per le aziende di trasporto;
- (iv) favorire l'uso del trasporto collettivo (anche alla luce della crisi COVID); immaginando azioni mirate e strutturali, tra cui:
 - a. incentivazione, sconti, rimborsi delle tariffe dei servizi di trasporto collettivo;
 - b. informazione all'utenza per incentivare l'uso del trasporto pubblico locale (TPL);
 - c. integrazione tariffaria per favorire l'intermodalità;
- (v) favorire strategie di integrazione modale gomma-ferro;

Il raggiungimento di siffatti obiettivi richiede, come presupposto fondamentale, di portare a termine il bando di gara dei servizi di TPL.

Nello specifico, il presente piano

- (a) definisce la rete dei servizi minimi su gomma e individua le direttrici su cui garantire servizi minimi;
- (b) propone una razionalizzazione dei servizi su gomma mediante una struttura gerarchica;
- (c) riduce sovrapposizioni e ridondanze dei servizi su gomma;
- (d) propone differenti possibili strutture funzionali dei servizi su gomma;
- (e) affronta il problema delle aree a domanda debole;
- (f) definisce una rete di infrastrutture e possibili servizi ferroviari;
- (g) individua le infrastrutture ferroviarie da efficientare;
- (h) definisce una struttura inter-modale alla scala regionale;
- (i) definisce una struttura inter-modale alla scala inter-regionale e nazionale;
- (j) ribadisce la necessità di un ammodernamento del parco veicolare (bus e treno) che oltre ad avere effetti sul scarso confort del servizio, avrebbe effetti sulla regolarità del servizio, sulla efficienza del servizio e, quindi, sui costi diretti e indiretti del servizio stesso (per le aziende e gli utenti).
- (k) ribadisce la necessità della creazione di nuovi golfi di fermata mediante una progettazione integrata/sinergica degli stessi.

Il bando di gara, benché attività di pianificazione più tattica che strategica, consentirà una significativa riduzione della frammentazione degli operatori, favorirà la inter-modalità, determinerà un ulteriore efficientamento dei servizi in termini di frequenza, tempi di viaggio e qualità.

L'adeguamento tecnologico del parco veicolare consentirà il controllo in tempo reale della flotta e, quindi, la possibilità di supportare piattaforme tecnologiche commerciali che potranno, anche indipendentemente da finanziamenti regionali, fornire servizi di informazione (intelligente) all'utenza (e.g. Moovit).

Gli interventi sulle infrastrutture stradali consentiranno un significativo incremento delle velocità commerciali e, quindi, una riduzione dei costi diretti e indiretti per le aziende.

INTERVENTI SUL SISTEMA DI OFFERTA DI TRASPORTO CICLABILE

La mobilità ciclabile, oltre a essere uno dei pilastri della mobilità sostenibile, rappresenta un elemento di forte attrattività di specifici segmenti turistici, nonché modalità di trasporto per gli stessi turisti e cittadini della Regione.



È evidente che non tutta la Regione può configurarsi come territorio per una diffusa penetrazione della mobilità ciclabile, tuttavia alcune porzioni di territorio sono compatibili, oltre che oggetto di azioni di intervento nazionali (e.g. ciclovie).

In tale contesto, si propone di supportare la direttrice adriatica ma anche la proposta di variante rispetto alla struttura originaria della ciclovia interna.

Accanto a interventi di portata regionale, la Regione si propone come **promotrice di iniziative finalizzate a incentivare la mobilità dolce** anche alla scala locale mediante investimenti, finanziamenti, semplificazioni, regolazioni amministrative e supporto all'adozione di Piani della mobilità "dolce" straordinari.

Tale azione non ha una finalità prettamente locale/comunale, ma è **strettamente legata a supportare forme di inter-modalità (bici/gomma; bici/ferro) in tutti i comuni hub si servizi su gomma e/o sede di stazioni ferroviarie con servizi regionali.**

INTERVENTI SULLA GESTIONE DELLA DOMANDA DI SPOSTAMENTO DEL TERRITORIO E "TEMPI" DEL TERRITORIO

I Problemi di accessibilità e connettività non possono essere sempre risolti da infrastrutture e servizi. La struttura del territorio e l'orografia sono, spesso, vincoli insormontabili che, tuttavia, la pandemia COVID-19 ha evidenziato come superabili.

Come già evidenziato dall'Agenda Digitale nazionale, è utile ricorrere anche a strategie gestionali coerenti con le competenze e responsabilità attribuite o attribuibili alla Regione. In particolare appare opportuno:

- **rilanciare la figura del mobility manager aziendale (sia per la pubblica amministrazione che per il settore privato) per meglio organizzare e gestire non solo gli spostamenti sistematici casa-studio e casa-lavoro, ma studiare la reale esigenza di spostamento "fisico" per gli spostamenti "casa-lavoro".**

La figura del mobility manager, soprattutto per le grandi aziende e enti pubblici, deve diventare fondamentale per programmare una sistematica pianificazione dell'uso dello "smart working" che vada al di là della crisi pandemica COVID.

È ragionevole immaginare azioni di incentivazione, ma è fondamentale procedere alla **digitalizzazione mediante banda larga di tutti i comuni, commutando alcune attività fisiche primarie in attività immateriali** (e.g. smart working).

- **Rilanciare la digitalizzazione di tutti i servizi che non richiedono uno spostamento fisico**, anche mediante un supporto diretto ai comuni la cui popolazione, per età anagrafica, non è adusa all'utilizzo di servizi digitali avanzati. **informatizzazione, digitalizzazione e innovazione tecnologica procedure/processi informatiche/informatizzate in tutti i settori primari** (es. scuola, sanità, trasporti)
- **Creare una piattaforma digitale che rappresenti un canale diretto di interazione tra Mobility Manager e uffici competenti sulla programmazione dei servizi di TPL**, per creare un'interazione sistematizzata e sistemica che consenta di gestire esigenze specifiche, anche in un'ottica di futura interazione con il gestore dei servizi di TPL.

Allo stesso modo è necessario supportare strategie gestionali/tecnologiche nel settore del trasporto delle merci e della Logistica:



- **informatizzazione, digitalizzazione e innovazione tecnologica dei sistemi e delle procedure/processi dei trasporti e della logistica**, Supportare connessioni con sistemi portuali, aeroportuale e ferroviaria nazionali

5.3 CRITICITÀ AMBIENTALI E DI SAFETY: AZIONI DI INTERVENTO

AZIONE PER L'EFFICIENTAMENTO AMBIENTALE ED ENERGETICO DEL PARCO VEICOLARE AUTO, AUTOBUS E ROTABILI

Il parco veicolare della Regione Molise (auto, veicoli pesanti, bus e treni) è uno dei parchi più obsoleti in Italia.

L'obsolescenza tecnologica significa inquinamento atmosferico, inquinamento acustico e scarsa sicurezza della circolazione. Si auspica, pertanto, che **gli sforzi siano concentrati su:**

- a) **il rinnovo del parco autobus;**
- b) **la progettazione della composizione del parco veicolare più adatta alle esigenze della Regione Molise**, sia in termini di alimentazione (metano, full-elettrici, ibridi, idrogeno, ecc.) che di dimensione. Il tutto in coerenza con la rete dei servizi minimi, le esperienze delle aziende operanti, il profilo pano-altimetrico dei percorsi dei servizi minimi.
- c) **la realizzazione di infrastrutture a supporto delle tipologie di alimentazione che si riterranno più coerenti.**
- d) **Il rinnovo del materiale rotabile**, alla luce della futura elettrificazione delle linee regionali ma soprattutto a supporto degli investimenti che si stanno facendo a supporto della rete ferroviaria.

Sono, inoltre, da auspicare politiche finalizzate a

- **incentivare il rinnovo del parco veicolare** mediante politiche complementari a quelle nazionali (e.g. bollo auto);
- incentivare la **installazione di infrastrutture di ricarica private;**
- programmare e progettare la **installazione di infrastrutture di ricarica sulle strade di grande comunicazione regionale;**
- incentivare la **progettazione e realizzazione di sistemi di ricarica alla scala urbana.**

MITIGAZIONE DEL RISCHIO DI INCIDENTALITÀ STRADALE

Benché gli incidenti stradali in Molise sembrino numericamente poco significativi, i tassi percentuali di incidenti, feriti e morti non sono trascurabili. La sicurezza stradale è, pertanto, tema sul quale il piano pone focus e attenzione specifica.

Le azioni previste possono essere di due tipi:



- **prevenzione passiva**, ovvero interventi sulle **infrastrutture lineari, infrastrutture puntuali e sui dispositivi di sicurezza passiva**. In tale contesto si rimanda agli interventi sul sistema dell'offerta di trasporto stradale.
- **prevenzione attiva**, agendo sul guidatore, sulla interazione guidatore-infrastruttura, sulla interazione veicolo-infrastruttura.

Nel breve termine è necessario prevedere:

- la realizzazione/potenziamento di sistemi di monitoraggio del deflusso veicolare lungo le arterie di grande comunicazione regionale;
- la realizzazione/potenziamento di dispositivi (fissi o on-line) di informazione all'utenza sulle condizioni del traffico, su pericoli esistenti, su condizioni meteo-climatiche e tempi di viaggio attesi.
- la installazione di sistemi di controllo/riduzione della velocità nei punti ad alta incidentalità stradale.

Nel medio termine, a sicurezza stradale passerà sempre di più dalla tecnologia anche alla luce della veloce evoluzione tecnologica dei veicoli. Sarà necessario **digitalizzare le infrastrutture esistenti ed supportare la evoluzione naturale di ogni infrastruttura stradale principale verso paradigma "Smart Roads"**. Il futuro prossimo prevederà la interazione diretta veicolo-veicolo (V2V), la interazione veicolo-infrastruttura (V2I) e la interazione Veicolo con sistemi in-cloud in grado di gestire il deflusso veicolare in sicurezza (V2X e IoT).

L'evoluzione uno specifico piano di settore sulla digitalizzazione delle infrastrutture principali.

INCENTIVAZIONE USO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Attraverso le azioni precedente introdotte, si persegue anche l'obiettivo di incidere sulla ripartizione modale.

La progettazione di una rete dei servizi coerente con le esigenze, la integrazione tariffaria, la integrazione modale, materiale rotabile efficiente non potranno che condurre a servizi migliori e, pertanto, essere supporto fondamentale ad uno shift modale auto->gomma, auto-> ferro.

Il tutto avrà effetti sull'inquinamento atmosferico e acustico, oltre che sulla sicurezza stradale

5.4 CRITICITÀ/OPPORTUNITÀ ECONOMICHE, SOCIALI E URBANISTICHE: AZIONI DI INTERVENTO

Favorire aggregatori di innovazione e di valore aggiunto

Tale aspetto è un nodo cruciale per lo sviluppo del sistema produttivi e che richiede un sistema logistico efficiente. È prioritario favorire la nascita di aggregatori/start-up/attività in grado di produrre valore aggiunto, esportare e attrarre flussi merci.



Uno degli strumenti più interessanti è rappresentato dalla introduzione delle Zone Economiche Speciali (ZES). È bene, tuttavia, chiarire che la introduzione delle ZES non è sinonimo di automatico sviluppo di un'area logistica, bensì condizione necessaria (ma non sufficiente) per un potenziale successo. Le ZES devono essere chiaramente definite nelle funzioni, devono essere ben normate, devono essere gestite alla stregua di un'azienda e, soprattutto, devono essere "garantite" da costi logistici competitivi.

Digitalizzazione

Si vedano le azioni proposte per le precedenti criticità.

Supportare i settori chiave della regione

È necessaria un'attenta analisi delle esigenze specifiche e, pertanto, è più che mai augurabile la redazione di un Piano Inter-settoriali.

5.5 CRITICITÀ "DI INTERAZIONE" E RAPPRESENTATIVITÀ: AZIONI DI INTERVENTO

Delineare un sistema sinergico e non ridondante

Rendere stabile/permanente un tavolo di confronto tra i principali soggetti portatori di interesse nel sistema di trasporto

Si ritiene opportuna una formalizzazione a livello regionale, la formalizzazione dei componenti e di una possibile gerarchia. La formalizzazione potrebbe essere uno dei risultati dell'attivazione di un processo di pianificazione e uno dei risultati del Piano stesso.

Definire e sviluppare politiche di marketing verso l'esterno.

La Regione, come soggetto attuatore, dovrebbe coordinare e alimentare una politica di pubblicizzazione del sistema logistico campano, chiarendo le specificità, le opportunità, le eccellenze.

5.6 METODOLOGIA PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITÀ

All'interno del PRT è bene definire, coerentemente con le direttrici nazionali, l'approccio per la individuazione dei fabbisogni e delle priorità operative. A tal fine, si dovrà fare esplicito riferimento a quanto previsto: i) nelle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" del MIMS; ii) nel regolamento europeo di base del PNRR (UE 2020/0104 del 10 febbraio 2021) che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza. In particolare, per la fase transitoria le "Linee



guida” prevedono che la selezione e l’individuazione delle priorità avvenga attraverso un doppio livello di valutazione ex-ante:

1. un primo livello finalizzato all’individuazione degli “interventi maturi”, già in larga parte presenti all’interno dei documenti di programmazione degli scorsi anni.
In questa fase sarà fondamentale valutare la maturità progettuale, ovvero l’appaltabilità dei lavori in tempi brevi (livello di progettazione, presenza di una valutazione di impatto ambientale (VIA); stato di avanzamento delle richieste di autorizzazioni e/o espropri). Verificare l’aggiornamento delle analisi e, infine, la quota di finanziamento acquisita o acquisibile con certezza.
2. Un secondo livello il cui obiettivo è di stabilire un “ordine di priorità” sia in termini di realizzazione, sia in termini di finanziamento della progettazione di fattibilità. In questo caso sarà importante tenere conto di: la capacità di contribuire alla transizione ecologica e digitale; alla possibilità realizzare infrastrutture più sostenibili e resilienti; la capacità di generare impatti significativi sul sistema economico e sociale, favorendo la riduzione dei divari sociali e territoriali; la capacità di assicurare la manutenzione e la sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l’uso di tecnologie innovative; la possibilità di programmi e interventi per uno sviluppo urbano sostenibile anche per aumentare la resilienza dei collegamenti tra città e aree interne.

Infine, non bisognerà dimenticare che il regolamento europeo istitutivo del meccanismo di ripresa e resilienza (UE 2020/0104 del 10 febbraio 2021) prevede una rigorosa verifica dei potenziali impatti degli interventi sugli obiettivi ambientali (principio di “non recare danni significativi all’ambiente”) prioritari in ambito dell’Unione così come definiti dal Regolamento (UE) 2020/852 (cd. “Regolamento Tassonomia” degli investimenti sostenibili). Con particolare attenzione a:

- [1] la mitigazione dei cambiamenti climatici (si ritiene che un’attività danneggi in modo significativo se porta a emissioni significative di gas a effetto serra);
- [2] l’adattamento ai cambiamenti climatici (il danno significativo avviene se viene aumentato l’impatto negativo del clima attuale e del clima futuro previsto sulle persone, sulla natura o sui beni);
- [3] l’economia circolare, compresa la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti (il danno significativo avviene se l’attività comporta inefficienze significative nell’uso dei materiali o nell’uso diretto o indiretto di fonti naturali, o se aumenta significativamente la produzione, l’incenerimento o lo smaltimento dei rifiuti o se lo smaltimento a lungo termine dei rifiuti può causare danni ambientali significativi e a lungo termine);
- [4] la prevenzione e il controllo dell’inquinamento (il danno significativo avviene se l’attività porta ad un aumento significativo delle emissioni di inquinanti nell’aria, nell’acqua o nel suolo);
- [5] la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (se l’attività è significativamente dannosa per le buone condizioni e la resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse dell’Unione).

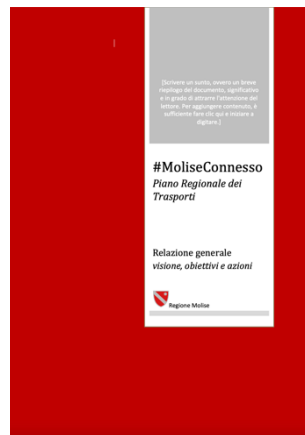


Le linee di intervento si attuano mediante specifiche strategie (azioni) di intervento che regolano le modalità di attuazione delle linee di intervento e ne definiscono la tempistica.

Rispetto a tale contesto, le linee di intervento sono state suddivise distinguendo differenti ambiti di azione e definendo specifici documenti di pianificazione settoriale.

Il piano si articola in 8 documenti che inquadrano il problema, evidenziano le criticità per ciascun ambito e propongono strategie di intervento. Le strategie sono ulteriormente specificate specificandole in politiche di dettaglio, ove possibile e coerente con un documento di pianificazione strategica.

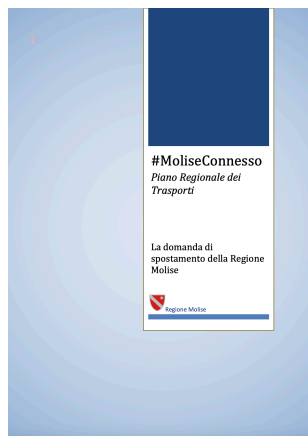
Relazione generale



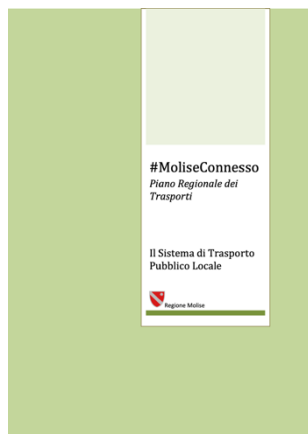
Inquadramento territoriale



La domanda di mobilità della Regione Molise



Il Sistema di Trasporto collettivo



Il Sistema di Trasporto Stradale



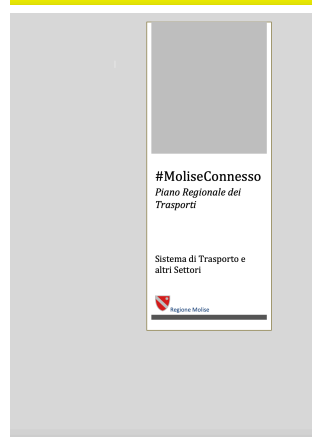
Merci e Logistica



Sistema di Trasporto e Turismo



Sistema di trasporto e Ambiente



6.1.1 PIANO DI SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il trasporto pubblico locale è sicuramente uno degli ambiti prevalente di una politica regionale dei trasporti. Pianificare, programmare e governare il trasporto pubblico è elementi chiave per perseguire la visione di piano e, soprattutto, molti degli obiettivi specifici da perseguire.

Il trasporto pubblico locale è innanzitutto motore fondamentale di coesione per il segmento pendolare, è strumento di crescita per il segmento residenti e, non ultimo, elemento determinante per la crescita e diffusione di un turismo che non si concentri unicamente nell'area costiera.

In questa ottica, è compito della Regione garantire un servizio che affronti le criticità attuali ma che diventi, nel tempo, supporto alla interazione tra i territori regionali e supporto a quel turismo diffuso cui ambisce la Regione Molise. È altresì compito della regione garantire un servizio competitivo che possa avere un proprio segmento di mercato e non, unicamente, un servizio residuale per chi non ha altre alternative modali di spostamento.

Il trasporto pubblico locale è, inoltre, una delle principali voci di spesa di una Regione e, pertanto, la sua efficacia territoriale e la sua efficienza sono elementi fondamentali per una corretta spesa pubblica.

Allo stato attuale il sistema di trasporto pubblico locale, sia su gomma che su ferro, vive una situazione di estrema frammentazione in termini aziende, servizi, infrastrutture e gestione.



Il quadro dei servizi su gomma, benché polarizzati su due aziende principali, vede operare circa 28 aziende di trasporto collettivo. Una tale frammentazione non può che avere condotto negli anni a inefficienze di servizio ormai strutturali e consolidate. In assenza di un piano complessivo, non esiste alcuna forma di coordinamento e di integrazione di servizi (destinazioni servite e orari di servizio); non esiste una vera politica di integrazione tariffaria.

A questo si aggiunge un contesto operativo che vede tutti contratti di servizio in fase di proroga permanente e senza alcun tipo di valutazione quantitativa e oggettiva sull'aggiornamento dei corrispettivi, né un controllo continuo e certo sui flussi di domanda realmente trasportati, né sui titoli di viaggio realmente venduti. Non esiste un sistema di controllo di qualità del livello di servizio offerto, né un monitoraggio delle esigenze di spostamento.

Alle citate problematiche organizzative si aggiunge un parco mezzi obsoleto, inquinante, non confortevole e soggetto a continue attività di manutenzione.

In un tale contesto è evidente che il trasporto pubblico locale sia fortemente inefficiente, inefficace e, soprattutto, presenti dei costi di produzione elevati. Non è, inoltre, secondario evidenziare che lo stato di proroga è, peraltro, non coerente con le normative vigenti e, soprattutto, con le numerose indicazioni provenienti dall'Unione Europea e dal Ministero, nonché da organi giuridico-amministrativi.

Al quadro dei servizi su gomma è utile aggiungere il quadro sui servizi su ferro che attualmente sono riattivati unicamente sulla direttrice Termoli – Campobasso e che, invece, sono sostituiti da servizi su gomma su altre direttrici. Appare chiara la necessità di una loro riattivazione, di un loro coordinamento con i servizi su gomma, di una loro eventuale integrazione con servizi di adduzione su gomma. In particolare, vanno definite le prospettive e funzioni della metropolitana leggera e delle direttrici attualmente non attive.

Se i servizi definiscono un quadro frammentato, anche il quadro delle infrastrutture richiede un focus specifico. Sia per quanto concerne terminali viaggiatori dei servizi su gomma e su ferro, sia per concerne l'eventuale definizione di un eventuale rete infrastrutturale ferroviaria efficiente, nonché l'adeguamento a standard tecnologici più avanzati della rete ferroviaria.

Le linee di azione del piano di settore sono state rivolte a la

- [1] identificazione le direttrici di maggiore rilevanza oggetto di servizi minimi;
- [2] delineamento possibili schemi di funzionamento di servizi minimi;
- [3] razionalizzazione dei servizi TPL nell'ottica della massima efficienza economica, riducendo le sovrapposizioni di percorsi e di orari;
- [4] definizione di possibili scenari di servizi minimi che consentano di erogare i chilometri fissati per legge regionale nella maniera più efficace ed efficiente possibile, anche ipotizzando differenti lotti e/o bacini di utenza;
- [5] proposta di un quadro di convenienza economico dei possibili scenari di servizi minimi;
- [6] individuazione di possibili nodi di interscambio e, quindi, un sistema intermodale gomma-ferro;
- [7] proposta di servizi utili, ma non riconducibili ai servizi minimi.

