



Relazione ex-Delibera ART 48/2017

Regione Molise

INDICE

Introduzione

Quadro di riferimento normativo per il TPL regionale in Molise

Quadro di riferimento – dotazione infrastrutturale

Quadro di riferimento – contratti sottoscritti per il trasporto ferroviario regionale;

Analisi della domanda effettiva, potenziale e debole

Analisi offerta di trasporto: attuale e programmata a seguito del nuovo affidamento

Determinazione degli obblighi di servizio pubblico (OSP) e criteri di copertura finanziaria

Determinazione e modalità di aggiornamento delle tariffe

Identificazione dei lotti con giustificazione delle scelte in funzione del bacino di mobilità

Indicazioni per l'identificazione dei lotti in precedenti atti regionali

Materiale rotabile e beni strumentali nelle disponibilità della Regione Molise /Imprese Ferroviarie del servizio nel territorio di competenza

Conclusioni



INTRODUZIONE

La presente relazione è redatta ai sensi del Punto 11 della Misura 4 dell'Allegato Alla Delibera ART 48 del 30.3.2017 avente ad oggetto: *“Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”*.

In particolare il citato punto 11 della Misura 4 dell'allegato A alla Delibera ART 48/2017 prevede che: *“Le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata con le relative motivazioni sono illustrate in una relazione pubblicata sul sito web del soggetto competente e predisposta prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare ed, in ogni caso, prima dell'avvio delle procedure di affidamento. Nel caso dei servizi di trasporto passeggeri via ferrovia, tale relazione è inviata preventivamente all'Autorità ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni decorsi i quali, in caso di sua mancata emissione, l'atto può procedere il suo iter”*.

I servizi ferroviari di interesse regionale e locale nella Regione Molise sono affidati a Trenitalia.

Con l'emanazione del D. Lgs. n. 422/1997 e s.m.i., a far data dall'anno 2001, la Regione risulta titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale ex art. 8 e 9 del medesimo decreto esercitati da Trenitalia SpA.

La rete dei servizi ferroviari eserciti da Trenitalia è costituita dalle seguenti linee e relative produzioni di servizi (preso a riferimento un giorno medio feriale):

Lotto 1:

- ✓ Linea Campobasso-Caserta-Napoli: 5 coppia treni/giorno;
 - ✓ Linea Campobasso-Roma: 7 coppie treni/giorno;
 - ✓ Linea Campobasso-Teramo: 2 coppie treni/giorno.
- Percorrenza: 1,8 milioni di treni*km annue circa 0,5 milione di bus*km sostitutivi annui;
 - Gestore rete RFI;
 - Gestore servizi Trenitalia S.p.A.

Vi sono inoltre altri servizi ferroviari che interessano funzionalmente anche la mobilità regionale:

- 40 treni per servizi interregionali a contratto tra Trenitalia e le altre Regioni confinanti, sulla direttrice adriatica, con servizi nella stazione di Termoli;
- 30 treni a lunga percorrenza di Trenitalia, con servizi nella stazione di Termoli.



La presente Relazione Delibera ART 48/2017 è predisposta in relazione all'intenzione della Regione di procedere con l'affidamento diretto di nuovo contratto a Trenitalia S.p.A.

A tal fine la Regione aveva proceduto a pubblicare l'avviso di pre-informazione al mercato per l'affidamento diretto di servizi ferroviari regionali e di interesse regionale della Regione Molise (aggiudicazione diretta per trasporto ferroviario [articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007]) per un periodo di 15 anni dal 1° ottobre 2018 a Trenitalia, come definito dalla Regione con Delibera Regionale n. 224 del 16/06/2017.

Avendo recentemente ripreso la negoziazione per l'affidamento diretto, con la DGR n.96 del 5 aprile 2022, ai sensi dell'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, è stato approvato l'aggiornamento dell'Avviso di Preinformazione per l'Affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. dell'esercizio dei servizi di TPL ferroviari ex Art. 9 D.Lgs. 422/97 e s.m.i., in regime di obbligo di servizio pubblico, di competenza della Regione Molise, per il decennio 2022-2031. Detto Avviso che ha aggiornato l'Avviso di Preinformazione precedentemente pubblicato in data 26 settembre 2017, è stato pubblicato in data 20/04/2022 sulla G.U./S S77 -210729 -2022-IT.

Pertanto, in ragione di quanto sopra rappresentato, si procede con la redazione della presente Relazione ex Delibera ART n.48/2017.



QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO PER IL TPL REGIONALE IN MOLISE

Riportare tutte le normative regionali vigenti inerenti il TPL anche in riferimento a regolamentazione delle tariffe.

A far data dal 2001 la Regione è competente per la gestione dei servizi ferroviari regionali e locali, ai sensi del D. Lgs. n. 422/1997 e s.m.i.

Normativa regionale di riferimento:

La **prima legge regionale** in materia di trasporti pubblici locali è la **n. 19 del 20 agosto 1984**, recante “Norme in materia di trasporti di competenza regionale – Deleghe”. A seguito di nuove disposizioni di carattere nazionale intervenute in materia di trasporto pubblico locale, questa legge ha subito profonde modifiche ed integrazioni che hanno trovato concretizzazione nella **legge n. 19 del 24 marzo 2000**, recante “Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale” le cui disposizioni superano in buona parte le precedenti previsioni normative.

L'art. 1 della suddetta legge, riconosce al trasporto pubblico locale un ruolo primario e prevede che la Regione Molise debba perseguire, d'intesa ed in concorso con gli Enti locali, il miglioramento del Trasporto regionale ed il riequilibrio modale dei sistemi, per la realizzazione di un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture.

A partire dal 2010, la normativa ha subito ulteriori e sostanziali modifiche ed integrazioni, determinate dall'evoluzione delle norme nazionali in materia di TPL. Di particolare rilievo sono quelle conseguenti alla approvazione delle leggi finanziarie regionali e della legge 28 agosto 2010 n. 16, recante “Misure di razionalizzazione della spesa regionale”.

L'articolo centrale della normativa attuale è il n. 11 della Legge regionale 24 marzo 2000, n. 19 (Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale), che ha subito una parziale modifica con la **Legge regionale 4 maggio 2016, n. 5 rubricata “Legge di stabilità regionale 2016”**.

L'articolo 11 recita testualmente:

“1. La Regione definisce i servizi minimi tenendo conto dei seguenti fattori:

- 1) necessaria integrazione tra le reti di trasporto;
- 2) pendolarismo scolastico e lavorativo;
- 3) fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- 4) esigenze di trasporto per persone con ridotta capacità motoria;
- 5) necessaria riduzione della congestione e dell'inquinamento.



2. I servizi minimi, i cui costi sono a carico del bilancio regionale sono definiti per ciascun bacino di traffico in coerenza con quanto previsto dal Piano regionale dei trasporti e dai programmi triennali di cui al precedente articolo 5, comma 1, nonché ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo n. 422/1997”.

In attuazione della normativa regionale sui servizi minimi, con **delibere di Giunta regionale n. 434 del 31 maggio 2010 e n. 771 del 23 settembre 2010**, è stata adottata la Rete dei Servizi Minimi di Trasporto pubblico locale, rielaborata ai sensi degli artt.10 e 11 della Legge 19/2000, ed in particolare:

- si stabiliva in km 11.391.150,40 il tetto massimo chilometrico dei Servizi Minimi di Trasporto pubblico locale a carico del bilancio Regionale;
- si definiva la rete dei Servizi Minimi – Piano dei Servizi Minimi regionale – Pianificazione Linee Extraurbane;
- si definiva la rete dei Servizi Minimi – Piano dei Servizi Minimi Regionali – Percorsi ed orari.

È importante sottolineare come nel tempo la normativa regionale abbia modificato, rafforzandole, le competenze della Giunta regionale.

Il comma 2 dell'art.5 della Legge n. 19/2000, infatti, è stato modificato dalla legge finanziaria 2017 e prevede, tra l'altro, che la Giunta Regionale:

- definisce la rete dei servizi minimi del trasporto pubblico locale di area extraurbana e approva le reti dei servizi minimi di area urbana di ciascuno dei comuni indicati dall'art. 74, della L.R. 19/84;
- debba individuare *“le modalità per la determinazione delle tariffe realizzando l'integrazione tariffaria dei diversi modi di trasporto uniformando, per quanto possibile, il costo dei biglietti e degli abbonamenti per tutti i trasporti”*.

DGR n.75 del 18 marzo 2022

Con la DGR è stato approvato il Piano Regionale dei Trasporti 2021-2031. È in corso il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica comprensivo di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 comma 1 del D. Lgs. 152/06 per la successiva approvazione definitiva da parte del Consiglio regionale.

DGR n.96 del 5 aprile 2022

Con la DGR è stato approvato, ai sensi dell'art.7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) n.1370/2007, l'integrazione all'**Avviso di pre-informazione per l'affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. dell'esercizio dei servizi di TPL ferroviari** ex Art. 9 D. Lgs. 422/1997 e s.m.i., in regime di obbligo di servizio pubblico, di competenza della Regione Molise, per il decennio 2022-2031 ed in linea con le



previsioni di cui della Delibera ART n.49/2015 così come modificata dalla Delibera ART n.159/2019, dell'art.1 della L.R. 7/2014 e ss.mm.ii..

D.G.R. n.113 del 14 maggio 2022

Con la D.G.R. è stata approvata la nuova Rete dei Servizi Minimi di trasporto pubblico locale, per un totale di 12.146.313,65 km/anno.



QUADRO DI RIFERIMENTO – DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

Si ritiene utile fornire una sintetica descrizione del sistema infrastrutturale regionale per una più compita analisi della mobilità regionale.

Nell'ambito di una dotazione infrastrutturale che vede il Mezzogiorno in difetto rispetto alla media, la situazione del Molise risulta al di sotto della media nazionale.

Il Molise è dotato di una rete stradale infrastrutturale che topologicamente (capillarità e struttura gerarchica) pone la Regione in linea con altre Regioni Italiane e sicuramente in linea con le Regioni dell'Italia Meridionale e/o con le Regioni 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.

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

Relativamente alla dotazione di linee ferroviarie, il Molise risulta essere al di sotto della media nazionale.

La rete ferroviaria del Molise ha un'estensione limitata ed è costituita da 265 Km di linee a scartamento ordinario in esercizio gestiti da RFI.

Le stazioni e fermate ferroviarie – in tutto 21, di cui 16 attive per servizio viaggiatori – sono ubicate generalmente all'interno delle aree urbane di maggior rilievo, mentre per alcuni dei piccoli centri sono dislocate non in prossimità degli stessi.

I tempi di percorrenza dei servizi di trasporto su ferrovia sono generalmente non paragonabili con quelli del trasporto stradale su mezzi propri.

Pertanto, la modalità privata in auto risulta quella maggiormente utilizzata per la gran parte degli spostamenti effettuati dagli utenti molisani.

Focus infrastrutture stradali

Relativamente alle infrastrutture stradali, si evidenzia che il territorio del Molise è particolarmente influenzato da alcuni fattori che lo penalizzano, in particolare:

- Il contesto, poiché il territorio ha una rilevante incidenza di aree montane, particolarmente elevata in provincia di Isernia, e di zone rurali e scarsamente popolate, una limitata presenza di accessi autostradali



e l'assenza di assi del Core Network europeo, che fa posizionare la provincia di Isernia all'ultimo posto nella macroarea del Sud e Isole;

- la scarsa dotazione della rete, soprattutto di categoria autostradale, assente in provincia di Isernia, nonché l'assenza di assi autostradali a 3 o più corsie;
- le limitate strategie di investimento in opere di adeguamento del sistema stradale.

Estensione stradale

Il trasporto di merci e di passeggeri si svolge prevalentemente su strada e la disponibilità di informazioni sulle infrastrutture e sul traffico relativamente a tale modalità di trasporto riveste primaria importanza per lo sviluppo del settore e dell'intera economia

Al 31 dicembre 2018 l'estesa della rete stradale italiana primaria (esclusa quella comunale) era pari a km 165.992, con le strade comunali ammontarebbe a 235.090 chilometri, così ripartiti:

- Autostrade km 6.966, incluse quelle in gestione ANAS;
- altre Strade di interesse nazionale km 23.335;
- strade Regionali e Provinciali km 135.691.



Chilometri

	1990	2000	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Autostrade	6.185	6.478	6.668	6.844	6.943	6.943	6.943	6.966
Altre Strade di interesse nazionale	44.742	46.556	20.856	19.894	21.686	20.786	22.399	23.335
Regionali e Provinciali	98.396	102.076	146.280	143.047	143.053	142.632	142.139	135.691
Totale	149.323	155.110	173.804	169.785	171.682	170.361	171.481	165.992

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati Aiscat, Anas ed indagine diretta presso le Regioni e le Province.

La rete viaria nazionale è costituita da autostrade, strade Regionali, Provinciali e Comunali. In seguito al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, ha fissato il trasferimento di Strade ed Autostrade, già appartenenti al demanio statale, al demanio delle Regioni ovvero, con Leggi regionali, al demanio degli Enti Locali. Da ciò deriva, principalmente, il variare dell'estesa stradale relativa a Province e Regioni indicata nella Tab. V.1.1.1.

Si riporta di seguito un prospetto contenente la ripartizione delle diverse dotazioni stradali a livello territoriale, in particolare per quanto riguarda la suddivisione regionale delle strade primarie ed il rapporto tra queste, la rispettiva popolazione residente (chilometri di strada per 10.000 abitanti residenti), la superficie (chilometri di strada per 100 chilometri quadrati di superficie) e le autovetture circolanti (chilometri di strada per 10.000 autovetture circolanti)

L'osservazione di tali dati evidenzia come l'Italia Settentrionale abbia una maggiore dotazione di Autostrade rispetto all'Italia Meridionale. Il Molise registra valori minimi di autovetture per chilometro di estesa stradale, ossia 137 km di strade ogni 10.000 autovetture circolanti. Il valore nazionale dei km di strade ogni 10.000 autovetture circolanti è pari a circa 42.

a) Valori assoluti

Regioni e Ripartizione Geografica	Strade Regionali e Provinciali	Altre Strade di interesse nazionale	Autostrade	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 abitanti	Km altre Strade di interesse nazionale per 10.000 abitanti	Km Autostrade per 10.000 abitanti	Km Strade Regionali e Provinciali per 100 kmq	Km altre Strade di interesse nazionale per 100 kmq	Km Autostrade per 100 kmq	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 autovetture circolanti	Km altre Strade di interesse nazionale per 10.000 autovetture circolanti	Km Autostrade per 10.000 autovetture circolanti
Piemonte	12.633	696	830	29,0	1,6	1,9	49,7	2,7	3,3	43,0	2,4	2,8
Valle d'Aosta	496	144	114	39,5	11,4	9,1	15,2	4,4	3,5	23,2	6,7	5,3
Lombardia	10.119	960	715	10,1	1,0	0,7	42,4	4,0	3,0	16,3	1,5	1,2
Trentino Alto Adige (*)	4.553		212	42,5	0,0	2,0	33,5	0,0	1,6	38,8	0,0	1,8
Veneto	7.976	732	595	16,3	1,5	1,2	43,4	4,0	3,2	25,0	2,3	1,9
Friuli Venezia Giulia	3.315	189	210	27,3	1,6	1,7	42,3	2,4	2,7	41,1	2,3	2,6
Liguria	2.854	645	375	18,4	4,2	2,4	52,6	11,9	6,9	33,7	7,6	4,4
Emilia Romagna	8.987	1.149	572	20,2	2,6	1,3	40,6	5,2	2,6	30,8	3,9	2,0
Italia Settentrionale	50.934	4.514	3.623	18,36	1,63	1,31	42,48	3,76	3,02	27,83	2,47	1,98
Toscana	9.858	1.453	462	26,4	3,9	1,2	42,9	6,3	2,0	38,2	5,6	1,8
Umbria	4.130	808	59	46,8	9,2	0,7	48,8	9,6	0,7	64,1	12,5	0,9
Marche	5.163	1.261	168	33,9	8,3	1,1	53,3	13,0	1,7	49,8	12,2	1,6
Lazio	8.398	1.143	498	14,3	1,9	0,8	48,8	6,6	2,9	22,0	3,0	1,3
Italia Centrale	27.550	4.665	1.187	22,93	3,88	0,99	47,21	7,99	2,03	34,09	5,77	1,47
Abruzzo	5.671	1.448	355	43,2	11,0	2,7	52,5	13,4	3,3	63,6	16,2	4,0
Molise	2.239	664	36	73,3	21,7	1,2	50,5	15,0	0,8	104,2	30,9	1,7
Campania	9.015	1.363	444	15,5	2,3	0,8	66,3	10,0	3,3	25,4	3,8	1,3
Puglia	9.121	1.490	313	22,6	3,7	0,8	47,1	7,7	1,6	37,9	6,2	1,3
Basilicata	4.020	1.035	30	71,4	18,4	0,5	40,2	10,4	0,3	106,1	27,3	0,8
Calabria	7.594	1.689	288	39,0	8,7	1,5	50,4	11,2	1,9	58,3	13,0	2,2
Sicilia	13.566	3.515	690	27,1	7,0	1,4	52,8	13,7	2,7	40,4	10,5	2,1
Sardegna	5.981	2.953	0	36,5	18,0	0,0	24,8	12,3	0,0	55,8	27,6	0,0
Italia Meridionale ed Insulare	57.208	14.156	2.156	27,77	6,87	1,05	46,49	11,50	1,75	43,46	10,75	1,64
Italia	135.691	23.335	6.966	22,48	3,87	1,15	45,03	7,74	2,31	34,31	5,90	1,76



In base ai risultati di un'indagine diretta condotta presso i Comuni Capoluogo di Provincia, la ripartizione dell'estensione delle strade Comunali nei medesimi Comuni Capoluogo della Regione Molise nel 2018 risulta in km pari a:

Tab. 3.1 - Estensione delle strade Comunali

	km	%
Campobasso	585	0,85
Isernia	283	0,41
Molise totale	868	1,26

Per quanto riguarda il numero di veicoli, esclusi i ciclomotori, circolanti per Regione, secondo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è influenzato dalla numerosità della popolazione residente in ciascuna Regione. In Molise si rilevano, all'anno 2019, 292.526 veicoli circolanti. La percentuale di veicolo per Regione è di 0,56, valore più basso di tutta l'Italia. Il numero dei veicoli circolanti per abitante residente relativamente all'ultimo anno preso in esame è 0,96, valore superiore rispetto alla media nazionale di 0,87.



Focus infrastrutture ferroviarie

Le linee ferroviarie che attraversano il territorio regionale sono:

- ✓ Linea Campobasso-Caserta-Napoli;
- ✓ Linea Campobasso-Roma;
- ✓ Linea Campobasso-Teramo.

Di seguito se ne dettagliano le caratteristiche.

Linea Campobasso-Caserta-Napoli

Lunga complessivamente 181,68 km, interessa il territorio molisano per circa 90,74 km.

A semplice binario nel territorio molisano, poi da Vairano a doppio binario.

Linea non elettrificata da Campobasso a Isernia, poi elettrificata fino a Napoli.

Velocità commerciale: 60,4 Km/h

La distanza media tra le stazioni/fermate in ambito regionale è di circa 11,34km, mentre è di 12,97 km sull'intero percorso.

È percorsa da soli treni regionali nell'ambito del territorio molisano.

Gestore: Rete Ferroviaria Italiana

La funzione di questa linea è un importante collegamento interregionale sia per i pendolari che per assicurare il collegamento con treni di lunga percorrenza da Napoli verso il Sud.

Linea Campobasso-Roma

Lunga complessivamente 244,63 km, interessa il territorio molisano per circa 93,25 km.

A semplice binario da Campobasso a Cassino.

Linea non elettrificata da Campobasso a Isernia, poi elettrificata fino a Roma.

Velocità commerciale: 79 Km/h

La distanza media tra le stazioni/fermate è di circa 20,63 km in ambito regionale, mentre è di 40,77 km sull'intero percorso.

È percorsa da soli treni regionali nell'ambito del territorio molisano.

Gestore: Rete Ferroviaria Italiana

La funzione di questa linea è un importante collegamento interregionale sia per i pendolari che per assicurare il collegamento con treni di lunga percorrenza da Roma verso il Nord.



Linea Campobasso-Termoli

Lunga complessivamente 87,206 km, interessa interamente il territorio molisano.

A semplice binario e non elettrificata.

Velocità commerciale: 46,8 Km/h.

La distanza media tra le stazioni/fermate è di circa 15,78km.

È percorsa esclusivamente da treni regionali.

Gestore: Rete Ferroviaria Italiana

La funzione di questa linea è sia a missione pendolare che di raccordo con la dorsale adriatica.

Prestazioni e accessibilità

In ragione delle caratteristiche altimetriche e planimetriche, sulla linea Campobasso-Termoli, in alcune stazioni vi è un'accessibilità condizionata, per la distanza rilevante tra le stazioni/fermate e i nuclei abitati.

Tali condizioni fanno sì che il cosiddetto ultimo miglio venga spesso demandato al mezzo privato.

Di seguito una descrizione della rete ferroviaria ricadente nel territorio regionale e/o di interesse regionale per il collegamento dello stesso territorio verso i nodi della rete AV/AC nazionale e verso gli hub aeroportuali di Napoli e Roma e verso il sistema portuale di Termoli.



INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER IL TERRITORIO – LAVORI PROGRAMMATI

Di seguito si riportano i principali interventi programmati su rete ferroviaria e stradale che insistono sul territorio molisano.

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

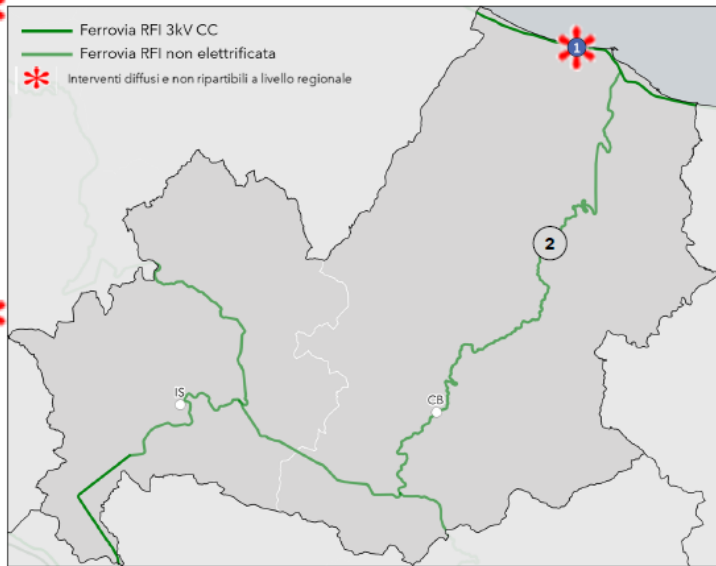
1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

- UPGRADING LINEA ADRIATICA - IMPIANTI DI SICUREZZA E SEGNALAMENTO PESCARA-LECCE
- Costo intervento: 82 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: 2022

Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

- RADDOPPIO PESCARA-BARI
- Costo intervento: 999 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione definitiva / Opere con esecutore individuato
- Fine lavori prevista: 2028 / 2025



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

- RADDOPPIO PESCARA-BARI: VARIANTE TERMOLI-CAMPOMARINO-RIPALTA
- Costo intervento: 150 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: n.d.

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

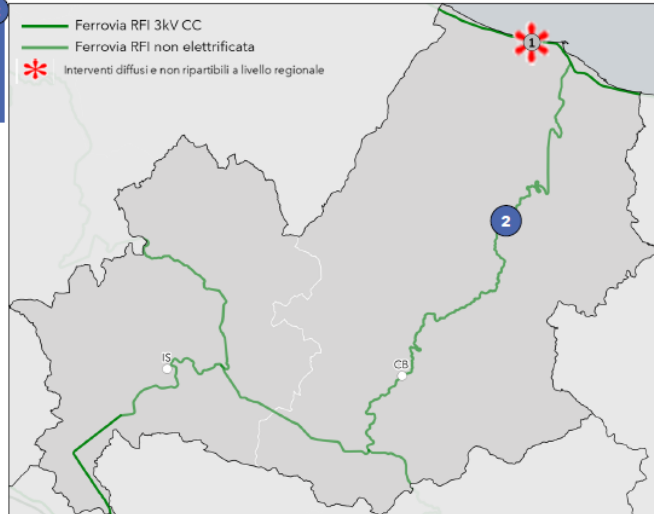
Linea Termoli-Campobasso

Costo intervento: 1 M €

Finanziati: 100%

Fase: n.d.

Fine lavori prevista: n.d.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e Upgrading infrastrutturale e tecnologico

Costo intervento: 701 M €

Finanziati: 53%

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



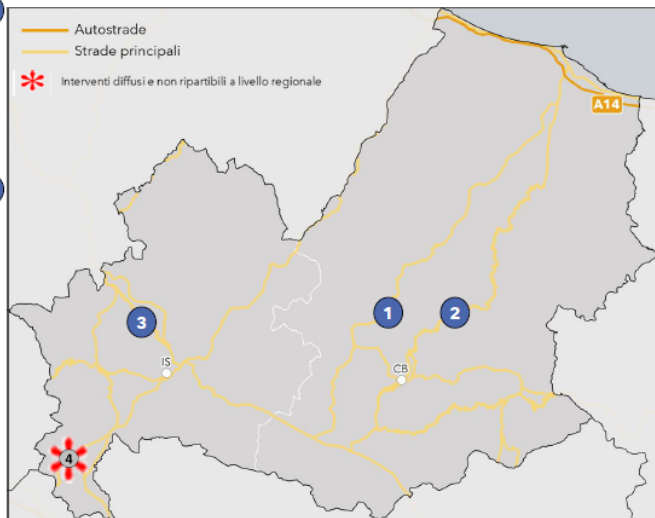
GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

1 Bretella di collegamento meridionale A1-A14. Itinerario Termoli-San Vittore

Costo intervento: 250 M €
Finanziati: 2%
Fase: progettazione preliminare
Fine lavori prevista: n.d.

2 Strada Statale 647 Fondo Valle Biferno

PARTE A - ADEGUAMENTO, MESSA IN SICUREZZA E MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEI VIADOTTI MOLISE 1 E MOLISE 2 SULL'INVASO DEL LUSCIONE E PARTE B - REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO ALTERNATIVO AL VIADOTTO MOLISE I, AL FINE DI CONSENTIRE UN ALLEGGERIMENTO DEL FLUSSO VEICOLARE SULLA SS 647
Costo intervento: 197 M €
Finanziati: 60%
Fase: progettazione preliminare
Fine lavori prevista: n.d.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

3 SS 17 - Completamento della SSV Isernia-Castel di Sangro

LOTTO 0 DI COLLEGAMENTO TRA BIVIO DI PESCHE AL KM 181+500 DELLA SS 17 ED IL LOTTO 1 DELLA SSV ISERNIA-CASTEL DI SANGRO (CB61)
Costo intervento: 130 M €
Finanziati: 100%
Fase: progettazione esecutiva
Fine lavori prevista: n.d.

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

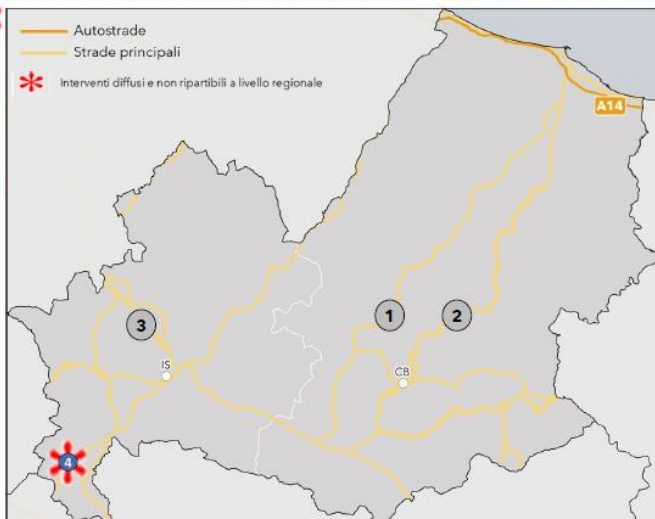
PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RPI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

4 Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1 CB402)

Costo intervento: 250M € (costo complessivo dell'intervento)
Finanziati: 2%
Fase: studio di fattibilità
Fine lavori prevista: n.d.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela

Costo intervento: 430M € (costo complessivo dell'intervento)
Finanziati: 84%
Fase: progettazione preliminare
Fine lavori prevista: n.d.

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RPI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



LE INFRASTRUTTURE PREVISTE NEL PNRR

POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

L'investimento consiste nel:

- migliorare 1280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda);
- potenziare i collegamenti "metropolitani" o "suburbani", al fine di garantire servizi capillari con alte frequenze, sostenendo così la domanda di mobilità espressa dalle grandi città metropolitane e dalle aree urbane di medie dimensioni;
- consentire il miglioramento dell'accessibilità e l'interscambio tra le stazioni ferroviarie e altri sistemi di mobilità del trasporto rapido di massa.



- PRG e moduli sulla linea Adriatica

Tra le strategie di sviluppo del traffico merci a livello europeo c'è l'implementazione di stazioni aventi binari di precedenza di capacità pari a 750 metri. Sono oggetto di tali interventi un insieme di impianti della linea Adriatica e della linea Bari-Taranto, entrambe appartenenti al corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo. È previsto l'adeguamento a 750 metri di stazioni che distano tra loro non più di 100 km e di impianti a cui sono allacciati raccordi dove hanno origine/termine corsa treni di lunghezza pari a 750 metri (interventi di ultimo miglio). La località oggetto di intervento è **Campomarino**.

LE INFRASTRUTTURE PREVISTE NEL PNRR

POTENZIAMENTO, ELETTRIFICAZIONE E AUMENTO DELLA RESILIENZA DELLE FERROVIE NEL SUD

Potenziare la rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud per realizzare gli interventi di ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti e per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno.

- Upgrading Venafro-Campobasso-Termoli

La linea Venafro-Termoli ha un'estesa totale di 171 km, con semplice binario non elettrificato. La tratta Roccaravindola-Isernia-Campobasso è interessata dagli interventi di elettrificazione e velocizzazione.

I nuovi interventi prevedono:

- upgrade tecnologico (ACC-M) delle linee Venafro-Matrice-Termoli;
- elettrificazione della tratta Termoli-Matrice e riclassificazione della tratta (adeguamento a massa assiale cat. C3);
- modifiche mirate ai PRG delle stazioni sull'intero itinerario Venafro-Termoli, aggiuntive rispetto a quelle già previste, per velocizzazione degli itinerari e realizzazione movimenti contemporanei.

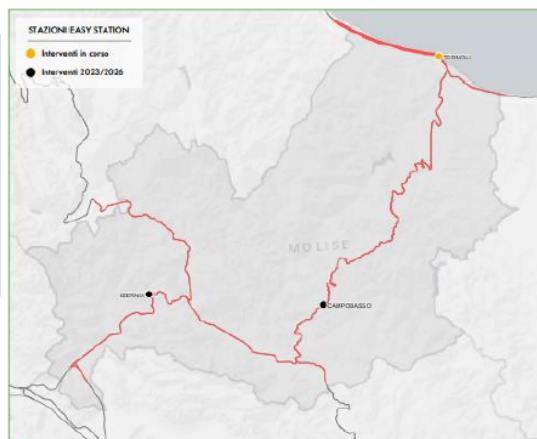


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornate al 15 luglio 2021, il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornate al 15 luglio 2021, il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

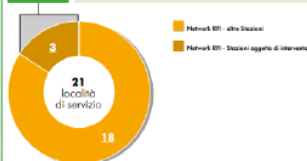
IL PIANO STAZIONI IN MOLISE

In **Molise** sono presenti complessivamente **21** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **3 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



Tra le principali azioni del progetto Easy Station:

- il miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni attraverso il restyling degli spazi interni ed esterni;
- il potenziamento dell'informazione al pubblico sonora e visiva con dispositivi conformi ai più avanzati standard di qualità;
- il miglioramento dell'accessibilità al treno facilitando la salita e la discesa con l'innalzamento dei marciapiedi a 55 cm dal piano binari;
- l'abbattimento delle barriere architettoniche attraverso la realizzazione di ascensori/rampe e percorsi tattili.

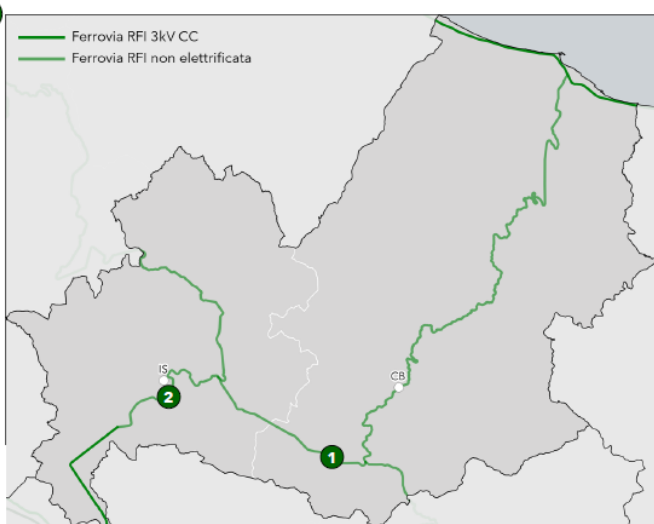


Nel 2019 è stato avviato il cantiere per adeguare la stazione di Termoli ed entro il 2026 saranno coinvolte anche le stazioni di Campobasso e Isernia.

Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1
Metropolitana Leggera
Matrice - Bojano
Costo intervento: 23 M €
Finanziati: 100%
Fase: progettazione preliminare
Attivazione: **2022**



2
Elettificazione e velocizzazione
Roccaravindola - Isernia - Campobasso
Costo intervento: 80 M €
Finanziati: 100%
Fase: progettazione preliminare
Attivazione: **2021** (fase 1) / **2023** (fase 2)

Tipologia intervento



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

 Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



PRINCIPALI INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TERRITORIALE



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP ANAS 2016-2020

SS 87 Sannitica

LAVORI DI AMMODERNAMENTO DELLA SS 87. INTERVENTI LOCALIZZATI PER GARANTIRE LA PERCORRIBILITÀ IMMEDIATA DEL TRATTO CAMPOBASSO - BIVIO S. ELIA - LOTTI A1, A2 E A3 (STRALCIO)

Costo intervento: 33 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: lavori in corso

Investimenti ANAS in Molise previsti nel Contratto di

Programma
2016 - 2020

Totale
(mln)

Molise / Sud
(%)

360,1 €

2%



QUADRO DI RIFERIMENTO – CONTRATTI SOTTOSCRITTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

Riportare cronologicamente tutti i contratti sottoscritti fra l'ente affidante (EA) ed i precedenti gestori, con l'indicazione degli estremi dell'atto di approvazione degli schemi di contratto, per i lotti oggetto della procedura di affidamento.

La REGIONE MOLISE e TRENITALIA hanno sottoscritto i seguenti Contratti di Servizio per i servizi ferroviari ed automobilistici sostitutivi regionali:

- per l'anno 2001, Contratto di Servizio sperimentale sottoscritto in data 26 settembre 2001;
- per l'anno 2002-2003, Contratto di Servizio sottoscritto in data 16 dicembre 2002;
- per l'anno 2004-2005, Contratto di Servizio sottoscritto in data 8 ottobre 2004;
- per l'anno 2006-2007, Contratto di Servizio sottoscritto in data 8 marzo 2007;
- per il periodo 2009-2014, ricognitivo anche dell'annualità 2008, rinnovabile per altri sei anni, Contratto di Servizio sottoscritto in data 26 marzo 2010;
- per il periodo 2015-2023, Atto di rinnovo del Contratto di Servizio 2009-2014 sottoscritto in data 3 luglio 2017.

La Regione Molise ha inoltre stipulato con RFI S.p.A., in qualità di Gestore dell'infrastruttura, un Accordo Quadro per un periodo di 10 anni decorrente dalla sottoscrizione e rinnovabile per ulteriori 5, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n.172 del 12/05/2017.



ANALISI DELLA DOMANDA EFFETTIVA, POTENZIALE E DEBOLE

Riportare in sintesi le conclusioni a seguito delle analisi effettuate dal soggetto competente (SC) di cui alle Misure 1 e 2 della delibera Autorità regolazione trasporti 48/2017, specificando le metodologie adottate per la stima della domanda potenziale.

La Regione ha proceduto con un'analisi della domanda di mobilità, sia “manifesta” che “potenziale”, che il sistema stesso deve soddisfare ed, eventualmente, attrarre.

Da un lato il TPL deve soddisfare la domanda attuale e manifesta, cioè servire, nel miglior modo possibile, gli spostamenti che già utilizzano il sistema di TPL, dall'altro, deve cercare di attrarre un maggior numero di passeggeri, che ad oggi utilizzano il mezzo privato per gli spostamenti extraurbani, vero “competitor” del TPL sulle relazioni extraurbane.



Per quanto detto, non è sufficiente stimare la domanda di trasporto attuale sul sistema di TPL, ma è anche necessario stimare la domanda di trasporto “complessiva”, cioè su tutti modi di trasporto; sarà proprio il confronto tra la domanda sul TPL e quella complessiva a evidenziare le aree su cui vi sono margini di manovra per incrementare l’uso del sistema di trasporto collettivo, sottraendo utenza all’auto privata.

La domanda di trasporto è, come noto, rappresentata spazialmente tramite le matrici Origine-Destinazione (matrici OD), le cui celle riportano il valore stimato degli spostamenti per unità di tempo (matrici orarie, matrici giornaliere, ecc.) tra due zone dell’area di studio; oltre che dal fattore temporale, le matrici OD possono essere caratterizzate e, pertanto, distinte in base al motivo dello spostamento e al modo di trasporto utilizzato.

In questo capitolo, saranno stimate diverse matrici OD; le più utili ai fini della progettazione dei servizi faranno riferimento, oltre che al periodo di tempo, al modo di trasporto utilizzato, distinguendosi in “matrici OD TPL” e “matrici OD complessive” (su tutti i modi di trasporto). La comparazione tra gli elementi di queste due matrici consente di individuare le relazioni e/o le aree in cui il sistema di trasporto collettivo è usato marginalmente, o almeno in misura inferiore rispetto la media dell’intera area di studio, e quindi dove può essere conveniente, per il miglioramento dell’efficacia del servizio, investire risorse.

Le matrici OD stimate devono essere riferite all’anno 2019 e, vista la tipologia di studio, rappresentare gli spostamenti intercomunali, cioè con origine e destinazione in uno dei Comuni della Regione Molise.

Per quanto lo studio si riferisca solo alla Regione Molise, considerato che gli spostamenti che interessano la Regione possono anche avere origine e/o destinazione all’esterno di essa, ai soli fini della costruzione delle matrici OD, l’area di studio si estende oltre i confini regionali e include:

- l’intera Regione Molise, che rappresenta l’Area di Piano dello studio;
- le 4 regioni confinanti (Puglia, Campania, Lazio e Abruzzo), costituenti la prima corona rispetto all’Area di Piano;
- le restanti regioni dell’Italia meridionale (Basilicata e Calabria) e dell’Italia centrale (Toscana, Umbria e Marche) a cui si è aggiunta l’Emilia-Romagna, costituenti la seconda corona.

L’analisi è stata effettuata utilizzando un livello di dettaglio comunale per la Regione Molise e per le 6 province confinanti (Foggia, Benevento, Caserta, Frosinone, L’Aquila e Chieti), un livello di dettaglio provinciale per le restanti province delle regioni confinanti ed un livello di dettaglio



regionale per le restanti regioni appartenenti all'area di studio. Il numero di zone e, pertanto, di righe e colonne delle matrici OD da stimare, è pari a 702:

- n. 136 relative a Comuni della Regione Molise;
- n. 61 relative a Comuni della Provincia di Foggia;
- n. 78 relative a Comuni della Provincia di Benevento;
- n. 104 relative a Comuni della Provincia di Caserta;
- n. 91 relative a Comuni della Provincia di Frosinone;
- n. 108 relative a Comuni della Provincia di L'Aquila;
- n. 104 relative a Comuni della Provincia di Chieti;
- n. 5 relative alle Province non confinanti della Regione Puglia;
- n. 3 relative alle Province non confinanti della Regione Campania;
- n. 4 relative alle Province non confinanti della Regione Lazio;
- n. 2 relative alle Province non confinanti della Regione Abruzzo;
- n. 6 relative alle Regioni appartenenti alla seconda corona.

La zonizzazione completa dell'area di studio è riportata in Figura 4.9.

Ogni matrice OD sarà, pertanto, costituita da 172.448 elementi, appartenenti alle seguenti sotto-matrici:

- *la matrice Interna-Interna* costituita da 18.496 relazioni relative a spostamenti con origine e destinazione in un Comune della Regione Molise ($136 \times 136 = 18.496$);
- *la matrice Interna-Esterna* costituita da 76.976 relazioni relative a spostamenti con origine in un Comune della Regione Molise e con destinazione in una delle zone dell'area di studio esterne alla Regione Molise ($136 \times 566 = 76.976$);
- *la matrice Esterna-Interna* costituita da 76.976 relazioni relative a spostamenti con origine in una delle zone dell'area di studio esterne alla Regione Molise e con destinazione in un Comune della Regione Molise ($566 \times 136 = 76.976$).



Fig. x – Zonizzazione dell'area di studio



La stima della domanda di trasporto è stata ottenuta tramite modelli che utilizzano come dati di input: i dati relativi al censimento ISTAT 2011; i dati forniti dall'ISTAT sulla crescita (reale o previsionale) della popolazione residente; i dati disponibili a livello regionale e nazionale sulla mobilità delle persone.

Pertanto, la base dati di partenza è relativa al 15° Censimento generale della popolazione effettuato nel 2011, che è l'ultimo disponibile. Tale fonte informativa è costituita da un database formato da 4.876.242 record, relativi a 28.871.447 individui (28.852.721 residenti in famiglia e 18.726 residenti in convivenza), contenente le informazioni relative agli spostamenti per motivi di lavoro o di studio, detti anche "spostamenti sistematici". I campi riportati nel database sono i seguenti:

- *Tipo record.* E' indicato se il record contiene le informazioni *Mezzo, Orario di uscita e Tempo impiegato* (codice L) oppure tali informazioni non sono presenti (codice S).
- *Tipo residenza.* E' indicato se le informazioni sono relative ad intervistati residenti in famiglia (codice 1) oppure in convivenza (codice 2).
- *Provincia di residenza.* E' riportato un codice numerico di 3 caratteri indicativo della provincia di residenza degli intervistati, utilizzando i codici riportato nell'elenco dei Comuni italiani al 01 gennaio 2011.
- *Comune di residenza.* E' riportato un codice numerico di 3 caratteri indicativo del Comune di residenza degli intervistati, utilizzando i codici riportato nell'elenco dei Comuni italiani al 01 gennaio 2011.
- *Sesso.* E' indicato il genere maschile (codice 1) o femminile (codice 2) degli individui censiti.
- *Motivo dello spostamento.* E' indicato se l'intervistato effettua lo spostamento per motivo di studio (compresi asilo nido, scuola materna e corsi di formazione professionale), a cui



corrisponde il codice numerico 1, oppure per il motivo lavoro, a cui corrisponde il codice numerico 2.

- *Luogo di studio o di lavoro.* E' indicato se il luogo di destinazione è posto nello stesso Comune di residenza (codice 1), in un altro Comune italiano (codice 2), oppure all'estero (codice 3).
- *Provincia abituale di studio o di lavoro.* E' riportato un codice numerico di 3 caratteri indicativo della Provincia dove è ubicato il luogo abituale di studio/lavoro, utilizzando i codici riportati nell'elenco dei Comuni italiani al 01 gennaio 2011.
- *Comune abituale di studio o di lavoro.* E' riportato un codice numerico di 3 caratteri indicativo del Comune dove è ubicato il luogo abituale di studio/lavoro, utilizzando i codici riportati nell'elenco dei Comuni italiani al 01 gennaio 2011.
- *Stato Estero di studio o di lavoro.* E' riportato un codice numerico di 3 caratteri indicativo dello Stato estero dove è ubicato il luogo abituale di studio/lavoro, utilizzando i codici riportati nell'elenco degli Stati esteri al 08 ottobre 2011.
- *Mezzo.* Indica la modalità con la quale è stato effettuato lo spostamento. I codici sono i seguenti: 01 – treno; 02 – tram; 03 – metropolitana; 04 – autobus urbano o filobus; 05 – corriera o autobus extraurbano; 06 – autobus aziendale o scolastico; 07 – auto privata come conducente; 08 – auto privata come passeggero; 09 – motocicletta, ciclomotore o scooter; 10 – bicicletta; 11 – altro mezzo; 12 – a piedi.
- *Orario di uscita.* Indica l'ora nella quale si è intrapreso lo spostamento. E' costituito da un campo numerico che vale 1 se lo spostamento è iniziato prima delle 7:15; 2 se lo spostamento è iniziato tra le 7:15 e le 8:14; 3 se lo spostamento è iniziato tra le 8:15 e le 9:14; 4 se lo spostamento è iniziato dopo le 9:15.
- *Tempo impiegato.* E' il tempo impiegato per effettuare lo spostamento. E' costituito da un campo numerico che vale 1 se lo spostamento ha avuto una durata fino ai 15 minuti; 2 se lo spostamento ha avuto una durata compresa tra i 16 ed i 30 minuti; 3 se lo spostamento ha avuto una durata compresa tra i 31 ed i 60 minuti; 4 se lo spostamento ha avuto una durata superiore ai 60 minuti.
- *Stima numero di individui.* E' la stima del numero di individui che effettuano lo stesso tipo di spostamento ossia effettuano uno spostamento caratterizzato dall'avere tutti gli altri campi (da 1 a 13) uguali. Tale valore è ottenuto mediante tecniche di campionamento nel caso in cui il Comune di residenza abbia almeno 20.000 abitanti in base alle risultanze anagrafiche al 31 dicembre 2010. Nel caso di Comuni con popolazione inferiore ai 20.000 abitanti, tale valore è ottenuto mediante rilevazione esaustiva.
- *Numero di individui.* E' il numero di individui che effettuano lo stesso tipo di spostamento ossia effettuano uno spostamento caratterizzato dall'avere tutti gli altri campi (da 1 a 13) uguali.

E' da rilevare che nel caso di *Tipo record* = L, ossia quando tutte le informazioni sono presenti, il *Tipo residenza* può assumere solo valore 1, ossia a tale categoria appartengono solo record relativi ad individui residenti in famiglia. Inoltre, con riferimento ai dati da utilizzare nella stima della domanda di mobilità nel caso di *Tipo record* = L è disponibile solo l'informazione *Stima numero di individui*, mentre nel caso di *Tipo record* = S esistono sia i dati di stima (*Stima numero di individui*) che i dati assoluti (*Numero di individui*). E' da rilevare, però, che le istruzioni dei dati del Censimento ISTAT 2011 suggeriscono, nel caso delle analisi che verranno sviluppate nel seguito, di utilizzare il dato



Stima numero di individui nel caso di *Tipo record* = L ed il dato *Numero di individui* nel caso di *Tipo record* = S.

Il suddetto database è stato utilizzato per estrarre ed aggregare tutti i dati relativi agli *spostamenti sistematici* (ossia quelli relativi ad un motivo casa-lavoro o casa-studio) che avessero origine e/o destinazione in uno dei Comuni della Regione Molise. In particolare, sono stati estratti gli spostamenti con un orario di uscita nell'ora di punta (tra le 7:15 e le 9:14, ossia il campo *Orario di uscita* con valore 2 e 3) ovvero in altri orari (campo *Orario di uscita* con valore 1 e 4), raggruppandoli per modalità secondo le categorie di seguito riportate:

- *TRASPORTO PUBBLICO LOCALE* (codice *Mezzo* con valore 01, 02, 03, 04, 05 e 06);
- *TRASPORTO PRIVATO* (codice *Mezzo* con valore 07, 08 e 09);
- *MODALITÀ SOFT* (codice *Mezzo* con valore 10 e 12);
- *ALTRO* (codice *Mezzo* con valore 11).

Per la parte di dati ISTAT relativi al *Tipo record* = S, per i quali non sono disponibili le informazioni sul *Mezzo* ed *Orario di uscita*, si è operato considerandoli, per i soli individui residenti in convivenza (in quanto quelli residenti in famiglia sono già inclusi nei dati con *Tipo record* = L) in proporzione a quello relativi al *Tipo record* = L.

Ne deriva, pertanto, che la domanda di spostamento per ciascuna modalità relativa alla fascia oraria 7:15-9:14 può essere ottenuta sommando gli spostamenti di tipo L con quelli di tipo S (opportunamente classificati in termini di *Mezzo* ed *Orario di uscita* così come riportato sopra).

Questo procedimento consente di stimare gli spostamenti sistematici, differenziati per modalità, nella fascia oraria 7:15-9:14. I valori ottenuti relativi a 2 ore, se divisi per il coefficiente 2, consentono di stimare i flussi orari medi degli spostamenti sistematici nella generica ora di punta. Tali valori fanno riferimento all'anno del censimento ISTAT, ossia il 2011.

Attraverso i dati ISTAT, inoltre, applicando un procedimento analogo a quello utilizzato per stimare gli spostamenti nell'ora di punta, è possibile stimare gli spostamenti sistematici giornalieri aggiornati all'anno 2011. In particolare, i dati del censimento ISTAT, opportunamente corretti per tener conto degli spostamenti associati ai record di tipo S, forniscono la matrice degli spostamenti Casa-Studio e Casa-Lavoro. Tali matrici consentono di stimare gli spostamenti sistematici in andata. Pertanto, la somma di tale matrice con la sua trasposta (che si può assumere rappresenti gli spostamenti sistematici in ritorno) consente di stimare gli spostamenti sistematici giornalieri.

Utilizzando gli indici forniti dall'ISTAT a livello comunale, provinciale e regionale è possibile, attraverso i trend di crescita (e/o di decrescita) effettivi della popolazione, ricostruire le variazioni della domanda di mobilità in maniera da ottenere una stima degli spostamenti sistematici, nell'ora di punta e giornalieri, all'anno 2019.

La stima degli spostamenti "non sistematici", cioè quelli effettuati per motivi diversi dal lavoro e dallo studio, sono stati stimati utilizzando le risultanze di alcune indagini svolte da ISFORT. In particolare, l'analisi dei dati ISFORT ha consentito di ottenere:

- il rapporto tra spostamenti giornalieri sistematici e spostamenti giornalieri non sistematici su tutte le modalità;
- la ripartizione modale degli spostamenti giornalieri totali (ossia sistematici più non sistematici);
- il rapporto tra spostamenti non sistematici giornalieri e spostamenti non sistematici nell'ora di punta.



Il primo dato consente di ottenere gli spostamenti totali (ossia sistematici più non sistematici) giornalieri. Nota la ripartizione modale degli spostamenti giornalieri totali, è possibile ottenere il numero di spostamenti totali giornalieri per ciascuna modalità. La differenza tra gli spostamenti totali giornalieri e gli spostamenti sistematici giornalieri, per ciascuna modalità, consente di ottenere il numero di spostamenti non sistematici giornalieri, suddivisi per modalità.

Il terzo dato consente di ottenere, a partire dagli spostamenti non sistematici giornalieri, gli spostamenti non sistematici nell'ora di punta per ciascuna modalità che, sommati agli spostamenti sistematici nell'ora di punta, forniscono gli spostamenti totali nell'ora di punta, suddivisi per modalità.

Le Tabelle 4.4–4.7 riassumono i risultati ottenuti per macro-aree, motivi dello spostamento e periodo di tempo di riferimento, sia solo sul TPL che su tutti i modi di trasporto, in termini assoluti e per valori percentuali.

Tabella 19 - Stima della domanda di trasporto per la modalità TRASPORTO PUBBLICO LOCALE nell'area di studio

Regione di origine	Regione di destinazione	Spostamenti sistematici nell'ora di punta [utenti/h]	Spostamenti non sistematici nell'ora di punta [utenti/h]	Spostamenti totali nell'ora di punta [utenti/h]	Spostamenti giornalieri sistematici [utenti/giorno]	Spostamenti giornalieri non sistematici [utenti/giorno]	Spostamenti giornalieri totali [utenti/giorno]
Spostamenti Regione Molise intra-comunali		3.850	1.281	5.131	17.373	17.814	35.187
Spostamenti Regione Molise intra-regionali (esclusi intracomunali)		2.533	843	3.376	22.187	22.750	44.938
SUBTOTALE		6.383	2.124	8.508	39.561	40.564	80.125
Regione Molise	Regioni confinanti	265	88	354	4.345	4.455	8.800
Regioni confinanti	Regione Molise	241	80	322	4.345	4.455	8.800
SUBTOTALE		507	169	675	8.690	8.910	17.600
Regione Molise	Regioni della seconda corona	7	2	9	34	35	69
Regioni della seconda corona	Regione Molise	2	1	2	34	35	69
SUBTOTALE		9	3	12	68	70	138
TOTALE		6.899	2.296	9.195	48.319	49.544	97.863



Tabella 19 - Stima della domanda di trasporto complessiva (tutte le modalità) nell'area di studio

Regione di origine	Regione di destinazione	Spostamenti sistematici nell'ora di punta [utenti/h]	Spostamenti non sistematici nell'ora di punta [utenti/h]	Spostamenti totali nell'ora di punta [utenti/h]	Spostamenti giornalieri sistematici [utenti/giorno]	Spostamenti giornalieri non sistematici [utenti/giorno]	Spostamenti giornalieri totali [utenti/giorno]
Spostamenti Regione Molise intra-comunali		31.955	21.424	53.378	168.592	387.605	556.197
Spostamenti Regione Molise intra-regionali (esclusi intracomunali)		11.382	6.197	17.579	81.895	139.817	221.712
SUBTOTALE		43.336	27.621	70.957	250.487	527.422	777.909
Regione Molise	Regioni confinanti	995	534	1.529	12.957	21.420	34.378
Regioni confinanti	Regione Molise	1.084	586	1.670	12.957	21.420	34.378
SUBTOTALE		2.079	1.120	3.199	25.915	42.840	68.755
Regione Molise	Regioni della seconda corona	19	10	29	87	142	228
Regioni della seconda corona	Regione Molise	6	3	9	87	142	228
SUBTOTALE		25	13	38	173	283	457
TOTALE		45.440	28.754	74.194	276.575	570.546	847.121

Tabella 19 - Analisi della stima della domanda di trasporto per la modalità TRASPORTO PUBBLICO LOCALE nell'area di studio

Regione di origine	Regione di destinazione	Spostamenti totali nell'ora di punta [utenti/h]	% sul totale	Spostamenti giornalieri totali [utenti/giorno]	% sul totale
Spostamenti Regione Molise intra-comunali		5.131	55,81%	35.187	35,96%
Spostamenti Regione Molise intra-regionali (esclusi intracomunali)		3.376	36,72%	44.938	45,92%
SUBTOTALE		8.508	92,53%	80.125	81,87%
Regione Molise	Regioni confinanti	354	3,85%	8.800	8,99%
Regioni confinanti	Regione Molise	322	3,50%	8.800	8,99%
SUBTOTALE		675	7,34%	17.600	17,98%
Regione Molise	Regioni della seconda corona	9	0,10%	69	0,07%
Regioni della seconda corona	Regione Molise	2	0,03%	69	0,07%
SUBTOTALE		12	0,13%	138	0,14%
TOTALE		9.195	100,00%	97.863	100,00%



Tabella 19 - *Analisi della stima della domanda di trasporto complessiva (tutte le modalità) nell'area di studio*

Regione di origine	Regione di destinazione	Spostamenti totali nell'ora di punta [utenti/h]	% sul totale	Spostamenti giornalieri totali [utenti/giorno]	% sul totale
Spostamenti Regione Molise intra-comunali		53.378	71,94%	556.197	65,66%
Spostamenti Regione Molise intra-regionali (esclusi intracomunali)		17.579	23,69%	221.712	26,17%
SUBTOTALE		70.957	95,64%	777.909	91,83%
Regione Molise	Regioni confinanti	1,529	2,06%	34,378	4,06%
Regioni confinanti	Regione Molise	1,670	2,25%	34,378	4,06%
SUBTOTALE		3.199	4,31%	68.755	8,12%
Regione Molise	Regioni della seconda corona	29	0,04%	228	0,03%
Regioni della seconda corona	Regione Molise	9	0,01%	228	0,03%
SUBTOTALE		38	0,05%	457	0,05%
TOTALE		74.194	100,00%	847.121	100,00%

L'analisi dei risultati, riassunta nelle Tabelle 4.6 e 4.7, mostra che sul Trasporto Pubblico Locale il 92,53% degli spostamenti nell'ora di punta e l'81,87% nell'intera giornata hanno un'origine e una destinazione circoscritta nella Regione Molise. In maniera analoga, nel caso degli spostamenti totali (ossia su tutte le modalità) tali percentuali diventano il 95,64% nell'ora di punta ed il 91,83% nell'intera giornata. I risultati dell'analisi sono rilevanti per questo studio per tre motivi:

1. il territorio della Regione Molise può essere considerato un *"bacino di mobilità"* ai sensi dell'articolo 48, comma 3, della Legge 50/2017 e, pertanto, l'ipotesi di circoscrivere il Piano al solo territorio regionale è valida, in quanto la Regione Molise è di per sé un bacino di mobilità indipendente dai territori limitrofi;
2. la progettazione dell'offerta di trasporto potrà essere prevalentemente concentrata sui soli servizi interni alla Regione Molise, ponendo attenzione solo ai servizi già esistenti di scambio con altri territori;
3. è utile concentrare la propria attenzione, ai fini della progettazione dei servizi, alla sola parte di domanda di mobilità interna alla Regione Molise, cioè con origini e destinazioni degli spostamenti entrambe appartenenti al territorio regionale.