Quanto riportato è oggetto del Piano di settore Strategico del Trasporto Pubblico Locale.



L'offerta di trasporto stradale della regione Molise è costituita da una rete infrastrutturale che topologicamente (capillarità e struttura gerarchica) pone la Regione in linea con altre Regioni Italiane e scuramente in linea con le Regioni dell'Italia Meridionale e/o con le Regione con caratteristiche orografiche simili.

Lo stesso, tuttavia, non si può dire per le caratteristiche geometrico-funzionali, per lo stato di manutenzione e il livello di vulnerabilità legato prevalentemente al contesto idrogeologico in cui si inserisce, allo stato di manutenzione all'elevato numero di viadotti e gallerie presenti.

Oggi il livello di servizio offerto dalla rete stradale può essere migliorato con l'obiettivo di migliorare la penetrazione veloce Est-Ovest e Nord-Sud, migliorare le connessioni da/verso i cinque principali attrattori (Campobasso, Isernia, Termoli, Larino e Venafro), incrementare la resilienza della stessa rete in occasione di eventi non prevedibili come dissesti idro-geologici, eventi sismici e/o atmosferiche.

È ben noto, infatti, come la riduzione delle principali infrastrutture di scorrimento abbia determinato, negli anni, un incremento dei tempi di viaggio e riduzione della sicurezza di viaggio che si sono ripercossi sull'efficienza dei servizi di trasporto collettivo, sulla produttività del comparto industriale, sulla vita quotidiano di pendolari e residenti, oltre a non rappresentare un buon biglietto da visita per il comparto turistico.

Accanto alle problematiche più propriamente infrastrutturali, è utile evidenziare una carenza di infrastrutturazione tecnologica funzionale al monitoraggio, controllo e gestione della rete stradale. Le infrastrutture tecnologiche sono, oggi, determinanti per il controllo di venti occasionali, per garantire corretta informazione all'utenza (e.g. percorsi alternativi), per ridurre l'incidentalità stradale e gli effetti dell'incidentalità stessa. Inoltre, non si può trascurare la transizione tecnologica che stiamo osservando che richiederà strade sempre più SMART in presenza di veicoli sempre più connessi e SMART.

Le linee di azione del piano di settore sono state rivolte a:

- [1] la definizione del livello di servizio offerto dall'offerta di trasporto stradale e definizione delle direttrici stradali su cui agire per favorire le connessioni interne ed esterne;
- [2] la definizione di interventi per il miglioramento dell'offerta di trasporto stradale in termini di tempi di viaggio (intra-regionali e extra-regionali) e di sicurezza stradale;
- [3] la definizione di interventi di manutenzione straordinaria e/o programmata sui manufatti stradali;
- [4] l'analisi della vulnerabilità della rete stradale regionale e definizione di interventi volti all'aumento della sua resilienza;
- [5] l'individuazione di interventi in ambiti urbani, produttivi, turistici di interesse regionale;
- [6] la proposta di realizzazione di piattaforma (piattaforme) tecnologiche rivolte al monitoraggio, controllo e gestione della rete stradale.

Supportare il turismo significa supportare un settore fondamentale per l'economia italiana e, soprattutto, per l'economia di Regioni senza un apparato produttivo né consolidato, né sviluppato. Se il turismo fornisce un contributo diretto al PIL dell'Italia pari a circa il 5% e un contributo totale poco inferiore al 13%, il contributo diretto all'occupazione è superiore al 5% del PIL e pari al 15% dell'occupazione totale. A questo si deve aggiungere che secondo le elaborazioni del Ciset (in base ai dati ISTAT e Banca d'Italia) contenute nel XXII Rapporto sul Turismo Italiano 2017/2018³⁴, il moltiplicatore keynesiano riferito ai consumi turistici in Italia è pari a 1,85: ciò vuol dire che per ogni 100 euro di ricchezza prodotti nelle attività direttamente a contatto con il turista, se ne producono altri 85 nel resto del sistema produttivo.

Nell'ambito del Patto per lo sviluppo della Regione Molise – Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, Area tematica “Turismo, cultura e valorizzazione delle risorse naturali” – Linea di intervento “Programma integrato per lo sviluppo e la promozione del turismo”; Azione “Molise che incanta – Azioni di promozione, marketing, auto narrazione e comunicazione del sistema della cultura e del turismo molisani”, l'Agenzia regionale per lo Sviluppo del Molise (Sviluppo Italia Molise S.p.A.) ha predisposto un Piano Strategico regionale per lo Sviluppo del Turismo anche con la collaborazione della Camera di Commercio del Molise e del coordinamento scientifico assicurato dall'Università degli Studi del Molise.

Come ben noto, il settore dei Trasporti rappresenta una fetta rilevante nell'ambito delle imprese, del fatturato, delle persone impiegate, nonché del fatturato, generati dal Turismo. È, infatti, immediato verificare come il fatturato indotto dal settore Turismo sui Trasporti in Italia è pari, infatti, a circa 71 miliardi di euro, corrispondenti a un valore aggiunto pari a circa 9,5 miliardi di euro (Eurostat, 2018).

Il sistema di trasporto è, pertanto, fattore determinante dello sviluppo turistico di una Regione, ma anche potenziale segmento di sviluppo economico. Da un lato il **sistema di trasporto deve garantire connettività** e favorire lo spostamento di persone turisti, dall'altro **la presenza di turisti rappresenta un volano** per la nascita di servizi di trasporto, con evidenti impatti economico sociali non trascurabili.

In tale scenario, un efficiente sistema di infrastrutture e servizi di trasporto è presupposto per un turismo di qualità e, sua volta, potrebbe essere ulteriore generatore di servizi/ opportunità di trasporto.

Le linee di azione del piano di settore sono state rivolte a:

- [1] Individuare le esigenze specifiche dei differenti segmenti turistici che potrebbero interessare la Regione Molise;
- [2] La individuazione di direttrici da servire con servizi di trasporto collettivo sia per collegamenti intra-regionali, sia per collegamenti da/verso i principali hub ferroviari, aeroportuali e portuali presenti nelle Regioni limitrofe.
- [3] La individuazione di strategie a supporto di modalità di trasporto alternative che abbiano sia funzione di connessione (mobilità ciclabile, servizi di sharing) ma anche una funzione turistica (e.g. ferrovie, cammini/tratturi, ecc.).
- [4] La individuazione di strategie infrastrutturali e gestionali rivolte a rendere accessibili e confortevoli le porte di ingresso alla Regione: stazioni ferroviarie, terminal bus e porto di Termoli.

6.1.4 FOCUS DI SETTORE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA

Il trasporto delle merci e i processi logistici che ne derivano sono alla base dello sviluppo economico-produttivo di un territorio e della competitività del sistema produttivo stesso. Ancor più che per i passeggeri, il costo generalizzato di spostamento è discriminante nelle scelte dei player nazionali e internazionali ed aliquota determinate del costo di produzione di un bene.

In tale contesto, la Regione Molise ha deciso di intraprendere azioni a supporto dello sviluppo economico del territorio, attraverso l'adesione alla ZES adriatica, approfondendo possibili legami con i paesi baltici e attuando politiche dedicate al mantenimento del tessuto industriale esistente.

Allo stesso tempo la Regione Molise presenta caratteristiche orografiche che impattano significativamente sulla semplice catena distributiva quotidiana e, pertanto, sui costi di trasporto della merce in ingresso e sui costi di distribuzione intra-regionale.

In un tale contesto, coerentemente con il ruolo che il Molise attualmente ha e che potrà avere nel panorama nazionale e internazionale, è importante definire delle strategie volte a ridurre i possibili colli di bottiglia in ingresso/uscita nella/dalla Regione e i colli di bottiglia interni alla Regione. Ma, soprattutto, strategie volte a supportare le politiche di sviluppo economico già tracciate.

Le linee di azione del piano di settore sono state rivolte a:

- [1] La preventiva definizione delle politiche di sviluppo della Regione e definizione delle aree coinvolte, delle funzioni ipotizzate;
- [2] La preventiva definizione delle esigenze in termini di connessioni e di capacità di trasporto;
- [3] Individuazione di strategie infrastrutturali, gestionali e normative a supporto delle esigenze e delle aree coinvolte.

6.1.5 FOCUS SU TRASPORTI E AMBIENTE

Il focus propone il quadro della situazione riguardante gli impatti ambientali strettamente legati al sistema di trasporto. Dopo l'inquadramento sullo stato di fatto e sulla analisi già condotte dalla Regione, si propone un'analisi sul parco veicolare regionale.



Di seguito si riportata una sintesi della programmazione sovraordinata di interesse per la Regione Molise. In particolare, introdotti gli indirizzi europei in termini di reti TEN-IT e la pianificazione strategica nei settori di che possono impattare sulle scelte di pianificazione della Regione.

7.1 CORRIDOI EUROPEI E RETE TEN-T

La politica TEN-T è tassello fondamentale della politica sociale ed economica dell'Unione Europea e si pone l'obiettivo di favorire la libera circolazione di merci, servizi e cittadini in tutta l'Unione Europea, rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale tra tutti gli Stati membri e le loro regioni, oltre che al di fuori dell'UE.

La tematica è oggetto del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea in tre articoli (artt. 170-172) collocati nell'apposito titolo XVI (rubricato, appunto, "Reti Transeuropee"). In particolare, l'art. 171 rappresenta, assieme al successivo art. 172, TFUE, la specifica base giuridica per l'adozione delle misure in materia TEN che fondano l'adozione, da parte del Parlamento europeo e del Consiglio di due Regolamenti, il n. 1315 e il n. 1316 dell'11 dicembre 2013 che mirano a pianificare e sviluppare le reti transeuropee dei trasporti articolate e sviluppate su una "costruzione a doppio strato", cioè su di una rete estesa che ricomprende le infrastrutture da realizzare con un orizzonte temporale 2050 (comprehensive network) ed una rete centrale (core network) che include tutte le sezioni strategiche in Italia e si propone di collegare il centro dell'Europa, la cui realizzazione è attesa per il 2030.

La rete è costituita sia da un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti ed aeroporti) considerate "rilevanti" a livello comunitario. Esiste, pertanto, un disegno unitario rappresentato dai Corridoi della rete centrale in cui si realizzano integrazione modale, interoperabilità e sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere.

Allo stato attuale, la priorità attuale è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando, ove necessario, i collegamenti mancanti, migliorando il grado di interoperabilità con le reti transfrontaliere ed assicurando opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, senza dimenticare l'importanza nella risoluzione dei colli di bottiglia esistenti in corrispondenza dei principali nodi urbani.

Dei nove Corridoi "Core Network Corridor (CNC)" identificati dall'Unione europea, quattro attraversano il territorio italiano:

- il Corridoio Mediterraneo
attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i centri urbani di Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
- il Corridoio Reno Alpi
passa per i valichi di Domodossola e Chiasso, si sovrappone al Mediterraneo nei soli nodi Core di Milano e Novara e giunge, infine, al porto Core di Genova. Gli aeroporti Core sono Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo;
- il Corridoio Baltico Adriatico

collega l’Austria (valico del Tarvisio) e la Slovenia ai porti Core del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per i nodi urbani di Udine, Padova e Bologna;

- il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo
- attraversa l’intero stivale, partendo dal valico del Brennero e collegando dunque Trento a Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma ai principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.



L’architettura delle reti Ten-T, anche a seguito dei mutamenti in corso connessi all’uscita del Regno Unito dall’Unione europea, sta subendo una revisione anticipata. Ci si aspetta, infatti, una nuova configurazione che possa delineare l’inclusione/esclusione di sezioni/nodi, protagonisti di una nuova fase di programmazione decennale.

La priorità attuale è assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando, ove necessario, i collegamenti mancanti, migliorando il grado di interoperabilità con le reti transfrontaliere ed assicurando opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto e affrontando la risoluzione dei colli di bottiglia esistenti in corrispondenza dei principali nodi urbani.

Rispetto alla “Forma della rete TEN-T”, l’Italia ha manifestato la necessità di pensare ad un nuovo assetto partecipando ad una proposta emendativa nell’ambito della consultazione pubblica avviata a metà 2019 a cui sono seguite (stanno seguendo) le valutazioni di impatto nonché incontri negoziali bilaterali con i singoli Stati fino all’indicativa entrata in vigore non prima del 2023.



La rete nazionale, infatti, seppur ispirata ed in larga parte allineata al tracciato della rete centrale TEN-T, include delle sezioni e dei nodi strategici nazionali aggiuntivi che l'Italia ha posto come priorità nazionale. Tra queste, di possibile interesse per la Regione Molise risultano:

- l'inclusione della sezione stradale orizzontale Roma-Teramo nella rete di rango Core. Infatti, l'autostrada A24-A25 è l'infrastruttura stradale che permette di collegare la direttrice costiera tirrenica e quella adriatica.
- l'intera dorsale adriatica, con particolare riferimento alla sezione "Ancona-Bari" al fine di perseguire l'obiettivo di prolungare il Corridoio Baltico Adriatico lungo l'asse adriatico fino al nodo di Bari su cui i volumi di traffico passeggeri e merci sono in continua crescita, consentendo, così, di completare la rete centrale TEN-T con un vero e proprio "anello mancante", sia ferroviario che stradale, per rafforzare la competitività dell'Europa e in particolare della Regione Adriatico Ionica, anche in ottica di rafforzamento dei collegamenti marittimi orizzontali con l'area balcanica.

Il processo di revisione punta anche ad introdurre un criterio di "specializzazione" delle linee ferroviarie ovvero di indicare le tratte rilevanti per il traffico passeggeri e merci che potrebbero non necessariamente coincidere, richiedendo investimenti e quindi contributi di ordine differente. Inoltre, appare necessario dare piena attuazione alle potenzialità delle direttrici ovest-est, collegamenti orizzontali tra gli assi nord-sud dei corridoi Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo, ad oggi non comprese nelle reti ma che svolgono un ruolo importante per l'approvvigionamento e l'accesso ai mercati esteri, non solo delle regioni che affacciano sul Mare Tirreno da un lato e sul Mare Adriatico e dei Balcani occidentali dall'altro ma di tutto il Mediterraneo e del Medio Oriente.

Pertanto, a titolo di esempio, si potrebbe valutare l'opportunità di garantire una maggiore connettività alle aree interne interessate del centro Italia e contestualmente la possibilità di creare un nuovo asse trasversale che possa collegare anche via mare l'Europa occidentale con i Balcani verso il Far East.



7.2 IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT) E LA REGIONE MOLISE

Il sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) rappresenta il sistema integrato di infrastrutture, puntuali e a rete, di interesse nazionale ed internazionale che costituisce la struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci italiano.

Nella tabella seguente e brevemente sintetizzata la architettura della rete.

INFRASTRUTTURE		SNIT 1° LIVELLO	SNIT 2° LIVELLO
LINEARI	Ferrovie	Rete SNIT 2001 (solo direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (<i>Core e Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti	Tutte le restanti tratte ferroviarie
	Strade e autostrade	Rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TEN-T (<i>Core e Comprehensive</i>) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, poli turistici e distretti industriali.	Tutte le restanti strade di competenza statale
	Ciclovie	Rete Eurovelo che si compone di 16 itinerari per un'estensione complessiva di circa 80 mila km. Rete nazionale delle ciclovie proposta nel Piano generale mobilità ciclistica	
CITTA'	Città metropolitane	14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014	-
PUNTUALI	Porti	16 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016	-
	Aeroporti	16 aeroporti strategici, già nodi della rete TEN-T Core	Restanti 22 infrastrutture di rilevanza nazionale identificate nel Piano Nazionale Aeroporti

Appare chiaro che la Regione Molise è molto parzialmente coinvolta nello SNIT, lo stesso SNIT deve essere visto come porte di ingresso cui la Regione deve tendere con specifiche politiche di accessibilità.

Per quanto concerne le ferrovie, la Regione Molise è prevalentemente coinvolta nello SNIT di secondo livello, ovvero lo SNIT che comprende le reti ed i corrispondenti servizi ferroviari locali di competenza regionale. Come emerge dalla figura la Venafrò-Termini-Lucania rientra nello SNIT di secondo livello.

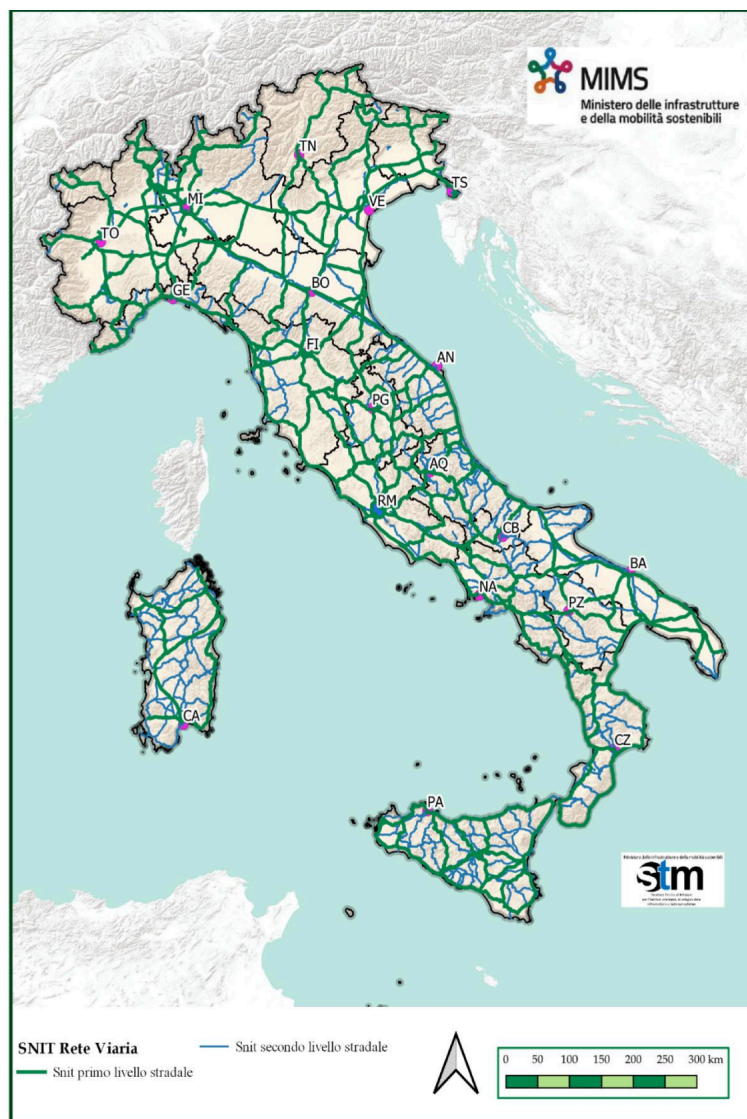


Fonte: STM del MIMS

Per quanto concerne le strade e autostrade, in figura è riportata la ossatura della rete di rilevanza nazionale e internazionale. Di tale rete si è considerata la sottorete che lo stesso PGTL 2001 individua come rete stradale SNIT di 1° livello, la cui estensione è di circa 15.300 km. Tale sottorete è stata integrata dalle direttrici di connotazione europea TEN-T “Core” e “Comprehensive” non presenti nello SNIT di 1° livello del 2001, nonché aggiornata con ulteriori assi stradali di rilevante interesse, realizzati nel corso degli ultimi 15 anni. La rete stradale italiana, oltre allo SNIT, include le reti delle strade regionali e provinciali che costituiscono, nel loro insieme, un insostituibile supporto all’accesso multimodale allo SNIT stesso.

La Regione Molise è coinvolta da infrastrutture sia appartenenti allo SNIT di primo livello che si secondo livello, attraverso infrastrutture sia longitudinali che trasversali.





Fonte: STM del MIMS.

Rispetto al modalità di trasporto ciclabile si può fare riferimento al progetto “Eurovelo”, promosso da ECF – European Cyclists’ Federation, che mira allo sviluppo di una rete transnazionale di ciclovie, che dal 2012 è inclusa all’interno della rete Europea TEN-T (Trans-European Transport Network), aprendo la possibilità dell’accesso alle risorse che la Commissione europea mette a disposizione per il completamento di questa rete strategica.

La rete Eurovelo (Figura III.3.4), si compone di 16 itinerari rispetto ai quali l’Italia è attraversata da 3 itinerari: la “Mediterranean Route” (itinerario n.8) che con un’estensione di 7.500 km attraversa 10 Paesi connettendo Cadice a Cipro e Smirne, la “Via Romea – Francigena” (itinerario n.5) che con i suoi 3.250 km attraversa 7 Paesi e connette Londra a Brindisi, la “Sun Route” (itinerario n.7), di lunghezza pari a 7.050 km, che attraversa 9 Paesi e collega Capo Nord a Malta.

A questa ossatura si devono aggiungere le 10 ciclovie appartenenti al sistema nazionale delle ciclovie turistiche riportate nella figura seguente.

Nel suddetto quadro, la Regione Molise si inserisce all’interno della Via Romea-Francigena e la ciclovìa del Sole.





Fonte: MIMS.

Rispetto al sistema di trasporto marittimo lo SNIT di primo livello è costituito dalle 16 Autorità di Sistema Portuale che includono a loro volta i porti di rilevante interesse economico internazionale e nazionale. Chiaramente, il sistema portuale nazionale non si esaurisce nello SNIT di primo livello e nei 58 porti di rilevanza internazionale e nazionale che ne costituiscono l'ossatura, ma include altresì i porti marittimi categoria I di cui all'art. 4 della Legge 84/1994 (ovvero i porti e le specifiche aree portuali finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato) nonché ulteriori 217 scali minori dedicati prevalentemente alla nautica da diporto, alle attività legate alla pesca ed al trasporto di passeggeri locali e turisti.

In suddetto scenario, la Regione Molise presenta un solo porto, Termoli, che non ricade al momento in nessuna delle due Autorità di Sistema Portuale confinanti. Tuttavia il porto di Termoli ricopre un ruolo importante sia per il collegamento con le Tremiti, sia per alcune direttrici di collegamento con la Croazia, Albania, etc..

Rispetto, invece, al trasporto aereo il SNIT integra i nuovi orientamenti della Rete TEN-T ed i criteri inseriti nel Piano Nazionale degli Aeroporti, soprattutto in relazione alla copertura territoriale del sistema aeroportuale, anche indipendentemente dalla rete "Core". In tale scenario la Regione Molise ha una posizione baricentrica rispetto all'aeroporto intercontinentale di Roma Fiumicino, e gli aeroporti Internazionali di Napoli e Bari, e l'aeroporto nazionale di Pescara.





Fonte: elaborazione STM del MIMS.