Per l'analisi della domanda effettiva, potenziale e debole di mobilità, si riporta quanto descritto nel PRTPL tuttora attuale sia per l'analisi della domanda e che dell'offerta, tenendo conto della dinamica demografica decrescente, delle caratteristiche orografiche, nonché delle potenzialità *leisure*/turistiche.



Dal punto di vista orografico, la Regione Molise si estende quasi interamente sul versante Adriatico dell'Italia centro-meridionale, con una superficie di soli 4.438 kmq, ripartita in 1.529 kmq nella provincia di Isernia e quasi il doppio (2.909 kmq) in quella di Campobasso.

I rilievi montuosi caratterizzano il 55,3% del suo territorio, e se si esclude l'esigua fascia pianeggiante in prossimità del litorale costiero di circa 35 km, il resto del suo territorio si presenta collinare.

La Regione Molise è composta da 136 comuni (86 della provincia di Campobasso e 52 della provincia di Isernia), con una popolazione residente censita al 2019 di 300.516 unità (fonte ISTAT) e con una densità abitativa più bassa per la provincia di Isernia (54,48 ab./kmq) rispetto al dato medio di Campobasso (74,74 ab./kmq). Nessuno dei 136 comuni della regione Molise supera i 50.000 abitanti.

Tabella 1 - Popolazione residente per province al 31 dicembre 2019

Province	Numero Comuni	Popolazione 2019	Area Comuni [kmq]	Densità ab./Km ²
Campobasso	84	217.362	2.908,14	74,74
Isernia	52	83.154	1.526,37	54,48
Totale	136	300.516	4.434,51	67,77

Fonte: Isfort su dati Istat Censimento permanente della Popolazione 2019

Gli 11 comuni più grandi per dimensione demografica accolgono circa il 52% della popolazione regionale, e non sono cambiati dal 2011, ad eccezione dell'arretramento dei comuni di Bojano, Larino a favore dei comuni costieri di Campomarino e lo slittamento di una classe dimensionale del comune di Agnone (Tabella 2).

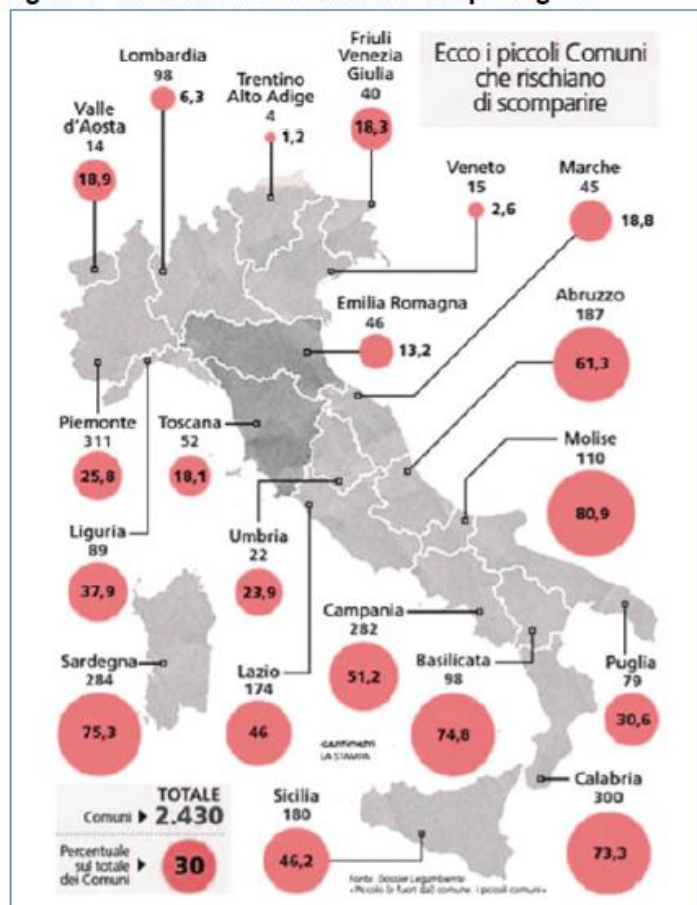
Tabella 2 - I comuni maggiori per dimensione demografica della regione Molise

Residenti Anno 2011			Residenti Anno 2019	
1	Campobasso	48.747	Campobasso	48.337
2	Termoli	32.793	Termoli	33.189
3	Isernia	22.025	Isernia	21.267
4	Venafro	11.236	Venafro	11.155
5	Bojano	7.946	Campomarino	7.746
6	Larino	7.142	Bojano	7.677
7	Campomarino	7.068	Larino	6.642
8	Montenero di Bisaccia	6.649	Montenero di Bisaccia	6.283
9	Guglionesi	5.449	Guglionesi	5.106
10	Riccia	5.403	Riccia	5.040
11	Agnone	5.240	Agnone	4.966
Totale		159.698	157.408	
Incidenza % popolazione regionale		50,91%	52,38%	

Fonte: Elaborazione Isfort su dati censuari della Popolazione e Abitazione (2019)

Da una recente analisi di Legambiente risulterebbero a rischio 110 comuni sui 136 complessivi, ovvero l'80,9% dei comuni del Molise. La regione Basilicata che si colloca al secondo posto rischia il 74,8% dei comuni, la regione Calabria al terzo posto il 73,3% (Figura 8).

Figura 8 - Il numero dei comuni a rischio per regione



Fonte: Legambiente - Dossier I piccoli comuni italiani

La regione Molise presenta una struttura insediativa piuttosto articolata, la cui maglia è definita da numerosi centri abitati e nuclei storici che si sviluppano in modo continuo e diffuso intorno alla cintura di Campobasso, in particolare lungo la direttrice occidentale Venafrò, Isernia e Campobasso. Si presenta invece quasi polverizzata nei comuni del Matese, nel Volturno, e lungo il confine provinciale delle due province. Nella parte orientale collinare la maglia insediativa è definita dal centro abitato principale del comune, che in alcuni casi è anche l'unico.

Nel 2019 risultano in crescita solo sette comuni, il polo di Termoli e sei comuni di cintura di questi solo il comune di Campomarino sulla costa supera i 5.000 abitanti.



Le ultime dinamiche intercensuarie hanno accelerato il progressivo invecchiamento della popolazione regionale con ritmi superiori alla media nazionale (Figura 19). Tutte le classi di età sotto i 50 anni registrano variazioni negative con andamenti medi più accentuati di quelli nazionali. La popolazione molisana presenta una struttura per età più vecchia di quella italiana. L'età media è di 46,7 anni contro i 45,2 dell'Italia, confermandosi come una delle regioni più vecchie di Italia: il 44,5% dei molisani ha meno di 45 anni (il 46,5% a livello nazionale), il 25,3% ne ha più di 64 (il 23,2% in media Italia).

L'andamento demografico conferma l'attuale *trend* negativo sopra descritto, confermato anche dalle previsioni di decremento della popolazione studentesca effettuate dalla Fondazione Agnelli.

Tabella 22 - Proiezioni delle variazioni della popolazione studentesca per macro fasce scolastiche

Regione	Infanzia	Primaria	Sec. I grado	Sec. II grado
Molise	- 11%	- 13%	- 13%	- 12%

Fonte: Fondazione Agnelli su proiezioni demografiche Istat (base 2016)

La perdita di capacità di crescita per la popolazione molisana per effetto delle dinamiche demografiche dovrà essere quantomeno bilanciata dall'incremento dei fattori di competitività infrastrutturale rispetto alla sua componente "fisica" e trasportistica, qualitativa e sociale (prescindendo dalla mera "dotazione" e puntando agli aspetti delle reticolarità, accessibilità ed attrattività); le infrastrutture ferroviarie in particolare dovranno svolgere un ruolo di facilitatore degli spostamenti, compensando in termini di risparmio di tempo e qualità.

Inoltre, a parziale compensazione, oggi le prospettive connesse al crescente ricorso allo *smart working* e formazione a distanza, nonché una rinnovata domanda turistica – *leisure*, fanno intravedere una possibile inversione di tendenza, con un conseguente possibile e atteso incremento di domanda di mobilità.

Una prima rappresentazione della domanda di mobilità nel Molise è stata disegnata a partire dall'elaborazione dei dati estrapolati dall'Osservatorio "Audimob" di Isfort.

L'Osservatorio «Audimob», realizzato da Isfort, si basa su un'indagine campionaria annuale sulla mobilità della popolazione italiana tra 14 e 80 anni, attraverso interviste telefoniche (circa il 70% del totale, con metodo CATI) e via computer (circa il 30% del totale, con metodo CAWI). L'indagine è attualmente alimentata da 21 annualità, dal 2000 al 2020 (il 2021 è in corso). Il campione di



Il primo indicatore-base del livello di domanda di mobilità analizzato è il “tasso di mobilità”, ovvero la percentuale di persone che ha effettuato spostamenti nel giorno medio feriale. Nel 2020 (al 31 ottobre) l'indice si è attestato nel Molise al 62,9%, un valore significativamente più basso della media nazionale (69,6%) ed in forte calo rispetto al regime pre-covid (77,9% nel 2019) (Figura 44). Negli anni della serie storica considerati il tasso di mobilità del Molise si è posizionato ad un livello più basso della media nazionale nel 2011 e nel 2019, ad un livello un po' più alto nel 2016. Nel confronto con le circoscrizioni geografiche, il tasso di mobilità del Molise risulta sempre più basso, nell'ordine dei 6-8 punti percentuali; in particolare al Sud e Isole l'indice si è attestato all'84,4% contro il 77,9% del Molise (Figura 45).

Passando al numero medio di spostamenti della popolazione mobile, il valore registrato nel Molise è stato pari nel 2020 a 2,6, superiore al 2,4 nazionale e in linea con quello registrato nel 2019 (Figura 46). Come osservabile anche nella dinamica nazionale, quindi, la domanda di mobilità di chi ha effettuato spostamenti nel 2020 non è diminuita rispetto al numero di percorrenze, ma piuttosto – come si vedrà appena oltre – rispetto alle distanze percorse (viaggi più brevi). Rispetto alle

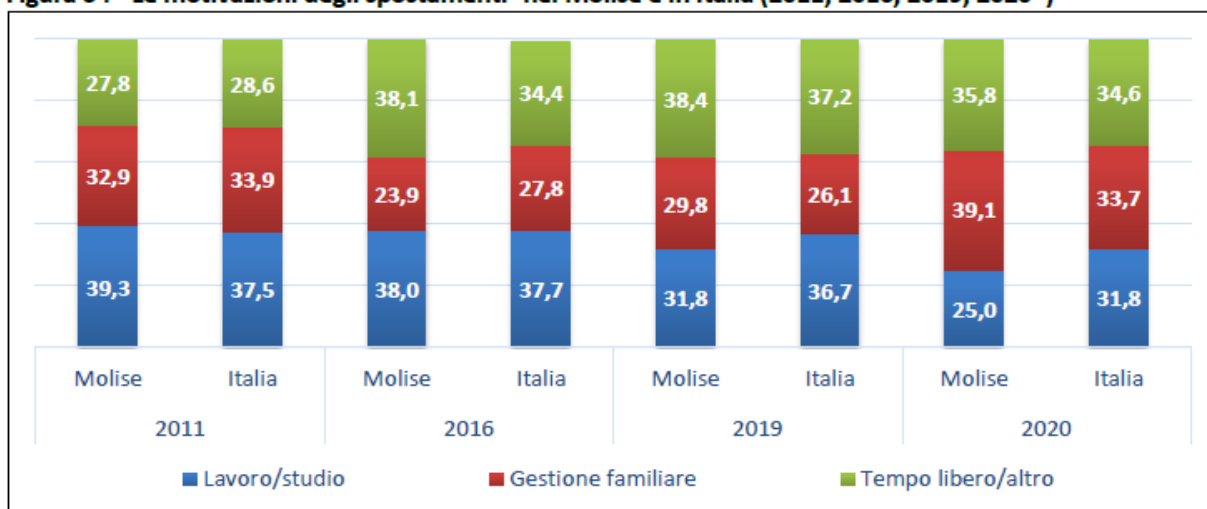
Passando ora alle caratteristiche descrittive della domanda, assume uno specifico interesse la motivazione degli spostamenti. Il profilo delle ragioni di mobilità registrate nel Molise evidenzia nel regime pre-Covid una polarizzazione sulla mobilità per tempo libero (38,4% degli spostamenti totali), dato di poco superiore alla media nazionale (37,2%); inoltre si evidenzia un peso relativamente più alto delle motivazioni connesse alla gestione familiare che nel 2019 hanno determinato quasi il 30% delle destinazioni contro il poco più del 25% della media nazionale (Figura 54). Piuttosto basso è invece il peso delle motivazioni di lavoro e studio, che nel 2019 hanno generato il 31,8% degli spostamenti dei cittadini molisani contro il 36,7% della media nazionale. Nel 2020 il profilo dei pesi motivazionali si è modificato in modo significativo, accentuando la segmentazione a cui si è accennato; infatti, da un lato è ulteriormente diminuita l'incidenza della mobilità scolastica e lavorativa (quasi 7 punti), con una variazione superiore a quella registrata nella media nazionale, dall'altro lato si è rafforzata – e in misura rilevante – la componente della gestione familiare, salita a quasi il 40% degli spostamenti (quasi 10 punti in più, crescita più rilevante di



quanto sperimentato nel resto del Paese), a scapito soprattutto della mobilità per tempo libero. È grossomodo la dinamica sperimentata a livello nazionale che riflette un cambio del modello di mobilità nel Paese per effetto della pandemia, con la riduzione degli spostamenti più sistematici legati a scuola e lavoro a vantaggio di quelli più frammentati e meno sistematici della gestione familiare. Si tratterà di capire quanto nel post-emergenza le modifiche strutturali nell'organizzazione del lavoro e dei servizi (incremento delle attività a distanza), nonché nei comportamenti diffusi dal lato della domanda, renderanno permanente il riposizionamento degli stili e del modello di mobilità dei cittadini (nell'intero Paese e quindi anche in Molise).

Da sottolineare che rispetto al media di Sud e Isole, nel Molise è più basso di quasi tre punti il peso della mobilità scolastica e lavorativa, a vantaggio quasi esclusivo della componente della gestione familiare (Figura 55).

Figura 54 - Le motivazioni degli spostamenti¹ nel Molise e in Italia (2011, 2016, 2019, 2020*)

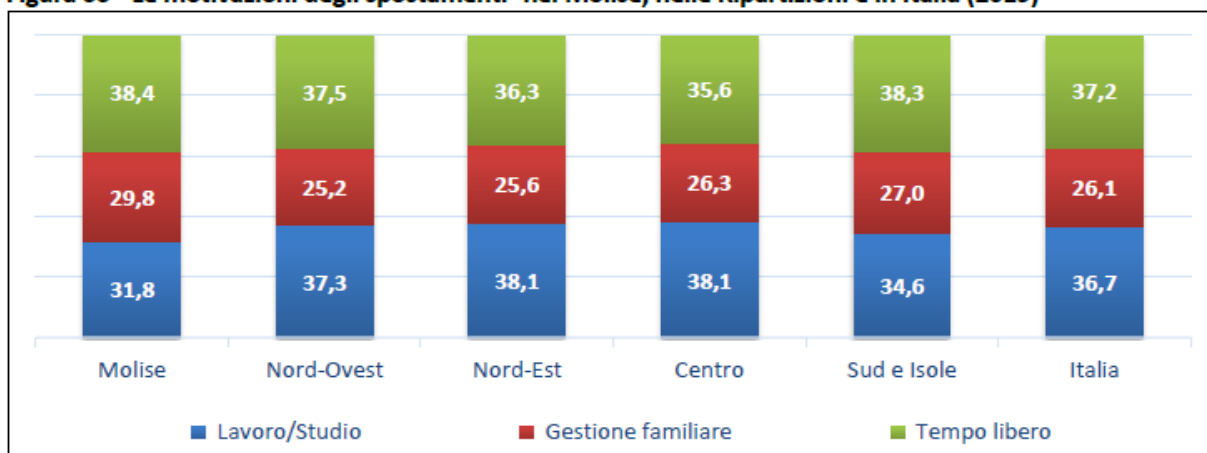


¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati della popolazione mobile per motivazione dello spostamento ad eccezione dei ritorni a casa

* Dati provvisori al 31/10/2020

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

Figura 55 - Le motivazioni degli spostamenti¹ nel Molise, nelle Ripartizioni e in Italia (2019)



¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati della popolazione mobile per motivazione dello spostamento ad eccezione dei ritorni a casa /Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort

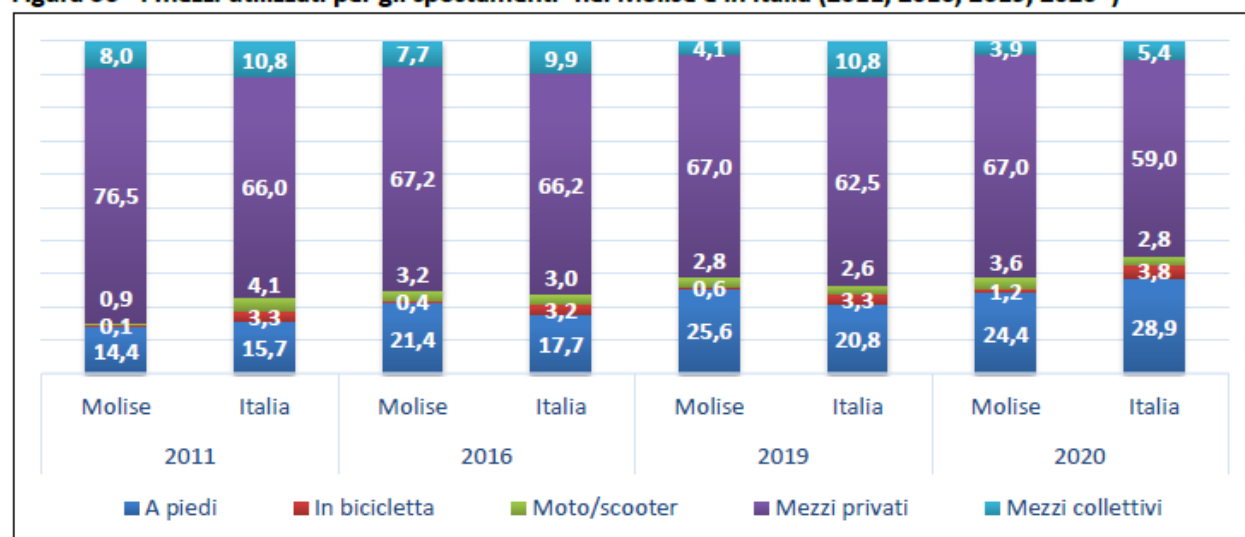


Di grande rilevanza è il dato sui mezzi di trasporto utilizzati da chi risiede in Molise. La ripartizione modale nella Regione evidenzia, in tutti gli anni della serie storica, il forte sbilanciamento sull'uso dell'auto; in particolare nel 2019 l'auto è stata utilizzata dai cittadini molisani per il 67% degli spostamenti, una quota decisamente più alta della media nazionale (62,5%) (Figura 56). In effetti nel *modal split* del Molise è particolarmente basso il peso dei mezzi di trasporto pubblico (considerati nel loro insieme), pari al 4,1%, meno della metà della media nazionale (10,8%). Gli spostamenti a piedi si sono attestati nel 2019 al 25,6%, quasi 5 punti in più della media nazionale, mentre quelli in bicicletta, inclusi i dispositivi di micromobilità, hanno pesato per meno dell'1% del totale (a fronte del 3,3% nazionale). Tra il 2011 e il 2019 il peso dell'auto è diminuito, a favore della moto e soprattutto degli spostamenti a piedi (quasi 10 punti in più); allo stesso tempo la mobilità collettiva è crollata dimezzando praticamente la propria fetta di mercato.

Il 2020 è stato a livello nazionale un anno di crisi profonda per il trasporto pubblico, a causa delle regole di distanziamento imposte per l'accesso ai veicoli e, ancora di più, per la paura del contagio che si è diffusa tra i cittadini nell'utilizzare bus e treni. La crisi del settore si è manifestata, numericamente, nel dimezzamento della quota modale. Tuttavia, a livello regionale il profilo del *modal split* si è in verità modificato poco, registrando una diminuzione molto contenuta dello *share* dei mezzi pubblici - *share* che tuttavia era sceso moltissimo negli anni precedenti come si è visto sopra -, associata ad una crescita delle "due ruote", sia bici che moto.

Rispetto al profilo del riparto modale del Sud e Isole (2019), si conferma il livello molto basso dell'uso dei mezzi pubblici nel Molise (7,5% è la quota della mobilità collettiva nel Mezzogiorno contro il 4,1% del Molise) e anche della bicicletta, a vantaggio di auto, moto e spostamenti a piedi (Figura 57). Ovviamente, nel confronto con altre circoscrizioni geografiche, Nord-Ovest in particolare, la debolezza del Molise rispetto all'uso dei mezzi pubblici emerge in misura molto più netta.

Figura 56 - I mezzi utilizzati per gli spostamenti¹ nel Molise e in Italia (2011, 2016, 2019, 2020*)



¹ Distribuzione percentuale degli spostamenti realizzati della popolazione mobile per tipologia di mezzo utilizzato

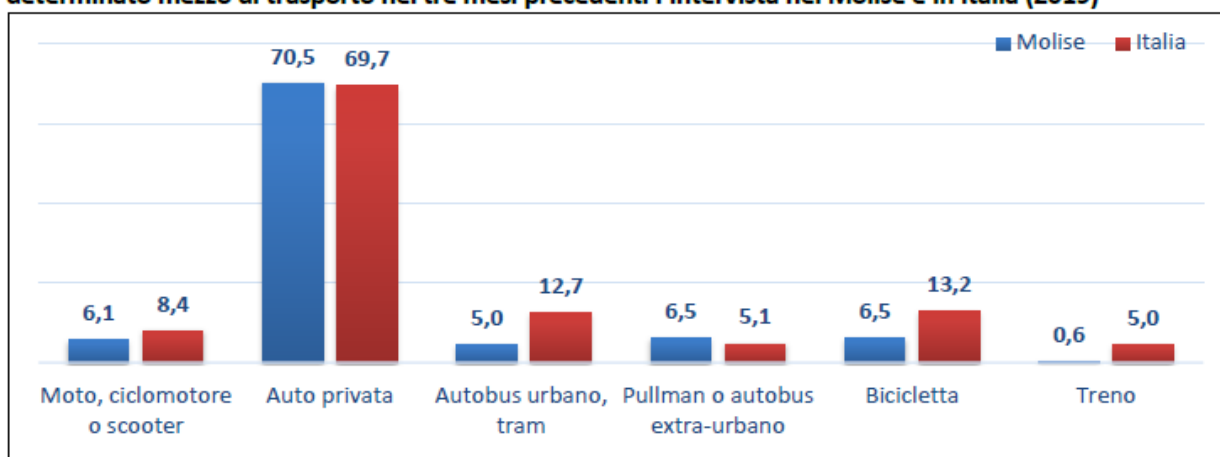
* Dati provvisori al 31/10/2020

Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort



Un ulteriore e diverso indicatore di misurazione dell'uso dei modi di trasporto fa riferimento alla frequenza di ricorso dei mezzi da parte dei cittadini in un determinato arco temporale; il focus è quindi sul comportamento dell'individuo, piuttosto che sul "conteggio" degli spostamenti e la determinazione del *modal split*. La Figura 61 mette in evidenza la quota di cittadini che hanno dichiarato, nel 2019, di utilizzare i diversi mezzi di trasporto con significativa frequenza, ovvero almeno 3 o 4 volte a settimana, nei tre mesi precedenti l'intervista. Come si vede, l'automobile domina inevitabilmente la graduatoria dei mezzi più utilizzati: il 70,5% dei molisani dichiara di usarla sistematicamente, livello simile a quello medio nazionale. Circa i mezzi di trasporto pubblico, è molto basso l'uso sistematico dell'autobus urbano (appena il 5% del campione, meno della metà della media nazionale), appena più alto quello del pullman (6,5% ma in questo caso superiore alla media nazionale), del tutto marginale quello del treno (0,6% contro il 5% medio nazionale). Da sottolineare anche il basso ricorso sistematico alla bicicletta (6,5% degli intervistati contro il 13,2% del campione nazionale).

Figura 61 - Percentuale di individui che hanno dichiarato di utilizzare almeno 3 giorni la settimana un determinato mezzo di trasporto nei tre mesi precedenti l'intervista nel Molise e in Italia (2019)



Fonte: Osservatorio Audimob – Isfort



In generale, il desiderio dei cittadini è quello di poter utilizzare di più i mezzi pubblici per i propri spostamenti, sostituendo l'auto. È quanto si osserva dalla Figura 64 sia nella media nazionale, sia per il Molise e per tutte le circoscrizioni geografiche. È da sottolineare che la propensione al cambio modale sembra essere, in questo senso, un po' più alta nel Molise, dove si registra una quota di intervistati che dichiara di voler utilizzare di più il mezzo pubblico pari al 37,9% (36,3% la media nazionale) e soprattutto una quota molto bassa (7,6%) di quanti dichiarano di voler utilizzare di più l'auto, anche in raffronto alla media nazionale (9%) e soprattutto a quella del Sud e isole (11,7%).

Va detto che i comportamenti di mobilità, e in particolare le scelte modali, poggiano su abitudini radicate e meccanismi decisionali profondi, poco permeabili a stimoli per il cambiamento. Questo assunto è ampiamente confermato dal costante monitoraggio dell'Osservatorio "Audimob" e in genere da tutte le indagini di settore. Ne discendono che si registra sistematicamente uno scarto rilevante tra la "propensione" dei cittadini, spesso significativa come nel caso del Lazio, a modificare l'utilizzazione dei diversi mezzi di trasporto e il concreto riposizionamento, quasi mai apprezzabile, di quei medesimi comportamenti rispetto al modello d'uso abituale. La presenza di una simile forbice consiglia una valutazione prudente dei desiderata espressi da cittadini; tuttavia, essa rappresenta senza dubbio una leva potenzialmente forte per le politiche di mobilità sostenibile e per la diffusione di una cultura dei trasporti più orientata verso i mezzi a basso impatto.

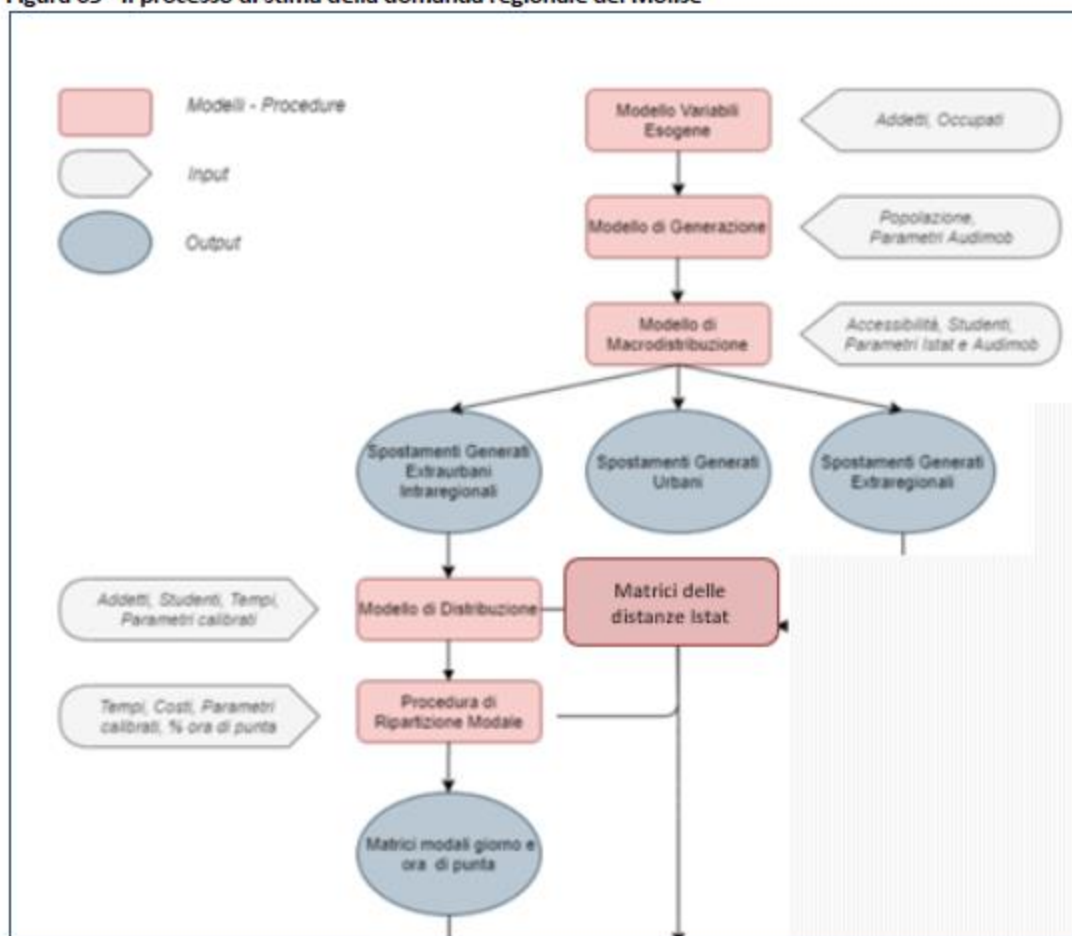
MODELLO DI ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITA'

In assenza di indagini dirette sul campo sia per ragioni di sicurezza sanitaria sia per la non congruità dei dati ai fini della pianificazione strategica del sistema dei trasporti, la ricostruzione della domanda passeggeri del Molise aggiornata al 2019 è stata affidata interamente all'analisi modellistica.

occasionale. Il processo metodologico, adottato anche per la stima della domanda della regione Molise, si è articolato nei seguenti quattro step, che sono stati applicati:

- 1) Specificazione e validazione del modello di generazione della mobilità feriale giornaliera con i dati Audimob. Il modello implementato per caratteri omogenei di profili socio-anagrafici e del comune di residenza fornisce la stima degli spostamenti generati sul territorio comunale dai residenti per motivo lavoro, studio ed occasionale (gestione familiare, svago ed altri motivi).
- 2) Stima della componente intra-comunale ed intercomunale degli spostamenti ottenuti dal modello di generazione, assumendo come prima ipotesi la stazionarietà della struttura gravitazionale urbana (intra-comunale) /extra-urbana (intercomunale) rilevata dall'indagine del Pendolarismo (anno 2011);
- 3) Specificazione e calibrazione di un modello di distribuzione regionale con legge gravitazionale per la stima delle destinazioni intercomunali degli spostamenti lavoro, studio e occasionali;
- 4) Stima per singola OD e per motivo (lavoro, studio e occasionale) degli spostamenti della loro ripartizione modale: privato (auto passeggero, auto conducente e moto), pubblico gomma (servizi extra-urbani di TPL su gomma), pubblico ferro (servizi extra-urbani di TPL ferro) ed altro (tutte le altre modalità del mercato extra-urbano), assumendo per ciascuna relazione OD la competitiva modale osservata per gli spostamenti sistematici dall'indagine del Pendolarismo anno 2011.

Figura 65 - Il processo di stima della domanda regionale del Molise

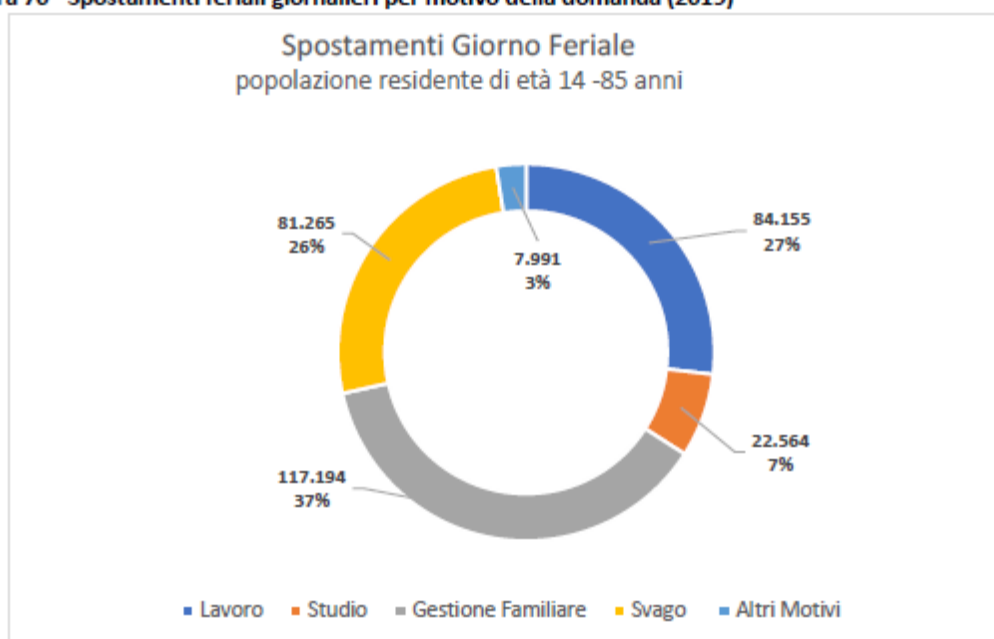


4.2.1 LA DOMANDA GENERATA DAI RESIDENTI

In un giorno medio feriale, i residenti del Molise tra i 14 e gli 84 anni generano complessivamente circa 580.800 spostamenti significativi ¹¹, di questi il 72,34% ha origine nella provincia di Campobasso.

Esclusi gli spostamenti di Ritorno a Casa, la cui quota incide per il 46% sul totale, le motivazioni degli spostamenti regionali sono determinate per il 37% da fabbisogni di gestione familiare, il 27% da motivo lavoro, il 26% di svago, il 7% per studio ed il 3% per altri motivi (Figura 70).

Figura 70 - Spostamenti feriali giornalieri per motivo della domanda (2019)



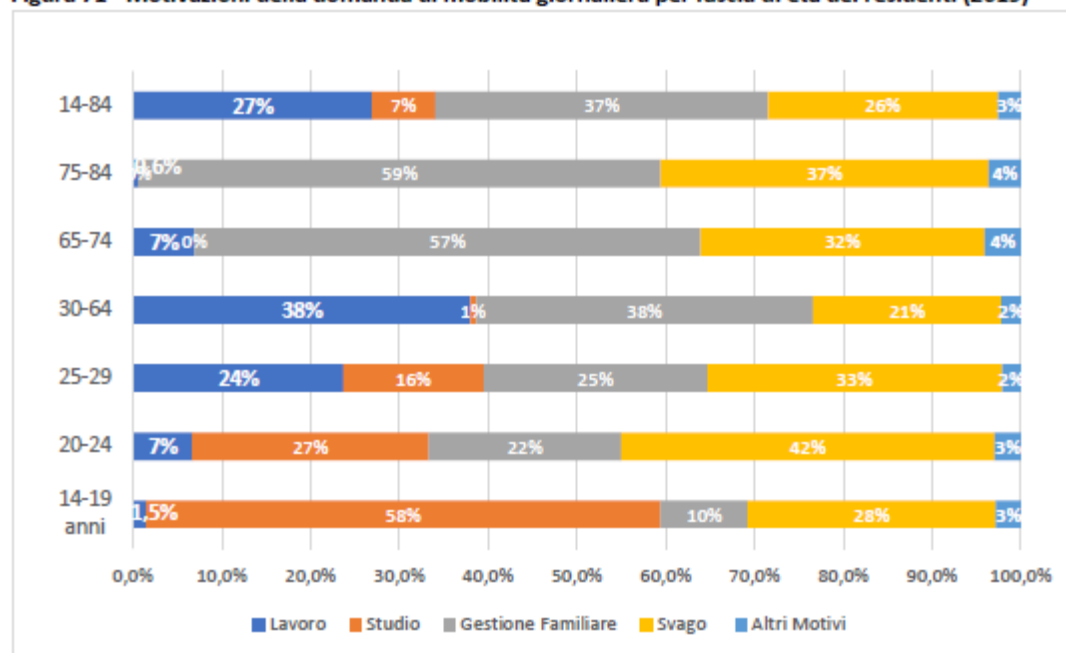
Fonte: Isfort su stima Modello di Domanda Audimob – anno 2019

I fabbisogni di mobilità della popolazione si presentano differenziati per fasce di età. La motivazione studio rappresenta la componente principale tra gli spostamenti generati dai ragazzi di 14-19 anni (58%). La motivazione per lavoro e per gestione familiare sono le principali per la fascia di età compresa tra i 30 ed i 64 anni (entrambe 38%), viceversa per i ragazzi tra i 20 ed i 24 anni e tra i 25



e 29 gli spostamenti per svago rappresentano la prima motivazione di viaggio. Per tutte e due le fasce senior, la motivazione degli spostamenti è generata da fabbisogni di gestione familiare (figura 1).

Figura 71 - Motivazioni della domanda di mobilità giornaliera per fascia di età dei residenti (2019)



Fonte: Isfort su stima Modello di Domanda Audimob – anno 2019

La popolazione 30-64, sia per il peso demografico sia per i comportamenti di mobilità, è quella che il volume maggiore degli spostamenti giornalieri (63%), la popolazione di età più giovane di età compresa tra i 14 ed i 30 anni genera il 20% degli spostamenti, la popolazione senior, maggiore di 65 anni, genera il 17% degli spostamenti giornalieri.

Tabella 24 - Spostamenti feriali giornalieri per motivo della domanda e classe di età (2019)

Classi di età	Lavoro	Studio	Gestione Familiare	Svago	Altri Motivi	Totale
14-19	312	12.477	2.102	6.012	603	21.506
20-24	1.259	5.048	4.085	7.957	558	18.908
25-29	5.449	3.641	5.793	7.635	491	23.010
30-64	74.536	1.397	74.492	41.725	4.263	196.414
65-74	2.494	0	20.575	11.561	1.452	36.082
75-84	105	0	10.147	6.375	623	17.250
Totale	84.155	22.564	117.194	81.265	7.991	313.169

Fonte: Isfort su stima Modello di Domanda Audimob – anno 2019

La domanda analizzata per aree funzionali del territorio conferma la rilevanza dei Sistemi Locale del Lavoro di Campobasso, di Termoli e di Isernia. I comuni che ricadono in questi tre SLL generano



complessivamente l'89% degli spostamenti regionali (SLL Campobasso 35%, SLL Termoli 30%; SLL Isernia 25%). Il Sistema Locale di Bojano si colloca al quarto posto, in un giorno medio feriale genera il 4,6% degli spostamenti regionali, i comuni del Molise che gravitano sui Sistemi Locali a cavallo delle altre regioni ovvero Castel di Sangro, Agnone e San Salvo generano invece solo il 6,2% degli spostamenti regionali (tab. 5).

Tabella 25- Spostamenti giornalieri per motivo generati dai residenti dei SLL (2019)

Sistemi locali del Lavoro	Popolazione residente di età 14 -84 anni						Totale
	Lavoro	Studio	Gestione Familiare	Svago	Altri Motivi	Ritorno a Casa	
AGNONE	1.706	460	2.751	1.876	216	6.271	13.281
BOJANO	3.700	1.025	5.278	3.701	394	12.556	26.655
CAMPOBASSO	29.768	8.028	41.315	28.820	2.797	94.004	204.732
CASTEL DI SANGRO	865	214	1.314	898	96	3.028	6.416
ISERNIA	20.799	5.246	28.323	19.565	1.876	64.341	140.151
SAN SALVO	2.228	614	3.321	2.295	247	7.784	16.490
TERMOLI	25.089	6.976	34.891	24.108	2.366	79.657	173.087
Totale	84.155	22.564	117.194	81.265	7.991	267.642	580.811

Fonte: Isfort su stima Modello di Domanda Audimob – anno 2019

L'analisi per classi di accessibilità degli spostamenti conferma la rilevanza dei comuni polo. Il 41% degli spostamenti complessivi è generato dai residenti dei 4 comuni principali: i cittadini di Campobasso e Termoli generano il 29% degli spostamenti regionali, quelli di Isernia e Venafro un po' meno della metà (il 12%). I cittadini dei polo e dei comuni di cintura generano il 62,1% del volume degli spostamenti regionali di un giorno feriale (Figura 73, tabella 26).

Tabella 26 –Spostamenti giornalieri per motivo generati dai residenti dei SLL (2019)

Province	Ritorno a Casa	Lavoro	Studio	Gestione Familiare	Svago	Altri Motivi	Totale
Campobasso	193.635	60.686	16.617	84.643	58.818	5.790	420.190
A - Polo	76.420	25.541	6.792	33.727	24.623	2.211	169.314
C - Cintura	42.531	14.095	3.856	18.944	11.954	1.153	92.531
D - Intermedio	36.802	10.806	2.939	15.537	10.853	1.128	78.064
E - Periferico	34.274	9.315	2.766	14.846	10.300	1.173	72.674
F - Ultraperiferico	3.609	930	264	1.590	1.088	125	7.606
Isernia	74.007	23.468	5.947	32.551	22.447	2.201	160.622
A - Polo	30.351	10.240	2.703	13.338	9.764	872	67.269
C - Cintura	14.517	4.866	1.128	6.623	4.065	394	31.593
D - Intermedio	17.739	5.228	1.264	7.612	5.214	545	37.603
E - Periferico	10.869	2.999	815	4.740	3.245	371	23.041
F - Ultraperiferico	530	136	36	237	159	19	1.117
Totale	267.642	84.155	22.564	117.194	81.265	7.991	580.811

Fonte: Isfort su stima Modello di Domanda Audimob – anno 2019

I cittadini dei comuni intermedi della provincia di Campobasso rappresentano la terza voce per volume di spostamenti generati pari al 19% del dato provinciale, comparabile al volume degli spostamenti generati dai residenti dalle aree periferiche (17%) ed ultraperiferiche (2%) insieme.

In provincia di Isernia i cittadini dei comuni intermedi rappresentano la seconda popolazione per volume di spostamenti generati (23%), i comuni di cintura la terza con il 20%, quelli delle aree periferiche e ultraperiferiche complessivamente il 15%.



4.2.2 LE DESTINAZIONI GIORNALIERE PREVALENTI DEI RESIDENTI

Il 70% degli spostamenti effettuati dai molisani ha una destinazione interna al proprio comune di residenza, il 25% è diretto in un altro comune della propria regione mentre un 5% effettua spostamenti esterni al Molise.

Complessivamente gli spostamenti che hanno una destinazione esterna al comune di residenza sono circa 77 mila, 18 mila quelli effettuati fuori dalla regione (tabella 28).

Gli abitanti della provincia di Isernia registrano i tassi più bassi di spostamenti urbani (66%) ed il valore più alto di spostamenti extraregionali (7%).

A gravitare maggiormente verso l'esterno della regione sono le aree più penalizzate in termini di accessibilità dai poli regionali. In particolare, gli spostamenti extra-urbani raggiungono la percentuale del 14% per le aree ultraperiferiche e del 10% di quelle periferiche nella provincia di Isernia, risultano più contenuti in quelli della provincia di Campobasso rispettivamente l'8% ed il 6% per le aree ultraperiferiche e periferiche.

Tabella 28 – Destinazioni prevalenti degli spostamenti giornalieri dei molisani

Provincia	Infracomunale (urbano)	Regionale intercomunale (extraurbano)	Extra- Regionale	Totale
Campobasso	160.960	53.601	11.993	226.554
A - Polo	81.186	7.393	4.315	92.894
C - Cintura	25.062	22.103	2.835	50.000
D - Intermedio	28.607	10.480	2.176	41.262
E - Periferico	23.787	12.247	2.367	38.400
F - Ultraperiferico	2.319	1.378	300	3.997
Isernia	57.178	23.358	6.079	86.615
A - Polo	28.802	5.706	2.409	36.918
C - Cintura	8.522	7.472	1.083	17.076
D - Intermedio	11.397	7.119	1.347	19.863
E - Periferico	8.184	2.827	1.160	12.171
F - Ultraperiferico	273	234	80	586
Molise	218.138	76.959	18.072	313.169

Fonte: Isfort su stima Modello di Domanda Audimob – anno 2019



Nella componente degli spostamenti extraregionale esercita una rilevanza significativa la domanda scolastica generata per motivo studio dalla popolazione maggiore di 20 anni. Tale percentuale è condizionata dal numero di giovani residenti studenti universitari, che risultano iscritti in atenei di altre regioni: il 63% dei residenti della provincia di Campobasso ed il 69% di quelli della Provincia di Isernia. In relazione alla distanza del polo universitario di iscrizione rispetto alla residenza, gli spostamenti feriali giornalieri stimati potrebbero essere corretti per tener conto della percentuale di studenti fuori sede (tabella 29)

Tabella 29 – Distribuzione degli studenti universitari per provincia di residenza e area geografica della sede universitaria (a.a. 2017/2018)

PROVINCIA DI RESIDENZA	Iscritti provincia Università				Totale
	CAMPOBASSO	ISERNIA	INFRAREGIONALE	ESTERNO	
CAMPOBASSO	2.695	388	3.083	5.251	8.334
ISERNIA	543	413	956	2.152	3.108
Totale complessivo	3.238	801	4.039	7.403	11.442

Fonte: Elaborazione Isfort su dati Miur a.a. 2017/2018



4.2.4 LE SCELTE MODALI DELLA DOMANDA INTERCOMUNALE INTERNA

La ripartizione modale degli spostamenti intercomunali in Molise per il 2019 evidenzia che il 74% di essi avviene tramite auto privata, con una percentuale ancora più elevata per la provincia di Isernia (77,8%) e leggermente inferiore alla media regionale per la provincia di Campobasso (72,3%). Gli spostamenti che avvengono tramite il trasporto pubblico su gomma sono in media il 21,4%, mentre per il treno le percentuali sono molto basse e rispettivamente 1,1% per la provincia di Campobasso e 2,9% per quella di Isernia.

Tabella 31 – Spostamenti intercomunali regionali generati per modo (2019)

Province	Tpl Ferro	Tpl Gomma	Privato	Altro	Totale
Campobasso	570	12.579	38.770	1.682	53.601
A - Polo	162	1.394	5.726	111	7.393
C - Cintura	59	3.997	17.389	658	22.103
D - Intermedio	230	2.870	7.070	309	10.480
E - Periferico	117	3.824	7.783	522	12.247
F - Ultraperiferico	1	494	802	81	1.378
Isernia	669	3.893	18.167	629	23.358
A - Polo	421	447	4.756	82	5.706
C - Cintura	167	981	6.142	182	7.472
D - Intermedio	72	1.633	5.235	179	7.119
E - Periferico	8	782	1.879	158	2.827
F - Ultraperiferico	0	50	156	28	234
Totale	1.239	16.472	56.937	2.311	76.959

Fonte: Isfort su stima Modello di Domanda Audimob – anno 2019

Rispetto al 2011 si registra una generale riduzione degli spostamenti intercomunali (-9%). Se si osservano le ripartizioni per modo si può notare che, a livello regionale, per il trasporto pubblico su gomma la variazione è del -10,6%, mentre per il treno del -12,5%, con una riduzione ancora maggiore per la provincia di Campobasso (-15,4%). Il trasporto privato perde molto meno rispetto agli altri modi di trasporto (-3,1%). Se si analizza poi il dato per classe di accessibilità dei comuni, si osserva che, in particolare per la provincia di Isernia, le variazioni del modo privato sono anche di segno opposto, ma non riescono a compensare l'andamento generale.



Tabella 32 – Variazione percentuale degli spostamenti intercomunali regionali generati per modo (2011-2019)

Province	Tpl Ferro	Tpl Gomma	Privato	Altro	Totale
Campobasso	-15,4%	-10,7%	-3,7%	-56,9%	-9,0%
A - Polo	-10,9%	-0,1%	5,2%	-77,2%	-1,6%
C - Cintura	-4,8%	-5,5%	-3,2%	-36,2%	-5,1%
D - Intermedio	-22,9%	-22,7%	-14,5%	-61,9%	-19,9%
E - Periferico	-9,6%	-9,1%	-1,0%	-59,0%	-9,1%
F - Ultraperiferico	2,7%	-8,6%	11,9%	-72,3%	-11,1%
Isernia	-9,9%	-10,1%	-1,7%	-70,4%	-9,1%
A - Polo	-7,6%	14,4%	2,6%	-83,4%	-4,5%
C - Cintura	-11,8%	-10,6%	-1,7%	-63,4%	-6,9%
D - Intermedio	-18,0%	-20,4%	-9,3%	-74,6%	-17,4%
E - Periferico	-3,6%	6,5%	12,5%	-59,4%	0,8%
F - Ultraperiferico	0,0%	-11,7%	-2,9%	-38,3%	-10,9%
Totale	-12,5%	-10,6%	-3,1%	-61,7%	-9,0%

Fonte: Isfort su stima Modello di Domanda Audimob – anni 2011 e 2019

4.2.5 LA DOMANDA INTERCOMUNALE REGIONALE NELLA FASCIA 6:00-9:00

Con l'ausilio delle statistiche Audimob riferite alla macro area di riferimento regionale si è stimata la distribuzione della domanda nella fascia dell'ora di punta per motivo degli spostamenti e per mezzo utilizzato. Nelle tabelle che seguono si ricostruisce il quadro sinottico degli spostamenti giornalieri e della fascia analizzata, in particolare si evidenzia l'incremento di incidenza del motivo lavoro e motivo studio nella fascia analizzata rispetto agli spostamenti occasionali che si distribuiscono prevalentemente nel resto della giornata.

Tabella 34 – Distribuzione in valore% degli spostamenti intercomunali per motivo e modo

	Confronto % Matrici ISFORT giornaliere con ora di punta 6:00-9:00				
	Spostamenti MOLISE privato	Spostamenti MOLISE pubblico gomma	Spostamenti MOLISE treno	Spostamenti MOLISE altro	Spostamenti MOLISE totale
Intera giornata	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Lavoro intera giornata	45,83%	13,98%	28,23%	17,00%	37,87%
Studio intera giornata	4,23%	30,82%	23,14%	17,91%	10,64%
Occasionale intera giornata	49,94%	55,20%	48,63%	65,09%	51,50%
Ora di punta	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Lavoro Ora di punta	75,48%	23,54%	44,25%	33,90%	62,93%
Studio Ora di punta	7,72%	57,48%	40,18%	39,57%	19,58%
Occasionale Ora di punta	16,80%	18,99%	15,58%	26,52%	17,49%

Fonte: Isfort su dati Osservatorio Audimob Macro Area Sud – anni 2017 e 2019



Per quanto concerne la domanda di trasporto da fuori regione si fa riferimento alla stima effettuata, riferita all'anno 2019, nell'ambito dello studio per la redazione della nuova rete dei servizi minimi per quanto detto studio si riferisca solo alla Regione Molise, considerato che gli spostamenti che interessano la Regione possono anche avere origine e/o destinazione all'esterno di essa, l'area di studio si estende oltre i confini regionali e include:

- l'intera Regione Molise, che rappresenta l'Area di Piano dello studio;
- le 4 regioni confinanti (Puglia, Campania, Lazio e Abruzzo), costituenti la prima corona rispetto all'Area di Piano;
- le restanti regioni dell'Italia meridionale (Basilicata e Calabria) e dell'Italia centrale (Toscana, Umbria e Marche) a cui si è aggiunta l'Emilia-Romagna, costituenti la seconda corona.

Il numero di zone stimato è pari a 702:

- n. 136 relative a Comuni della Regione Molise;
- n. 61 relative a Comuni della Provincia di Foggia;
- n. 78 relative a Comuni della Provincia di Benevento;
- n. 104 relative a Comuni della Provincia di Caserta;
- n. 91 relative a Comuni della Provincia di Frosinone;
- n. 108 relative a Comuni della Provincia di L'Aquila;
- n. 104 relative a Comuni della Provincia di Chieti;
- n. 5 relative alle Province non confinanti della Regione Puglia;
- n. 3 relative alle Province non confinanti della Regione Campania;
- n. 4 relative alle Province non confinanti della Regione Lazio;
- n. 2 relative alle Province non confinanti della Regione Abruzzo;
- n. 6 relative alle Regioni appartenenti alla seconda corona.