In sintesi la Regione Molise ha una sua chiara presenza nell'ambito della rete stradale dello SNIT che però, a sua volta, consente di connettersi alle reti modali SNIT di primo livello marittime, aeroportuali e ferroviarie. La rete ferroviaria è di secondo livello ed ha una funzione locale/regionale, tuttavia può anche essere vista come un sistema di adduzione verso la rete primaria.

7.3 #DEF2021, NUOVE STRATEGIE PER TRASPORTI, LOGISTICA E INFRASTRUTTURE

7.3.1 INTRODUZIONE GENERALE

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) "Dieci anni per trasformare l'Itali" definisce la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti e rappresenta il



documento programmatico con cui il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS, già MIT) intende effettuare le scelte sulle politiche per le infrastrutture ed i trasporti del Paese.

A partire da queste considerazioni, l'Allegato Infrastrutture al DEF 2021, in continuità con quanto prodotto per le ultime annualità, punta ad alimentare un processo razionale di pianificazione integrata delle infrastrutture e dei trasporti basato su tre obiettivi:

- a) connessione (materiale e immateriale);
- b) sicurezza (manutenzione e prevenzione);
- c) sostenibilità (ambientale, economica e sociale).

Il documento definisce delle azioni strategiche ben precise e in, particolare, sullo sviluppo e sulla valorizzazione di alcuni asset strategici finalizzati al miglioramento qualitativo, allo sviluppo e alla competitività del Paese tra cui:

- sostegno al sistema produttivo ed industriale italiano (industria e turismo);
- innovazione tecnologica;
- manutenzione e sicurezza delle infrastrutture. (programmata e preventiva);
- accessibilità e qualità della vita;
- competitività, riqualificazione e rigenerazione delle aree urbane;
- equità;
- mobilità sostenibile e sicura.

Le parole chiave, ovvero le strategie, sono

- a) moderno e resiliente sistema logistico;
- b) l'aumento di accessibilità e l'introduzione di innovazioni su servizi, tecnologie e sicurezza, colmando anche in questo ambito il divario esistente tra nord e sud;
- c) connessioni sostenibili dei flussi turistici da/verso i piccoli centri/borghi;
- d) digital transformation offrire nuovi servizi ai cittadini e maggiore efficacia ed efficienza per il trasporto di passeggeri e la logistica delle merci;
- e) sperimentazione/attuazione di infrastrutture, servizi e buone pratiche "non convenzionali" (es. smart roads, smart mobility, veicoli a guida autonoma ed automatica, sharing mobility e micro-mobility, mobility as a service – maas, info-mobilità e big-data analytics, risparmio energetico, decarbonizzazione e fonti rinnovabili);
- f) manutenzione intesa sia come attività ordinaria che straordinaria da implementare in maniera continuativa e permanente, rafforzando anche il sistema di vigilanza attraverso un puntuale monitoraggio delle infrastrutture;
- g) interventi di un adeguamento normativo sulle infrastrutture;
- h) garantire livelli minimi di accessibilità alle aree più periferiche e meno servite del paese;
- i) accessibilità al mediterraneo è fortemente connessa alle opportunità economiche per il nostro paese, in termini di interscambio commerciale, e si traduce in un insieme di azioni per il miglioramento dei collegamenti marittimi ed aerei verso l'area mediterranea;
- j) potenziare ed integrare i sistemi di trasporto pubblico locale e nazionale, facendo perno, in particolare, sui sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane e tram, integrati con il sistema ferroviario metropolitano) e sulla mobilità ciclo-pedonale. le potenzialità che vengono dalle innovazioni tecnologiche applicate alla mobilità urbana ed extraurbana



- possono sviluppare, come affermato, servizi di mobilità più efficienti e sostenibili. analoga attenzione è riposta nelle politiche di pianificazione integrata trasporti-territorio;
- k) sostenibilità economica: a realizzazione di interventi di cui sia garantita, al contempo, l'utilità e l'efficienza dal punto di vista del consumo di risorse economiche ed ambientali.
 - l) infrastrutture e servizi che prediligano il ricorso a soluzioni progettuali più ecocompatibili e/o a fonti energetiche rinnovabili/poco inquinanti;
 - m) politiche per lo sviluppo della mobilità elettrica che possono prevedere incentivi all'acquisto (adeguatamente progettati in termini di efficienza ed efficacia prodotta) di veicoli elettrici;
 - n) diffusione capillare ed adeguata dell'infrastruttura energetica di ricarica misure a tutela della sicurezza stradale di chi usufruisce della così detta "micromobilità" elettrica;
 - o) politiche di efficientamento energetico (es. cold ironing nei porti) e/o del rinnovo del parco veicolare per il trasporto collettivo come occasione di riqualificazione anche in ragione dell'elevata età media del parco circolante;
 - p) preservando il territorio, salvaguardando gli equilibri climatici ed elevando l'infrastruttura ad elemento qualificante del paesaggio (bellezza ed integrazione);
 - q) si promuoverà, ad esempio, l'approccio dei piani urbani della mobilità sostenibile, coerenti con gli orientamenti comunitari, con una promozione dell'intermodalità e della city logistics, dello sviluppo di sistemi di controllo/informazione, della mobilità ciclo-pedonale e della sharing mobility.

I citati obiettivi e strategie si concretizzano in politiche specifiche a loro volta raggruppabili in tre ambiti.

- [1] semplificazione normativa;
- [2] realizzazione delle infrastrutture e dei servizi;
- [3] incentivi ed i fondi.

L'ambito della semplificazione normativa è, ovviamente di carattere generale e indirettamente avrà effetti anche sulla Regione Molise.

Per quanto concerne la realizzazione di infrastrutture e servizi, la linea guida rimane sempre l'attuazione delle reti Trans-Europee e, pertanto, l'attuazione di progetti che possano favorire (i) soluzioni alternative per il trasporto a lungo raggio di merci e per la mobilità delle persone; (ii) sviluppo di soluzioni per l'adozione di carburanti alternativi; (iii) il trasporto multimodale; (iv) sistemi di trasporto intelligenti, mobilità connessa e automatizzata.

Il tutto si dovrà ispirare ai principi ispiratori e programmatici della programmazione 2021-2027 (crf par. Il nuovo CEF 2021-2017) cui si aggiungono orientamenti trasversali finalizzati alla valorizzazione del Sud, coerentemente con le Azioni previste all'interno del "Piano Sud 2030. Sviluppo e Coesione per l'Italia" attraverso l'incremento e l'efficientamento della dotazione infrastrutturale del Sud, promuovendo la realizzazione e il completamento di opere in ambito ferroviario e stradale, al fine di

- ridurre la distanza fra i territori del Paese;
- migliorare la mobilità interna tra le regioni del Mezzogiorno;
- sostenere nuove e già esistenti filiere logistiche¹.

¹ Gli interventi principali che si intende supportare sono:



Agli interventi infrastrutturali si aggiunge il supporto all'applicazione di tecnologie di tipo ITS - Intelligent Transport System e relative al sistema European Rail Traffic Management – ERTMS.

In tale scenario si inseriscono numerose iniziative in fase di attuazione.

- L'iniziativa SMART ROAD, la valorizzazione delle strade attraverso l'utilizzo delle tecnologie digitali per affrontare le criticità attuale (sicurezza stradale, efficienza della mobilità, gestione dell'opera nel tempo) ma, soprattutto, preparare la infrastruttura in termini di interoperabilità con i futuri veicoli connessi/automatizzati. Le specifiche funzionali Smart Road nascono per essere applicate alla rete SNIT di primo livello con due diverse declinazioni: con caratteristiche più elevate (Smart Road di tipo 1) sulle reti TEN-T core and comprehensive e più semplici (Smart Road di tipo 2) sul rimanente. Le specifiche, secondo il decreto, devono essere attuate da subito per le nuove costruzioni ed entro il 2025 (tipo 1) ed il 2030 (tipo 2) sull'esistente.²
- Le iniziative a supporto dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.
- La riforma del trasporto pubblico e le iniziative per il rinnovo del parco rotabile.
- Il piano di sviluppo del trasporto rapido di massa per le Aree metropolitane.
- Il Piano Strategico di Azione per la Logistica Urbana, volto a recepire le istanze di operatori ed enti locali e a supportarne i rispettivi interventi mediante una serie di soluzioni che vadano oltre l'adattativo, ma siano resilienti e flessibili rispetto alla varietà degli ambiti urbani e metropolitani italiani. Queste soluzioni vanno a definire la struttura portante dei Piani Urbani di Logistica Sostenibile (PULS) che, secondo la raccomandazione di ANCI, devono divenire parte integrante e qualificante dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS).
- Iniziative per l'autotrasporto sostenibile.
- Iniziative per il Cargo aereo.
- Le aree Logistiche Integrate e ZES.

Si pone, inoltre, attenzione sulla sostenibilità delle opere in termini di aumento della resilienza del sistema infrastrutturale esistente, finanziando interventi volti a mettere in sicurezza le infrastrutture del Paese. L'implementazione di tali misure contribuirebbe con effetti positivi anche al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici.

- la prosecuzione del Corridoio Baltico-Adriatico ferroviario e, in particolare, dell'itinerario "Trieste-Venezia-Ancona- Bari- Taranto", anche attraverso il miglioramento del collegamento Ancona-Bari, a conferma della volontà di promuovere sinergie ottimali tra i fondi strutturali e di investimento europei e altri programmi dell'Unione, laddove fosse possibile l'implementazione di un PON Nazionale (rivolto alle 20 regioni italiane e non solo alle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno non in ottica assistenziale, ma di massimizzare i benefici per il Sud).

- L'alta capacità tra Salerno e Reggio Calabria, che porterebbe al completamento del Corridoio TEN-T n.5 Scandinavo-Mediterraneo fino a Palermo;

- il miglioramento dei collegamenti tra la Sicilia e la Calabria, i quali risultano ancora insufficienti a garantire la continuità territoriale.

² Cfr. art. 1, comma 72, della legge del 27 dicembre 2017 n. 205, del decreto ministeriale n. 70 del 28 febbraio 2018, cosiddetto "decreto Smart Road". Il decreto contiene tre parti, relative rispettivamente alla definizione delle specifiche funzionali per la rete stradale di primo livello, alle regole per la sperimentazione su strada dei veicoli a guida autonoma, alla creazione presso la Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici del MIT dell'"Osservatorio tecnico di supporto per le Smart Road e per il veicolo connesso e a guida automatica"..



Per quanto concerne gli incentivi e i fondi, il DEF fornisce un quadro delle diverse azioni in atto e delle differenti fonti di finanziamento disponibili. Tra queste:

- Il fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese;
- Il PON infrastrutture e reti 2014 – 2020, con l’obiettivo de:
 - o il potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza;
 - o il miglioramento della competitività del sistema portuale e del sistema interportuale;
 - o il miglioramento dell'integrazione modale e dei collegamenti multimodali, per ottenere la massima mobilità regionale;
 - o l’ottimizzazione del traffico aereo attraverso il potenziamento dei sistemi e dei controlli.

Inoltre, finanzia interventi in infrastrutture - ferroviarie, portuali, di “ultimo miglio” e Intelligent Transport System (ITS) - nelle 5 regioni meridionali “meno sviluppate”.

- Il programma di azione e coesione 2014-2020.

Il PAC 2014/2020 contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020 attraverso azioni ed interventi riferibili agli Obiettivi “Migliorare l’accesso alle tecnologie dell’informazione e della comunicazione, nonché l’impiego e la qualità delle medesime” e “Promuovere sistemi di trasporto sostenibili”, dell’Accordo di Partenariato; in particolare, il PAC 2014/2020 persegue la sostenibilità ambientale delle aree portuali delle Regioni interessate, il miglioramento dell’accessibilità delle aree turistiche, privilegiando asset fuori dai grandi flussi e il miglioramento dell’efficienza complessiva della logistica integrata, attraverso l’utilizzo di soluzioni ad alto contenuto tecnologico.
- Il rilancio del trasporto delle merci.

Pacchetto di misure piuttosto articolato per il settore delle merci e volto al sostegno della multimodalità e della sostenibilità e, in particolare, per le Autostrade del Mare il cosiddetto Marebonus, per la modalità ferroviaria (la c.d. Norma – merci attiva dall’anno 2015; Il c.d. Ferrobonus)

In sintesi si prevedono i seguenti investimenti

TABELLA V.12.1: INVESTIMENTI PRIORITARI MOBILITA' (COSTO, RISORSE E FABBISOGNO)			
Modalità	Costo (Mld €)	Risorse assegnate (Mld €)	Fabbisogno residuo (Mld €)
<i>Strade e autostrade</i>	54,3	45,1	9,2
<i>Ferrovie con nodi urbani</i>	113,4	60,0	53,4
<i>Trasporto rapido di massa città metropolitane</i>	20,8	19,0	1,8
<i>Porti</i>	5,1	4,1	1,0
<i>Aeroporti</i>	3,1	3,1	0,0
TOTALE	196,7	131,3	65,4



TABELLA V.12.2: INVESTIMENTI SETTORE TRASPORTI PRIORITARI PER POST COVID-19

Intervento	Descrizione	Costo interventi (Min €)	Risorse disponibili (Min €)	Fabbisogno prioritario (Min €)
Manutenzione e sicurezza	Interventi di manutenzione straordinaria sulla rete stradale (non in concessione), ferroviaria, su ponti e viadotti e nei porti	24.185	20.619	3.566
Incentivi/sussidi	MAREBONUS, FERROBONUS e SCONTO TRACCIA: incentivi dedicati all'intermodalità strada-mare e ferroviaria, trasporto ferroviario, nodi logistici e portuali	359	359	0
Investimenti in corso	Cantieri già in essere prima dell'emergenza COVID-19 e quelli con lavori aggiudicati e prossimi all'avvio (tutti i modi di trasporto)	48.754	39.366	9.388
Innovazione tecnologica	Programmi di sviluppo tecnologico per ferrovie, strade, sistemi trasporto rapido di massa	20.409	15.404	5.006
Rinnovo parco veicolare TRM	Rinnovo del parco veicolare nell'ambito degli interventi sul sistema di trasporto rapido di massa per le città metropolitane	1.902	1.689	213

7.3.2 IL SISTEMA INTEGRATO DEI TRASPORTI, DELLA LOGISTICA E DELLE INFRASTRUTTURE: INTERVENTI E PROGRAMMI PRIORITARI PER LO SVILUPPO DEL PAESE

L'analisi dei fabbisogni da riferimento al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), già introdotto dal PGTL del 2001, che si compone di un sistema di infrastrutture lineari e puntuali di 1° e 2° livello, costituito da:

- ferrovie;
- strade e autostrade;
- porti;
- aeroporti;
- ciclovie;
- sistemi di trasporto rapido di massa per le aree metropolitane.

L'analisi dei fabbisogni di infrastrutture di trasporto è riferita esclusivamente allo SNIT di 1° livello e alle 14 Città Metropolitane. Altri interventi alla scala locale sono inclusi nei contratti di programma in vigore, ad esempio, quelli di ANAS ed RFI, in accordo con le Regioni e gli enti locali coinvolti.

Ferrovie

Si perseguono tre obiettivi funzionali:

- 1) la diffusione a rete dei servizi passeggeri di lunga percorrenza, con il nuovo disegno dell'Alta Velocità di Rete (AVR), volto ad ampliare la connettività del sistema secondo modalità efficaci e coerenti con la struttura profondamente multipolare del territorio italiano, nonché con le esigenze di connessione con le regioni più periferiche del Mezzogiorno;
- 2) l'integrazione con il trasporto regionale, destinato a svolgere non soltanto un ruolo primario a supporto della domanda di mobilità locale e metropolitana, ma anche ad alimentare il sistema dei collegamenti AVR di livello nazionale, favorendone lo sviluppo;



3) il potenziamento dei servizi di trasporto merci.

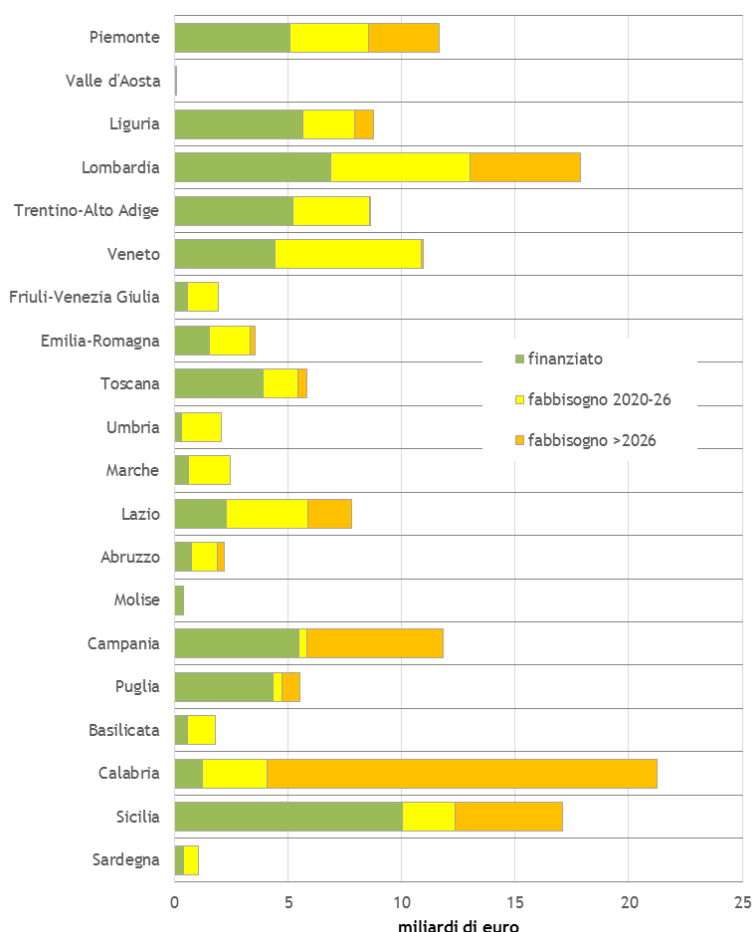
In questa ottica le ipotesi di lavoro sono sulla la velocizzazione

- delle relazioni Milano/Torino-Genova;
- dei possibili proseguimenti a Nord-Est, in direzione del Friuli-Venezia Giulia (Trieste/Udine), del Trentino-Alto Adige (Trento/Bolzano), ed anche della Lombardia orientale (Brescia/Bergamo);
- della direttrice adriatica;
- del collegamento Genova-Roma;
- dei collegamenti tra Roma, Ancona e/o Pescara,;
- dei collegamenti tra Roma/Napoli e la Puglia;
- dei collegamenti tra Roma/Napoli, la Basilicata e la Calabria.

Cui si aggiunge la proposta di sviluppo dell'orario strategico nazionale avrà per effetto non soltanto l'identificazione dei nodi di accesso alla rete, ma anche dei vincoli temporali – od "orologi di stazione" – ai quali sarà opportuno uniformare i Servizi Ferroviari Regionali in modo da massimizzare l'efficacia del sistema.

Il tutto, a sua volta, supportato dallo sviluppo di una rete di servizi di trasporto pubblico multimodale ed integrato, nonché da un focus specifico per il trasporto delle merci.

In tale ambito il contratto di programma MIT-RFI prevede i seguenti fabbisogni per regione.



Strade e Autostrade

Si perseguono i seguenti obiettivi funzionali:

- valorizzazione del patrimonio stradale esistente e completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei;
- potenziamento tecnologico e digitalizzazione (es. smart roads);
- manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture (es. a rischio sismico);
- decongestionamento e fluidificazione tratte extraurbane ed autostradali (es. ampliamenti di carreggiata);
- decongestionamento aree urbane e metropolitane (es. eliminazione colli di bottiglia);
- adeguamento e omogeneizzazione itinerari stradali a bassa accessibilità (raggiungibilità) autostradale.

Si evidenziano i seguenti programmi prioritari.