La zonizzazione completa dell'area di studio è riportata in Figura 4.9.

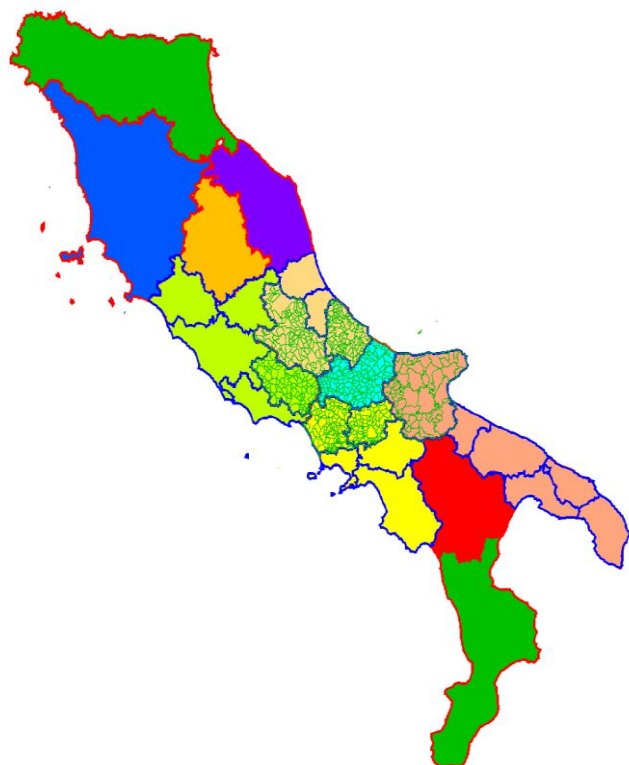


Figura 4.9 – Zonizzazione dell'area di studio

Le Tabelle 4.4–4.5 riassumono i risultati ottenuti per macro-aree, motivi dello spostamento e periodo di tempo di riferimento, sia solo sul TPL che su tutti i modi di trasporto, in termini assoluti e per valori percentuali.

Tabella 4.4–Stima della domanda di trasporto per la modalità TRASPORTO PUBBLICO LOCALE nell'area di studio

Regione	Regione di destinazione	Spostamenti sistematici nell'ora di punta [utenti/h]	Spostamenti non sistematici nell'ora di punta [utenti/h]	Spostamenti totali nell'ora di punta [utenti/h]	Spostamenti giornalieri sistematici [utenti/giorno]	Spostamenti giornalieri non sistematici [utenti/giorno]	Spostamenti giornalieri totali [utenti/giorno]
Regione Molise	Regioni confinanti	265	88	354	4.345	4.455	8,800
Regioni confinanti	Regione Molise	241	80	322	4.345	4.455	8,800
SUBTOTALE		507	169	675	8.690	8.910	17.600
Regione Molise	Regioni della seconda corona	7	2	9	34	35	69



Regioni della seconda corona	Regione Molise	2	1	2	34	35	69
SUBTOTALE		9	3	12	68	70	138
TOTALE		516	172	987	8.758	8.980	17.738

Tabella 4.5 - Stimati della domanda di trasporto complessiva (tutte le modalità) dell'area di studio

Regione di origine	Regione di destinazione	Spostamenti sistematici nell'ora dipunta [utenti/h]	Spostamenti non sistematici nell'ora dipunta [utenti/h]	Spostamenti totali nell'ora dipunta [utenti/h]	Spostamenti giornalieri sistematici [utenti/giorno]	Spostamenti giornalieri non sistematici [utenti/giorno]	Spostamenti giornalieri totali [utenti/giorno]
Regione Molise	Regioni confinanti	995	534	1.529	12.957	21.420	34,378
Regioni confinanti	Regione Molise	1.084	586	1.670	12.957	21.420	34,378
SUBTOTALE		2.079	1.120	3.199	25.915	42.840	68.755
Regione Molise	Regioni della seconda corona	19	10	29	87	142	228
Regioni della seconda corona	Regione Molise	6	3	9	87	142	228
SUBTOTALE		25	13	38	173	283	457
TOTALE		2.104	1.133	3.237	26.088	43.123	69.212

L'analisi della domanda di mobilità evidenzia quindi un rilevante margine di potenziale domanda di trasporto pubblico locale o di nuove diverse modalità di trasporto quali il car pooling e il car sharing, in collaborazione con i Mobility Manager dei principali attrattori/generatori di traffico, in ragione della prevalenza di spostamenti attraverso il mezzo privato.

Focus spostamenti per turismo/leisure

La domanda di mobilità per turismo e per attività *leisure* ha evidenziato fino al 2017 una riduzione a cui poi è seguito un recente e significativo incremento; di seguito ne viene riportata l'evoluzione.



In relazione alle risorse turistiche, è stata condotta una mappatura mediante un'indagine approfondita svolta attraverso la consultazione e l'analisi di documenti, di siti istituzionali dei comuni, dei social network e di qualsiasi ulteriore fonte disponibile, al fine di raccogliere il maggior numero di dati ed informazioni delle risorse considerate di interesse turistico nelle seguenti categorie:

- Patrimonio museale;
- Castelli di rilevanza turistica;
- Risorse paesaggistiche;
- Siti archeologici;
- Edifici religiosi di interesse storico-culturale;
- Eventi tradizionali/religiosi;
- Sagre ed eventi enogastronomici;
- Eventi culturali/musicali;
- Circuiti di qualità (bandiera blu e bandiera arancione);
- Prodotti tradizionali e marchi di qualità;
- Servizi di supporto ed entertainment (teatri, cinema, strutture sportive, sale da ballo).

L'indagine ha, per alcuni versi inaspettatamente, rivelato la ricchezza di un patrimonio ampio e diffuso: quasi ogni comune ha infatti una sua particolarità, un luogo di



interesse ricco di tradizione e di storia che lo identifica, intorno al quale si è sviluppato un senso di appartenenza della comunità che lo abita.

È emerso che anche i comuni molisani più piccoli hanno una propria ricchezza. A titolo esemplificativo: il comune di Duronia in provincia di Campobasso, con una popolazione di circa 400 abitanti, ospita il tratturo Castel di Sangro-Lucera, la roccaforte Civita dei sanniti e un recinto sannitico con reperti tombali; Castropignano, in provincia di Campobasso, con una popolazione di circa 900 abitanti, ospita il Parco delle Morge Cenozoiche del Molise, è attraversato dal tratturo Castel di Sangro-Lucera, custodisce il Castello d'Evoli, il Santuario della Madonna delle Grazie e il Santuario della Madonna del Peschio.

La provincia di Isernia non è da meno: il comune di San Pietro Avellana, con circa 500 abitanti, oltre ad essere (poco) noto per essere la patria del tartufo bianco, ha una ricchezza di tutto rispetto, ospita infatti il Museo delle civiltà e del costume d'epoca, è attraversato dal tratturo Celano-Foggia e ospita il Santuario San'Amico, risalente alla metà del 600. Si cita anche Rocchetta a Volturno (1.080 abitanti), che ospita il Museo internazionale delle guerre mondiali, è uno dei comuni del Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise, è sede del Castello Battiloro e del Santuario della Madonna delle Grotte, oltre ad essere sede del più noto complesso monumentale di San Vincenzo al Volturno che coinvolge i territori di Castel San Vincenzo e Rocchetta a Volturno.

Dall'analisi è sicuramente emersa: la ricchezza di un paesaggio naturale salvaguardato, di un patrimonio museale consistente (il Polo Museale del Molise gestisce e coordina musei, gallerie, aree e parchi archeologici, monumenti e palazzi storici di proprietà statale presenti in Molise), una grande quantità di siti archeologici purtroppo poco conosciuti, il patrimonio dei tratturi, una abbondanza di sagre ed eventi enogastronomici, culturali e musicali e, in generale, un territorio variegato ed incontaminato. Accanto alla ricchezza dei luoghi fa tuttavia spesso da contraltare una scarsa fruibilità dei siti, soprattutto di quelli dislocati nelle aree più interne, la frammentazione di una gestione promozionale e commerciale non unitaria e in generale una scarsa valorizzazione del territorio.

La mappatura condotta ha consentito nel dettaglio di rilevare la presenza di 226 eventi e sagre, caratterizzate da continuità nel tempo, che coprono la maggior parte dei comuni molisani; nel territorio, inoltre, sono presenti complessivamente 20 prodotti, classificati come tradizionali o tutelati da marchi di qualità, che però rappresentano solo parzialmente le potenzialità locali per la valorizzazione dell'enogastronomia.



Tabella 3.86 – Un riepilogo delle risorse turistiche mappate in Molise

Risorse turistiche	Provincia Campobasso	Provincia Isernia	Totale Molise
Patrimonio museale	10	18	28
Risorse paesaggistiche	60	50	110
Castelli di rilevanza turistica	40	25	65
Siti archeologici	36	7	43
Edifici religiosi	37	28	65
Eventi tradizionali/religiosi	98	43	141
Sagre ed eventi enogastronomici	23	23	46
Eventi culturali/musicali	28	11	39
Circuiti di qualità	2	3	5
Marchi di qualità	12	8	20
Servizi di supporto ed entertainment*	55	37	92

* Per servizi di supporto ed entertainment si intendono: cinema, teatri, locali da ballo e strutture sportive.

Fonte: elaborazioni Sviluppo Italia Molise

A tali risorse vanno aggiunti i Prodotti Agroalimentari Tradizionali (P.A.T.), decretati dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, che in Molise sono 159.

La serie storica di dati ISTAT del periodo 2008-2017¹⁰³ evidenzia che il numero totale di arrivi (ossia le persone che hanno visitato il Molise) nel 2017 è stato di circa 131.000 unità, con una significativa diminuzione del 33% rispetto al 2008 (le tabelle complete sono fornite nell'Allegato 3.1). Il numero totale di arrivi, nel periodo 2008-2017, è composto per il 90-92% da visitatori residenti in Italia e per il restante 8-10% da residenti all'estero. La riduzione nel valore assoluto di arrivi, nel medesimo periodo, ha riguardato entrambe le categorie di residenti anche se la variazione negativa è molto più accentuata per gli italiani (-34%) rispetto agli stranieri (-15%). Il numero totale di presenze (ossia i pernottamenti dei visitatori presso le strutture ricettive) è stato di circa 435.000 unità nel 2017. L'andamento delle presenze, nel periodo 2008-2017, replica i medesimi tassi di variazione negativi già ricordati per gli arrivi totali e per gli arrivi ripartiti in residenti italiani e stranieri. Il dato sulle presenze medie,



misurato come rapporto tra le presenze e gli arrivi, è di poco superiore ai 3 pernottamenti e mostra oscillazioni contenute nell'intero periodo 2008-2017, inoltre non evidenzia differenze significative tra i residenti italiani e quelli stranieri.

2) Da dove provengono i turisti che hanno visitato il Molise?

I dati ISTAT dell'ultimo anno disponibile consentono di capire la provenienza geografica dei visitatori del Molise. In particolare le persone residenti in Italia che hanno scelto di effettuare una visita in Molise sono concentrate in otto regioni che rappresentano il 79% circa del totale degli arrivi nel 2017 (come evidenzia la tabella seguente). Aggiungendo anche gli arrivi dei residenti in Molise, che decidono di trascorrere le vacanze nella propria regione, la percentuale sale all'86% circa del totale. La maggior parte dei visitatori proviene dalle regioni limitrofe (il 55%). Il dato delle presenze media evidenzia che per le otto regioni il numero di pernottamenti oscilla tra 2,5 e 4. Per i Molisani invece supera di poco i 5 pernottamenti.

Tabella 3.49 - Visitatori italiani in Molise nel 2017

Regione di origine	Arrivi	Presenze	Presenze Medie
Campania	25.864	91.866	3,55
Lazio	16.891	52.742	3,12
Puglia	16.283	40.683	2,50
Lombardia	10.078	39.965	3,97
Molise	8.302	43.063	5,19
Emilia Romagna	7.014	20.555	2,93
Abruzzo	6.709	18.902	2,82
Piemonte	5.753	24.247	4,21
Veneto	4.588	13.171	2,87

Fonte: Istat (2018)

Per quanto concerne i residenti all'estero, i dati del 2017 mostrano che il 72% del totale degli arrivi è concentrato in sedici paesi (come riportato nella tabella seguente). La regione è visitata da persone residenti in Europa, Asia, Nord America, Sud America. Le presenze medie oscillano in modo significativo in relazione al paese di origine: da un minimo di 2 pernottamenti (Corea del Sud) fino a un massimo di 8 (Polonia).



Tabella 3.50 - Visitatori stranieri in Molise nel 2017

Paese di origine	Arrivi	Presenze	Presenze Medie
Corea del Sud	1.338	2.846	2,13
Stati Uniti	1.134	4.064	3,58
Germania	1.042	4.270	4,10
Francia	732	2.291	3,13
Danimarca	672	2.869	4,27
Canada	588	1.781	3,03
Regno Unito	531	1.462	2,75
Svizzera / Liechtenstein	504	1.479	2,93
Austria	449	1.475	3,29
Argentina	354	1.082	3,06
Romania	320	1.856	5,80
Belgio	290	936	3,23
Paesi Bassi	285	635	2,23
Spagna	276	1.106	4,01
Repubblica Ceca	222	1.425	6,42
Polonia	211	1.673	7,93

Fonte: Istat (2018)

Ad integrazione delle informazioni sopra presentate, si riporta nell'Allegato 3.2 un focus sulle caratteristiche del turista straniero che visita il Molise: in esso sono riassunti i profili e le abitudini di comportamento dei turisti internazionali, così come ricostruiti da ENIT¹⁰⁴, suddivisi per paese di origine, con particolare riferimento alla top 10 registrata in regione. Dalla disamina delle schede, riferite al 2017, emergono alcuni elementi significativi, tra cui:

- la Germania si conferma come il primo paese target e con ampia capacità di spesa;
- la maggior parte di profili è rappresentata da "coppie senza figli" (soprattutto per Stati Uniti, Danimarca, Corea del Sud, Canada, Regno Unito), ma anche il



segmento "seniors" è ben rappresentato da paesi quali Francia, Canada, Polonia e Austria;

- la categoria "famiglie con bambini" è, a sua volta, ben rappresentata da turisti danesi, francesi, canadesi, austriaci;
- il target "giovani studenti" assume una notevole incidenza tra i visitatori coreani, romeni e polacchi;
- il rapporto qualità/prezzo si conferma un fattore determinante nella scelta di destinazioni alternative, come pure il livello di organizzazione e l'efficienza dei servizi.

Le schede complete sono disponibili nell'Allegato 3.2.

3) Quali aree geografiche hanno visitato i turisti nel Molise?

Nel 2017, sulla base dei dati ISTAT, è possibile ripartire gli arrivi e le presenze per le due province presenti nel Molise. In particolare, emerge che nella provincia di Campobasso è concentrata la maggioranza assoluta degli arrivi e delle presenze, con una percentuale che raggiunge il 75% nel caso dei visitatori residenti in Italia e il 70% per i residenti all'estero. Una quota più elevata di visitatori stranieri soggiorna nella provincia di Isernia rispetto alla percentuale di italiani (come riportato nella tabella seguente).

Tabella 3.51 - Arrivi nel Molise (2017)

Provincia visitata	Residenti in Italia	Residenti all'estero
Campobasso	75	70
Isernia	25	30
	100	100

Fonte: Istat (2018)



Nel 2017, i dati ISTAT, indicano che la maggioranza assoluta delle presenze (81,5%) è stata registrata in 6 comuni del Molise come riportato nella tabella seguente. Tutti gli altri comuni della regione incidono per il 18,5% delle presenze. Il turismo verso il mare risulta la destinazione preferita con il 66% delle presenze totale nel 2017. Inoltre la ripartizione percentuale di questi visitatori nelle due tipologie di italiani e stranieri evidenzia che gli stranieri non raggiungono il 15% delle presenze in alcun comune della regione. La presenza del comune di Pozzilli, tra i primi 6 comuni del Molise in termini di presenze turistiche, è riconducibile al flusso di visitatori che si recano in quella località per esigenze di salute (il comune è sede di un istituto di cura che serve numerosi pazienti).

Tabella 3.53 - Composizione percentuale delle presenze nei principali comuni (2017)

	Totale visitatori	Residenti in Italia	Residenti all'estero
Termoli	42,3	88	12
Montenero di Bisaccia	13,4	96	4
Campomarino	10,3	96	4
Isernia	6,1	86	14
Campobasso	4,9	86	14
Pozzilli	4,5	87	13

Fonte: Istat (2018)



5) Quando i turisti sono stati in vacanza nel Molise?

Le rilevazioni dell'ISTAT in merito alla distribuzione temporale delle presenze turistiche consentono di esprimere alcune considerazioni sui periodi dell'anno scelti dai residenti in Italia e dai residenti all'estero per andare in vacanza nel Molise. I dati del 2017 evidenziano la situazione riportata nella tabella seguente. In particolare il fenomeno della stagionalità è particolarmente evidente per gli esercizi extra-alberghieri scelti dai residenti in Italia, quasi l'88% delle presenze è concentrato nel periodo estivo con una maggiore incidenza dei mesi di luglio e agosto. Al contrario gli esercizi alberghieri, scelti dai residenti in Italia, mostrano un flusso di presenze che si distribuisce in un arco temporale più ampio attenuando il problema della stagionalità. I residenti all'estero evidenziano scelte temporali simili ai turisti italiani per gli esercizi alberghieri e molto diverse per gli esercizi extra-alberghieri che risultano occupati anche in altri periodi dell'anno rispetto all'estate.

Tabella 3.56 - Composizione percentuale delle presenze nel Molise per periodo dell'anno (2017)

	Residenti in Italia		Residenti all'estero	
	Esercizi alberghieri	Esercizi extra-alberghieri	Esercizi alberghieri	Esercizi extra-alberghieri
Dicembre-Gennaio	13,2	3,7	7,3	6,2
Febbraio-Maggio	25,0	6,3	31,3	27,5
Giugno-Settembre	52,5	87,7	52,1	59,4
Ottobre-Novembre	9,3	2,3	9,3	6,9
	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Istat (2018)



3.5.4 Trend per il 2018-2019 - Molise

In attesa dei dati definitivi rilasciati da ISTAT per il livello regionale, le stime relative al 2018 sono riassunte nella seguente tabella:

**Tabella 3.60 – Movimento turistico in Molise
(variazioni % sull'anno precedente)**

Anni	Arrivi			Presenze		
	Italiani	Stranieri	Totale	Italiani	Stranieri	Totale
2017	-5,9	4,6	-5,0	-9,2	-12,5	-9,5
2018	7,1	-11,2	5,3	9,0	-7,5	7,5

Fonte: Banca d'Italia (2019)

Uno specifico aggiornamento è disponibile in base alle elaborazioni dell'Azienda Autonoma di Soggiorno di Termoli (AAST)¹¹² che, su dati Istat, per l'anno 2018, rileva come nell'insieme degli esercizi ricettivi (alberghieri ed extra-alberghieri) di Termoli (CB), gli arrivi siano stati 52.134 (a fronte dei 49.343 del 2017, +5,7%), di cui 46.827 italiani, in aumento del 7,6% e 5.307 stranieri, in diminuzione del 9,0%.

Le presenze sono state 171.945 (a fronte delle 155.325 del 2017, +10,7%), di cui 155.938 di italiani, in aumento del 13,4% e 16.007 di stranieri, in diminuzione del 10,2%.



3.7.2.2 Le sfide per il Molise

La scarsa valorizzazione delle risorse regionali è un tratto comune a tutte le regioni del Mezzogiorno, come mostrano i dati della Banca d'Italia¹²³. In questo quadro i dati del Molise sono particolarmente negativi e le destinazioni regionali presentano un medio-basso livello di maturità¹²⁴ lato domanda - il Molise è spesso ultimo per flussi turistici in Italia - e lato offerta - la regione ha importanti potenziali di crescita sia in termini geografici (ad es. chilometri di costa e di sentieri da valorizzare) che di servizi offerti. Questo riguarda in primis le destinazioni turistiche per eccellenza, mare e montagna, ma anche le altre risorse nazionali - e regionali - di punta, come la cultura e l'enogastronomia.

Questa criticità, come segnala la Banca d'Italia a proposito del Mezzogiorno, è una opportunità laddove *"emergono spazi da sfruttare per trarre pieno beneficio dalle potenzialità del settore, [...] dove le attività turistiche appaiono ancora relativamente sottodimensionate e dove, dato il ritardo di sviluppo dell'area, maggiori potrebbero essere i benefici in termini d'impatto su prodotto e occupazione"*¹²⁵. Inoltre, in una fase di profonda trasformazione della domanda turistica e, più in generale, degli asset competitivi delle regioni italiane, il ritardo del Molise apre delle prospettive di grande interesse nella misura in cui filiere non consolidate sono in grado, se opportunamente promosse, con maggiore elasticità e minor costo di riconversione, di accogliere nuovi strumenti e nuove direzioni di sviluppo a forte contenuto di innovazione tecnologica. Un terzo elemento da considerare è la possibilità, per una regione in una fase ancora acerba del suo sviluppo turistico, di costruire un modello di crescita sostenibile che



eviti le esternalità negative che molte destinazioni mature stanno provando, in primis aumento del costo della vita per i residenti, aumento del valore immobiliare delle case e sovraffollamento.

Ultimo ma non meno importante dato da considerare: il Molise ha dei buoni riscontri nella valutazione dell'esperienza di visita. Ad esempio la Banca D'Italia, nel monitoraggio sul grado di soddisfazione espresso dai turisti stranieri verso mete culturali¹²⁶, nel periodo 2007-2015, stima una crescita rilevante per la regione e un posizionamento molto positivo, al quarto posto dopo Umbria, Friuli e Marche. Si può quindi supporre che, una volta superata la criticità maggiore per la regione, ovvero l'accessibilità (come mix di promozione, trasporti e sistema di accoglienza), l'esperienza di visita contenga molti elementi di competitività.

Definita una strategia per superare i problemi di accesso, il tema centrale appare quindi quello di valorizzare le risorse del Molise che, come ampiamente descritto sopra, sono significative e perfettamente in linea con le evoluzioni della domanda turistica. "Valorizzazione" è pertanto un processo strategico ai fini della costruzione del "prodotto-promozione", del rafforzamento dell'esperienza di visita in termini qualitativi e di prolungamento del soggiorno, della fidelizzazione del turista funzionale al ritorno e alla sua trasformazione in un promotore del territorio nei suoi paesi d'origine.

Strettamente collegato al tema della valorizzazione è quello dell'innovazione. Come già evidenziato, l'innovazione è l'asse strategico fondamentale sia per costruire prodotti che intercettino flussi turistici che guardano ad offerte sempre nuove e ritagliate su misura, adattabili e modulabili, in trasformazione, sia per individuare nuovi linguaggi e strumenti di promozione, più diffusivi e in grado di intercettare pubblici differenziati,

sia, infine, per fare delle strategie turistiche un'occasione di rilancio del territorio in un'ottica di sviluppo sostenibile e di specializzazione intelligente¹²⁷.

LINEE DI SVILUPPO DEL TURISMO

I possibili assi evolutivi, desunti dal quadro internazionale congiunturale sopra esposto, ma da verificare una volta attivato un sistema informativo regionale in grado di restituire una adeguata radiografia dei flussi, anche in rapporto alle mete analoghe di altre regioni, sono:

- Espansione sulla costa di offerte mirate a target specifici, ad es. domanda di turismo natura;
- Incremento/valorizzazione di servizi aggiuntivi, ad es. pesca, sport acquatici (vedi infra);
- Incremento/valorizzazione di filiere connesse, ad es. enogastronomia;
- Creazione di pacchetti compositi mare/cultura/montagna.



Il Piano nazionale introduce una nuova visione del turismo come “generatore di cultura”, nella direzione di avvicinare il patrimonio al proprio pubblico e a condividerne e propagarne qualità, valori ecc.: una nuova offerta di fruizione che serva ad alimentare e far vivere nel futuro la vitalità del patrimonio culturale, identificando i Musei come punti di connessione culturale con i territori e produttori di nuova cultura. Una particolare attenzione è riservata al sostegno del turismo dedicato alle famiglie per incentivarne la frequentazione dei luoghi della cultura e la partecipazione ai processi di conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale.

All'interno di questo ragionamento è rilevante in Molise il peso, attuale e potenziale, degli “antichi borghi”. I borghi rappresentano un patrimonio culturale per lo sviluppo del turismo legato al patrimonio storico, culturale e identitario. Il turismo dei borghi interessa destinazioni non sempre note ma con un riconoscibile carattere identitario che si offrono quali mete ideali per forme di turismo *slow* e attento alla sostenibilità. Quattro borghi del Molise hanno la bandiera arancione¹³⁵, marchio di qualità turistico-ambientale conferito dal Touring Club Italiano ai piccoli comuni dell'entroterra italiano (massimo 15.000 abitanti) che si distinguono per un'offerta di eccellenza e un'accoglienza di qualità. Il sistema dei Borghi regionali, inteso come prodotto, non è però ancora definito e manca di un'adeguata promozione e commercializzazione. Il turista che arriva oggi in Molise considera il borgo come prodotto aggiuntivo ad altre destinazioni sul territorio.

alcuni casi, percorsi/prodotti turistici interregionali. Tematismi e percorsi si integrano generando un set di “progetti turistici” di cui, in attesa di un quadro informativo generale più approfondito, si riporta qui di seguito una prima identificazione:

⇒ **I Cammini**

Il desiderio di intraprendere un cammino è un fenomeno sociale che influisce anche sulla scelta di una destinazione turistica. Il turismo dei cammini è un segmento in crescita che rappresenta un'opportunità per rivalutare le zone interne, coinvolgendo un'ampia rete di soggetti quali gli enti locali, le autorità ecclesiastiche, gli operatori turistici, le associazioni e le comunità.

Il Molise è ricco di possibili cammini e di luoghi a forte valenza culturale, naturalistica e spirituale che potrebbero diventare nodi di percorsi di interessante potenzialità turistica.

Il concetto di “cammino” inteso come percorso di viaggio, scoperta, trasformazione, legato alla storia di un territorio e alle sue caratteristiche fisiche e spirituali, può essere declinato, in Molise, in una molteplicità di esperienze e motivazioni di viaggio tra cui le principali sono: la via dei tratturi, i percorsi spirituali, il trekking e i cammini montani.



⇒ **Percorsi natura e sport**

Ai percorsi naturali possono essere legate offerte dedicate a sport specifici. Il cicloturismo, ad esempio, sport già molto diffuso in Molise, è un prodotto che può essere praticato individualmente (fai da te) e con tour organizzati da agenzie che forniscono servizi di supporto logistico, adeguata ospitalità, trasporto bagagli, ecc. Può essere un'ottima proposta per posizionare la regione nei mercati interessati, contribuendo alla destagionalizzazione così come allo sviluppo di nuove attività economiche sul territorio.

⇒ **Sentieri di Acqua e Pietra**

In linea con il format del progetto "Sentieri di Acqua e Pietra: cultura e turismo sostenibile nell'Alta Valle del Volturno" ideato dal Polo Museale del Molise, il tema dell'acqua e la suggestione del fiume come trasformazione e movimento, dal passato al futuro, dalla storia e le radici del Molise al Molise del futuro, disegna un processo di scoperta delle risorse del Molise, della sua "eccellenza diffusa", legandosi con la valorizzazione del patrimonio culturale e con l'attivazione di percorsi dedicati (anche attraverso i cammini e i tratturi di cui sopra), anche Il Molise, coerentemente con il tema della valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico, si presta a diventare un territorio di riflessione e progettazione su un futuro in cui l'acqua diverrà, sempre più, bene scarso e prezioso. Al turista viene offerta una rete di luoghi, fortemente legati all'identità del territorio (abbazie, castelli, musei, siti archeologici, ma anche laghi, torrenti, oasi naturali, e parchi, e ancora strutture produttive legate alla storia del territorio, prodotti DOP e, non ultimi, i borghi antichi) ognuno dei quali offre un pezzo di racconto della storia regionale: un racconto che non è solo visione del passato ma è anche ragionamento sul presente e sul futuro, per stimolare temi come la sostenibilità ambientale.



⇒ **Mare e Monti**

In un'ottica di sistema integrato la valorizzazione del turismo montano passa anche attraverso la gestione di pacchetti integrati con il turismo balneare. Va promossa la complementarità delle due offerte. Nel periodo estivo, infatti, molte mete "interne" del Molise potrebbero beneficiare di offerte specifiche di tour giornalieri o pacchetti compositi che sfruttino l'effetto traino del turismo balneare.

⇒ **Made in Molise**

Nella stessa logica di progetti integrati natura e cultura, è possibile immaginare delle proposte che leghino le eccellenze enogastronomiche regionali allo shopping e alla valorizzazione dell'artigianato locale. Una rete fatta di vendita e consumo di prodotti tipici a km 0 (vino, salumi, formaggi, tartufo, olio...), botteghe e prodotti dell'artigianato locale di qualità, stabilimenti della manifattura di eccellenza, outlet e negozi di abbigliamento.

Il prodotto potrebbe essere declinato in una doppia versione: diretto ad un target di lusso, interessato a prodotti enogastronomici esclusivi e shopping di grandi marche da una parte; diretto ad un target più ampio dal punto di vista della disponibilità economica, ma interessato a prodotti di qualità, a km 0, fortemente territorializzati e quindi connotati da carattere identitario ed esclusivo, dall'altra.

Alcuni dei progetti prevedibili per questa linea tematica potrebbero anche coinvolgere ed impattare direttamente sul sistema agricolo locale, promuovendo varietà locali e tradizionali (ad es. il recupero di antichi ortaggi), politiche di tutela del territorio e della zootecnia familiare, sperimentazione e innovazione nel settore, "la certificazione dei processi di produzione dei prodotti agricoli per accedere ai mercati nazionali ed internazionali attraverso percorsi di nicchia"¹⁴⁷.

⇒ **Salute e benessere**

Il Molise ha molte carte per guardare allo sviluppo di un distretto internazionale di competenze nel Benessere e nella Qualità della vita delle persone partendo dalla valorizzazione del patrimonio umano, sociale e naturale.

In conclusione, il settore del turismo/*leisure* ha rilevanti margini di miglioramento, come evidenziato in tabella:



		Tendenza di crescita		
		Alta	Media	Bassa
Potenzialità del Molise	Alta	Turismo culturale Turismo ambientale e sportivo		
	Media	Turismo Enogastronomico Turismo del benessere	Turismo balneare Turismo rurale Turismo montano	
	Bassa	Turismo esperienziale Turismo sostenibile Turismo gaming Turismo disconnesso Turismo fandom	Turismo religioso Turismo accessibile Turismo professionale	Turismo educativo

Fonte: elaborazioni Sviluppo Italia Molise 2019

Figura 19 – matrice potenzialità/tendenza di crescita (Sviluppo Italia. Molise - 2019)

Dal 2018 il trend è in costante crescita, sia in ragione del sempre più diffuso turismo di prossimità sia grazie al turismo estero, che ha registrato un significativo incremento, tanto da avere risonanza mediatica anche attraverso un articolo del giornale inglese The Guardian.

Relativamente al turismo di prossimità, la realizzazione di alcune produzioni cinematografiche girate nelle località molisane ha contribuito ad attrarre un maggior numero di turisti. In particolare:

- “*Sole a Catinelle*” di G. Nunziante con Checco Zalone (girato tra Petrella, Limosano, Casacalenda, Provvidenti, Montecilfone);
- “*Non ti Muovere*” di S. Castellitto con Sergio Castellitto e Penelope Cruz (in parte girato tra Ripalimosani, Castropignano, Oratino, Bojano, Altilia).

Nel territorio molisano, la località che ha registrato il più alto tasso di incremento di flusso turistico è la città di Termoli con un incremento nel 2021 delle presenze turistiche pari al 23,2% in più rispetto al 2020 e del +5,7% rispetto al 2019, per un totale di 166.773 presenze.

Dei turisti giunti nella cittadina, gli italiani si sono attestati al +18,5% mentre gli stranieri +22,3% (sempre rispetto al 2020).



Di particolare rilevanza è anche la durata media dei soggiorni che si è fortemente innalzata, erigendo Termoli a vera e propria ambita meta turistica.

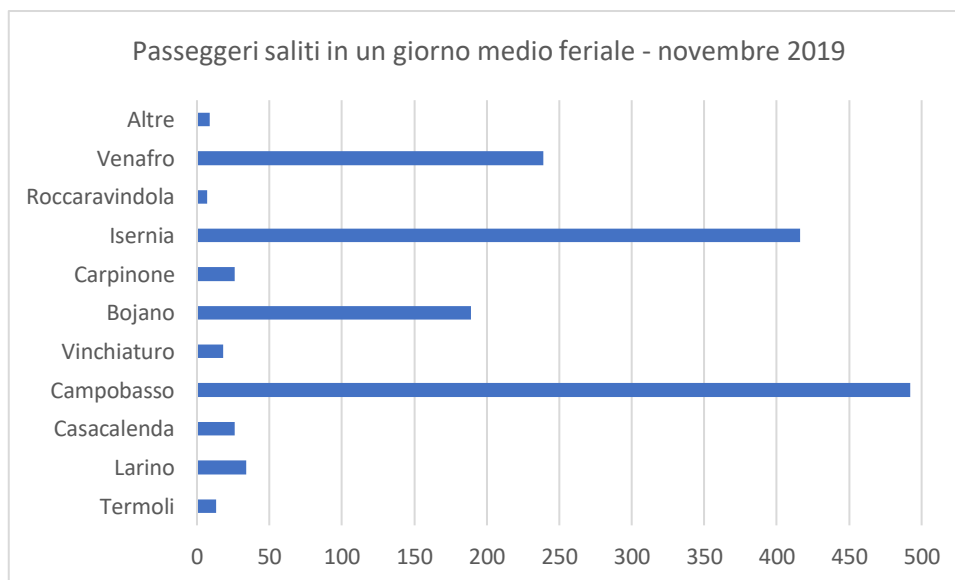
Gli spostamenti turistici/*leisure*, potrebbero costituire - almeno in parte - potenziale domanda di trasporto pubblico locale, da intercettare anche attraverso una sinergica azione tra gli assessorati regionali e le imprese di trasporto a cui è affidato il servizio.

Focus domanda di mobilità ferroviaria- Servizi di trasporto passeggeri ferroviari TPL di competenza della Regione Molise

La domanda di mobilità ferroviaria regionale viene soddisfatta attraverso i servizi forniti da Trenitalia.

Gli spostamenti ferroviari nel giorno feriale medio sono circa 3293 per Trenitalia e sono caratterizzati da una forte concentrazione nella tratta Campobasso-Roma.

Di seguito si riportano tabelle riassuntive delle frequentazioni (anno di riferimento 2019), suddivise per stazioni molisane, ad esclusione della relazione Termoli-Campobasso. per la quale vengono indicati i dati relativi al 2022, considerata la sospensione di circolazione sulla linea per l'anno 2019.



Quanto sopra conferma la sostanziale rispondenza dei servizi ferroviari alle esigenze di mobilità espresse dai cittadini e quindi dalla Regione, poiché la prevalenza degli spostamenti dei residenti è a vocazione pendolare verso Napoli e Roma.



Nell'ambito del contratto di servizio con Trenitalia sono previsti ad oggi alcuni servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari cosiddetti “programmati” che garantiscono la risposta alla domanda di mobilità e nel contempo assicurano la capillarità dei servizi del TPL regionale tenendo conto della frequentazione che ha reso più economico il mezzo su ruote.

Il dettaglio circa i suddetti servizi è rimandato alla sezione “*Offerta di trasporto con autoservizi sostitutivi*”.

Focus domanda di mobilità automobilistica su servizi del TPL - Servizi di trasporto passeggeri automobilistici di competenza della Regione Molise

2 L'OFFERTA DI TRASPORTO SU GOMMA

2.2 ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO PER MACROCORRIDOIO

2.2.1 INTRODUZIONE

In questo capitolo si riporta un'analisi della domanda di trasporto per macrocorridoio, al fine di valutare quanto l'offerta di trasporto e la domanda di trasporto viaggino in parallelo, oppure se ci fosse su qualche corridoio uno squilibrio che dovrebbe essere compensato, con futuri investimenti o azioni, nell'ambito del Piano Generale dei Trasporti.

L'analisi della domanda è effettuata utilizzando le matrici origine/destinazione (matrici OD) utilizzate nell'ambito della progettazione dei servizi effettuata nella Macroattività 1.



2.2.2 ATTRIBUZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AI MACROCORRIDOI

La procedura di attribuzione della domanda di trasporto ai macrocorridoi è avvenuta con la seguente procedura:

- 1) *Scelta matrici OD.* Sono state utilizzate due matrici OD, entrambe stimate durante la Macroattività 1 e già utilizzate in fase di progettazione. In particolare, la matrice OD complessiva (tutti i modi di trasporto) e la matrice OD Trasporto Pubblico Locale (TPL). La prima è utile per individuare la domanda complessiva di trasporto e, quindi, quanto l'offerta di TPL sia in grado di soddisfare la domanda complessiva. La seconda, invece, rappresenta la domanda ad oggi soddisfatta dal sistema di TPL. Queste matrici OD hanno dimensione 136x136 (18.496 coppie OD), dove 136 sono i Comuni della Regione Molise, assunti zone di traffico.
- 2) *Attribuzione di ogni comune a un Macrocorridoio.* Ogni Comune della Regione Molise è attribuito ad uno o più Macrocorridoi, in funzione della propria appartenenza ad un corridoio/ambito appartenente al Macrocorridoio. In Tabella 3.1 si riporta la suddetta attribuzione (matrice di incidenza Comune/Macrocorridoio).
- 3) *Stima matrici OD relative ai Macrocorridoi.* La matrice di incidenza Comune/Macrocorridoio consente di ricavare una matrice OD per ogni corridoio. In particolare, tale matrice considera la domanda di trasporto solo tra le coppie OD che abbiano Origine e Destinazione entrambe appartenenti allo stesso Macrocorridoio (i valori sulla diagonale principale - spostamenti intracomunali - non sono stati considerati).
- 4) *Domanda complessiva per Macrocorridoio.* La somma dei valori di domanda su tutte le coppie OD interessanti un Macrocorridoio rappresenta la domanda di trasporto complessiva attribuibile al Macrocorridoio. Alcune coppie OD non sono attribuibili a nessun Macrocorridoio; il totale di domanda non attribuita è anche essa calcolata, per verificare la funzionalità dei corridoi. Tutti i risultati sono sintetizzati nella Tabella 3.2. Si tenga presente che alcune coppie OD possono appartenere a più corridoi, come ad esempio le coppie OD Isernia-Campobasso e Campobasso-Termoli.

Tabella 3.1 – Matrice di incidenza Comuni/Macrocorridoi (continua)



Procom	COMUNE	Macrocorridoio								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
70001	Acquaviva Collecroce	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70002	Baranello	0	0	1	0	0	0	0	0	1
70003	Bojano	0	0	1	0	0	0	0	0	0
70004	Bonefro	0	1	0	0	0	0	0	1	0
70005	Busso	0	0	1	0	0	0	0	0	1
70006	Campobasso	1	1	1	0	0	0	1	0	1
70007	Campochiaro	0	0	1	0	0	0	0	0	0
70008	Campodipietra	0	0	0	0	0	0	1	0	0
70009	Campolieto	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70010	Campomarino	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70011	Casacalenda	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70012	Casalciprano	0	0	1	0	0	0	0	0	1
70013	Castelbottaccio	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70014	Castellino del Biferno	1	1	0	0	0	0	0	0	0
70015	Castelmauro	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70016	Castropignano	0	0	0	0	0	0	0	0	1
70017	Cerce Maggiore	0	0	0	0	0	0	1	0	0
70018	Cercepiccola	0	0	1	0	0	0	0	0	0
70019	Civitacampomarano	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70020	Colle d'Anchise	0	0	1	0	0	0	0	0	1
70021	Colletorto	0	0	0	0	0	0	0	1	0
70022	Duronia	0	0	0	0	0	0	0	0	1
70023	Ferrazzano	0	0	0	0	0	0	1	0	0
70024	Fossalto	0	0	0	0	0	0	0	0	1
70025	Gambatesa	0	0	0	0	0	0	1	0	0
70026	Gildone	0	0	0	0	0	0	1	0	0
70027	Guardiafiera	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70028	Guardiaregia	0	0	1	0	0	0	0	0	0
70029	Guglionesi	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70030	Jelsi	0	0	0	0	0	0	1	0	0
70031	Larino	0	1	0	0	0	0	0	1	0
70032	Limosano	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70033	Lucito	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70034	Lupara	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70035	Macchia Valfortore	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70036	Mafalda	0	0	0	0	0	1	0	0	0
70037	Matrice	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70038	Mirabello Sannitico	0	0	0	0	0	0	1	0	0
70039	Molise	0	0	0	0	0	0	0	0	1
70040	Monacilioni	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70041	Montagano	1	1	0	0	0	0	0	0	0
70042	Montecilfone	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70043	Montefalcone nel Sannio	0	0	0	0	0	1	0	0	0
70044	Montelongo	0	1	0	0	0	0	0	1	0
70045	Montemitro	0	0	0	0	0	1	0	0	0
70046	Montenero di Bisaccia	0	0	0	0	0	1	0	0	0
70047	Montorio nei Frentani	0	1	0	0	0	0	0	1	0
70048	Morrone del Sannio	1	1	0	0	0	0	0	0	0
70049	Oratino	0	0	0	0	0	0	0	0	1
70050	Palata	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70051	Petacciato	0	0	0	0	0	1	0	0	0
70052	Petrella Tifernina	1	1	0	0	0	0	0	0	0
70053	Pietracatella	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70054	Pietracupa	0	0	0	0	0	0	0	0	1
70055	Portocannone	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70056	Provvidenti	1	1	0	0	0	0	0	0	0
70057	Ricca	0	0	0	0	0	0	1	0	0
70058	Ripabottoni	1	1	0	0	0	0	0	0	0
70059	Ripalimosani	1	0	0	0	0	0	0	0	0



Tabella 3.1 – Matrice di incidenza Comuni/Macrobacini

Procom	COMUNE	Macrocorridoio								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
70060	Roccavivara	0	0	0	0	0	1	0	0	0
70061	Rotello	0	0	0	0	0	0	0	1	0
70062	Salcito	0	0	0	0	0	1	0	0	0
70063	San Biase	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70064	San Felice del Molise	0	0	0	0	0	1	0	0	0
70065	San Giacomo degli Schiavoni	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70066	San Giovanni in Galdo	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70067	San Giuliano del Sannio	0	0	1	0	0	0	0	0	0
70068	San Giuliano di Puglia	0	0	0	0	0	0	0	1	0
70069	San Martino in Pensilis	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70070	San Massimo	0	0	1	0	0	0	0	0	0
70071	San Polo Matese	0	0	1	0	0	0	0	0	0
70072	Santa Croce di Magliano	0	0	0	0	0	0	0	1	0
70073	Sant'Angelo Limosano	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70074	Sant'Elia a Pianisi	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70075	Sepino	0	0	1	0	0	0	0	0	0
70076	Spinete	0	0	1	0	0	0	0	0	1
70077	Tavenna	1	0	0	0	0	0	0	0	0
70078	Termoli	1	1	0	0	0	1	0	0	0
70079	Torella del Sannio	0	0	0	0	0	0	0	0	1
70080	Toro	0	0	0	0	0	0	1	0	0
70081	Trivento	0	0	0	0	0	1	0	0	0
70082	Tufara	0	0	0	0	0	0	1	0	0
70083	Ururi	0	1	0	0	0	0	0	0	0
70084	Vinchiatturo	0	0	1	0	0	0	0	0	0
94001	Acquaviva d'Isernia	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94002	Agnone	0	0	0	0	1	0	0	0	0
94003	Bagnoli del Trigno	0	0	0	0	0	1	0	0	0
94004	Belmonte del Sannio	0	0	0	0	1	0	0	0	0
94005	Cantalupo nel Sannio	0	0	1	0	0	0	0	0	0
94006	Capracotta	0	0	0	0	1	0	0	0	0
94007	Carovilli	0	0	0	0	1	0	0	0	0
94008	Carpinone	0	0	1	0	0	0	0	0	1
94009	Castel del Giudice	0	0	0	0	1	0	0	0	0
94010	Castelpetroso	0	0	1	0	0	0	0	0	1
94011	Castelpizzuto	0	0	0	1	0	0	0	0	0
94012	Castel San Vincenzo	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94013	Castelverrino	0	0	0	0	1	0	0	0	0
94014	Cerro al Volturno	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94015	Chiauci	0	0	0	0	0	1	0	0	0
94016	Civitanova del Sannio	0	0	0	0	0	1	0	0	0
94017	Colli a Volturno	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94018	Conca Casale	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94019	Filignano	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94020	Forlì del Sannio	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94021	Fornelli	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94022	Frosolone	0	0	0	0	0	0	0	0	1
94023	Isernia	0	0	1	1	1	1	0	0	1
94024	Longano	0	0	0	1	0	0	0	0	0
94025	Macchia d'Isernia	0	0	0	1	0	0	0	0	0
94026	Macchiagodena	0	0	0	0	0	0	0	0	1
94027	Miranda	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94028	Montaquila	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94029	Montenero Val Cocchiara	0	0	0	1	1	1	0	0	0
94030	Monteroduni	0	0	0	1	0	0	0	0	0
94031	Pesche	0	0	0	0	1	1	0	0	0
94032	Pescolaiano	0	0	0	0	1	0	0	0	0
94033	Pescopennataro	0	0	0	0	1	0	0	0	0
94034	Pettoranello del Molise	0	0	1	0	0	0	0	0	1



Tabella 3.2 – Attribuzione della domanda di trasporto ai Macrocorridoi

Macrocorridoio	N. coppie OD	Domanda complessiva (spost./giorno)	%	Domanda TPL (spost./giorno)	%	Domanda complessiva/Coppie OD	Domanda TPL/Coppie OD
1	552	27.654,90	12,7%	6.531,16	16,1%	50,10	11,83
2	552	37.131,49	17,1%	8.553,40	21,1%	67,27	15,50
3	506	36.462,51	16,8%	6.770,88	16,7%	72,06	13,38
4	600	33.827,02	15,6%	4.411,74	10,9%	56,38	7,35
5	1.056	24.685,20	11,4%	4.669,42	11,5%	23,38	4,42
6	1.056	27.126,88	12,5%	5.276,16	13,0%	25,69	5,00
7	110	26.973,35	12,4%	3.871,23	9,5%	245,21	35,19
8	56	3.770,51	1,7%	693,87	1,7%	67,33	12,39
9	420	23.562,76	10,8%	4.351,75	10,7%	56,10	10,36
Non attribuita	14.338	28.461,49	13,1%	5.640,35	13,9%	1,99	0,39
Totale*	18.360	217.346,20		40.624,30			

* I valori relativi alla domanda non sono pari alla somma dei valori per i singoli Macrocorridoi corridoi perché una coppia OD può appartenere a più di un Macrocorridoio. Non si considerano i valori sulla diagonale principale della matrice (spostamenti intracomunali)

L'analisi dei dati riportati in Tabella 3.2 mostra come la scelta dei Macrocorridoi sia stata efficace. Infatti, pur potendo attribuire a nessun corridoio 14.338 coppie OD su 18.360 (78,1%), la domanda non attribuita è solo del 13,1%, con valori di domanda media per coppia OD molto bassi.



2.3.2.2 ANALISI PER ORIGINE-DESTINAZIONE

I risultati ottenuti nel paragrafo precedente, sia quelli aggregati che quelli disaggregati (matrici OD), forniscono i risultati numerici indispensabili per la fase di progettazione del sistema di TPL. Una rappresentazione grafica degli stessi risultati è altrettanto importante, perché consente di sintetizzare le principali risultanze ottenute e di individuare con facilità le aree dove è conveniente intervenire.

Ci sono diversi modi per rappresentare in maniera sintetica la domanda di mobilità che interessa un territorio vasto. In questa relazione si è scelto di rappresentare la domanda tramite delle direttrici di mobilità, costruite con la seguente procedura:

1. Si costruisce un grafo schematico della rete di trasporto stradale che in grado di collegare tutte le principali località servite o da servire dell'area di studio (Figura 4.15).
2. Agli archi del grafo si attribuisce una velocità di percorrenza pari alla velocità commerciale media sulla rete.
3. Ogni Comune della Regione Molise è rappresentato con un nodo centroide che, tramite un arco connettore, è collegato al grafo così costruito.
4. A questa rete si assegna con una procedura del tipo AON (All-Or-Nothing), cioè con un modello di scelta del minimo percorso deterministico e non-congestionato, la matrice OD.
5. La suddetta procedura di assegnazione fornisce la rappresentazione dei flussi di traffico sul grafo schematico, evidenziando con gli spessori le principali direttrici di domanda di trasporto.

Questa procedura è stata applicata utilizzando le seguenti matrici OD giornaliere:

- i. Matrice OD tutti i modi di trasporto, intera Regione Molise (Figura 4.16).
- ii. Matrice OD TPL, intera Regione Molise (Figura 4.17).
- iii. Matrice OD tutti i modi di trasporto, spostamenti radiali (Figura 4.18).
- iv. Matrice OD TPL, spostamenti radiali (Figura 4.19).



- v. Matrice OD tutti i modi di trasporto, spostamenti di collegamento tra i 4 principali centri attrattori (Figura 4.20).
- vi. Matrice OD TPL, spostamenti di collegamento tra i 4 principali centri attrattori (Figura 4.21).
- vii. Matrice OD tutti i modi di trasporto, spostamenti locali (spostamenti con origine e destinazione diversa dai 4 principali centri attrattori) (Figura 4.22).
- viii. Matrice OD TPL, spostamenti locali (spostamenti con origine o destinazione diversa dai 4 principali centri attrattori) (Figura 4.23).

Le Figure generate sono state costruite utilizzando per lo spessore dei flussi sempre la stessa scala grafica, in modo da poter confrontare gli spostamenti complessivi con quelli solo sul TPL e gli spostamenti delle varie tipologie individuate ("radiali", "di collegamento" e "locali") in termini assoluti.



Figura 4.15 – Grafo semplificato della Regione Molise

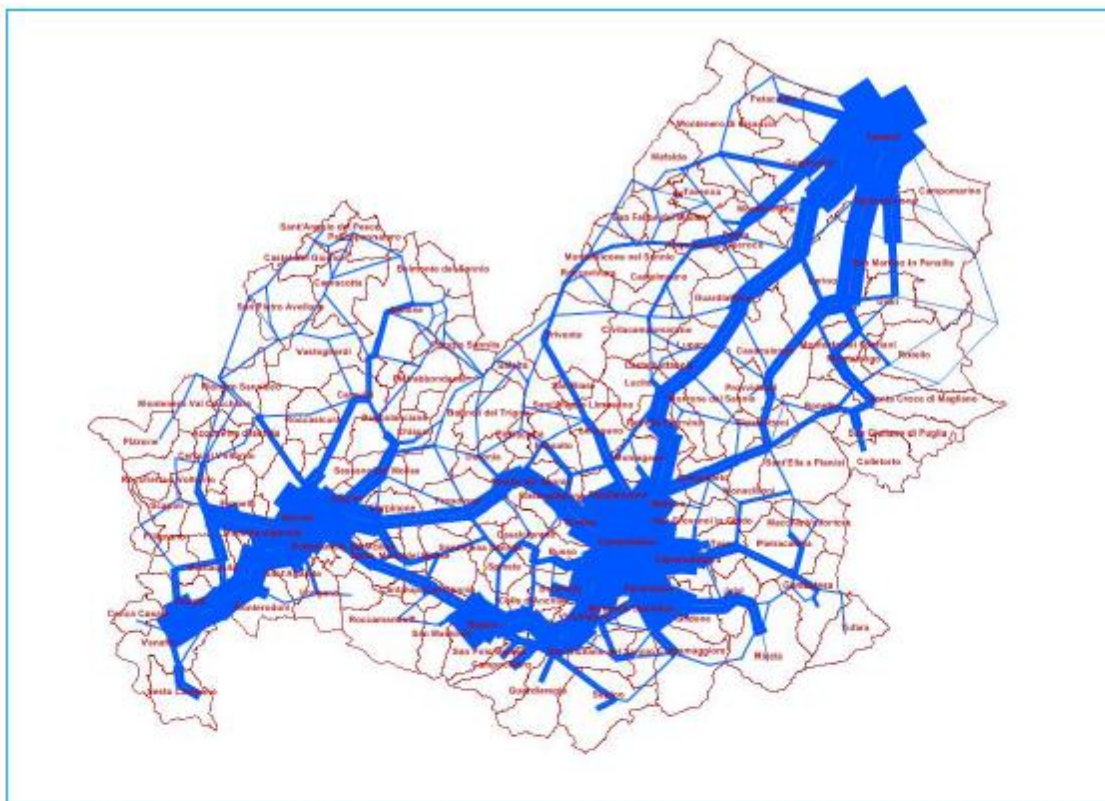


Figura 4.16 – Flussi giornalieri complessivi (tutti i modi) relativi all'intera Regione Molise