N°	Denominazione	Descrizione	Invarianti	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Invarianti (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno pubblico da reperire (Mln €)
1	Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	Conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente	X		CdP AnasPO MIT	9.613,16	8.570,85	1.042,31
		Riclassificazione rete stradale nazionale. Manutenzione straordinaria per esigenze di sicurezza			CdP AnasPO MIT	1.100,67	1.100,67	0,00
2	Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road)	Digitalizzazione autostrada A2 "Autostrada del Mediterraneo"	X			43,80	43,80	0,00
		Digitalizzazione rete primo livello		X		154,20	154,20	0,00
3	Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico	Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura	X		Concessione	3.140,00	1.140,00	2.000,00
		Interventi di messa in sicurezza, ripristino e potenziamento del sistema della viabilità delle aree terremotate.	X		CdP Anas	791,76	791,76	0,00
		Manutenzione di ponti e viadotti e gallerie				4.234,79	4.234,79	0,00
		Interventi per le strade di accesso alle zone interessate dal sisma (SS 4 Salaria)			CdP ANAS	150,00	150,00	0,00
4	Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)	Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A1 nella tratta Milano sud - Lodi	X		Concessione	207,09	207,09	0,00
		Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Monselice - Padova sud	X		Concessione	184,62	184,62	0,00
		Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Bologna - Ferrara sud	X		Concessione	440,39	440,39	0,00
		Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nella tratta nuovo svincolo di Ponte Rizzoli - Diramazione per Ravenna	X		Concessione	392,56	392,56	0,00
		Realizzazione della terza corsia dinamica sull'autostrada A12 nella tratta Cerveteri - Torrimpiastra in carreggiata sud	X		Concessione	32,00	32,00	0,00
5	Decongestionamento delle aree metropolitane	Tangenziale di Catania: realizzazione della terza corsia e adeguamento delle barriere di sicurezza G.R.A. e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina.	X		CdP Anas	217,41	4,00	213,41
		Interventi di ulteriore fluidificazione del nodo di Roma		X	CdP Anas			0,00
		Tangenziale di Bari: Potenziamento della variante nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari con adozione della sezione stradale B	X		CdP Anas	250,00	250,00	0,00
		Completamento del potenziamento del nodo di Firenze (Autostrada A1 e Autostrada A11)	X		Concessione	1.383,38	1.383,38	0,00
		Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna	X		Concessione	594,75	594,75	0,00
		Gronda di Genova (c.d. di "Ponente") nuova tratta per il potenziamento dell'interconnessione A7-A10-A12	X		Concessione	4.755,20	4.755,20	0,00
Totale						27.855,9	24.508,7	3.347,2



N°	Denominazione	Descrizione	Invarianti	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Invarianti (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno pubblico da reperire (Mln €)
1	Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	Conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente	X		CdP AnasPO MIT	9.613,16	8.570,85	1.042,31
		Riclassificazione rete stradale nazionale. Manutenzione straordinaria per esigenze di sicurezza			CdP AnasPO MIT	1.100,67	1.100,67	0,00
2	Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road)	Digitalizzazione autostrada A2 "Autostrada del Mediterraneo"	X			43,80	43,80	0,00
		Digitalizzazione rete primo livello		X		154,20	154,20	0,00
3	Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico	Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura	X		Concessione	3.140,00	1.140,00	2.000,00
		Interventi di messa in sicurezza, ripristino e potenziamento del sistema della viabilità delle aree terremotate.	X		CdP Anas	791,76	791,76	0,00
		Manutenzione di ponti e viadotti e gallerie				4.234,79	4.234,79	0,00
		Interventi per le strade di accesso alle zone interessate dal sisma (SS 4 Salaria)			CdP ANAS	150,00	150,00	0,00
4	Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)	Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A1 nella tratta Milano sud - Lodi	X		Concessione	207,09	207,09	0,00
		Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Monselice - Padova sud	X		Concessione	184,62	184,62	0,00
		Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Bologna - Ferrara sud	X		Concessione	440,39	440,39	0,00
		Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nella tratta nuovo svincolo di Ponte Rizzoli - Diramazione per Ravenna	X		Concessione	392,56	392,56	0,00
		Realizzazione della terza corsia dinamica sull'autostrada A12 nella tratta Cerveteri - Torrimpietra in carreggiata sud	X		Concessione	32,00	32,00	0,00
5	Decongestinamento delle aree metropolitane	Tangenziale di Catania: realizzazione della terza corsia e adeguamento delle barriere di sicurezza G.R.A. e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina.	X		CdP Anas	217,41	4,00	213,41
		Interventi di ulteriore fluidificazione del nodo di Roma		X	CdP Anas			0,00
		Tangenziale di Bari: Potenziamento della variante nel tratto compreso tra Bari e Moia di Bari con adozione della sezione stradale B	X		CdP Anas	250,00	250,00	0,00
		Completamento del potenziamento del nodo di Firenze (Autostrada A1 e Autostrada A11)	X		Concessione	1.383,38	1.383,38	0,00
		Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna	X		Concessione	594,75	594,75	0,00
		Gronda di Genova (c.d. di "Ponente") nuova tratta per il potenziamento dell'interconnessione A7-A10-A12	X		Concessione	4.755,20	4.755,20	0,00
Totale						27.855,9	24.508,7	3.347,2



N°	Denominazione	Descrizione	Invarianti	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Invarianti (Min €)	Finanziamenti disponibili (Min €)	Ulteriore fabbisogno pubblico da reperire (Min €)
10	Itinerario Centro Setentrionale Tirrenico	Completamento itinerario Livorno Civitavecchia		X					
11	Quadrilatero Umbria-Marche	Opere integrative a completamento dell'itinerario	X			CdP Anas 25 Opere (All. Inf. DEF 2015)	226,86	226,86	0,00
12	Itinerario Tirrenico Centro-Meridionale (RM-NA)	Corridoio Tirrenico Meridionale Autostrada Regionale Tor de Cenci - Latina (Project Financing)	X			Concessione	2.728,65	2014,57	714,08
		Variante in Comune di Fomia SS 7 (Pedemontana)			X	CdP Anas	171,99	79,25	92,74
		Potenziamento SS 7 quater Domitiana			X				
13	SS.N.372 Telesina Benevento-Caianello	Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 - 1° lotto dal km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino) al km 60+900 (svincolo di Benevento)	X			CdP Anas	460,00	460,00	0,00
		Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 - 2° lotto dal km 0+000 (A1 Caianello) al km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino)	X				326,94	0,00	326,94
14	Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari	Riqualificazione RA5 5 e SS 407 Basentana - 2° Stralcio e completamento	X			CdP Anas	338,69	338,69	0,00
		SS 658 Melfi - Potenza - Messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari e allacciamento stabilimento industriale				CdP Anas	102,15	102,15	0,00
			X				29,65	29,65	0,00
							64,97	64,97	0,00
		Adeguamento collegamenti SS 96 Matera-Bari	X			CdP Anas	33,11	33,11	0,00
Adeguamento delle sedi esistenti e tratti di nuova realizzazione Salerno-Potenza-Bari - 4° tratta: da zona industriale Vaglio a svincolo SP Oppido - SS 96	X			CdP Anas	300,00	2,50	297,50		
15	A2 "Autostrada del Mediterraneo" SA-RC	Miglioramento viabilità di adduzione (A2 Salerno-Reggio Calabria) - svincoli di Cosenza Nord (località Settimo di Rende) e Cosenza Sud	X			CdP Anas 25 Opere (All. Inf. DEF 2015)	1.105,28	878,25	227,03
16	Strada Statale 106 Jonica	Completamento 3° megalotto della S.S. 106 Jonica, dall'innesto con la S.S. 534 a Roseto Capo Spulico	X			CdP Anas 25 Opere (All. Inf. DEF 2015)	1.335,12	1.335,12	0,00
		Completamento dell'itinerario		X					
17	Itinerario Sardo	SS.N.131 Carlo Felice e Diramazione Centrale Nuorese - Adeguamento, messa in sicurezza e risoluzione dei nodi critici con il completamento dell'itinerario Sassari-Olbia	X			CdP Anas 25 Opere (All. Inf. DEF 2015)	488,61	488,61	0,00
18	A19 Palermo-Catania	Riqualificazione e Manutenzione A19 Palermo-Catania	X			CdP Anas	790,85	790,85	0,00
19	Agrigento-Caltanissetta SS640	Potenziamento collegamento SS 640 Agrigento-Caltanissetta	X			25 Opere (All. Inf. DEF 2015)	1.535,10	1.535,10	0,00
20	Autostrada Ragusa - Catania	Autostrada Ragusa - Catania (Project Financing)	X			Concessione	667,95	0,00	667,95
21	Strada statale 16	SS16 Adriatica Falconara Baraccola - 1° lotto tratto Falconara-Torrette	X				249,77	249,77	0,00
22	Strada Statale 34	Messa in sicurezza dei versanti della SS 34 del Lago maggiore	X				34,00	34,00	0,00
TOTALE							24.961,84	19.908,45	5.196,59

Tra cui, di interesse per il Molise



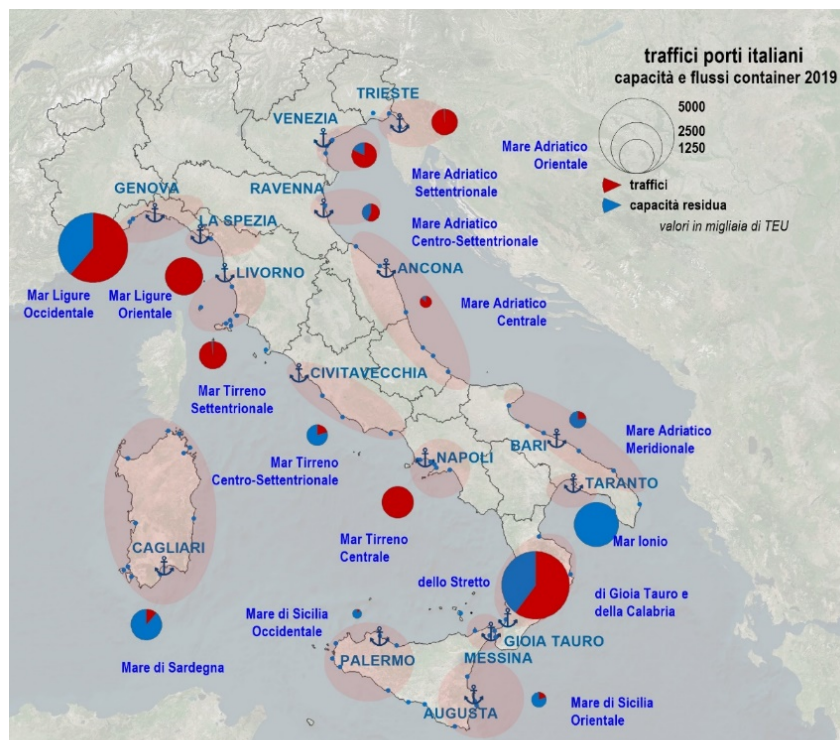
13	SS.N.372 Telesina Benevento- Caianello	Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 - 1° lotto dal km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino) al km 60+900 (svincolo di Benevento)	CdP Anas	460,00	460,00	0,00
		Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 - 2° lotto dal km 0+000 (A1 Caianello) al km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino)		326,94	0,00	326,94

Trasporto marittimo e Porti

Elemento centrale è rappresentato dall'analisi della capacità dei terminal portuali per i segmenti container e Ro-Ro, con particolare attenzione alla profondità massima dei fondali dei terminal container nonché la disponibilità e la caratterizzazione delle connessioni di ultimo miglio ferroviario degli scali portuali.

Il quadro italiano si evidenzia una capacità per macro-aree che vede il Nord Tirreno (le 2 AdSP liguri e quella toscana) avere di circa 6,58 milioni di TEU di capacità container disponibile (considerando il nuovo terminal di Vado pienamente operativo), il Nord Adriatico (Trieste, Venezia e Ravenna) di 1,9 milioni di TEU, il Sud ed Isole (al netto dei porti di transhipment) di 1,83 milioni di TEU di capacità e gli altri scali (Civitavecchia ed Ancona) di 0,75 milioni di TEU.

Di seguito si riporta figura che evidenzia il traffico e l'offerta in termini di capacità residua container per i porti italiani



Fonte: Elaborazioni RAM S.p.A. su dati AdSP, ESPO, terminal contenitori, STM



Si evidenzia, nello specifico, come il sistema portuale pugliese abbia una capacità residua non trascurabile, così come i porti sulla direttrice adriatico abruzzese, molisane e pugliese. Benché porti di dimensione trascurabile alla scala nazionale, appare chiaro che l'offerta di capacità per traffici merci regionali che comprendano anche il Molise già esiste.

Per completezza e sempre in riferimento alla scala nazionale, è utile ricordare che gli standard oramai internazionalmente riconosciuti, prevedono su tratte "deep sea" profondità dei fondali in banchina compresi tra 15 ed i 18 metri, mentre per i porti interessati da servizi feeder profondità tra i 12 ed i 15 metri.

Analizzando il mercato Ro-Ro che potrebbe (benché lontanamente) interessare il Molise, emerge l'offerta esistente è già molto specializzata e altamente competitiva. In termini di fabbisogni infrastrutturali, il comparto evidenzia una carenza di adeguate infrastrutture finalizzate all'inoltro ferroviario dei semirimorchi, layout dei terminali Ro-Ro non efficiente, con particolare riferimento agli spazi di parcheggio per il trasporto non accompagnato di semirimorchi, e agli spazi di viabilità interna, non sempre appropriati a garantire il corretto deflusso degli automezzi merci pesanti nel percorso ingresso-bigliettazione-banchina.

In generale, una delle criticità principali è rappresentata dalle connessioni ferroviarie, tuttavia è bene ricordare che la prestazione del treno europeo merci (TEM, 740 metri di lunghezza, peso assiale superiore a 22.5 tonnellate per metro, velocità non inferiore a 100 km/h, interoperabilità ERTMS, elettrificazione completa, scartamento standard 1435 mm, sagoma PC80 per trasporti combinati e peso totale trainabile di almeno 2000 tonnellate) deve essere infatti garantita non solo in linea, ma dal terminale di carico (origine) a quello di scarico (destinazione). In tale scenario, il quadro nazionale globale è deficitario.

Il documento Italia veloce si concentra, pertanto, sul ricondurre i porti della rete core e della rete comprensive a suddetti standard, visto che solamente i porti di Trieste e Venezia riescano a garantire prestazioni vicine a quelle europee.

Le azioni di intervento si articolano in 9 punti

1. manutenzione del patrimonio pubblico demaniale;
2. digitalizzazione della logistica e ICT;
3. ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti;
4. ultimo miglio stradale;
5. accessibilità marittima;
6. efficientamento energetico ed ambientale;
7. waterfront e servizi crocieristici e passeggeri;
8. attività industriali nei porti;
9. aumento selettivo della capacità portuale.

Si propone un elenco di interventi prioritario in cui, ovviamente, il Molise non è coinvolto, pur tuttavia il supporto alle attività crocieristiche e passeggeri sono un'azione che potrebbe essere attuata dalla regione.

Trasporto aereo e aeroporti

Le problematiche presenti documenti Italia Veloce non si ritengono coerenti e/o applicabili alla Regione Molise.



Nuove tecnologie ed i servizi di trasporto non convenzionali

Il sistema di trasporto multi-modale sta osservando una rivoluzione tecnologica senza precedenti nei seguenti settori:

- *Information and Communication Technologies* digitalizzazione, automazione, intelligenza artificiale, comunicazione pervasiva e universale, comunicazioni “tra gli oggetti”-“IoT - Internet of Things”.
- Elettificazione della mobilità.
- Lo sharing dei veicoli di trasporto.
- La nuova concezione della mobilità come servizio (MaaS - Mobility as a Service).

il decennio 2020-2030 vedrà una transizione verso forme di mobilità che combineranno CAV, EV, MaaS in forme oggi difficilmente prevedibili, ma potenzialmente capaci di cambiare in modo radicale il mondo dei trasporti.

L'Italia ha iniziato, con il piano “Connettere l'Italia”, un percorso verso l'utilizzazione razionale dell'innovazione tecnologica, che si è concretizzato in diverse linee di azione, tra la digitalizzazione del sistema stradale, l'impiego esteso di tecnologie ICT nel trasporto merci e nell'automazione delle procedure doganali e portuali, gli investimenti per la continua modernizzazione dei sistemi di segnalamento ferroviari nelle varie declinazione (e.g. ERTMS) e la creazione di piattaforme aperte per il trasporto (OpenTrasporti).

Il documento Italia Veloce, nello specifico, auspica un'accelerazione nella creazione di “infrastrutture virtuali” di supporto al trasporto, per una migliore “cooperazione” tra sistemi, servizi e utenti, puntando a due obiettivi complementari: migliorare il trasporto di oggi e creare le condizioni per la prevista transizione.

La sicurezza e la manutenzione delle infrastrutture di trasporto e dei veicoli

Nonostante il netto calo della mortalità degli ultimi anni, il livello resta elevato e non ancora corrispondente a quanto previsto dall'obiettivo europeo per il 2020, che prevede il dimezzamento del numero di vittime registrate nel 2010.

Per fronteggiare tale situazione occorre adottare misure urgenti a sostegno delle politiche per il miglioramento della sicurezza stradale. Gli interventi sulle infrastrutture, interventi sia di tipo fisico (es. manutenzione, adeguamento della geometria, incremento della visibilità) che tecnologico (es. info-mobilità, comunicazione veicolo-infrastruttura, videosorveglianza), rappresentano azioni prioritarie da intraprendere dal “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale orizzonte 2020”.

Una delle principali criticità risiede nello stato di manutenzione della rete stradale secondaria che, a sua volta, costituisce la struttura portante dell'economia, del pendolarismo e del turismo del nostro Paese garantendo un sistema di connessioni indispensabile sia tra i luoghi del territorio (es. città, aree metropolitane e rurali) sia come adduzione alla rete stradale principale.

L'intera rete è costellata da un numero elevatissimo di ponti, viadotti e gallerie ed anche semplici manufatti quali ponticelli, tombini, piccoli e medi attraversamenti idraulici, che rendono l'Italia il primo Paese europeo per numero di opere d'arte, in massima parte realizzate all'incirca 50 anni fa, in materiale di calcestruzzo, e che quindi si avviano in media a completare la loro vita utile. Tale frammentazione di competenze gestionali ed amministrative ha, tra l'altro, contribuito negli anni ad accumulare un deficit manutentivo della rete stradale secondaria.

Lo studio dell'ACI stima il fabbisogno unitario medio annuo per manutenzione stradale pari a 13.000 euro/km per la manutenzione ordinaria e 33.000 euro/km per la manutenzione straordinaria.



Complessivamente quantifica in 6,1 miliardi di euro il fabbisogno complessivo manutentivo annuo per la rete secondaria.

Per ovviare alla carenza di fondi per manutenzione che ha caratterizzato l'ultimo decennio, la legge di Bilancio del 2018 e del 2020 ha finanziato interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane, tramite l'utilizzo di apposito fondo istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per investire, tra l'altro, nel settore di spesa delle infrastrutture e della sicurezza stradale.

I criteri di ripartizione del fondo e le modalità di assegnazione ed eventuale revoca sono stati individuati dal Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha ripartito le risorse assentite secondo i criteri stabiliti nell'intesa raggiunta nella Conferenza Stato-città ed autonomie locali, nonché fissato la tempistica per le attività riguardanti il programma stesso e le modalità di gestione delle risorse (si veda la tabella seguente).

Area	Regione	Indicatore Regione	Indicatore Area
Nord	Piemonte	8,28%	39,66%
	Lombardia	11,49%	
	Veneto	6,96%	
	Liguria	2,94%	
	Emilia-Romagna	10,00%	
Centro	Toscana	8,82%	21,60%
	Umbria	2,08%	
	Marche	3,66%	
	Lazio	7,04%	
Sud - Isole	Abruzzo	3,61%	38,74%
	Molise	1,28%	
	Campania	8,08%	
	Puglia	6,34%	
	Basilicata	2,20%	
	Calabria	4,68%	
	Sardegna	3,71%	
	Sicilia	8,84%	
Totale		100,00%	100,00%

Fonte: Struttura Tecnica di Missione MIMS

In forza del decreto le province assumono il ruolo di soggetto attuatore per gli interventi compresi nei programmi ammessi a finanziamento. Nel frattempo, il MIMS sta ultimando le operazioni che porteranno, nel breve periodo, a definire le linee guida per il monitoraggio dello stato di conservazione delle opere d'arte.

Al problema delle infrastrutture lineari, si aggiungono le problematiche dei ponti e viadotti e, in particolare, sullo stato conoscitivo e sul monitoraggio. In generale, occorre ripristinare le condizioni per arrivare al necessario livello di conoscenza e documentazione delle opere stradali e del loro stato manutentivo.

È necessario, pertanto, valutare attentamente lo stato di degrado delle opere e ottenere una rappresentazione esaustiva e dinamicamente aggiornata del loro stato di salute, presupposto fondamentale per poter stabilire, su base razionale e programmata, modi e priorità degli interventi e per determinare scelte compatibili con l'utilizzo ottimale delle risorse disponibili.



Il tutto si fonda su di un quadro normativo di recente approvazione e sulle linee guida che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha prodotto (“Linee Guida per il censimento, la classificazione, la valutazione della sicurezza strutturale ed il monitoraggio dei ponti esistenti”) e che stabilisce e descrive una procedura generale multicriterio e multi obiettivo, al momento indirizzata alle opere stradali, inclusiva di requisiti e indicazioni relativi ai sistemi di monitoraggio dinamico (SHM) e compatibile con le iniziative AINOP e BIM.

Il quadro normativo si è, invece, andato componendo negli anni. Alle regole delle attività di ricognizione e monitoraggio, disciplinate nel Dlgs N. 285/92 e nel DM 1/06/2001, specificate nelle circolari ministeriali risalenti al 1991 e al 1967, normate dalle norme UNI(CNR) 100111 e 1337 e NTC (Norme Tecniche delle Costruzioni aggiornate nel 2018) si sono aggiunti diversi provvedimenti tra cui è opportuno citare almeno:

- il Decreto legislativo n. 50 del 18 Aprile 2016 che introduce l’obbligo di introduzione dei metodi e strumenti elettronici specifici, quali quelli di modellazione per le infrastrutture nelle fasi di progettazione, costruzione e gestione delle opere e relative verifiche; a questo decreto ha poi fatto seguito il DM 560 del 1/12/2017 (“decreto BIM”- Building Information Modeling) che ha stabilito i tempi per la progressiva introduzione, nell’orizzonte temporale che termina al 2025;
- il DM 70 del 28 Febbraio 2019 (“decreto Smart Road”) che, avviando il processo di adeguamento tecnologico delle infrastrutture stradali (“digitalizzazione”), ha anche incluso (art. 3 comma 2), i sistemi di monitoraggio orientati alla sicurezza strutturale degli elementi critici componenti le infrastrutture stradali, fornendo le prime indicazioni per le specifiche funzionali;
- la legge 16 novembre 2018, n. 130 che ha convertito con modifiche il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (“decreto Genova”), recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze. In questa legge rivestono particolare importanza, ai nostri fini:
 - l’articolo 13 comma 1, che istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l’Archivio Informativo Nazionale delle Opere Pubbliche (di seguito AINOP);
 - l’articolo 14 comma 1 che prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sovrintenda alla realizzazione e gestione, in via sperimentale, di un sistema di monitoraggio dinamico da applicare alle infrastrutture stradali e autostradali individuate dal Ministero stesso tra quelle che presentano condizioni di criticità connesse al passaggio di veicoli pesanti;
- Il DM 430 del 8/10/2018 che attua l’archivio nazionale delle opere pubbliche (AINOP) facendo seguito al dettato della legge 130 del 16/11/2018.

Per quanto riguarda in modo specifico la rete RFI, si fa riferimento a :

- il quadro di riferimento Europeo, organizzato intorno agli “Eurocodici”, alla direttiva 57/CE/2008 e al Regolamento UE n. 1299 del 2014, che dettano le specifiche tecniche per l’interoperabilità (STI) per il sottosistema “infrastruttura” del sistema ferroviario dell’Unione Europea.
- Le norme interne RFI per le verifiche e le ispezioni (la procedura DTC FSE 44 10 del 6/6/2016 e la metodologia operativa DPR MO SE 03 10 del 1/1/2018) che regolano, in modo dettagliato, le modalità di documentazione, analisi e verifica del rischio, anche con strumenti appositi (il Bridge Management System DOMUS).



Il tutto è, però, diretta responsabilità di RFI.

Le azioni che risultano utili e prioritarie a breve termine includono la sperimentazione su un campione significativo di ponti e viadotti stradali delle procedure proposte dalle Linee Guida e dei sistemi di SHM (secondo quanto previsto dal “decreto Genova”) e il proseguimento/completamento della popolazione della banca dati AINOP (includendo, con un piano progressivo di interventi a supporto degli Enti Territoriali meno attrezzati, le opere su cui la documentazione è carente o inesistente).

Le ciclovie

La realizzazione delle ciclovie nazionali individuate nell’ambito della definizione dello SNIT di I Livello costituisce il Programma prioritario per questa modalità.

Una volta emanate le Linee Guida per i Biciplan in via di predisposizione da parte del MIMS, saranno inseriti anche i programmi di sviluppo delle reti ciclabili per le città metropolitane e per le principali aree urbane del Paese che risponderanno ai requisiti definiti dalle Linee Guida.