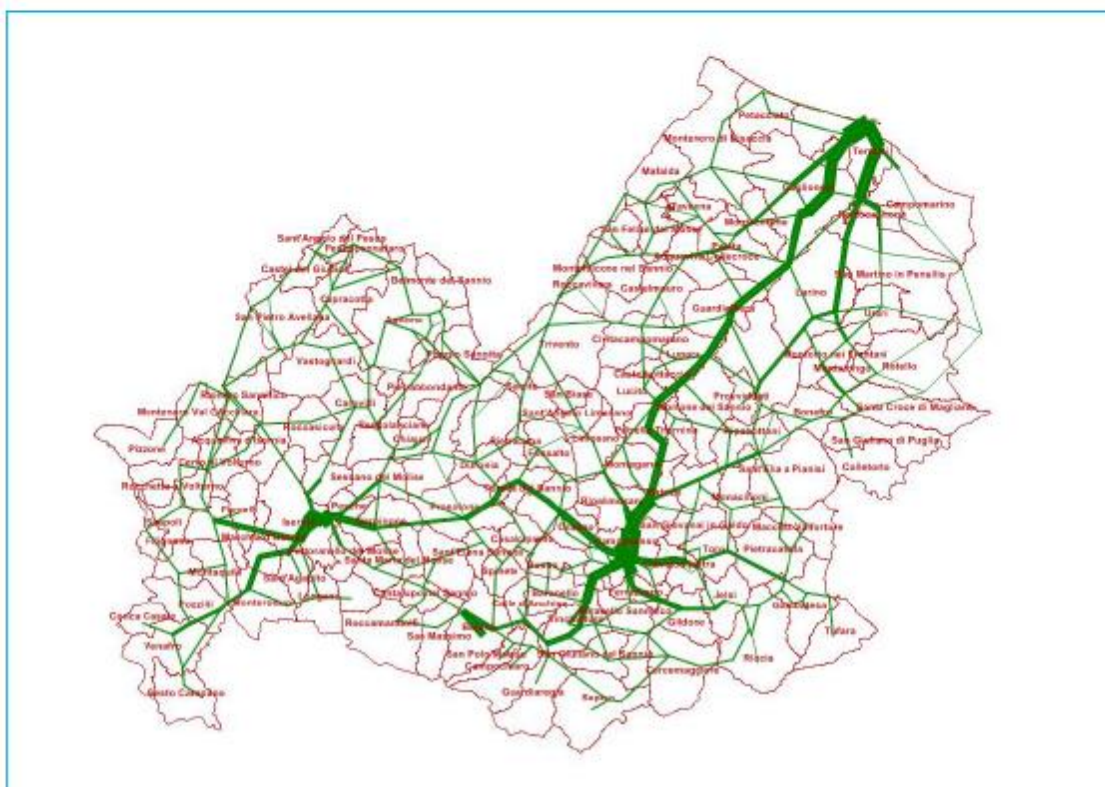


Figura 4.17 – Flussi giornalieri su TPL relativi all'intera Regione Molise

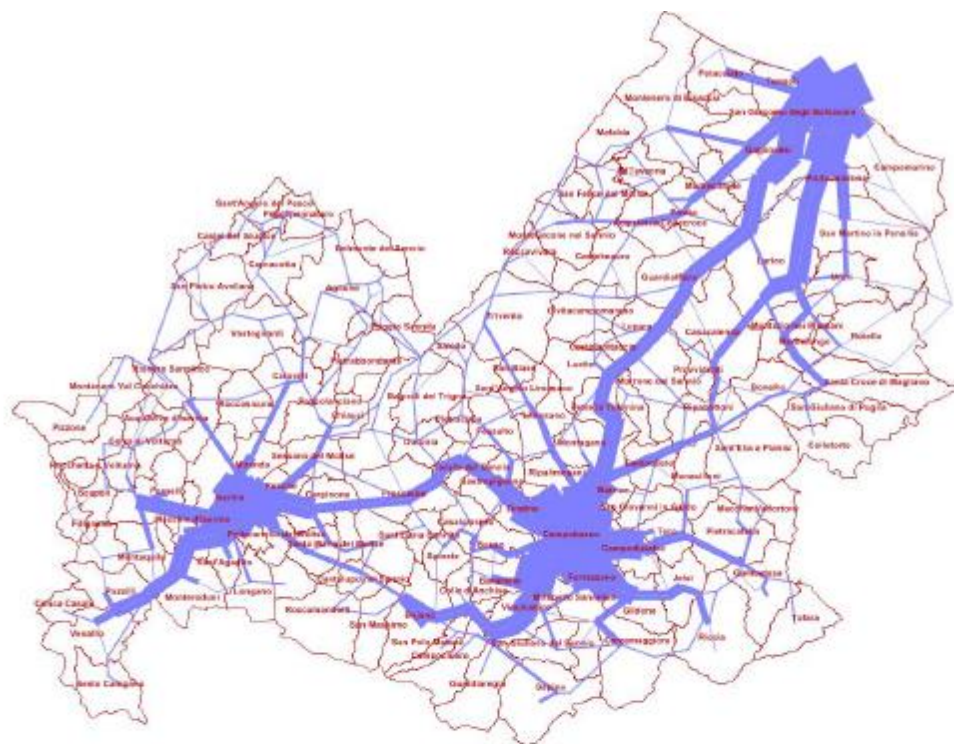


Figura 4.18 – Flussi giornalieri complessivi (tutti i modi) radiali



Figura 4.19 – Flussi giornalieri su TPL radiali



Figura 4.20 – Flussi giornalieri complessivi (tutti i modi) tra i 4 principali centri attrattori

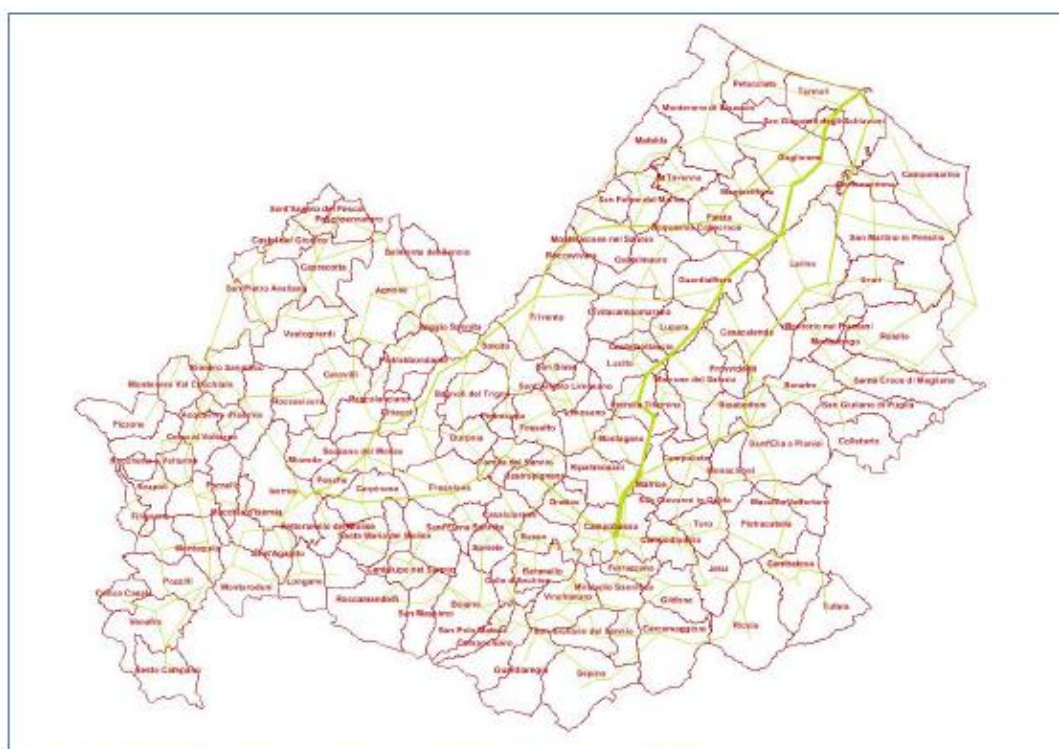


Figura 4.21 – Flussi giornalieri su TPL relativi ai 4 Comuni



In particolare, è evidente come la domanda di mobilità sia fortemente “radiale” sui 4 principali centri attrattori, sia quella complessiva che l’aliquota che già oggi utilizza il TPL. Un’altra componente importante, ma inferiore alle potenzialità espresse dal territorio in termini di popolazione, è relativa al collegamento tra i 4 principali centri attrattori. Di particolare rilievo, poi, è il confronto tra la Figura 4.22 e la Figura 4.23 che evidenzia come vi sia una parte della domanda complessiva, relativamente agli spostamenti “locali”, che non è sufficientemente attratta dal TPL. Questo risultato, già evidenziato in precedenza con l’analisi numerica, individua come possibile azione di intervento del Piano il miglioramento dell’offerta di trasporto in alcuni ambiti locali, con l’obiettivo di attrarre maggiore utenza, sottraendola all’uso dell’auto privata.



2.3.2.3 INDIVIDUAZIONE DELLE POSSIBILI AREE A DOMANDA DEBOLE

L'analisi della domanda di trasporto e delle caratteristiche demografiche e territoriali consente di individuare le aree che potrebbero essere destinatarie di interventi di progettazione di "servizi a frequenza e/o percorso variabile", detti anche comunemente "servizi a chiamata".

Questa tipologia di servizi può svolgere una funzione rilevante per la mobilità sul TPL nelle aree in cui la densità di popolazione è modesta e, di conseguenza, la domanda di trasporto è così bassa da non consentire un margine di utilizzo dei sistemi di TPL locale tradizionali, cioè quelli "a percorso e orario fissi".

L'istituzione di tali tipologie di servizi richiede, però, dei tempi di implementazione (necessità di acquisire le tecnologie e il personale necessari alle centrali di controllo e gestione del servizio, e i veicoli di idonea dimensione).

Di conseguenza, in questo paragrafo si individueranno, anche per completezza di analisi, le aree in cui è possibile, se non auspicabile, istituire dei servizi a chiamata, sostitutivi dei servizi tradizionali, almeno in prospettiva.

Si suggerisce, nelle aree di istituzione di questa tipologia di servizi, un percorso di implementazione con le seguenti fasi, a partire dal momento in cui è già installata e funzionante la centrale di gestione e controllo del servizio:

- i. Mesi 1-3, istituzione del servizio a chiamata in sovrapposizione al servizio tradizionale, nelle sole ore di morbida.
- ii. Mesi 4-6, eliminazione nelle ore di morbida del servizio tradizionale e potenziamento del servizio a chiamata.
- iii. Verifica della soddisfazione degli utenti e del numero di spostamenti serviti. In caso di risultati positivi, si passa alla fase iv); in caso di risultati scoraggianti, si ritorna al servizio tradizionale.
- iv. Mesi 7-9, istituzione del servizio a chiamata nelle ore di punta, in sovrapposizione al servizio tradizionale.
- v. Mesi 10-12, eliminazione nelle ore di punta del servizio tradizionale e potenziamento del servizio a chiamata.
- vi. Verifica della soddisfazione degli utenti e del numero di spostamenti serviti. In caso di risultati positivi, si conferma il servizio; in caso di risultati scoraggianti, si ritorna al servizio tradizionale nelle ore di punta.

L'analisi della domanda di trasporto e della densità di popolazione ha condotto ad individuare le seguenti aree potenzialmente idonee all'istituzione di un servizio a chiamata (Figura 4.24):

- **Area di Bojano.** Servizi a chiamata *many-to-one* (da molti a uno) verso Bojano dai Comuni: Pettoranello del Molise, Longano, Castelpizzuto, Roccamandolfi, Cantalupo nel Sannio, San Massimo, Colle d'Anchise, San Polo Matese, Campochiaro, Guardaregia.
- **Area di Isernia Nord.** Servizi a chiamata *many-to-one* (da molti a uno) verso Isernia dai Comuni: Acquaviva d'Isernia, Forlì del Sannio, Roccasicura.
- **Area di Agnone.** Servizi a chiamata *many-to-one* (da molti a uno) verso Agnone dai Comuni: San Pietro Avellana, Vastogirardi, Pietrabbondante, Castelverrino, Poggiosannita, Belmonte del Sannio, Capracotta, Castel del Giudice, Sant'Angelo del Pesco, Pescopennataro.



- **Area di Limosano.** Servizi a chiamata *many-to-many* (da molti a molti) tra i Comuni: San Biase, Sant'Angelo Limosano, Limosano, Montagano.
- **Area di Campobasso-Larino.** Servizi a chiamata *many-to-few* (da molti a pochi) verso Campobasso e Larino dai Comuni: San Giovanni in Galdo, Monacilloni, Campolieto, Castellino del Biferno, Ripabottoni, Morrone del Sannio, Providenti, Casacalenda, Montorio nei Frentani, Montelungo.

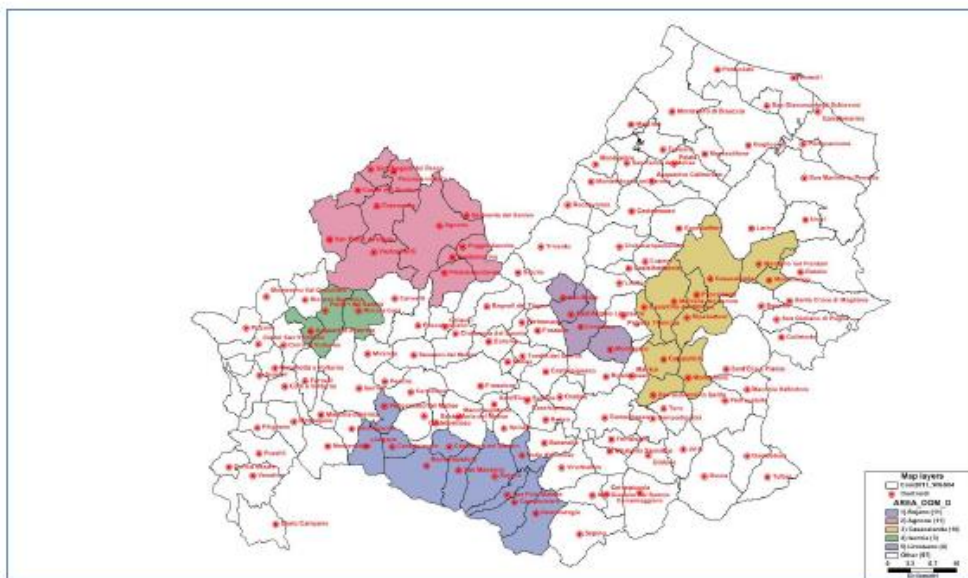


Figura 4.24 – Individuazione di possibili aree a domanda debole per il trasporto a chiamata



ANALISI OFFERTA DI TRASPORTO: ATTUALE E PROGRAMMATA A SEGUITO DEL NUOVO AFFIDAMENTO

descrivere i dati caratteristici dell'attuale offerta di trasporto relativa a tutte le modalità e di quella programmata a seguito del nuovo affidamento, evidenziando in particolare gli interventi di revisione dell'offerta programmata conseguenti a un'analisi dell'offerta anche potenzialmente concorrente su modalità di trasporto non ferroviarie (ad es. con altre modalità o tipologie di trasporto considerando anche i servizi non di linea); fornire inoltre i dati in merito ai passeggeri trasportati o, in alternativa, al numero di biglietti venduti e ricavi per linea/direttrice e totale contratto di servizio (precedente) negli ultimi tre anni.

Relativamente all'offerta di trasporto del TPL, si esaminano di seguito le principali caratteristiche dei servizi per il trasporto pubblico locale e regionale su gomma e su ferro affidati dalla Regione alle Imprese individuate.

Servizi automobilistici

Per quel che riguarda i servizi extraurbani su gomma attualmente erogati corrispondono a 12.219.242 veic-km/anno distribuiti tra 1502 corse e 29 aziende. Con riferimento alla Tabella 5.1 e alle Figure 5.1 e 5.2, i servizi ordinari costituiscono il 68,2% del totale in termini di veic-km/anno complessivi e il 63,2% del totale in termini di corse giornaliere. In maniera analoga, i servizi scolastici rappresentano il 14,4% del totale in termini di veic-km/anno complessivi e il 25,4% del totale in termini di corse giornaliere. Infine, i servizi operai costituiscono il 17,4% del totale in termini di veic-km/anno complessivi e l'11,4% del totale in termini di corse giornaliere.

In Figura 5.3 è riportata la rappresentazione schematica delle linee sullo stesso grafo semplificato utilizzato nel capitolo precedente.

In Tabella 5.2 è riportata l'offerta complessiva di trasporto extraurbano su gomma attualmente erogato suddiviso per azienda. Pertanto, in Figura 5.4 è riportato il peso relativo (in termini di veic-km/anno) di ciascuna azienda ed in Figura 5.5 è riportata la rappresentazione schematica delle linee suddivise per azienda.

Tabella 5.1-Offerta di trasporto attuale

Tipologie servizi	Veic-km/anno	Corse giornaliere
Ordinari	8.337.473,10	950
Scolastici	1.753.536,55	381



Operai	2.128.232,25	171
Totali	12.219.241,90	1.502

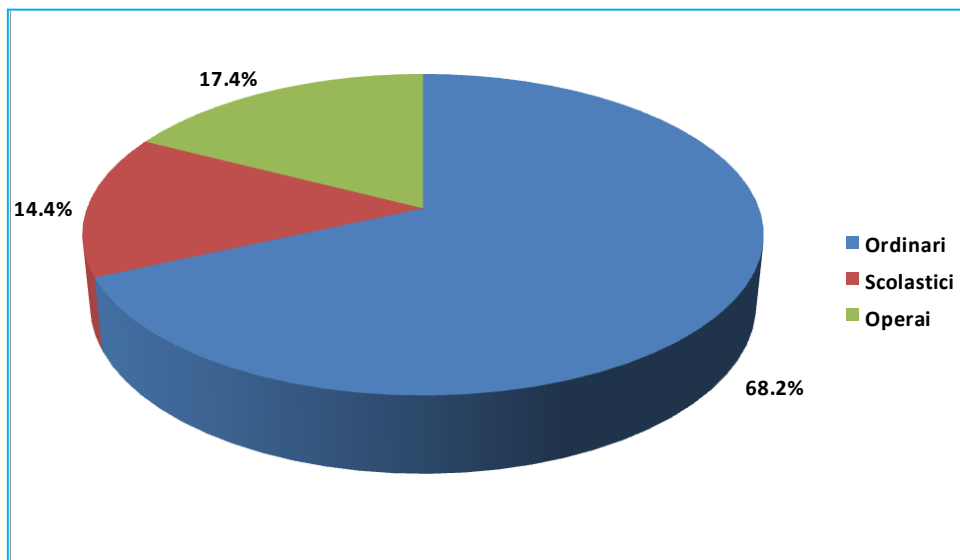


Figura 5.1 - Servizi extraurbani su gomma attualmente erogati (veic-km/anno complessivi)

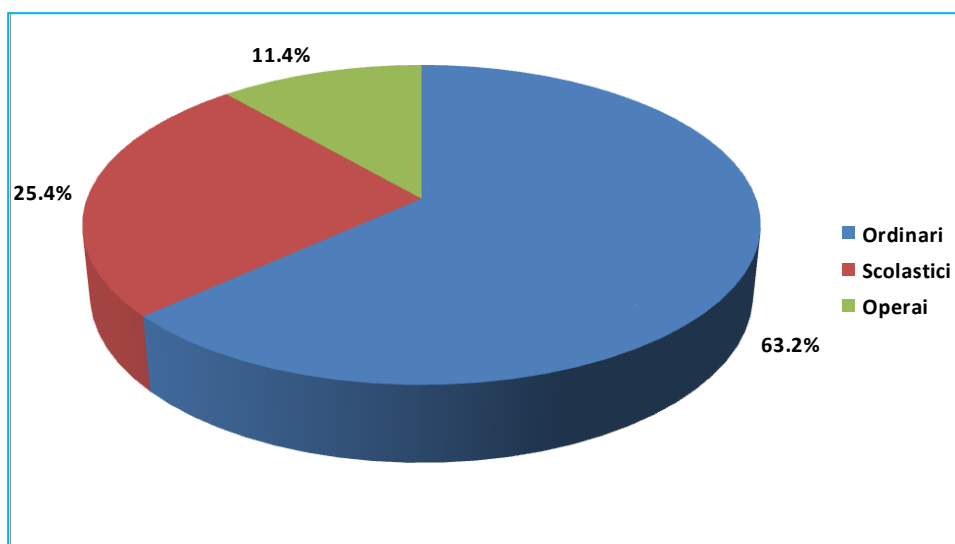


Figura 5.2 - Servizi extraurbani su gomma attualmente erogati (corse giornaliere)



Figura5.3-Rappresentazione schematica delle linee

Servizi ferroviari affidati a Trenitalia

La Regione Molise ha sottoscritto contratti di servizio con Trenitalia dal 2001.

In data 03 luglio 2017, si è addivenuti alla sottoscrizione di un atto di rinnovo del Contratto di servizio tra Trenitalia e la Regione Molise per il periodo 2015-2023, in continuità con il Contratto 2009-2014.

I punti salienti del suddetto Contratto sono:

- incremento dei servizi ferroviari a partire dall'anno 2020;
- incremento del 15% delle tariffe dei servizi programmato nelle annualità 2019 e 2022;
- investimenti in materiale rotabile a carico di Trenitalia per 13,5M€;
- miglioramento della qualità del servizio.



Con la sottoscrizione del rinnovo del Contratto per il periodo 2015 – 2023 la Regione Molise ha voluto perseguire come obiettivi primari:

- la continuità e regolarità del servizio;
- la minimizzazione delle variazioni di orario;
- la rispondenza alle esigenze degli utenti.

Linee

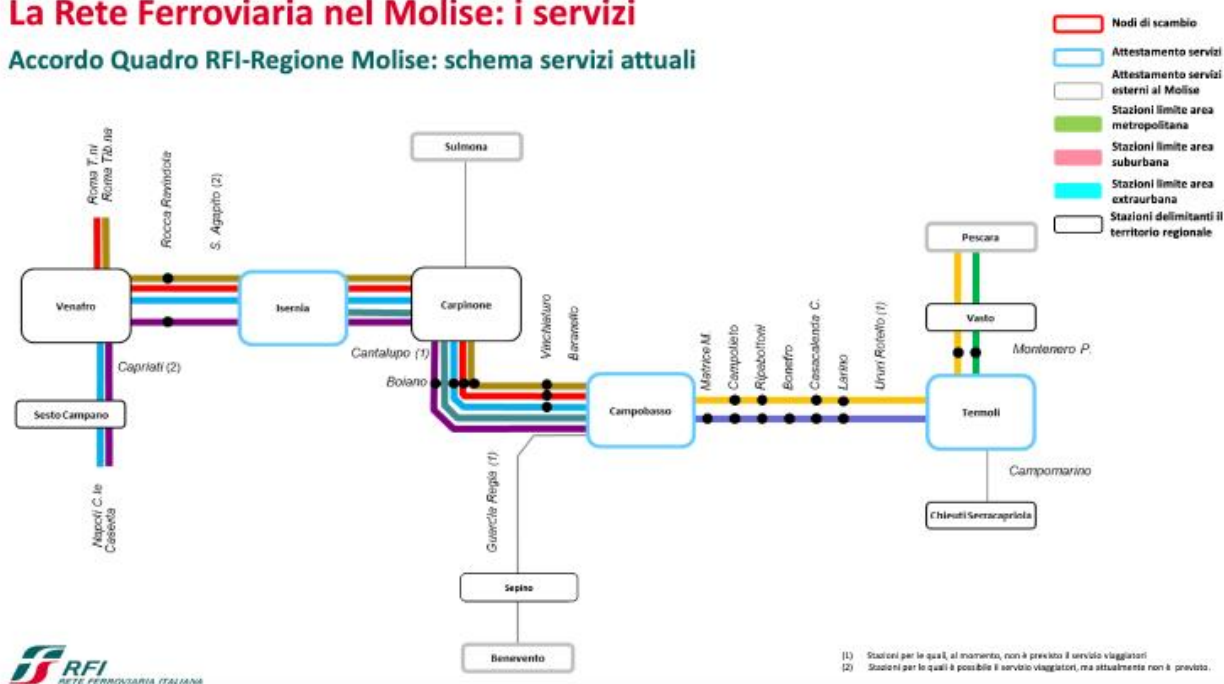
Trenitalia svolge servizi sulla rete ferroviaria regionale gestita da RFI, così ripartita:

TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	23 km
Linee a semplice binario	242 km
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO	265km

ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	60 km
- Linee a doppio binario	23 km
- Linee a semplice binario	37 km
Linee non elettrificate (diesel)	205 km
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO	265km

La Rete Ferroviaria nel Molise: i servizi

Accordo Quadro RFI-Regione Molise: schema servizi attuali



(1) Stazioni per le quali, al momento, non è previsto il servizio viaggiatori
(2) Stazioni per le quali è possibile il servizio viaggiatori, ma attualmente non è previsto.



Offerta di trasporto ferroviaria

Il contratto di servizio prevede una produzione pari a circa 1,8 milioni di Treni*Km annui, per 28 treni nei giorni lavorativi.

L'offerta è strutturata secondo due obiettivi prioritari:

- rispondere all'esigenza dei cittadini molisani di interconnettersi con le grandi direttrici Sud/Nord d'Italia, che nelle città di Napoli e Roma trovano le loro naturali porte di accesso; in questo quadro è stata articolata una programmazione selettiva che permette alla clientela regionale, attraverso opportune coincidenze, di raggiungere il Centro Italia;
- rispondere anche alla ulteriore esigenza di mobilità interna regione espresse da una clientela pendolare che quotidianamente raggiunge Campobasso, per ragioni principalmente di lavoro.

L'offerta ferroviaria sulle singole linee è così strutturata.

Relazione Campobasso – Roma

Offerta caratterizzata da servizi di media distanza, con treni che connettono, nell'intero arco della giornata, Campobasso con la capitale, sia in fasce pendolari che in coincidenza con treni della lunga percorrenza, da e per il nord Italia.

n. treno	Origine	Ora Par.	Destino	ora Arr.	Tr*Km percorsi
5193	Campobasso	05:43	Roma Termini	08:53	244,639
5116	Campobasso	06:50	Roma Termini	09:59	244,639
5118	Campobasso	08:34	Roma Termini	11:47	244,639
5120	Campobasso	12:29	Roma Tiburtina	15:53	244,691
5124	Campobasso	14:14	Roma Termini	17:27	244,639
5101	Campobasso	16:44	Roma Termini	20:25	244,639
5191	Campobasso	19:33	Roma Termini	22:54	244,639
5195	Roma Termini	06:15	Campobasso	09:28	244,639
5197	Roma Termini	09:07	Campobasso	12:22	244,639
5199	Roma Termini	13:07	Campobasso	16:35	244,639
5117	Roma Termini	14:35	Campobasso	17:45	244,639
5089	Roma Tiburtina	17:32	Campobasso	20:54	244,691
5125	Roma Termini	19:35	Campobasso	22:45	244,639
5129	Roma Termini	20:35	Campobasso	23:38	244,639



Relazione Campobasso – Napoli

Offerta caratterizzata da servizi di media distanza, con treni che connettono, nell'intero arco della giornata, Campobasso con Napoli, sia in fasce pendolari che in coincidenza con treni della lunga percorrenza, da e per il centro– sud Italia.

n. treno	Origine	Ora Par.	Destino	ora Arr.	Tr*Km percorsi
5067	Campobasso	05:10	Napoli Centrale	07:54	181,685
5069	Campobasso	06:25	Napoli Centrale	09:29	181,685
5073	Campobasso	13:11	Napoli Centrale	16:09	181,685
5075	Campobasso	18:03	Napoli Centrale	21:03	181,685
5065	Campobasso	15:40	Caserta	18:11	148,565
5064	Napoli Centrale	12:06	Campobasso	15:21	181,685
5066	Napoli Centrale	14:00	Campobasso	17:11	181,685
5070	Napoli Centrale	17:06	Campobasso	20:16	181,685
5062	Napoli Centrale	19:30	Campobasso	22:30	181,685
5054	Caserta	08:05	Campobasso	10:40	148,565

Relazione Campobasso - Termoli

Offerta caratterizzata da servizi di breve distanza, con servizi che connettono Campobasso con la dorsale adriatica e a treni della lunga percorrenza.

n. treno	Origine	Ora Par.	Destino	ora Arr.	Tr*Km percorsi
12840	Campobasso	06:00	Termoli	07:50	87,206
12842	Campobasso	18:25	Termoli	20:18	87,206
12841	Termoli	06:05	Campobasso	07:50	87,206
12843	Termoli	12:00	Campobasso	13:55	87,206

Di seguito si riportano i dettagli dell'offerta commerciale per l'anno 2021*:

- treni km/anno: 1.270.481
- ore treno/anno: 17.735
- velocità commerciale media: 71,6km/h
- posti offerti giorno medio: 3.972

* i dati risentono dell'interruzione nella tratta Campobasso-Roccaravindola interessata da lavori di elettrificazione.