Di seguito si riporta la tabella con gli interventi in corso e programmati per le ciclovie nazionali.

TABELLA V.4.1: INTERVENTI PRIORITARI

	Progetto di fattibilità		Realizzazione itinerario		
	in corso	completato	Costo (mln €)	Risorse assegnate (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
Ciclovia Tirrenica	X		da stimare		
Ciclovia Adriatica	X		da stimare		
Ciclovia VEN-TO		X	182,4	16,62	
Ciclovia del Sole	X		da stimare		
Ciclovia della Sardegna	X		da stimare		
Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese	X		da stimare		
Ciclovia della Magna Grecia	X		da stimare		
Ciclovia del Garda	X		da stimare		
Ciclovia GRAB		X	da stimare		
Ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia	X		da stimare		
TOTALE			da stimare (finanziamento complessivo 361,78)	16,62	da stimare

Il trasporto delle merci su strada extra-urbano e urbano

La logistica e la distribuzione delle merci nelle aree urbane si sta profondamente modificando ed è un settore dinamico in costante crescita, con un aumento della domanda, ovvero dei volumi, della frequenza e della capillarità delle attività di logistica urbana e richiedono uno sforzo coordinato di tutti gli stakeholder coinvolti, teso a minimizzare l’impatto sull’ecosistema urbano e contenere i costi del servizio. In questo senso è importante che gli Enti Pubblici regolamentino le attività logistiche in modo integrato ed omogeneo, gestiscano gli spazi pubblici ed il loro utilizzo ed



incentivino comportamenti virtuosi sia dei Produttori che dei Distributori in modo da ridurre le esternalità negative generate dalle attività di trasporto ed attivare processi virtuosi di collaborazione.

In questo scenario, il Ministero ha avviato un percorso partecipativo con ANCI per la definizione di un *Piano Strategico di Azione per la Logistica Urbana*, volto a recepire le istanze di operatori ed enti locali e a supportarne i rispettivi interventi mediante una serie di soluzioni, che vadano oltre l'adattativo ma siano resilienti e flessibili rispetto alla varietà degli ambiti urbani italiani. Queste soluzioni vanno a definire la struttura portante dei *Piani Urbani di Logistica Sostenibile (PULS)* che, secondo la raccomandazione di ANCI, devono divenire parte integrante e qualificante dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS). Si evidenzia, infine, l'opportunità dello sviluppo di un vero e proprio Piano di Monitoraggio e Valutazione delle azioni inserite nel PULS (da inserire all'intero delle attività di monitoraggio del PUMS).

Per quanto concerne l'autotrasporto, il Ministero ritiene importante:

- rafforzare la pianificazione strategica nel settore del trasporto merci;
- mantenere un sistema di incentivi, come nel caso di Industria 4.0, capaci di aiutare gli imprenditori ad innovarsi tecnologicamente e sviluppare una Green Logistic Chain;
- sviluppare politiche industriali capaci di accelerare il rinnovo del parco veicolare, anche attraverso meccanismi di incentivazione più penetranti, in modo da rispondere alle richieste dei grandi committenti che oramai ricercano modelli di supply chain di tipo sostenibile;
- sviluppare una rete di connessione all'interno dell'intero settore dell'autotrasporto in modo da monitorare i singoli veicoli, verificare ed ottimizzare lo stile di guida, individuare i percorsi ottimali agganciandosi alla rete dell'info-mobilità e della comunicazione V2I o V2V, diminuire i cosiddetti "viaggi di ritorno a vuoto" (come sviluppato nelle varie borse-carichi) ma anche fornire informazioni importanti agli altri attori della filiera distributiva quali Interporti, Porti per attivare servizi a valore aggiunto che possano velocizzare molte operazioni, diminuendo i tempi di attesa ed aumentare la sicurezza (si pensi al trasporto di merci pericolose) e la qualità dei servizi forniti ai committenti;
- incentivare il processo di formazione e di trasferimento agli operatori della filiera sulle competenze necessarie per portare nelle aziende le professionalità che l'innovazione tecnologica richiede.

Infine esiste uno specifico FOCUS su interventi non ricadenti nello SNIT, ma proposti nell'ambito del PNRR per ridimensionare il gap infrastrutturale esistente, soprattutto a livello locale, tra le Regioni del Centro-Nord e il Mezzogiorno del Paese.

FOCUS	Interventi previsti nel PNRR all'interno del programma Upgrading, Elettrificazione e resilienza al Sud					
	Descrizione	Costo intervento* (mln €)	Risorse disponibili CDP MIMS-RFI Agg. 2018-2019 (mln €)	Risorse disponibili Next Generation EU (mln €)		Fabbisogno Residuo (mln €)
				Progetti in essere	Nuovi Progetti	
	Piano resilienza SUD	231		231	0	
	(Roma) Venafro - Campobasso - Termoli	150		150	0	
	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	140	60	20	60	0



Nell'ambito del prossimo bilancio dell'UE (Quadro Finanziario Pluriennale dell'Unione 2021-2027), la Commissione europea ha proposto di rinnovare il Meccanismo per Collegare l'Europa (Connecting Europe Facility - CEF) anche per il periodo 2021-2027, con un bilancio totale di 42,3 miliardi di euro, per sostenere progetti infrastrutturali che collegano le regioni e i territori all'interno dell'UE, in particolare quelli transfrontalieri ad alto valore aggiunto.

Il CEF si incentra, infatti, su progetti di altissimo valore aggiunto europeo e catalizza investimenti in progetti aventi effetti transfrontalieri e in sistemi e servizi interoperabili a livello europeo per i quali la continuità del sostegno finanziario dopo il 2020 è essenziale. Improntato all'efficienza, il CEF affronta le carenze del mercato e aiuta a mobilitare ulteriori investimenti provenienti da altre fonti, in particolare dal settore privato, in sinergia e complementarità con il redigendo Regolamento InvestEU e altri programmi dell'Unione.

Lo strumento di finanziamento è quindi destinato a promuovere gli investimenti nazionali presenti sulle reti transeuropee e a garantire la continuità ai progetti prioritari che consentiranno di contribuire al completamento della TEN-T, incentivando gli investimenti in progetti infrastrutturali tra cui anche quelli transfrontalieri.

Rispetto all'attuale meccanismo per collegare l'Europa, la nuova proposta, seppur non ancora adottata, mira, in linea con gli obiettivi della sostenibilità ambientale, ad accelerare la decarbonizzazione e la digitalizzazione attraverso una migliore integrazione dei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale e a conseguire gli obiettivi climatici dell'UE destinando il 40% delle risorse a queste misure e lasciando il 60% agli adeguamenti infrastrutturali puri.

Lo scenario che potrebbe prospettarsi è di percentuali di cofinanziamento incrementabili sino al 30% i co-finanziamenti di infrastrutturazione attualmente fissati fino al 10% e 20% (ferrovie e reti stradali, vie navigabili interne, piattaforme logistiche e multimodali, riduzione rumore ferroviario), mentre sono rimasti invariati, ovvero fino al 30%, i finanziamenti per gli interventi relativi alla rimozione dei colli di bottiglia, ai collegamenti mancanti nella rete, al miglioramento dell'accessibilità alle persone con disabilità e alle Autostrade del Mare. Sono saliti, inoltre, dal 40% fino al 50% i co-finanziamenti rivolti ai collegamenti transfrontalieri e dal 20/30% fino al 50% quelli per le tratte di accesso dei progetti del tunnel del Brennero e della nuova linea ferroviaria Torino Lione; sono saliti fino al 50% i contributi rivolti a tutte le applicazioni telematiche, ai progetti di innovazione tecnologica e di incremento della sicurezza, nonché per quelli relativi alle vie navigabili interne ed all'adattamento delle infrastrutture da trasporto alle frontiere esterne della UE a fini doganali.

Dovrebbero essere, infine, rendere eleggibili le azioni volte ad accrescere la resilienza delle infrastrutture di trasporto oltre il concetto di resilienza legata solo al cambiamento climatico e ai disastri naturali al fine di dare massima priorità all'inclusione di co-finanziamenti, soprattutto a fondo perduto, volti a programmi di spesa per sicurezza, messa in sicurezza, monitoraggio e manutenzione (straordinaria) delle reti infrastrutturali.

La nuova politica di coesione concentrerà le proprie risorse su 5 Obiettivi di Policy, uno dei quali relativo alle politiche collegate al trasporto e alle infrastrutture di trasporto - Obiettivo di Policy 3 "Un'Europa più connessa". In suddetto quadro è evidenziata la necessità di dotarsi di un processo di pianificazione e programmazione delle opere pubbliche, ovvero una "Pianificazione completa dei



trasporti al livello appropriato” che si concretizzi in una mappatura multimodale delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate e che risponda ai seguenti requisiti:

[1] perseguire gli obiettivi della coesione economica, sociale e territoriale, il sostegno alla connettività di rete da parte del FESR e del Fondo di coesione miri a completare i collegamenti mancanti con la rete TEN-T;

[2] valutazione economica degli investimenti previsti, basata su una analisi della domanda e su modelli di traffico che dovrebbero tenere conto degli effetti previsti dell'apertura dei mercati dei servizi ferroviari;

[3] coerenza con gli elementi relativi ai trasporti del piano nazionale per l'energia e il clima;

[4] comprenda investimenti nei corridoi della rete centrale TEN-T, come definiti dalla [Proposta di regolamento che istituisce il Meccanismo per Collegare l'Europa e sostituisce il regolamento (UE) n. 1316/2013], in linea con i rispettivi piani di lavoro per i corridoi della rete centrale TEN-T;

[5] garantisca la complementarietà degli investimenti al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, anche nelle sezioni transfrontaliere, fornendo sufficiente connettività delle reti urbane, delle regioni e delle comunità locali alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi;

[6] garantisca l'interoperabilità della rete ferroviaria e, laddove rilevante, relazioni sull'implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) secondo il Regolamento EU 2017/6 del 5 gennaio 2017 concernente il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario;

[7] promuova il trasporto multimodale, individuando le esigenze dei terminali multimodali o di trasbordo merci o passeggeri;

[8] comprenda misure rilevanti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere i combustibili alternativi, in linea con i pertinenti quadri strategici nazionali;

[9] presenti i risultati della valutazione dei rischi per la sicurezza stradale in linea con le strategie nazionali, unitamente a una mappatura delle strade e delle sezioni interessate e fornisca priorità per i corrispondenti investimenti;

[10] fornisca informazioni sulle risorse di bilancio e finanziarie corrispondenti agli investimenti pianificati e necessari per coprire le spese di funzionamento e di manutenzione delle infrastrutture esistenti e di quelle pianificate.

All'interno del quadro precedente il Ministero intende supportare anche la mobilità locale, regionale e nazionale migliorando l'accesso alla rete TEN-T, attraverso i collegamenti di ultimo miglio alla rete core e comprehensive, così come ai principali nodi del sistema Paese, incluse le aree urbane, anche al fine di migliorare l'intermodalità al loro interno.

Si evidenzia, inoltre, la necessità una stretta cooperazione tra programmi FESR e strumenti e programmi strategici, quali il CEF (Connecting Europe Facility Programme), EUSAIR e EUSALP e INTERREG.



Il Piano Strategico del Turismo (PST) elaborato dal Comitato Permanente di Promozione del Turismo, con il coordinamento della Direzione Generale Turismo del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - MiBACT, rappresenta l'occasione per dare piena operatività all'indirizzo strategico di dotare di una visione unitaria l'Italia del turismo e della cultura, rispondendo all'esigenza di porre il settore turistico al centro delle politiche di sviluppo del Paese.

Il PST, caratterizzato da un orizzonte temporale di sei anni (2017-2022), valorizza le attività di analisi e indirizzo già realizzate in tema di innovazione e rilancio del turismo (a cominciare dagli esiti dei precedenti lavori preparatori) ma adotta un approccio diverso e innovativo. Basandosi su un metodo aperto e partecipato, avviato con la convocazione degli Stati Generali del Turismo Sostenibile al Museo Nazionale di Pietrarsa, il Piano ridisegna, al fine di aumentarne l'efficacia, la programmazione di settore. In particolare, invece di redigere un tradizionale, unico, documento di programmazione, a cui conformare successivamente gli strumenti di attuazione, l'attuale PST declina, a livello nazionale, un nuovo "sistema organizzato" per il miglioramento della competitività turistica dell'Italia: le Amministrazioni competenti, centrali e regionali, e tutti gli operatori del turismo italiano, pubblici e privati, contribuiscono, attraverso una pluralità di strumenti di condivisione, sia di confronto diretto.

Il Piano intende promuovere una nuova modalità di fruizione turistica del patrimonio del nostro Paese, basata sul rinnovamento e ampliamento dell'offerta turistica delle destinazioni strategiche e sulla valorizzazione di nuove mete e nuovi prodotti, per accrescere il benessere economico, sociale e sostenibile e rilanciare così, su basi nuove, la leadership dell'Italia sul mercato turistico internazionale. Per perseguire tali obiettivi, il Piano agisce su leve fondamentali come l'innovazione tecnologica e organizzativa, la capacità di adattamento alle trasformazioni del mercato, la valorizzazione del patrimonio territoriale e culturale; l'adeguamento delle competenze; le condizioni favorevoli per le attività imprenditoriali.

Le linee strategiche perseguono quattro grandi Obiettivi generali:

- A. Innovare, specializzare e integrare l'offerta nazionale.
- B. Accrescere la competitività del sistema turistico.
- C. Sviluppare un marketing efficace e innovativo.
- D. Realizzare una governance efficiente e partecipata nel processo di elaborazione e definizione del Piano e delle politiche turistiche.

Tali Obiettivi generali sono, a loro volta, articolati in Obiettivi specifici e Linee di intervento strategico, nell'ambito delle quali, ogni anno, saranno inserite le Azioni, intese come insiemi di progetti omogenei o interventi di particolare valenza di sistema.

All'interno del contesto generale, il piano evidenzia che gli elementi distintivi dell'Italia sono sempre la cultura e il paesaggio, oltre ad essere gli asset più promettenti del nostro portafoglio di prodotti turistici. A questo si aggiunge un incremento considerevole del turismo mordi e fuggi, di pacchetti turistici personalizzati e, soprattutto, il ruolo del web nella scelta e acquisto, nonché della sharing economy.



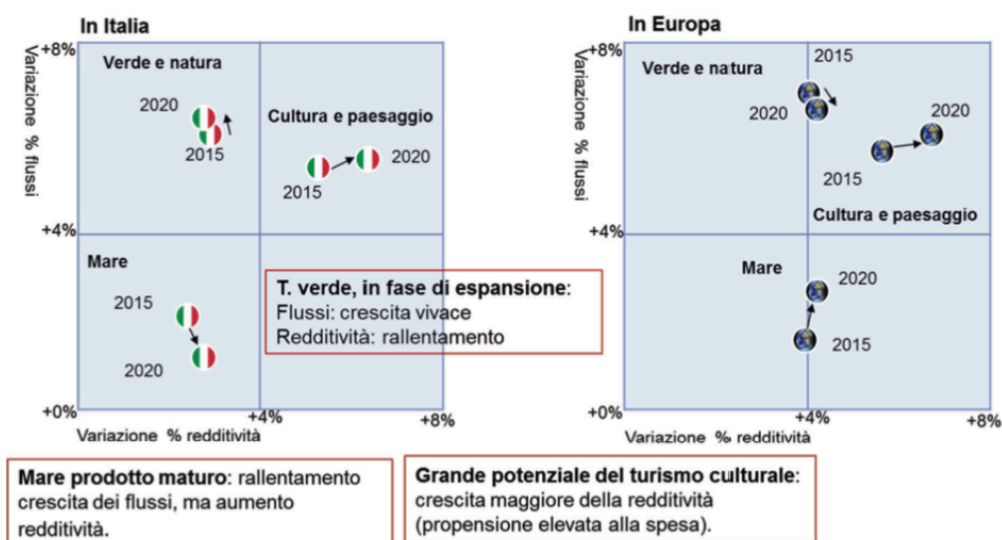


Figura 1 - dinamica dei flussi e della redditività dei prodotti turistici (fonte:: Piano Strategico del Turismo)

La visione del piano si articola in 4 punti: (i) territorio e patrimonio; (ii) Competitività e lavoro; (iii) turista al centro; (iv) integrazione e interoperabilità. Il tutto, a sua volta, declinato rispetto a principi di sostenibilità, innovazione e accessibilità.

In tale contesto è chiaro che tutti i punti, ma soprattutto l'interazione e interoperabilità, richiedono la disponibilità delle infrastrutture e dei servizi, l'accessibilità dei luoghi, la qualità territoriale in senso ampio. In questo contesto, il sistema di trasporto ha un ruolo determinante. In particolare, è necessario garantire l'accesso fisico e culturale alle risorse ambientali, paesaggistiche, culturali e territoriali del nostro Paese deve essere pienamente garantita.

Per quanto concerne l'accessibilità, si fa riferimento all'esistenza di condizioni che:

- A. permettano l'accessibilità a fini di turismo e fruizione attraverso sistemi di mobilità, anche sostenibile, contribuendo a ridurre l'isolamento di territori periferici o poco serviti in cui siano presenti risorse valorizzabili;
- B. favoriscano la fruizione turistica per tutti senza distinzioni di età, salute o di altro tipo.

Inoltre, il sistema di trasporto interviene anche come strumento di ampliamento dell'offerta turistica. Infatti il **PST sostiene**

- **la progettazione e l'implementazione di itinerari interregionali di offerta turistica in grado di collegare le aree di maggior attrazione con quelle a minore densità turistica.** Gli itinerari dovranno inoltre alimentare le relazioni e le connessioni tra l'attività turistica e le altre attività (enogastronomia, agricoltura, cultura, etc.).
- **nuovi "tematismi"** in cui il sistema di trasporto deve fornire un contributo non trascurabile: cicloturismo, itinerari enogastronomici, cammini storici, vie, itinerari culturali, musicali e letterari, sentieri.

E riconosce i poli turistici come componenti fondamentali del sistema infrastrutturale nazionale. In coerenza con il Piano straordinario della Mobilità Turistica - PSMT (D.L. n. 83/2014, art. 11 comma 1), si propone di garantire l'accessibilità nazionale e internazionale alle destinazioni turistiche e di valorizzare il patrimonio infrastrutturale stesso come elemento di offerta turistica.

Grande enfasi è posta, infine, sulla definizione dei nuovi itinerari quali percorsi pedonali, ciclabili, equestri, mototuristici, fluviali e ferroviari, o tracciati storici anche da percorrere in auto. In tale scenario il D.L. "Art Bonus" e, in particolare dell'art. 11 co. 3 del medesimo decreto, favorisce la



realizzazione di suddetti percorsi supportando iniziative di valorizzazione attraverso le quali affidare in concessione d'uso gratuito, non superiore a nove anni, a imprese, cooperative e associazioni, immobili pubblici minori quali case cantoniere, caselli, stazioni ferroviarie o marittime, fortificazioni e altri immobili in disuso.

Emerge chiaramente la necessità di favorire iniziative di mobilità condivisa, di servizi on-demand e/o ciclo-pedonali. Ragionare, pertanto, in termini di rete infrastrutturale "slow" che includerà ciclovie, cammini, valorizzazione di percorsi ferroviari storici, integrazione tra servizi ferroviari e promozione turistica.

Il tutto favorendo l'intermodalità, a partire dalle principali "porte di accesso" al sistema dei flussi internazionali di persone; garantire la permeabilità dei luoghi, valorizzando il patrimonio infrastrutturale quale elemento della più generale strategia di attrattività dei luoghi e di sviluppo sostenibile del territorio.

7.6 PIANO STRAORDINARIO MOBILITÀ TURISTICA

Il Piano, esplicitamente previsto dal Decreto Legge 31 maggio 2014, n. 83 «Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo», punta a un turismo più accessibile, riducendo i tempi di connessione tra le porte d'accesso e i siti turistici ed adeguando infrastrutture e mobilità nei distretti turistici in un'ottica di intermodalità e integrazione tra servizi.

La filiera dei Trasporti e del Turismo è per sua stessa natura complessa, articolata e, in Italia in particolare, frammentata. Alla potenzialità intrinseca dell'offerta turistica italiana si associano diversi modelli di mobilità di turismo in grado di soddisfare diverse domande di turismo.

Mettere in rete i luoghi del turismo, rendendo realmente accessibile l'offerta turistica italiana, rappresenta la sfida principale per conseguire una serie di benefici per l'intero sistema: dal decongestionamento delle grandi mete turistiche alla valorizzazione delle migliaia di attrazioni culturali, sportive, ambientali ed enogastronomiche presenti nel nostro Paese.

L'accessibilità all'offerta turistica è peraltro una condizione abilitante per favorire la destagionalizzazione dei flussi turistici (l'Italia è seconda in Europa per tasso di stagionalità) con conseguenti impatti positivi in termini di impiego delle risorse finanziarie e umane.

Connettere l'Italia turistica significa agevolare, con la logica dell'intermodalità, le differenti combinazioni di mobilità dei turisti - stranieri e italiani - che si muovono - individualmente o in gruppo - sia nelle forme tradizionali (auto, voli di linea/low cost/charter, fly & drive, tour con pullman, treni, navi...) che innovative (la mobilità dolce/lenta delle reti fluviali, ciclovie, ferrovie dismesse, cammini, strade storiche...) sia nelle forme innovative della mobilità condivisa (car sharing/car pooling).

PSMT individua quattro Obiettivi Generali, obiettivi specifici e linee di intervento:

- Accessibilità,
- Valorizzazione,
- Digitalizzazione,



- Sostenibilità.

Accessibilità

Accrescere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività dell'industria del turismo¹¹ intende rafforzare la rete di trasporto ed i servizi di mobilità che consentono al turista una fruizione completa dell'esperienza turistica, ma anche l'infrastruttura immateriale ed i servizi digitali necessari per un accesso completo alle informazioni utili per la pianificazione dell'itinerario e per l'acquisto di titoli di viaggio e biglietti di ingresso ai siti turistici.

A ACCRESCERE L'ACCESSIBILITÀ AI SITI TURISTICI PER RILANCIARE LA COMPETITIVITÀ DEL TURISMO	
OBIETTIVI SPECIFICI	<p>A.1. Accrescere l'accessibilità Nazionale, riducendo i tempi di connessione tra le porte d'accesso e i siti di interesse</p> <p>CURA DEL FERRO:</p> <ul style="list-style-type: none"> Completamento dei valichi alpini e raccordo con rete AV-AVR Completamento dei collegamenti AV e AVR da e verso le principali "porte di accesso" del turismo in Italia <p>AEROPORTI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aumento selettivo della capacità air-side e land-side per gli aeroporti che sono le principali porte d'accesso <p>ULTIMO MIGLIO:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizzazione/completamento di collegamenti su ferro (collegamenti alla rete ferroviaria e/o ai sistemi ferroviari metropolitani) degli aeroporti principali (SNIT 1° livello) Completamento dei collegamenti stradali ai porti principali (SNIT 1° livello) <p>PORTI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Miglioramento della capacità marittima (sea side) e dei servizi di accoglienza dei principali porti crocieristici Adeguamento dei waterfront e dei servizi di terra nei porti crocieristici
	<p>A.2. Accrescere l'accessibilità Regionale adeguando infrastrutture e servizi di mobilità nei distretti turistici</p> <p>CURA DEL FERRO:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sviluppo dell'Alta Velocità di Rete (AVR), al fine di aumentare i livelli di connettività ed accessibilità delle regioni non direttamente servite dall'Alta Velocità (AV) Completamento delle linee ferroviarie urbane, delle metropolitane e tramvie <p>STRADE:</p> <ul style="list-style-type: none"> Adeguamento delle prestazioni sugli itinerari turistici a bassa accessibilità autostradale Ridurre la congestione della rete stradale in prossimità di siti turistici <p>TPL (gomma e ferro):</p> <ul style="list-style-type: none"> Potenziamento di servizi e nuove linee di trasporto pubblico regionale, verso le località dotate di domanda turistica rilevante (in accordo con le Regioni) Incentivi alla realizzazione di servizi di TPL su gomma da porti e aeroporti verso i siti turistici Rinnovo e miglioramento del parco veicolare in esercizio, in particolare nelle città a prevalente vocazione turistica Definizione di linee di intervento dedicate alla mobilità turistica nei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile)
LINEE DI INTERVENTO	<p>A.3. Intermodalità e Integrazione tra servizi di mobilità e servizi turistici</p> <p>INTERMODALITÀ:</p> <ul style="list-style-type: none"> Potenziamento dei collegamenti su gomma tra stazioni, porti e aeroporti di una stessa area turistica Definizione di itinerari intermodali per l'accesso e la connessione dei distretti turistici Incentivi allo sviluppo di accordi con operatori del settore crocieristico per erogare servizi Nave-Bus-Treno, sia attraverso pacchetti integrati che attraverso servizi dedicati <p>SERVIZI INTEGRATI:</p> <ul style="list-style-type: none"> Integrazione dei servizi per il collegamento tra aeroporti, stazioni, porti e i siti turistici Favorire l'offerta integrata di servizi di mobilità turistica e servizi di TPL (ad es. bigliettazione integrata regionale o a scala urbana)
	<p>A.4. Promuovere l'accessibilità digitale delle porte d'accesso e dei siti turistici</p> <p>SMART CITY:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ampliamento della copertura di fibra ottica e wi-fi pubblico nelle città di rilevanza turistica Promozione di federazioni wi-fi su scala regionale Promozione di portali web regionali con informazioni relative alla mobilità e all'accesso ai siti turistici <p>PORTE DI ACCESSO:</p> <ul style="list-style-type: none"> Creazioni di piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e sull'accessibilità delle destinazioni turistiche Favorire l'installazione, soprattutto presso le Porte d'accesso, di dispositivi dedicati al turista per l'informazione e la vendita di servizi integrati mobilità-turismo Sviluppo di soluzioni tecnologiche che favoriscano la fruizione delle porte di accesso da parte delle Persone a Ridotta Mobilità

Di particolare interesse, sono i progetti easy Station per migliorare 620 stazioni in termini di accessibilità (ascensori/rampe, segnaletica, percorsi tattili, illuminazione); funzionalità, decoro e sicurezza (la delimitazione dei fronti di accesso ai binari, parcheggi di interscambio, aree per la sharing mobility); informazione al pubblico.

Servizio BUSITALIA FAST per i collegamenti diretti tra le porte di accesso (Roma, Napoli, Torino, Bologna...) e i siti turistici (Policastro, Agropoli, Termoli, Sibari....)



Valorizzazione

Valorizzare il patrimonio infrastrutturale come elemento di offerta turistica¹¹ mira alla piena integrazione tra infrastruttura di mobilità e meta turistica, attraverso il riuso intelligente e la reinterpretazione delle infrastrutture di trasporto come parte costitutiva dell'identità dei luoghi.

B VALORIZZARE LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO COME ELEMENTO DI OFFERTA TURISTICA

OBIETTIVI SPECIFICI

B.1. Promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche

LINEE DI INTERVENTO

- Recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche (es. ferrovie storiche, percorsi ciclo-pedonali)
- Ampliamento del servizio "treni storici" sulle tratte ad alto potenziale turistico (es. ferrovie storiche)
- Riqualificazione in ottica turistica degli asset immobiliari in disuso lungo le "ferrovie turistiche" (stazioni, caselli ed edifici ferroviari), anche attraverso partnership pubblico-privato
- Riqualificazione in ottica turistica degli asset immobiliari in disuso lungo la rete stradale (case cantoniere), anche attraverso partnership pubblico-privato
- Realizzazione e recupero di nodi e delle tratte infrastrutturali per incrementare l'uso della rete ciclo-pedonale

B.3. Promuovere la riconoscibilità turistica del Paese alle porte d'accesso e lungo gli itinerari di accesso dei turisti

- Promozione di un «brand Italia» per il turismo, unico e riconoscibile, da presentare ai visitatori alle Porte d'accesso turistiche (Aeroporti, Stazioni, Porti, Valichi,...)
- Promozione di campagne di comunicazione integrata Trasporti-Turismo

B.2. Valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto

- Promozione di itinerari turistici che includono le infrastrutture di trasporto di particolare pregio artistico-culturale (es. Stazione AV di Reggio Emilia o Afragola, Metropolitana dell'arte di Napoli)
- Promozione di iniziative di interesse turistico-culturale nei nodi della rete con forte afflusso turistico (es. mostre artistiche e attività museali nelle stazioni)
- Promozione di servizi di trasporto dedicati al turismo (es. Crociere, itinerari ferroviari)
- Promozione di iniziative integrate di mobilità e ospitalità da e verso le mete turistiche (es. servizio di Treni Notte per esigenze turistiche)

B.4. Le infrastrutture di trasporto come luoghi di scambio sociale e culturale

- Promozione di iniziative di valorizzazione delle eccellenze eno-gastronomiche locali in spazi dedicati nelle porte d'accesso
- Valorizzazione delle iniziative turistiche sulle infrastrutture di trasporto e a bordo dei mezzi di trasporto (es. treni)
- Promozione di iniziative volte a incrementare l'attrattività turistica dell'infrastruttura come luogo fruibile per finalità di leisure/entertainment, anche attraverso strumenti di Open Innovation

Di particolare interesse,

- Progetto cammini e percorsi
- Ferrovie storico-turistiche
- Infrastrutture sociali (case cantoniere, stazioni impresenziate)



Digitalizzazione

Digitalizzare l'industria del turismo a partire dalla mobilità. L'obiettivo è mettere in rete le iniziative di upgrading tecnologico dei diversi soggetti della filiera turistica, al fine di migliorare la governance della mobilità nelle città e da/verso i siti turistici, e di espandere le opportunità di approfondimento e fruizione della località turistica.



DIGITALIZZARE L'INDUSTRIA DEL TURISMO A PARTIRE DALLA MOBILITÀ

OBIETTIVI SPECIFICI

C.1.
Promuovere lo sviluppo di piattaforme big e open data centralizzate e di standard comuni per la raccolta di dati sulla mobilità turistica

C.2.
Promuovere interventi di upgrading tecnologico sulle infrastrutture di trasporto di particolare interesse per la mobilità turistica

LINEE DI INTERVENTO

- ❑ Coinvolgimento dei principali operatori di trasporto e stipula di protocolli d'intesa per la condivisione dei dati di traffico
- ❑ Definizione di standard comuni per la raccolta e la fruizione di dati sulla mobilità
- ❑ Definizione dei livelli minimi di "Quality of services" per lo sviluppo dei servizi ai turisti

STRADE:
❑ Completamento della trasformazione digitale delle Autostrade in «smart road» (es. Autostrada del Mediterraneo)

CURA DEL FERRO:
❑ Interoperabilità e adeguamento tecnologico della rete (es. ERTMS) per lo sviluppo di servizi ferroviari internazionali

PORTE DI ACCESSO:
❑ Ampliamento della copertura di fibra ottica e wi-fi pubblico nelle porte di accesso nell'ottica dell'interoperabilità e in connessione con l'identità digitale
❑ Promozione dei servizi attivi sull'infrastruttura digitale nell'ottica dell'omogeneità e dell'interoperabilità tra le città

C.3.
Promuovere la generazione di app, tecnologie e servizi digitali dedicati alle esigenze di mobilità del turista e alla personalizzazione dell'esperienza di viaggio

C.4.
Garantire la sicurezza dei viaggiatori e delle infrastrutture di trasporto mediante l'impiego di sistemi avanzati di sensoristica, raccolta e analisi di dati sui flussi di trasporto e tecnologie per la gestione di crisi

- ❑ Avvio di un tavolo permanente presso il MIT con gli stakeholder della mobilità turistica (operatori di trasporto, gestori delle infrastrutture, settore hospitality, e operatori turistici) per individuare soluzioni innovative, integrando la catena del valore, volte a migliorare l'esperienza di viaggio del turista
- ❑ Estensione dei servizi di sharing mobility ai turisti, anche con soluzioni agili di riconoscimento connesse all'identità digitale
- ❑ Promozione di app per la pianificazione di soluzioni del viaggio integrate con l'offerta turistica
- ❑ Promozione di iniziative di smart ticketing per l'accesso ai servizi di mobilità (es. bigliettazione elettronica integrato, card integrate TPL/musei), anche abilitando il pagamento elettronico dei Titoli di Viaggio direttamente nelle porte di accesso e integrazione dei servizi nei portali turistici
- ❑ Promozione di iniziative per il miglioramento dei servizi turistici mediante l'impiego delle tecnologie digitali installate sulle infrastrutture di trasporto

- ❑ Promozione di sistemi IT per il miglioramento della sicurezza, in sinergia con i sistemi di sicurezza fisica
- ❑ Sviluppo di iniziative - con standard condivisi - per il controllo degli accessi alle infrastrutture, tra le Porte d'Accesso e per i siti turistici
- ❑ Miglioramento della "safety" connessa all'impiego di mezzi e infrastrutture ad alto contenuto tecnologico (es. veicoli autonomi)
- ❑ Sviluppo e implementazione di piani di prevenzione da attacchi ai sistemi di trasporto («cyber security»), in cooperazione con i gestori delle infrastrutture e i player del settore tecnologico e digitale



Sostenibilità

Promuovere modelli di mobilità turistica sostenibile, supportando iniziative di promozione della mobilità attiva e, soprattutto, di connettere tali iniziative alla fruizione di esperienze turistiche, mediante percorsi ciclopedonali attrezzati per le esigenze dei turisti.

D PROMUOVERE MODELLI DI MOBILITÀ TURISTICA SOSTENIBILI E SICURI

OBIETTIVI SPECIFICI

D.1.
Sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche

- Completamento delle ciclovie turistiche nazionali
- Promuovere il collegamento della rete nazionale di ciclovie con la rete Eurovelo
- Realizzazione di una "rete di mobilità attiva" comprendente percorsi ciclabili e pedonali a fini turistici, servente l'offerta turistica del territorio
- Promozione della realizzazione di servizi per i cicloamatori lungo i principali itinerari ciclabili (ciclo-officine, punti di ristoro, ecc.)

LINEE DI INTERVENTO

D.2.
Promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico

- MOBILITY MANAGEMENT turistico per pianificare le modalità di accesso ai siti turistici anche attraverso convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario che offrono servizi di trasporto in ambito territoriale
- Promozione di servizi di bike-sharing nelle città e nei siti turistici con formule di abbonamento dedicate ai turisti

D.3.
Favorire l'integrazione tra mobilità ciclo-pedonale e modi di trasporto convenzionali

- Progettazione di materiale rotabile (es. treni e bus) abilitato al trasporto di biciclette, in particolare sulle tratte a servizio dei siti e degli itinerari turistici
- Progettazione di aree di manutenzione e sosta per biciclette dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie a servizio dei siti e degli itinerari turistici
- Incentivi agli operatori di trasporto per garantire il trasporto della bicicletta sui mezzi di trasporto convenzionali (treno, traghetti, autobus)
- Promozione di iniziative di tariffazione agevolata su mezzi di trasporto tradizionali, per il TPL e per i siti turistici, dedicate ai ciclo-turisti

D.4.
Garantire la mobilità in sicurezza per i viaggiatori che si spostano con modalità ciclo-pedonale

- Messa in sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali esistenti
- Miglioramento della segnaletica dedicata agli itinerari ciclo-pedonali
- Incentivi alla formazione in tema di sicurezza della viabilità ciclo-pedonale

Di particolar interesse,

- Sistema nazionale ciclovie turistiche
- Valorizzazione cammini
- Mobilità ciclo-pedonale



Uno degli obiettivi più ambiziosi è la realizzazione del Sistema delle Ciclovie turistiche, 6.000 km complessivi con investimenti per oltre 180 milioni di euro e il Progetto Valore Paese, Cammini e Percorsi che prevede la riqualificazione ed il riuso a fini turistico-ricettivi di oltre 300 immobili pubblici situati lungo percorsi ciclo-pedonali e itinerari storico-religiosi e 60 milioni di euro per la valorizzazione di cammini di rilevanza nazionale, come la Via Francigena e l'Appia Regina Viarum.

Di interesse è "EuroVelo", ovvero la rete europea degli itinerari ciclabili tra cui l'Italia è interessata da 3 itinerari della: Via Romea Francigena: da Londra a Brindisi (3.900 km); Strada del Sole: Capo Nord – Malta (7.409 km); Ciclovie del Mediterraneo: Cadice –Atene fino a Cipro (5.888 km)

Il progetto "Bicitalia", a cura della Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB), ha dato vita alla rete italiana del cicloturismo, con oltre 18.000 km di ciclovie, suddivisi in 21 itinerari (di cui alcuni in corso di revisione, di concerto con il MIT).

Si aggiunge il «Sistema delle ciclovie turistiche nazionali» in cui le Regioni possono inserire ciclovie nei propri strumenti di pianificazione territoriale, con la Regione Capofila che deve coordinare tutte le attività di progettazione e i Ministeri Trasporti e Beni culturali a procedere al riconoscimento e reperimento finanziamenti.

Allo stesso modo sono di interesse i cammini pedonali di interesse naturalistico, storico e religioso, nonché le ferrovie storico-turistiche tra cui compare la Carpinone-Castel Di Sangro, all'interno del disegno di legge approvato il 2 Agosto 2017 «Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso, o in corso di dismissione, situate in aree di particolare pregio naturalistico e archeologico».



Accanto alle citate problematiche il piano pone anche attenzione al turismo marino e, soprattutto, rispetto alla nautica di diporto. Le marine turistiche devono essere viste come porte di accesso a circuiti turistici.

Lo scenario

- Sistema nazionale ciclovie turistiche
- Valorizzazione cammini
- Mobilità ciclo-pedonale

Altra attività in corso è la proposta di una strategia di sviluppo europea la macroregione Adriatico-Ionica («EUSAIR»), che coinvolge l'Italia ed è volta a perseguire 4 obiettivi principali tra cui uno specifico che prevede il rilancio del potenziale del turismo marittimo, costiero e crocieristico delle regioni dell'Adriatico e dello Ionio. I progetti elaborati in tale strategia sono state valutate nell'ambito del programma europeo INTERREG ADRION.

Di seguito la configurazione delle superfici e posti barca disponibili.

Regione	Porto turistico (A)	Approdo turistico (B)	Punto di ormeggio (C)	Posti barca totali (A+B+C)	Km di costa	Posti barca per km di costa
Liguria	10.389	5.890	6.789	23.068	349,3	66,04
Toscana	5.619	4.028	9.123	18.770	601,1	31,23
Lazio	1.811	3.370	2.844	8.025	361,5	22,20
Campania	4.585	4.147	5.907	14.639	469,7	31,17
Calabria	3.570	1.576	906	6.052	715,7	8,46
Puglia	3.488	3.930	6.337	13.755	865,0	15,90
Molise	434	153	-	587	35,4	16,58
Abruzzo	1.542	1.137	-	2.679	125,8	21,30
Marche	4.159	1.165	538	5.862	173,0	33,88
Emilia Romagna	2.089	2.042	1.236	5.367	131,0	40,97
Veneto	2.933	4.214	380	7.527	158,9	47,37
Friuli Venezia Giulia	5.955	5.985	4.895	16.835	111,7	150,72
Sardegna	13.664	3.212	2.698	19.574	1731,1	11,31
Sicilia	2.781	5.937	6.109	14.827	1483,9	9,99
Basilicata	3	-	-	1800	62,2	28,94
Totale Nazionale	63'019	46.786	47.762	157.567	7375,3	21,36

Nello scenario della nautica da diporto il Molise ricopre un ruolo marginale, ma potrebbe investire in tale percorso turistico.



Il Piano nazionale integrato per l'energia e il clima presentato a dicembre 2019 si pone l'obiettivo di perseguire un'economia più rispettosa delle persone e dell'ambiente attraverso strategie di decarbonizzazione, di economia circolare, e di uso razionale, efficiente ed equo delle risorse naturali. Gli obiettivi generali del Piano sono:

- accelerare il percorso di decarbonizzazione, considerando il 2030 come una tappa intermedia verso una decarbonizzazione profonda del settore energetico entro il 2050;
- mettere il cittadino e le imprese (in particolare piccole e medie) al centro;
- favorire l'evoluzione del sistema energetico, in particolare nel settore elettrico, da un assetto centralizzato a uno distribuito basato prevalentemente sulle fonti rinnovabili;
- adottare misure che migliorino la capacità delle stesse rinnovabili di contribuire alla sicurezza e favorire assetti, infrastrutture e regole di mercato che, a loro volta contribuiscano all'integrazione delle rinnovabili;
- continuare a garantire adeguati approvvigionamenti delle fonti convenzionali;
- promuovere l'efficienza energetica in tutti i settori;
- promuovere l'elettrificazione dei consumi, in particolare nel settore civile e nei trasporti;
- accompagnare l'evoluzione del sistema energetico con attività di ricerca e innovazione;
- adottare misure e accorgimenti che riducano i potenziali impatti negativi della trasformazione energetica su altri obiettivi parimenti rilevanti, quali la qualità dell'aria e dei corpi idrici, il contenimento del consumo di suolo e la tutela del paesaggio;
- continuare il processo di integrazione del sistema energetico nazionale in quello dell'Unione.

In tale scenario il piano pone l'attenzione sulla transizione dai combustibili tradizionali alle fonti rinnovabili, promuovendo il graduale abbandono del carbone per la generazione elettrica a favore di un mix elettrico basato su una quota crescente di rinnovabili e, per la parte residua, sul gas.

Per quanto siano coinvolti molteplici settori, il settore trasporti e da quello civile (residenziale e terziario) sono individuati come i più critici, e su questi si evidenzia la necessità di combinare misure per l'efficienza e l'impiego delle rinnovabili. Si evidenzia, altresì, la necessità di un ampio coinvolgimento degli Enti territoriali che hanno diretta competenza sui settori dei trasporti, del residenziale e del terziario.

Per quanto concerne le rinnovabili, si cercherà di potenziare le produzioni esistenti, superando l'obiettivo del 30%, ricorrendo a strumenti calibrati sulla base dei settori d'uso, delle tipologie di interventi e della dimensione degli impianti, con un approccio che mira al contenimento del consumo di suolo e dell'impatto paesaggistico e ambientale, comprese le esigenze di qualità dell'aria. Gli strumenti di azione saranno strumenti di natura fiscale, economica, regolatoria e programmatica, prevalentemente calibrati per settori di intervento e tipologia dei destinatari.

Per i trasporti, in particolare, si individua come prioritario rilievo prioritario il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva e merci, dalla gomma al ferro. Laddove non sia possibile garantire alternative modali sostenibili, è opportuno promuovere l'uso dei carburanti alternativi e in particolare il vettore elettrico, accrescendo la quota di rinnovabili attraverso strumenti economici e di natura regolatoria in sinergia con le autorità locali.

Per quanto riguarda i trasporti, il tema centrale è la decarbonizzazione. In questa direzione, il piano attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità (passeggeri e merci collettiva, in particolare su rotaia. Importanza viene anche posta su misure di efficientamento delle emissioni dei veicoli, ma anche a strumenti finalizzati a ridurre il fabbisogno di mobilità e ad aumentare l'efficienza dello spostamento.

Per il residuo fabbisogno di mobilità privata e merci, si intende promuovere l'uso dei carburanti alternativi e l'adozione del vettore elettrico, accrescendo la quota di rinnovabili. Le misure attualmente vigenti nel dominio Trasporti sono riportate di seguito.

EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	Collegato Ambientale (L. 28/12/2015, n.208)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	Finanziamenti per il rinnovo del parco rotabile su gomma adibito al trasporto pubblico locale (L. 11/12/2016, n.232)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	Incentivi allo sviluppo degli ITS (gestione del traffico, infomobilità, smart road) (D.M. 28/2/2018)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	Integrazione modale, potenziamento ultimo miglio ferroviario e stradale (porti e interporti) (DEF 2017, Allegato Infrastrutture)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati a energia Elettrica (PNIRE) (L. 7/8/2012, n.134)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	Punti di ricarica per i veicoli alimentati a energia elettrica (D.Lgs. 257/2016, attuazione della Direttiva DAFI)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	RETE TEN-T (Corridoi Ferroviari merci), Rete CORE 2030, Rete Comprehensive 2050 (DEF 2016, Allegato Infrastrutture)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	Sistemi di riqualificazione elettrica per automobili, autobus e autocarri (D.M. 1/12/2015)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	SNIT 1 e SNIT 2 - Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica (DEF 2015,2016,2017,2018, Allegato Infrastrutture)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	Sviluppo e promozione mobilità ciclopedonale (L. 11/1/2018, n.2)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	Sviluppo sharing mobility (carpooling, car sharing, van sharing) (DEF 2016, Allegato Infrastrutture)
EFFICIENZA ENERGETICA	Trasporti	Sviluppo trasporto rapido di massa (L. 27/12/2017, n.205)

La Direttiva RED II prevede al 2030 un target specifico per le fonti di energia rinnovabili nel settore dei trasporti pari al 14% (obbligo per i fornitori di carburanti ed energia elettrica).

Il raggiungimento di tale scenario è ottenibile attraverso varie politiche e, tra queste, dal supporto alla penetrazione di mercato dei veicoli elettrici e/o ibrido/elettrici. Ai fini del raggiungimento del target minimo di risparmio energetico l'Italia punta su due tipologie di misure:

- rinnovo del parco veicoli del trasporto pubblico locale;
- gli interventi di shift modale nel trasporto merci (si veda anche dopo).

Infine, è utile ricordare l'esistenza del Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati a energia Elettrica (PNIRE) che considera misure a sostegno alla domanda di veicoli elettrici e il potenziamento delle infrastrutture di ricarica. In particolare, sono proposte:

- misure regolatorie (divieto di accesso a veicoli inquinanti, diritto di accesso a veicoli elettrici, rinnovo veicoli adibito al trasporto merci);
- elettrificazione tratte ferroviarie e potenziamento capacità (attrattività del ferro);
- sistemi di trasporto rapido di massa;
- shift modale gomma-ferro / gomma-mare:
 - o marebonus/ferrobonus,
 - o piste ciclabili,
 - o mobilità condivisa,
 - o park and ride,
 - o smart working,
 - o car-pooling,
 - o ITS,
 - o Electric Road Systems,
 - o PUMS.



Il piano SUD ambisce a definire una strategia globale volta a sanare il deficit di competitività dell'intero Paese attraverso la riduzione dei profondi divari di competitività interni legati alle infrastrutture.

Infatti, il deficit infrastrutturale tra Italia e Unione Europea è da ricondurre essenzialmente al progressivo declino degli investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno.

Appare chiara l'esigenza di un investimento infrastrutturale che persegua l'obiettivo di migliorare l'accesso e la connessione alle reti europee TEN-T.

Il piano individua tre priorità per quanto concerne il settore dei trasporti:

- (i) riduzione della distanza temporale fra le ripartizioni territoriali del Paese, potenziando la rete ferroviaria e velocizzando i servizi;
- (ii) miglioramento della mobilità interna al Mezzogiorno, con particolare riferimento al Trasporto Pubblico Locale;
- (iii) sostegno alle filiere logistiche territoriali, con particolare riferimento alla inter-modalità delle merci in uscita e in entrata dai porti (cd. "ultimo miglio" di collegamento dei porti alle reti ferroviarie, logistica e inter-modalità).

Il piano SUD pone priorità sul rafforzamento della coesione attraverso collegamenti interni, attraverso investimenti infrastrutturali sulla mobilità urbana, periurbana e di medio-raggio, favorendo lo sviluppo di economie di agglomerazione nelle aree urbane più dinamiche.

Se è opportuno estendere la cura del ferro al Sud Italia, dall'altro lato si evidenzia la necessità di azioni volte al rinnovo delle flotte del trasporto locale e regionale su gomma, favorendo, allo stesso tempo, la riconversione con propulsioni sostenibili e sostenendo i collegamenti di medio raggio fra poli urbani del Mezzogiorno, con interventi sulla sicurezza stradale, "strade intelligenti" e diagnostica, oltre che con opere di manutenzione straordinaria nella viabilità secondaria.

Da un punto di vista operativo, sono evidenziate delle linee di azione precise:

- a) Incrementare e rendere più efficiente la dotazione infrastrutturale del Sud, promuovendo la realizzazione e il completamento di opere in ambito ferroviario, stradale, idrico e edilizio e concorrendo così a: ridurre la distanza fra i territori del Paese; migliorare la mobilità interna tra le regioni del Mezzogiorno; sostenere nuove e già esistenti filiere logistiche.
- b) Manutenzione programmata, ammodernamento, adeguamento e messa in sicurezza delle principali infrastrutture e, in particolare, della viabilità secondaria. Il tutto attraverso il finanziamento di interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di Province e Città metropolitane del Mezzogiorno.
- c) Potenziamento del trasporto sostenibile.
In particolare, il trasporto ferroviario regionale e interregionale, il trasporto metropolitano e suburbano e i collegamenti con le aree interne. Migliorare le condizioni di servizio dei pendolari incrementando gli spostamenti su mezzi a basso impatto. Il tutto attraverso l'acquisto di nuovo materiale rotabile, elettrificazione di alcune linee con servizio fornito ancora da locomotori diesel, acquisto di nuovi vagoni per metropolitane e treni suburbani; rinnovo del parco rotabile su gomma con nuovi autobus meno impattanti per l'ambiente, in particolare nelle aree interne.
- d) Rafforzamento delle Zone Economiche Speciali (ZES) attraverso l'adeguamento e potenziamento degli assi viari e ferroviari di connessione con le aree industriali, con i porti,



interporti e retroporti, anche con la realizzazione di infrastrutture di “ultimo miglio”. Ma anche, adeguamento dei porti, degli approdi e dei servizi a terra per lo sviluppo del traffico merci.

- e) Sostegno al sistema portuale attraverso interventi di ristrutturazione, ammodernamento, messa in sicurezza e sviluppo delle aree portuali e retro-portuali, sia in termini di accessibilità marittima che di collegamento alle linee di trasporto terrestri (p.es. ultimo miglio ferroviario).
- f) Cultura e bellezza per il rilancio delle Aree Interne attraverso il recupero e la valorizzazione dei territori a “mobilità lenta”. Si prevede la individuazione, georeferenziazione e messa in sicurezza degli itinerari pedonali turistici per la creazione e la promozione di una vera e propria rete di “Cammini” del Mezzogiorno. Verifica dei tracciati, messa in sicurezza e acquisto del materiale rotabile per ridare vita alle “ferrovie storiche” e alle stazioni dismesse.

Opere di possibile interesse per la Regione Molise anche se non direttamente

- Strada statale 17 dell’Appennino abruzzese ed appulo-sannitico (costo dell’opera 130 milioni di euro);
- Strada statale 16 adriatica (variante BA26, tronco Bari-Mola di Bari, costo dell’opera 250 milioni di euro);
 - ZES Adriatica Interregionale nelle regioni Puglia e Molise; ZES Adriatica 89,092 mln di € per le aree industriali di Brindisi, Lecce e Termoli e il porto di Manfredonia;

7.9 IL PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE 2030

Il Piano nazionale sicurezza stradale 2030 consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l’incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari”.

Il Piano è fortemente integrato con il contesto internazionale e pienamente congruente con la programmazione strategica dell’ONU (Resolution by the General Assembly. 74/299 Improving global road safety – 2/9/2020) e della Commissione europea nel settore (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero").

L’approccio al Piano è di tipo “Safe System”. Il Safe System rappresenta un cambiamento importante rispetto a quello seguito nel passato. Ribalta la visione fatalistica secondo cui gli incidenti stradali sono il prezzo da pagare per garantire la mobilità. Si prefigge l’obiettivo di eliminare le vittime di incidenti stradali e lesioni gravi a lungo termine, con obiettivi intermedi da definire negli anni.

L’obiettivo generale di riduzione delle vittime e dei feriti gravi del 50% entro il 2030 è stato già definito nelle Linee guida, così come sono già state individuate, tramite un’analisi preliminare da approfondire nel Piano, le categorie a rischio dei ciclisti, pedoni, utenti delle due ruote motorizzate, popolazione over 65 e bambini.



Nello specifico andranno definiti obiettivi specifici per ciascuna categoria al fine di massimizzare l'efficienza e l'efficacia delle risorse investite per il miglioramento della sicurezza stradale.

Le strategie d'azione sono organizzate su due livelli:

- linee strategiche specifiche indirizzate alle categorie a maggior rischio;
- linee strategiche generali in grado di agire sull'intero sistema, raggruppate secondo i cinque pilastri della sicurezza stradale definiti dall'ONU (Figura V.3.1).

Nel Piano verranno proposte le misure in cui articolare le strategie ed esaminate in dettaglio alcune tendenze in atto che si svilupperanno nel decennio e per le quali sarà necessario assumere le adeguate contromisure:

- popolazione (invecchiamento e aumento degli stranieri residenti);
- automazione, Shared mobility e MaaS (veicoli autonomi, mobilità sia in veicoli condivisi che con il trasporto pubblico, mobilità intesa come servizio trasversale ai vari mezzi e modi di trasporto pubblici e privati attraverso un unico abbonamento);
- traffico merci ed e-commerce (aumento dei volumi di merci e di veicoli per la distribuzione in ambito urbano);
- micromobilità (diffusione di dispositivi elettrici di mobilità individuale quali monopattini elettrici, segway, monowheel);
- riqualificazione degli spazi urbani adibiti alla mobilità (ridisegnare e regolamentare gli spazi urbani adibiti alla mobilità, soprattutto quella non motorizzata).

Il sistema di monitoraggio, necessario per proporre eventuali correttivi alle misure proposte nel Piano in attuazione delle linee strategiche, si baserà sulla definizione e raccolta di quattro tipologie di indicatori:

- indicatori di esposizione al rischio (veic-km urbano, extraurbano, autostradale);
- indicatori di processo (avanzamento degli interventi);
- indicatori di prestazione di sicurezza (Safety Performance Indicators) che descrivono il livello di sicurezza delle diverse parti del sistema di circolazione stradale;
- indicatori di impatto (incidenti, feriti e morti).

Le azioni di carattere nazionale del Piano possono essere suddivise in: azioni di carattere legislativo, misure di potenziamento dell'azione di controllo e repressione, interventi di miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e campagne di comunicazione e sensibilizzazione.

L'attuazione del Piano a livello locale viene realizzata attraverso programmi biennali, tesi a promuovere la diffusione di interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale.

7.10 IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSN-MS) si pone l'obiettivo di rinnovare il parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, promuovere il miglioramento della qualità dell'aria con l'impiego di tecnologie innovative e sostenibili, come ad esempio l'introduzione di veicoli ad alimentazione alternativa nonché delle relative infrastrutture,

Il piano contestualizza il rinnovo del parco autobus del TPL, e definisce gli impegni assunti dall'Italia in materia di sostenibilità urbana e di qualità dell'aria.



La dotazione finanziaria prevista dal Piano ha un orizzonte temporale al 2033, per un impegno statale complessivo di 3,7 mld € per nuovi mezzi e relative infrastrutture di supporto, nonché quasi 2 mln € per studi e ricerche e 100 mln € per il sostegno alla filiera produttiva.

Nello specifico persegue seguenti obiettivi:

- a) migliorare qualitativamente e rapidamente il parco veicoli, attraverso la sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti ed energivori, facendo in modo di soddisfare al meglio le esigenze di spostamento della collettività;
- b) migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed il particolato;
- c) sostenere una coerente politica di infrastrutturazione, dei centri di stoccaggio gas e di ricarica elettrica, soprattutto nei primi anni di applicazione del piano, al fine di permettere una maggiore diffusione degli autobus a energia alternativa.

Nei finanziamenti a diretta gestione regionale, le risorse sono state assegnate alle Regioni, avendo come riferimento all'intero territorio regionale, sulla base dei parametri di numero di residenti, numero di passeggeri trasportati, numero di mezzi circolanti, - livello di inquinamento medio del territorio regionale, quota percentuale dei mezzi più inquinanti sul totale del parco mezzi, livello di investimenti di materiale rotabile sostenibile con fondi regionali.

In considerazione di contemperare le necessità finanziarie richieste per il rinnovo dei mezzi come pure della realizzazione di infrastrutture di ricarica, nei primi tre anni di ciascun quinquennio, le regioni hanno la possibilità di utilizzare sino al 50% del contributo assegnato per la predisposizione della rete infrastrutturale di supporto. Il restante 50%, ovvero una percentuale superiore qualora l'ente risulti già dotato dell'infrastruttura di supporto, è stato previsto di destinarla all'acquisto di mezzi, indicando altresì che nei 2 anni successivi di ciascun quinquennio il 100% del finanziamento dovesse essere utilizzato per l'acquisto dei veicoli.

è stato inoltre previsto un finanziamento alle città ad alto inquinamento, prevedendo l'attribuzione di specifiche risorse ai comuni capoluogo di città metropolitane e Comuni capoluogo di provincia ad alto inquinamento di PM10 e di biossido di azoto.

7.11 IL PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica ha la finalità di definire il quadro degli interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica sia in ambito urbano che nazionale, indicando obiettivi e linee di finanziamento. In questo senso il PGMC procede alla individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» e definisce le risorse utilizzabili per tali finalità.

Il PGMC reca anche la definizione del quadro, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, delle risorse finanziarie pubbliche e private, da ripartire per il finanziamento degli interventi previsti in materia. Nell'ambito del PGMC vengono quindi definiti gli indirizzi volti ad assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa delle Regioni, delle Città metropolitane, delle Province e dei Comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture, nonché a promuovere la partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria.



Il PGMC definisce, inoltre, le linee operative finalizzate a incrementare la sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il TPL, allo scopo di definire il modello di infrastrutturazione nazionale in cui la mobilità ciclistica possa diventare strumentale a una integrazione con il TPL.

Il cuore del modello definito all'interno del PGMC è quello di una rapida messa in esercizio di una rete ciclabile locale interconnessa con quella nazionale. Il PGMC dà altresì conto della prospettiva che verrà perseguita attraverso l'identificazione di risorse di derivazione comunitaria, quali PON e POR e FSC, che potranno essere utilizzate per il completamento della rete ciclistica nazionale, ad incremento delle risorse nazionali. Il PGMC assume poi un ulteriore obiettivo: quello di realizzare in tempi brevi un modello partecipativo per lo sviluppo della rete. In questo senso si è proceduto a un costante coinvolgimento dei principali stakeholder per arrivare a scelte pianificatorie condivise.

Obiettivo fondamentale del PGMC è quello di portare a compimento il progetto Bicalitalia, che potrà connettere in modo definitivo l'Italia alla rete europea Eurovelo, in una logica di garantire un grande volano sia turistico che ambientale a disposizione degli italiani e degli europei, attraverso:

- la gestione di un modello che preveda uno sviluppo delle infrastrutture ad alto impatto turistico nelle aree territoriali di grande valore culturale presenti nel nostro Paese, con una tempistica coerente con il PNRR;
- l'identificazione di una modalità di fruizione della mobilità urbana e delle fasce perimetrali cittadine che consenta l'uso quotidiano in sicurezza (e non soltanto di natura ricreativa) del mezzo a due ruote.



Per quantificare e valutare gli impatti del Piano sulla mobilità e il territorio sono state effettuate delle simulazioni che tengono conto di diversi indicatori, come ad esempio le stime della domanda di mobilità, le analisi di traffico, l'andamento dell'incidentalità sulla rete stradale, il rapporto tra la domanda servita dal trasporto pubblico locale e quella potenziale, la produzione di emissioni inquinanti (gas serra e particolato) ecc.

La regione è una Regione strutturalmente a domande debole, con aree interne a domanda ancor più debole. La regione non osserva problemi di congestione stradale, non osserva significativi problemi di inquinamento atmosferico e/o acustico ma osserva elevati tassi di incidentalità stradale, tempi di viaggio non coerenti con realtà regionali simili e, soprattutto, osserva una organizzazione non efficiente dei servizi di TPL. Il suddetto scenario, a differenza di molte altre Regioni, vede la Pianificazione dei Trasporti come un'attività fondamentale per invertire lo spopolamento delle aree urbanizzate, la desertificazione delle aree interne, la crisi del tessuto economico-produttivo e supporto per la creazione di nuove opportunità (e.g. turismo).

In tale ottica, Gli indicatori sono stati elaborati rispetto ad uno scenario di contenimento dello spopolamento e decrescita del tessuto residenziale, economico e produttivo. L'obiettivo generale è stato di garantire connettività, accessibilità e livello di servizio.

Gli scenari proposti consentirà (i) una riduzione dei tempi di spostamento tra in principali attrattori di circa il 20%, (ii) un ammodernamento del parco rotabile ferro-gomma pari a circa il 80% della attuale flotta, (iii) l'ottenimento di economie di scala nell'ambito dei servizi di TPL superiori al 10%, ad un riduzione dell'incidentalità stradale superiore al 10%, (iv) l'efficientamento dei servizi di trasporto pubblico, (v) la creazione di un'alternativa ferroviaria attualmente non esistente che, opportunamente supportata dai servizi su gomma, potrebbe consentire uno shift modale auto/gomma-ferro significativo, e condurre a ripartizioni modali coerenti con lo stato ex-ante, (vi) la creazione di un sistema inter-modale ciclabile-ferro-gomma-stradale lungo le principali direttrici stradali, (vii) la implementazione di servizi materiali e immateriali a supporto dei turisti, (viii) il posizionamento funzionamento del porto di Termoli, (ix) la risoluzione delle principali cause di incidente attualmente rilevabili sulle strade principali.

Le scelte effettuate dal Piano concorrano efficacemente a raggiungere gli obiettivi europei in ambito ambientale (riduzione delle emissioni) e della sicurezza stradale (riduzione della mortalità e dell'incidentalità). In generale è possibile individuare delle priorità tra settori e priorità all'interno dei settori. Per quanto concerne gli interventi materiali le macro-priorità sono

- a) ristrutturazione e razionalizzazione dei servizi di TPL su gomma;
- b) efficientamento e messa a sicurezza rete stradale esistente;
- c) completamento metropolitana leggera;
- d) adeguamento ed efficientamento della intera rete ferroviaria (infrastrutture lineari e stazioni);
- e) progettazione e realizzazione asse Termoli-Venafro-San Vittore;
- f) realizzazione integrazione modale ferro-gomma in ottica di metro regionale;
- g) completamento interventi porto di Termoli;
- h) completamento ciclovie in ottica di integrazione modale;



i) avvio attività di progettazione di interventi.

Le singole priorità sono dettagliate nei relativi documenti di settore

Per quanto concerne gli interventi immateriali, si rimanda alle azioni proposte nel paragrafo 5 e nei singoli piani di settore.



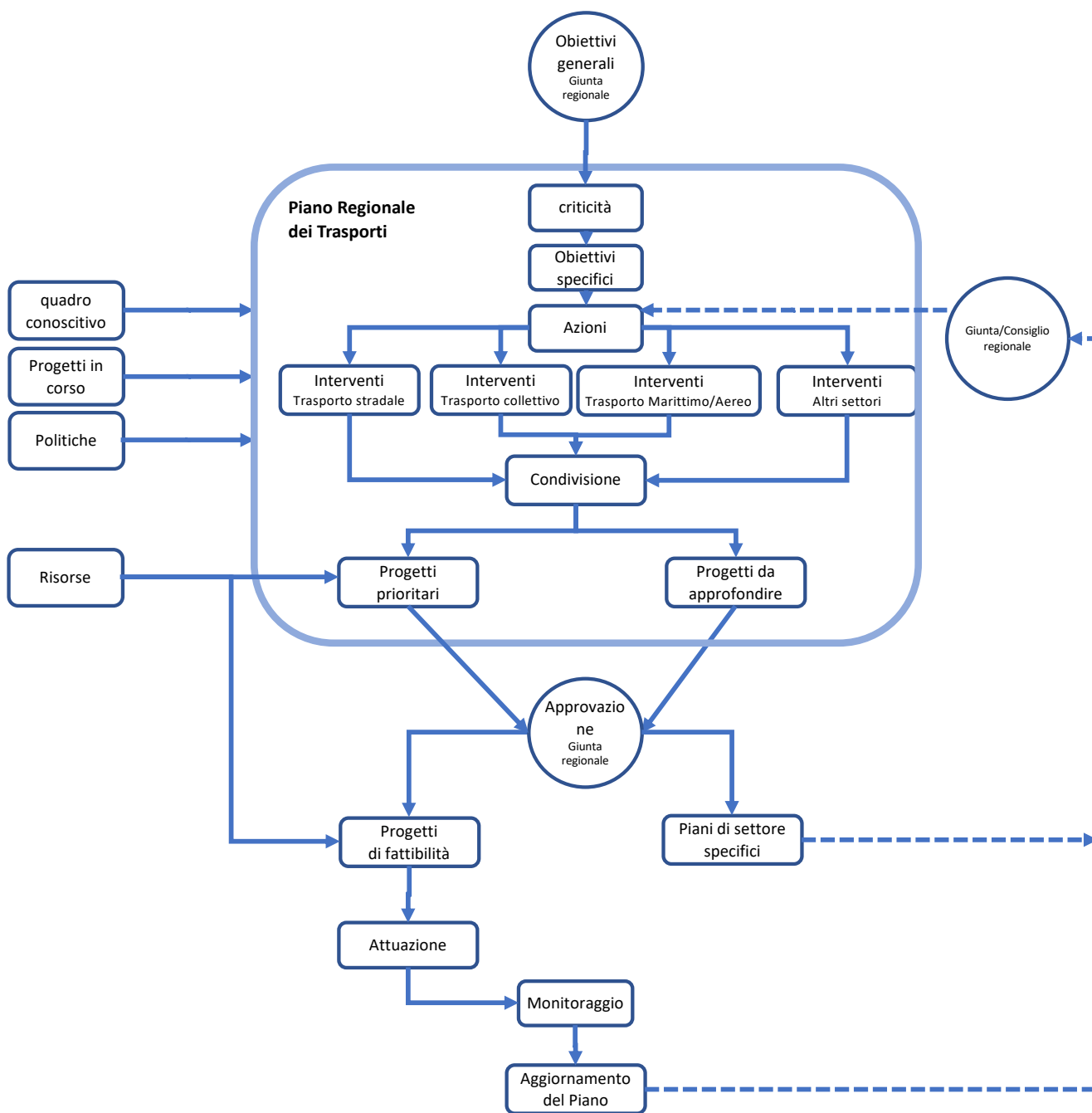
Sotto un profilo procedurale, come previsto dalla Legge Regionale, il Piano è adottato dalla Giunta Regionale ed approvato dal Consiglio Regionale dopo un processo di consultazione dei territori e delle organizzazioni economiche e sociali.

Il processo approvativo sarà seguito dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), al fine di valutare coerentemente con la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, gli impatti prodotti dal Piano sull'ambiente e la salute della popolazione.

Per quanto attiene il processo di attuazione, il Piano prevede l'istituzione di un'apposita Struttura tecnico-amministrativa con funzioni di "cabina di regia" per il coordinamento delle azioni del Piano, il monitoraggio dei risultati e la valutazione della loro coerenza rispetto agli indicatori individuati (v. Azione proposte nel paragrafo 5).

Le modifiche e le integrazioni del Piano che abbiano carattere meramente attuativo e che non alterino i contenuti sostanziali individuati negli Obiettivi e nella Strategia sono deliberate dalla Giunta regionale, sentita la competente Commissione consiliare. Diversamente le integrazioni sostanziali al Piano sono affrontate dal Consiglio regionale.

Di seguito si riporta lo schema delle procedure di approvazione e attuazione del piano



Gli interventi del Piano potranno contare su differenti forme di finanziamento. Di seguito si riportano le principali fonti, non esaustive, di finanziamento, mentre si rimanda al DEFR della Regione Molise per un quadro complessivo delle altre possibili fonti di finanziamento e all'allegato di sintesi che sarà prodotto a valle dell'approvazione del piano.

RISORSE PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA											TOTALE PER REGIONE O PROVINCIA AUTONOMA (P.A.):	QUOTA PERCENTUALE SUL TOTALE DELLE RISORSE:
REGIONE O PROVINCIA AUTONOMA (P.A.)	LINEE FERROVIARIE REGIONALI	INTERVENTI RFI (ESCLUSI ALTA VELOCITÀ)	RINNOVO TRENI TPL	CITTADELLI GIUDIZIARIE	INFRASTRUTTURE IDRICHE PRIMARIE	PINQUA	MOBILITÀ CICLISTICA URBANA	TRASPORTO RAPIDO DI MASSA	TRASPORTO RAPIDO DI MASSA - A LEGISLAZIONE VIGENTE	ZES		
	(PNRR)	(PNRR)	(PNRR) Sancita Intesa Conf.Stato-Regioni 04/08/2021	(PNRR)	(PNRR)	(PNRR) Resa Informativa Conf.Unif. 13/10/2021	(PNRR)	(PNRR) Sancita Intesa Conf.Unif. 03/11/2021	(PNRR) Sancita Intesa Conf.Unif. 03/11/2021	(PNRR)		
MOLISE		210,00	6,75		36,21	60,00				24,35	337,30	2,5%

RISORSE PIANO COMPLEMENTARE E RISORSE NAZIONALI												TOTALE PER REGIONE O PROVINCIA AUTONOMA (P.A.):	QUOTA PERCENTUALE SUL TOTALE DELLE RISORSE:
REGIONE O PROVINCIA AUTONOMA (P.A.)	FERROVIE STORICHE	RINNOVO AUTOBUS EXTRAURBANI	MOBILITÀ CICLISTICA URBANA	TRASPORTO RAPIDO DI MASSA - AVVISO N. 2	TRASPORTO RAPIDO DI MASSA - MANUTENZIONE STRAORDINARIA	RIQUALIFICAZIONE EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA	PORTI	LINEE FERROVIARIE REGIONALI	RACCORDI FERROVIARI	NAVI PER STRETTO DI MESSINA	STRATEGIA NAZIONALE AREE INTERNE		
	(PC) Emanato DPCM	(PC) Sancita Intesa Conf.Unif. 21/07/2021	(RN)	(RN) Sancita Intesa Conf.Unif. 11/11/2021	(RN) Sancita Intesa Conf.Unif. 03/11/2021	(PC) Sancita Intesa Conf.Unif. 04/08/2021	(PC e RN) Sancita Intesa Conf.Unif. 04/08/2021	(PC e RN) Sancita Intesa Conf.Unif. 04/08/2021	(PC)	(Aggiornamento CDP RFI)	(PC) Sancita Intesa Conf.Stato-Regioni 28/09/2021		
MOLISE		21,54	2,46			14,03					14,46	52,49	0,6%

FINANZIAMENTI PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA E PIANO NAZIONALE COMPLEMENTARE

(importi espressi in milioni di euro)

REGIONE MOLISE

MISSIONE 2: RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA

M2C2: Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità locale sostenibile

RINNOVO DEL PARCO AUTOBUS

FINANZIAMENTO		
Rinnovo del materiale rotabile con autobus TPL elettrici e idrogeno (risorse totali: 2.415 milioni di euro)		PROGETTI SPERIMENTALI NELLE GRANDI CITTÀ E RIPARTO PARAMETRICO TRA I COMUNI
Rinnovo del materiale rotabile con autobus alimentati a metano e relative infrastrutture di alimentazione, adibiti al trasporto pubblico locale extraurbano		21,54

RINNOVO TRENI

FINANZIAMENTO		
Treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno per il rinnovo delle flotte del materiale rotabile ferroviario utilizzato per servizi di trasporto regionale		6,75

PIANO NAZIONALE CICLOVIE

FINANZIAMENTO IN FORMA PARAMETRICA		
Interventi per la mobilità ciclistica urbana (risorse totali: 200 milioni di euro)*		RIPARTO PARAMETRICO DELLE RISORSE
*l'intervento interessa più Regioni		
FINANZIAMENTO PER LOTTI FUNZIONALI DI CICLOVIA TURISTICA		
Ciclovie Adriatica*		74,00
*l'intervento interessa più Regioni		

M2C3: Efficientamento edifici pubblici

EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA

FINANZIAMENTO		
Programma "Safe, green and social" per l'edilizia residenziale pubblica: Riqualificazione alloggi ERP		14,03

M3: INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

M3C1: Alta velocità ferroviaria e strade sicure

FERROVIE

UPGRADING, ELETTRIFICAZIONE E RESILIENZA AL SUD

PROGETTO BANDIERA	(Roma) Venafro - Campobasso - Termoli*	150,00
	Pescara - Foggia*	100,00
PROGETTO BANDIERA	Elettificazione e velocizzazione Roccaravindola - Isernia - Campobasso	60,00
*l'intervento interessa più Regioni		



ERTMS, PIANO STAZIONI AL SUD E PROGRAMMA NODI E DIRETTRICI FERROVIARI	
FINANZIAMENTO DI PROGRAMMI FERROVIARI	
ERTMS (risorse totali: 2,970 miliardi di euro)*	RIPARTO PER PROGETTI
Piano stazioni al sud (risorse totali: 0,700 miliardi di euro)*	
Campobasso	
Isernia	
Termoli	
Programma Nodi e Direttrici (risorse totali: 2,970 miliardi di euro)*	
Velocizzazione Adriatica 1° fase* (legislazione vigente)	25,86
Raddoppio Adriatica: Termoli-Ripalta-Lesina (legislazione vigente)	22,47
Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso (legislazione vigente)	20,47
Completamento velocizzazione Adriatica (tratta Termoli-Foggia) (legislazione vigente)	39,46
Completamento adeguamento PRG e modulo linea Adriatica*	28,00
Completamento potenziamento tecnologico linea Adriatica*	21,00
Sviluppo e potenziamento dei posti centrali 1° Fase*	8,75
	TOTALE
	166,01

STRADE	
Monitoraggio tecnologico opere d'arte stradali (risorse totali: 450 milioni di euro)*	-
*l'intervento interessa più Regioni	

M5C3: ZES e Strategia nazionale per le aree interne	
ZES - ZONE ECONOMICHE SPECIALI	
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PER IL POTENZIAMENTO DELLE ZES	
Investimenti	(mln EUR)
COSIB - AREA INDUSTRIALE DI TERMOLI: Manutenzione straordinaria, messa in sicurezza e completamento della viabilità consortile, realizzazione terzo impianto di trasformazione e creazione edificio zona franca doganale	24,35
TOTALE INTERVENTI ZES - ZONE ECONOMICHE SPECIALI (in milioni di euro)	24,35

Intervento	Costo	Risorse disponibili al 2018-2019	Avanz. lavori	Attivazione
Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce	351 (*)	351	295	2023 (per fasi)

Intervento	Costo	Risorse disponibili al 2018-2019	Avanz. lavori	Attivazione
Completamento raddoppio Pescara - Bari (tratta Termoli - Lesina)	700	700	20	2025/2028

Intervento	Costo	Risorse disponibili al 2018-2019	Avanz. lavori	Attivazione
Potenziamento tratta di linea Bojano-Matrice	23	23	22	2022



	Intervento	Costo	Risorse disponibili al 2018-2019	Avanz. lavori	Attivazione
1	Elettrificazione della tratta Roccaravindola – Isernia	12	12	7	2021
2	Velocizzazione e potenziamento delle stazioni di Roccaravindola, Isernia	18	18	0	2021
3	Elettr. della tratta Isernia – Matrice	34	34	0	2022
4	Velocizzazione e pot. delle stazioni di Carpinone	16	16	0	2022
5	Rinnovo Armamento ed interventi accessori	60	0	0	2022
TOTALE		140	80*	16,9	

* Nuovi finanziamenti da contrattualizzare: PNRR. Lenai di Bilancio 2020-2021

Intervento	Costo	Risorse disponibili al 2018-2019	Avanz. lavori	Attivazione
Ammodernamento Venafro - Termoli	50*	1	-	n.d.**

* Intervento in project review

** Intervento non finanziato per la fase realizzativa

LINEE/TRATTE DI COMPETENZA RFI Spa						
TRATTE	Importo di spesa (COSTO)	Risorse previste nel Fondo Complementare al PNRR (DPCM 08/10/201)			Totale Risorse CdP-I (c)	TOTALE RISORSE (a)+(b)+(c)
		Linee * (a)	Scorci Panoramici ** (b)	TOTALE		
1 Sulmona-Castel di Sangro	29,5	11,0	2,0	13,0	16,5	29,5
2 Castel di Sangro-Carpinone						



PRIORITA': MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA RETE VIARIA

REGIONI INTERESSATE	MISSIONI E AMBITO CORRISPONDENTE	PROGETTUALITÀ	COLLEGAMENTO CON PRIORITÀ NAZIONALI	IMPATTO CON ALTRE COMMISSIONI	IMPEGNO FINANZIARIO	CANTIERABILITÀ/TEMPISTICA	Rilevanza progetto (Nazionale/Regionale)
MOLISE	Infrastrutture per la mobilità	MESSA IN SICUREZZA, AMMODERNAMENTO E COMPLETAMENTO DI INFRASTRUTTURE VIARIE STRATEGICHE DELLA REGIONE MOLISE	Manutenzione straordinaria delle strade statali, regionali, provinciali e comunali (inclusi ponti e viadotti)		332.250.000,00 €	Si prevede l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante entro il 31.12.2023 e l'attuazione entro il 31.12.2026.	Rilevanza regionale
MOLISE	Infrastrutture per la mobilità	Lavori di miglioramento dello svincolo di Campochiaro (CB)	Manutenzione straordinaria delle strade statali, regionali, provinciali e comunali (inclusi ponti e viadotti)		8.000.000,00 €	Si prevede l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante entro il 31.12.2023 e il completamento con relativa rendicontazione entro il 31.12.2026	Rilevanza regionale
MOLISE	Infrastrutture per la mobilità	STRADA A SCORRIMENTO VELOCE "TIRRENO-ADRIATICO" DI COLLEGAMENTO A1 (SAN VITTORE)-A14 (TERMOLI) – Realizzazione I lotto funzionale - tratto stradale di collegamento tra l'autostrada A1 (casello di San Vittore) e la Variante S.S. 85	Manutenzione straordinaria delle strade statali, regionali, provinciali e comunali (inclusi ponti e viadotti)		€ 250.000.000,00	Si prevede l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante entro il 31.12.2023 e l'attuazione entro il 31.12.2026	Rilevanza regionale
MOLISE	Infrastrutture per la mobilità	MANUTENZIONE ED ADEGUAMENTO DELLA RETE STRADALE CONSORTILE	Manutenzione straordinaria delle strade statali, regionali, provinciali e comunali (inclusi ponti e viadotti)		15.000.000,00 €	12 mesi	Rilevanza regionale

PRIORITA': MOBILITA' SOSTENIBILE E ALTERNATIVA

REGIONI INTERESSATE	MISSIONI E AMBITO CORRISPONDENTE	PROGETTUALITÀ	COLLEGAMENTO CON PRIORITÀ NAZIONALI	IMPATTO CON ALTRE COMMISSIONI	IMPEGNO FINANZIARIO	CANTIERABILITÀ/TEMPISTICA	Rilevanza progetto (Nazionale/Regionale)
MOLISE	Rivoluzione verde e transizione ecologica; Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo	Riviera Molisana: rivitalizzazione dei Paesaggi costieri molisani	Piano strategico della mobilità sostenibile	Beni e attività culturali	70.000.000,00 €	36 mesi	Rilevanza regionale
MOLISE	Rivoluzione verde e transizione ecologica; Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo	Vivere la Montagna	Piano strategico della mobilità sostenibile	Turismo e industria alberghiera	40.000.000,00 €	48 mesi	Rilevanza regionale
MOLISE	1. Rivoluzione verde e transizione ecologica 2. Infrastrutture per la mobilità	MolisEnergy	Trasporto rapido di massa	Ambiente ed Energia	10.000.000,00 €	36 mesi	Rilevanza regionale
MOLISE	Rivoluzione verde e transizione ecologica	SCOPRI IL MOLISE	Piano strategico della mobilità sostenibile	Beni e attività culturali	10.000.000,00 €	36 mesi	Rilevanza regionale

PRIORITA': PORTI

REGIONI INTERESSATE	MISSIONI E AMBITO CORRISPONDENTE	PROGETTUALITÀ	COLLEGAMENTO CON PRIORITÀ NAZIONALI	IMPATTO CON ALTRE COMMISSIONI	IMPEGNO FINANZIARIO	CANTIERABILITÀ/TEMPISTICA	Rilevanza progetto (Nazionale/Regionale)
MOLISE	Infrastrutture per la mobilità	PORTO DI TERMOLI - OPERE DI MESSA IN SICUREZZA, MANUTENZIONE STRAORDINARIA E INNOVAZIONI TECNOLOGICHE	Interventi a favore della portualità nazionale e regionale		3.000.000,00 €	Si prevede l'assunzione di obbligazione giuridicamente vincolante entro il 31.12.2023 e l'attuazione entro 24 mesi	Rilevanza regionale e nazionale
MOLISE	Infrastrutture per la mobilità	Piano regolatore Portuale del Porto di Termoli	Interventi a favore della portualità nazionale e regionale		91.300.000,00 €	Si prevede l'assunzione di obbligazione giuridicamente vincolante entro il 31.12.2023 e l'attuazione degli interventi entro il 31.12.2026.	Rilevanza regionale e nazionale



RETE FERROVIARIA

REGIONI INTERESSATE	MISSIONI E AMBITO CORRISPONDENTE	PROGETTUALITÀ	COLLEGAMENTO CON PRIORITÀ NAZIONALI	IMPATTO CON ALTRE COMMISSIONI	IMPEGNO FINANZIARIO	CANTIERABILITÀ/T EMPISTICA	Rilevanza progetto (Nazionale/Regionale)
MOLISE	Infrastrutture per la mobilità	REALIZZAZIONE LINEA FERROVIARIA CAMPOBASSO – FOGGIA	Sviluppo tecnologico e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie regionali		500.000.000,00 €	Si prevede l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante entro il 31.12.2023 e l'attuazione di un primo tratto al 31.12.2026.	Rilevanza regionale
MOLISE	Infrastrutture per la mobilità	VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA "TERMOLI-CAMPOBASSO-VENAFRO" - PROGETTO STRALCIO TRATTA "MATRICE (CB)-TERMOLI(CB)"	Sviluppo tecnologico e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie regionali		140.000.000,00 €	60 mesi	Rilevanza regionale
MOLISE	Infrastrutture per la mobilità	Realizzazione sottopassi ferroviari Via San Giovanni e Via Piave in Campobasso	Sviluppo tecnologico e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie regionali		25.000.000,00 €	Si prevede l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante entro il 31.12.2023 e l'attuazione con relativa rendicontazione entro il 31.12.2026	Rilevanza regionale

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI RISORSE TERRITORIALIZZATE

PER AMBITO E FONTE DI FINANZIAMENTO (PNRR-PC-RN)

PNRR: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PC: Piano Complementare - RN: Risorse Nazionali
(importi espressi in milioni di euro)

REGIONE O PROVINCIA AUTONOMA (P.A.)	RISORSE PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA		RISORSE PIANO COMPLEMENTARE E RISORSE NAZIONALI		TOTALE RISORSE	
ABRUZZO	269,76	1,9%	176,98	1,9%	446,74	1,9%
BASILICATA	201,71	1,4%	113,12	1,2%	314,83	1,3%
P.A. BOLZANO	20,41	0,1%	26,69	0,3%	47,10	0,2%
CALABRIA	739,60	5,2%	623,05	6,6%	1.362,65	5,8%
CAMPANIA	1.178,13	8,4%	1.504,98	16,0%	2.683,11	11,4%
EMILIA ROMAGNA	901,84	6,4%	408,01	4,3%	1.309,85	5,6%
FRIULI VENEZIA GIULIA	204,30	1,4%	535,12	5,7%	739,42	3,1%
LAZIO	836,67	5,9%	840,71	8,9%	1.677,38	7,1%
LIGURIA	475,88	3,4%	775,28	8,2%	1.251,16	5,3%
LOMBARDIA	1.390,40	9,9%	828,21	8,8%	2.218,61	9,4%
MARCHE	258,21	1,8%	184,97	2,0%	443,19	1,9%
MOLISE	359,88	2,6%	52,49	0,6%	412,37	1,8%



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI
RISORSE DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)
TERRITORIALIZZATE PER AMBITO DI FINANZIAMENTO

(importi espressi in milioni di euro)

RISORSE PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)													
REGIONE O PROVINCIA AUTONOMA (P.A.)	LINEE FERROVIARIE REGIONALI	CICLOVIE TURISTICHE	CICLOVIE URBANE	INTERVENTI NFI (ESCLUSA ALTA VELOCITÀ)	RINNOVO TRENI TPL	CITTADELLE GIUDIZIARIE	INFRASTRUTTURE IDRICHE PRIMARIE	PIQUA	TRASPORTO RAPIDO DI MASSA	TRASPORTO RAPIDO DI MASSA - A LEGISLAZIONE VIGENTE	ZES	TOTALE PER REGIONE O PROVINCIA AUTONOMA (P.A.):	QUOTA PERCENTUALE SUL TOTALE DELLE RISORSE:
	(PNRR)	(PNRR) Sancta Intesa Conf.Unif. 02/12/2021	(PNRR) Sancta Intesa Conf.Unif. 02/12/2021	(PNRR)	(PNRR) Sancta Intesa Conf.Stato-Regioni 04/08/2021	(PNRR)	(PNRR) Sancta Intesa Conf.Unif. 02/12/2021	(PNRR) Resa Informativa Conf.Unif. 13/10/2021	(PNRR) Sancta Intesa Conf.Unif. 03/11/2021	(PNRR) Sancta Intesa Conf.Unif. 03/11/2021	(PNRR)		
ABRUZZO		24,48	13,90		16,98		84,91	66,59			62,90	269,76	1,9%
BASILICATA		8,82		50,00	9,14		68,75	15,00			50,00	201,71	1,4%
P.A. BOLZANO				14,00	6,41							20,41	0,1%
CALABRIA	60,00	33,33	7,72	300,00	21,03	14,16	18,22	173,44			111,70	739,60	5,2%
CAMPANIA	109,00	4,51	12,12	60,00	94,15		251,17	163,66	347,52		136,00	1.178,13	8,4%
EMILIA ROMAGNA		22,88	14,18	22,09	21,42	11,36	226,18	161,58	222,14	200,00		901,84	6,4%
FRIULI VENEZIA GIULIA	41,40	20,01	3,21	24,48	5,48		16,06	44,88	48,77			204,30	1,4%
LAZIO		21,77	15,81	6,40	41,01	169,07	160,11	202,50	120,00	100,00		836,67	5,9%
LIGURIA		19,29	3,43	5,60	16,75	8,88	27,50	176,80	43,90	173,73		475,88	3,4%
LOMBARDIA		39,54	13,18	442,05	64,60	10,28	141,57	392,72	236,47	50,00		1.390,40	9,9%
MARCHE			1,57	24,50	7,05		30,25	194,84				258,21	1,8%
MOLISE		22,57		210,00	6,75		36,21	60,00			24,35	359,88	2,6%

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI
RISORSE DEL PIANO COMPLEMENTARE (PC) E RISORSE NAZIONALI (RN)
TERRITORIALIZZATE PER AMBITO DI FINANZIAMENTO

(importi espressi in milioni di euro)

RISORSE PIANO COMPLEMENTARE E RISORSE NAZIONALI													
REGIONE O PROVINCIA AUTONOMA (P.A.)	FERROVIE STORICHE	RINNOVO AUTOBUS EXTRAURBANI	MOBILITÀ CICLISTICA URBANA	TRASPORTO RAPIDO DI MASSA - AVVISO N. 2	TRASPORTO RAPIDO DI MASSA - MANUTENZIONE STRAORDINARIA	RIQUALIFICAZIONE EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA	PORTI	LINEE FERROVIARIE REGIONALI	RACCORDI FERROVIARI	NAVI PER STRETTO DI MESSINA	STRATEGIA NAZIONALE AREE INTERNE	TOTALE PER REGIONE O PROVINCIA AUTONOMA (P.A.):	QUOTA PERCENTUALE SUL TOTALE DELLE RISORSE:
	(PC) Emanato DPCM	(PC) Sancta Intesa Conf.Unif. 21/07/2021	(RN) Emanazione decreto e gennaio 2022	(RN) Sancta Intesa Conf.Unif. 11/11/2021	(RN) Sancta Intesa Conf.Unif. 03/11/2021	(PC) Sancta Intesa Conf.Unif. 04/08/2021	(PC e RN) Sancta Intesa Conf.Unif. 04/08/2021	(PC e RN) Sancta Intesa Conf.Unif. 04/08/2021	(PC)	(Aggiornamento CDP RFJ)	(PC) Sancta Intesa Conf.Stato-Regioni 28/09/2021		
ABRUZZO	7,80	28,16				46,56	34,20	38,81			21,45	176,98	1,9%
BASILICATA		20,93				26,09		48,75	4,10		13,26	113,12	1,2%
P.A. BOLZANO		8,62				18,07						26,69	0,3%
CALABRIA		31,46	2,37			97,72	139,00	292,80	2,50	40,00	17,20	623,05	6,6%
CAMPANIA	31,10	64,13	2,13		11,15	295,56	419,90	656,20	2,00		22,82	1.504,98	16,0%
EMILIA ROMAGNA	0,70	30,19				123,81	165,00	67,40	1,10		19,81	408,01	4,3%
FRIULI VENEZIA GIULIA	3,70	12,35			0,82	61,88	448,70				7,68	535,12	5,7%
LAZIO	4,10	47,14	1,23	159,47	37,54	240,17	159,65	170,54	1,40		19,46	840,71	8,9%
LIGURIA	0,70	17,34			10,00	35,34	692,50	0,26			19,14	775,28	8,2%
LOMBARDIA	6,10	60,88		359,55	47,70	252,94		79,40	8,00		13,64	828,21	8,8%
MARCHE		15,06	2,76			62,77	92,00				12,38	184,97	2,0%
MOLISE		21,54	2,46			14,03					14,46	52,49	0,6%