Si riportano, inoltre, i dati di produzione per linea e per materiale rotabile prendendo a riferimento la programmazione svolta per la medesima annualità (2021):

LINEA DI COMPETENZA	TR-KM*
Campobasso - Roma	804.798
Campobasso – Napoli – Caserta	338.885
Campobasso - Termoli	126.798
TOTALE	1.270.481

* Solo Km commerciali, in ragione dell'interruzione della linea Campobasso-Roccaravindola

MATERIALE ROTABILE	TRAZIONE	ORE TRENO	TR-KM*
ALN663	D	1.918	98.500
MINUETTO	D	10.638	771.965
MINUETTO**	E	3.543	282.877
ATR 220 (SWING)	D	879	54.944
JAZZ**	E	34	2.918
Materiale Piano Ribassato **	E	723	59277
TOTALE		17.735	1.270.481

* i dati risentono dell'interruzione nella tratta Campobasso-Roccaravindola interessata da lavori di elettrificazione.

** materiale non in *asset*, impiegato limitatamente per il periodo di interruzione della linea Campobasso – Roccaravindola.

I dati relativi ai passeggeri trasportati e ai ricavi da traffico relativamente ai servizi ferroviari per gli anni sono riportati sulla piattaforma dell'Osservatorio nazionale TPL del MIMS. I viaggiatori trasportati quotidianamente in Molise sui servizi Trenitalia (Treni e Bus Sostitutivi) sono circa 3293; di seguito i valori di frequentazione complessivi:

Anno	Saliti
2017	1.062.939
2018	926.261
2019	954.161



Il dato degli anni 2020 e 2021, seppur non ancora disponibili sulla piattaforma dell'Osservatorio, risentono degli effetti negativi della Pandemia, tuttora in corso.

Il contratto di servizio con Trenitalia prevede ad oggi alcuni servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari cosiddetti "programmati".

Il contratto di servizio prevede una produzione autosostituita pari a circa 0,5 milione Bus*Km annui, per 25 bus nei giorni lavorativi.

L'offerta è strutturata sulle direttrici:

- Campobasso – Termoli;
- Campobasso – Benevento;
- Campobasso – Isernia – Vairano;

e risponde all'obiettivo prioritario di assicurare la capillarità dei servizi del TPL regionale tenendo conto della frequentazione che ha reso più economico il mezzo su ruote.

Sistema di vendita dei titoli di viaggio

Trenitalia garantisce una capillare rete di vendita attraverso 2 biglietterie aperte al pubblico, 14 self service distribuite sul territorio, nonché 365 punti vendita terzi aderenti alla rete di vendita dei circuiti Sir Servizi in Rete 2001 Srl e Mooney Servizi SpA. È inoltre possibile acquistare titoli di viaggio anche in forma digitale, sul sito di www.trenitalia.com sull'App di Trenitalia e sul sito Mobile, con pagamento con carta e tramite l'utilizzo del credito telefonico, pagamento mediante sistemi innovativi tipo apple-pay (etc.), in collaborazione con i maggiori player nel settore della telefonia (TIM, Vodafone, Wind-3) e dei circuiti di pagamento.

Depositi/Officine

Sul territorio regionale non sono presenti depositi e officine a servizio dell'offerta di trasporto erogata da Trenitalia.

Offerta Programmata a seguito dell'affidamento –opportunità possibili sviluppi infrastrutturali

La Regione Molise, con gli atti di programmazione approvati, raggiunge ad una nuova e più robusta strutturazione in livelli di servizio della Regione.



Il futuro dell'offerta di trasporto ferroviario della Regione si può articolare distinguendo gli interventi previsti e/o proposti per quanto riguarda la rete ferroviaria di stretta competenza di RFI e l'intervento in fase di attuazione anche noto come Metropolitana Leggera.

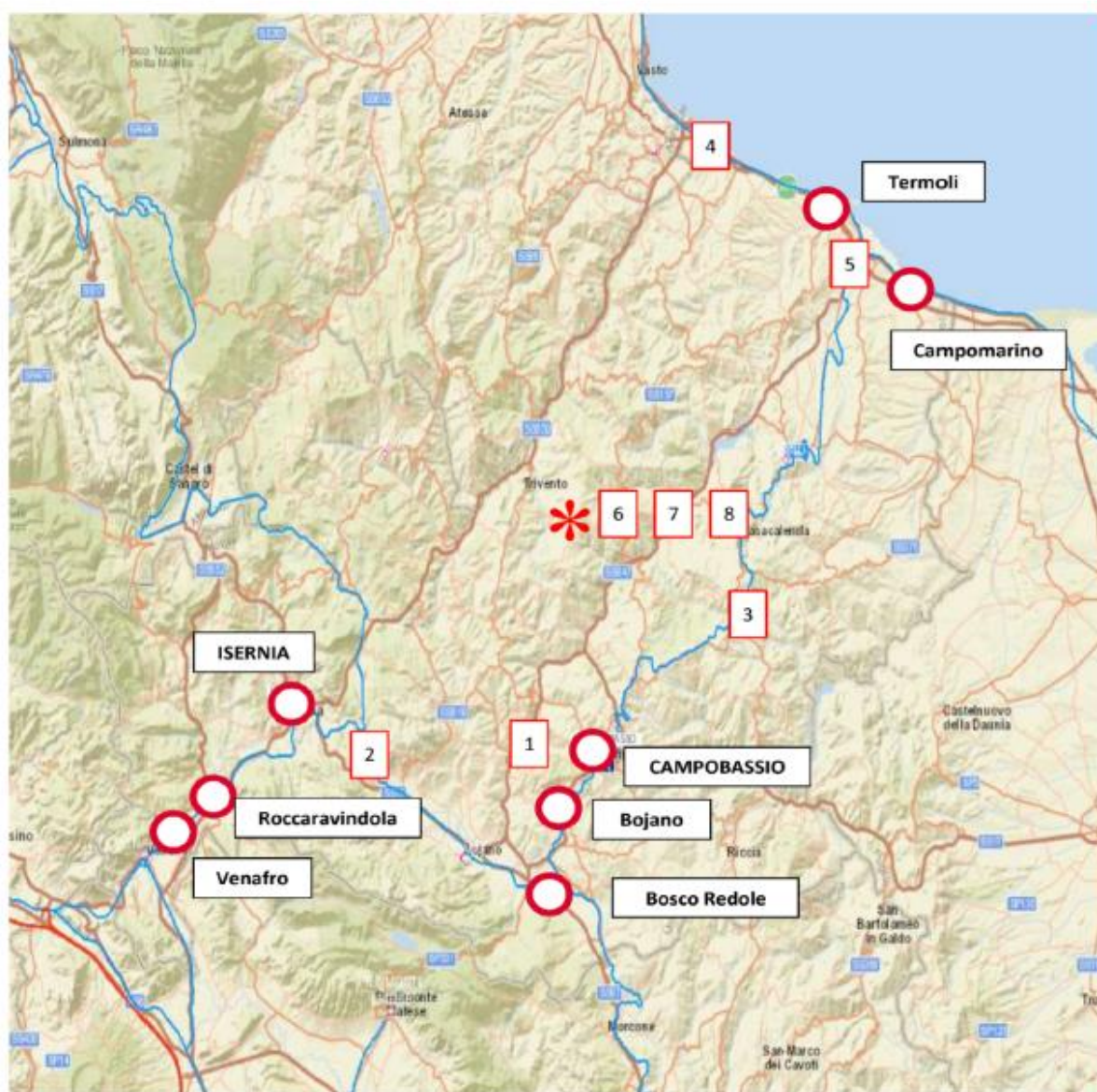
Di seguito si riporta una schematizzazione degli scenari di intervento:

- 1) Metropolitana Leggera
- 2) Elettificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso
- 3) Completamento Raddoppio Pescara – Bari, tratta Termoli – Lesina
- 4) Il piano stazioni

Investimenti in corso

 I costi: 103 M €





 **Interventi diffusi**



3.2.1 LA METROPOLITANA LEGGERA MATRICE – CAMPOBASSO - BOJANO

Regione Molise e RFI sono impegnate da tempo in un ampio programma di interventi per il potenziamento della linea Venafro – Campobasso – Termoli e, più nello specifico, nella realizzazione di un Sistema Metropolitano Leggero sulla tratta Bojano – Campobasso – Matrice.

In data 5 gennaio 2004 è stato sottoscritto tra la Regione Molise ed RFI S.p.A. un Protocollo d'Intesa, relativo al "Potenziamento e sviluppo della rete ferroviaria molisana" che prevedeva la velocizzazione dell'asse Termoli – Venafro.

Con successivo Accordo di programma tra Regione Molise ed RFI del 12/12/2005 la Regione si è impegnata a finanziare e progettare la cosiddetta "**Metropolitana Leggera**".

Il Progetto riguarda interventi di natura "ferroviaria e di completamento" finalizzati alla razionalizzazione e potenziamento del trasporto ferroviario nel Comune Capoluogo e nei comuni limitrofi, lungo la tratta ferroviaria Matrice-Bojano.

Quest'ultimo investimento, dal costo circa 23 milioni di euro integralmente finanziati da PAR FSC Molise 2007/2013 (riferimento codice CdP-I 1888 "Metropolitana Leggera Matrice-Bojano"), è in avanzato stato realizzativo con un avanzamento fisico-economico pari al 92%. Tutti gli interventi sono stati attivati e completati ad eccezione delle opere di potenziamento delle stazioni di Vinchiatturo e Baranello che saranno realizzate entro il 2022 nell'ambito di altro progetto di investimento.

Gli interventi hanno riguardato:

1. La velocizzazione della tratta Matrice-Campobasso-Bojano mediante un nuovo assetto plano-altimetrico dei binari di 3 stazioni (Matrice, Guardiaregia, Bojano)
2. La costruzione di 3 nuove fermate (Monte S. Michele, S. Polo Matese e Duca D'Aosta) per adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria alle esigenze del nuovo servizio di tipo metropolitano
3. L'adeguamento normativo e funzionale delle 3 stazioni esistenti di cui al punto 1.

In data 23 giugno 2015 è stato siglato il nuovo Accordo di Programma con l'obiettivo di progettare e realizzare interventi infrastrutturali per migliorare capacità di traffico, puntualità e fluidità della circolazione ferroviaria e per garantire treni cadenzati ogni 30 minuti nelle ore di punta fra Campobasso e Boiano.

L'Accordo conferma l'impegno della Regione a completare la progettazione e finanziare la realizzazione delle opere. Gli interventi, suddivisi in due sotto-progetti, sono:

- i. riqualificazione delle stazioni Guardiaregia, Vinchiatturo e Baranello
- ii. realizzazione di tre nuove fermate: San Michele e Duca D'Aosta a Campobasso; San Polo Matese nel comune di San Polo.

Il primo sotto-progetto, gestito da Rete Ferroviaria Italiana, riguarderà la realizzazione delle opere ferroviarie (binari, marciapiedi, pensiline, sottopassi, modifiche all'asset binari e agli impianti tecnologici).

Con il secondo sotto-progetto Regione Molise provvederà alla sistemazione delle opere esterne alle stazioni (strade, piazzali e parcheggi) per favorire l'interscambio ferro/gomma.



Coerentemente con quanto riportato in precedenza, anche in vista di questo incremento di traffico connesso all'attivazione dell'esercizio del trasporto metropolitano, si evidenzia la criticità i tre passaggi a livello presenti nell'ambito urbano della città di Campobasso ubicati in corrispondenza di via Mazzini – rione S. Pietro, via San Giovanni e via Piave (si vedano schede seguenti).

Il costo complessivo delle opere per la soppressione dei passaggi a livello è stimato nell'ordine dei 24 milioni di euro (circa 8 milioni di euro ciascuno), da aggiornare a valle della definizione della tipologia di opera sostituiva da realizzare, dei percorsi stradali alternativi e della progettazione definitiva degli interventi. In ragione della collocazione assumono maggiore priorità gli interventi per la soppressione dei due Passaggi a livello di via Mazzini e via San Giovanni.

E' in fase di finalizzazione un protocollo d'intesa con il Comune di Campobasso e la Regione Molise per disciplinare la realizzazione ed il finanziamento degli interventi.

Trattandosi di PL su linea regionale, ai sensi di quanto previsto dalla L. Legge 354/98 e in coerenza con il D.M. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 6/12/2002, RFI può contribuire al finanziamento solo per 671.000 euro per ogni PL. Ne consegue la necessità di un importante contributo al finanziamento delle opere da parte degli Enti Locali.



Soppressione PL Regione Molise

Descrizione:

Il Piano di soppressione dei passaggi a livello corrisponde ad un programma di pubblico interesse che coinvolge direttamente RFI che è tenuta ex lege ad assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti ferroviari

Stato di attuazione

- Progettazioni in corso: p.m.
- Conferenze di Servizi in corso o di prossima attivazione: p.m.
- Attività negoziali in corso: p.m.
- Lavori in corso: p.m.

Proposta di accordo con Provincia di Isernia e Comune di Pescocostanzo:
- Linea Sulmona – Carpinone: soppressione di 3 PL

Obiettivi/Benefici

Incremento della funzionalità delle linee ferroviarie che si riflette, in via generale, nel miglioramento del trasporto ferroviario e del pubblico transito, nella maggiore sicurezza nella circolazione dei treni, nella diminuzione dei rischi connessi a perturbazioni del traffico ferroviario



Soppressione di 3
passaggi a livello

Sarà, inoltre, necessario intervenire sugli impianti di Matrice, Bojano, Vinchiaturro, Baranello e Guardiagreia. Gli interventi sono finalizzati alla velocizzazione degli itinerari, oltre a garantire migliori condizioni di sicurezza della circolazione mediante adeguamento tecnologico del sistema di protezione della marcia treno.

Il tutto consentirà di implementare una nuova e migliore offerta commerciale che dovrebbe consentire un servizio cadenza to a 60 minuti che, nelle ore di punta, potrebbe consentire una frequenza del servizio di 1 treno ogni 30 minuti.



3.2.2 ELETTRIFICAZIONE E VELOCIZZAZIONE ROCCARAVINDOLA-ISERNIA-CAMPOBASSO

L'obiettivo è concorrere al potenziamento della dorsale Est-Ovest e, soprattutto, creare una omogeneità funzionale/tecnologica che possa richiedere una continuità di servizio lungo l'intera direttrice Est-Ovest.

In tal contesto, anche complementare alla realizzazione della metropolitana leggera, è necessario intervenire sulla riqualificazione funzionale e tecnologica della direttrice Roccaravindola-Isernia-Campobasso.

L'intervento si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 89 km e prevede sostanzialmente l'elettrificazione della linea, velocizzazione e potenziamento delle stazioni, rettifiche del tracciato, ove possibile, al fine di ridurre i tempi di percorrenza, nonché lavori di adeguamento delle sagome delle gallerie esistenti, necessari al transito dei treni a trazione elettrica. La Categoria della linea sarà di tipo C3, con una pendenza massima del 25%, raggio minimo di 210 metri e velocità massima di tracciato pari a 210 km/h.

L'intervento. In parte già iniziato, può essere suddiviso in 2 fasi :

- 1^ Fase : Elettrificazione e velocizzazione del tratto Roccaravindola – Isernia
- 2^ Fase : Elettrificazione e velocizzazione del tratto Isernia – Campobasso

I lavori, formalmente iniziati in data 27/03/2019, dovrebbero ultimarsi, entro il 2023/2024.

Il presente piano auspica la rapida conclusione delle opere già previste e individua come prioritaria ogni ulteriore azione al miglioramento delle caratteristiche geometrico-funzionali.

Sono da prevedere interventi sugli impianti di Roccaravindola, S. Agapito, Isernia, Carpinone, Cantalupo del Sannio, Boscoredole e Campobasso. Tutti funzionali al velocizzare gli itinerari, incroci e movimenti contemporanei; ma anche ad aumentare l'accessibilità offerta da banchine e sottopassi.

In particolare, sono necessari interventi di trasformazione degli apparati centrale di stazione in ACC per le stazioni di Termoli, Montenero, Isernia, Carpinone e Venafro.

L'intervento in oggetto è già stato oggetto di una Convezione stipulata in data 23/07/2018 tra la Regione Molise e RFI S.p.A. che si è impegnata alla realizzazione dell'intervento di "Elettrificazione e velocizzazione del tratto Roccaravindola – Isernia – Campobasso", per un importo di 120 Mln di euro di cui 80 Mln di euro disponibili al 2019, di cui:

- € 15.000.000 a valere su risorse FSC 2014-2020 di competenza della Regione Molise, assegnati dalla Delibera CIPE n. 26 del 10.08.2016;
- € 15.000.000 a valere sugli stanziamenti destinati a RFI S.p.A. dalla Legge di Stabilità 2016;
- € 50.000.000,00 a valere delle risorse FSC 2014-2020 Addendum al Piano Operativo Infrastrutture.



3.2.3 ADEGUAMENTO TECNOLOGICO VENAFARO - TERMOLI

Parallelamente ai precedenti interventi appare necessario un adeguamento tecnologico dell'intera linea.

Suddetti interventi sono presupposto fondamentale per potere garantire almeno una velocità di transito di 60 km/h che, per quanto non elevata, agevolerebbe gli incroci con benefici non trascurabili per una linea singolo binario. La capacità della intera linea aumenterà, così come i tempi medi di percorrenza.

La direttrice è perfettamente coerente con l'obiettivo di garantire continuità di servizio (anche se a velocità limitate) si di una dorsale importante e accessibilità a nodi intermodali introdotti nei capitoli successivi.

La linea lunga 171 km richiede interventi puntuali su deviatori, interventi sul segnalamento e sulle apparecchiature di sicurezza. Una prima stima dei costi è pari a circa 50 milioni di euro.

3.2.4 IL PIANO STAZIONI E IL RUOLO DELLA REGIONE MOLISE

La nuova filosofia di RFI nell'ambito del miglioramento delle accessibilità e confort delle stazioni si applicherà alla Regione Molise e, nello specifico, alle stazioni di Isernia, Campobasso e Termoli.

Il piano di attuazione dei progetti «Easy&Smart Station»



Obiettivi del piano:

Sull'infrastruttura fisica:

- migliorare l'**accessibilità** in stazione mediante opere di abbattimento delle barriere architettoniche (realizzazione di marciapiedi alti H55, ascensori, scale mobili, realizzazione percorsi tattili per non vedenti);
- favorire l'**intermodalità** e la connessione alla rete del trasporto pubblico locale;

Sull'infrastruttura digitale:

- migliorare l'informazione e la comunicazione al pubblico (**monitors**, **teleindicatori**, etc.);
- implementazione dei servizi **WIFI** in stazione;



3 «Easy Station»

Stazioni medio/grandi sul territorio della Regione da attivare entro il 2026



■ Infrastruttura RFI - altre Stazioni
■ Infrastruttura RFI - Stazioni oggetto di intervento

Le Stazioni "chiavi in mano" ambito Regione Molise

Isernia

Campobasso

Termoli

Accessibilità
Funzionalità e decoro
Innalzamento marciapiedi
Informazione al pubblico

Smart Station

Easy station

Smart Energy Management
Wi life station
Tornelli e Ticketing





Lo sforzo di RFI dovrà essere, tuttavia, supportato dalla Regione con azioni che favoriscano l'attrattività delle stesse stazioni:

- a) servizi di adduzione su gomma alle stazioni da/verso comuni
- b) servizi di adduzione a supporto delle aree urbane (piste ciclabili, servizi di sharing)
- c) programmazione oraria dei servizi di adduzione
- d) parcheggi bus/auto/bici/monopattini,
- e) punti di ricarica (auto/bici/monopattini),
- f) favorire opportunità di servizi/attività non strettamente legati allo spostamento che possano fare diventare le stazioni degli aggregatori sociali (ma anche di impresa).

La stazione di Campobasso in particolare sarà oggetto di una forte riqualificazione, oltre alla eliminazione dei passaggi a livello introdotta in precedenza.

3.3.1 RADDOPPIO PESCARA – BARI, TRATTA TERMOLI – LESINA: EFFETTI E OPPORTUNITÀ PER LA REGIONE MOLISE

Focus Completamento Raddoppio Pescara – Bari, tratta Termoli – Lesina

➔ L'intervento

Tratta Ripalta – Lesina

Il raddoppio tra Ripalta e Lesina (primo lotto funzionale del raddoppio Termoli - Lesina) ricade interamente nel territorio della Regione Puglia. Il tracciato del binario di raddoppio si sviluppa prevalentemente in affiancamento, lato monte, al binario esistente per una lunghezza di circa 7,2 km, a parte la variante piano-altimetrica alla linea esistente in corrispondenza della piana del fiume Fortore, realizzata mediante un viadotto lungo circa 1,2 km.

Tratta Termoli – Ripalta

La tratta (33 km) rappresenta l'ultima parte della linea Adriatica soggetta a raddoppio e velocizzazione. Il progetto prevede l'eliminazione della stazione di Chieuti e di Campomarino e la sostituzione di tali località con una nuova fermata posta in zona intermedia.

⌚ Tempi

Tratta Ripalta – Lesina

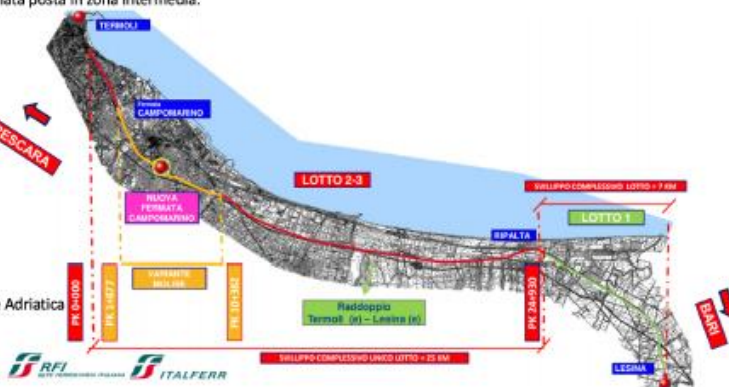
Completamento entro il 2024

Tratta Termoli – Ripalta

Completamento entro il 2028

➔ Benefici

- ✓ Aumento di capacità della linea
- ✓ Riduzione dei tempi di viaggio
- ✓ Aumento della regolarità
- ✓ Sviluppo del traffico merci lunga percorrenza sulla direttrice Adriatica





3.3.2 ADEGUAMENTO DEL TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE DELL'ASSE FERROVIARIO BOLOGNA-LECCE: EFFETTI E OPPORTUNITÀ PER LA REGIONE MOLISE

A livello nazionale sono in atto corposi investimenti per l'adeguamento prestazionale delle dorsali Nord-Sud, sia per incrementare l'accessibilità trans-nazionale sia per adeguare la rete agli standard richiesti dall'EU per le reti TEN-T, sia Core che Comprehensive.

Tra queste rientra la direttrice adriatica per la quale sono previsti differenti tipi di intervento:

- a) modifiche di tracciato,
- b) adeguamento stazioni e/o nodi intermodali passeggeri/merci,
- c) upgrade sistemi tecnologici distanziamento treni,
- d) adeguamento sagoma (P/C 80),
- e) adeguamento modulo (750 metri),
- f) adeguamento categoria peso assiale (D4).

Gli interventi hanno una doppia valenza per il Molise: da un lato coinvolgono direttamente il territorio Molisano, dall'altro incrementeranno significativamente l'accessibilità da/verso il Molise attraverso la porta di ingresso al sistema rappresentata dalla stazione di Termoli.

In particolare, l'intervento, per il raddoppio della tratta ferroviaria Termoli – Lesina, si svilupperà per una lunghezza di circa 35 km, parte in affiancamento e parte in variante, per circa metà in territorio molisano fino al torrente Saccione e per metà in quello pugliese.

L'intervento consentirà un incremento della capacità oraria da 4 treni/ a 10 treni/h, consentendo quindi un incremento dei servizi di lunga percorrenza e servizi regionali, che potrebbero consentire una maggiore offerta e una maggiore differenziazione di offerta in partenza/arrivo la stazione di Termoli. La tratta sarà, infine, caratterizzata da una velocità massima di 200 km/h, raggi minimi compresi tra 14000 e 22000 metri e categoria D4.

Per la Regione Molise si apriranno nuove e interessanti opportunità di collegamento nazionale e inter-regionale.

La stazione di Termoli potrà assumere una rinnovata accessibilità in seguito alla riduzione dei tempi di viaggio, essendo baricentrica rispetto le due origini/destinazioni testa. L'incremento di capacità consentirà un maggior numero di gradi di libertà nella programmazione di servizi ferroviari con fermata/attestazione della stazione di Termoli.

Il ruolo della Regione sarà comunque importante, sarà necessario un supporto alla massimizzazione dell'efficacia degli interventi previsti e, in particolare, sarà necessaria una programmazione dedicata di:

- a) servizi di adduzione su ferro alla stazione di Termoli,
- b) servizi di adduzione su gomma alle stazioni da/verso comuni,
- c) servizi di adduzione a supporto delle aree urbane (piste ciclabili, servizi di sharing),
- d) programmazione oraria dei servizi di adduzione,
- e) parcheggi bus/auto/bici/monopattini,
- f) punti di ricarica (auto/bici/monopattini).

Sarà anche importante favorire la nascita di servizi/attività non strettamente legati allo spostamento che possano fare diventare le stazioni degli aggregatori sociali (ma anche di impresa).



DETERMINAZIONE DEGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO (OSP) E CRITERI DI COPERTURA FINANZIARIA

riportare la descrizione degli obblighi di servizio pubblico (OSP), come definiti dal Regolamento (CE) n.1370/2007, art.2, lett.e, e le assunzioni fatte dall'EA per la loro copertura finanziaria, ai sensi della Misura 4 della delibera 48/2017 ART, con il calcolo della redditività per linea o per tipologie di linee, distinguendo gli orari di punta da quelli di morbida, in modo da evidenziare il grado di copertura dei costi (coverage ratio). Riportare, inoltre, il calcolo delle compensazioni in funzione delle diverse opzioni di finanziamento, evidenziando eventuali finanziamenti incrociati tra i servizi e le modalità alternative di copertura delle compensazioni, se adottate. «obbligo di servizio pubblico»: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o 17 non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso; (Art 2 lett. e) del Regolamento (CE) n. 1370/2001)

Individuazione obblighi di servizio pubblico in Molise

L'ambito di servizio pubblico di natura regionale e locale che raccoglie le esigenze di mobilità dei cittadini della Regione Molise e più in generale di tutti i possibili fruitori con esigenze di mobilità di scala regionale - è riconducibile ai servizi di trasporto pubblico che insistono sul territorio, come già descritti in precedenza.

Tutto il trasporto pubblico ferroviario regionale e il trasporto pubblico automobilistico è oggetto di obbligo di servizio pubblico e gli operatori ricevono compensazione valutata attraverso le disposizioni del Reg. CE 1370/2007, con contratti di servizio basati su Piani Economico-Finanziari (PEF) pluriennali confrontati ciascun anno con il consuntivo risultante dal Conto Economico Regionale (CER).

Il mercato infatti non ha mai prospettato e non fa prospettare la possibilità di servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale in auto-sostentamento.

Gli obblighi di servizio pubblico relativi ai servizi di linea sono definiti in termini di relazioni da servire come da precedente analisi e, dato che i passeggeri non sono distribuiti in modo uniforme, l'offerta è modulata principalmente in ragione della domanda presente.

Vista la limitata estensione del territorio regionale e i volumi di produzione per linea, le valutazioni economiche sono state fatte sul totale dei servizi e non per singola linea, in quanto i dati per linea risulterebbero fuorvianti.



Servizi regionali ferroviari affidati a Trenitalia

(Fonte dati Conto Economico Regionale CER 2019)

Ricavi da mercato: 1,99 mln di euro

Ricavi da contratto di servizio: 22,64 mln di euro

Altri ricavi e prestazioni: 0,05 mln di euro

Ricavi da mercato/ricavi totali: 1,99/24,69

Grado di copertura dei ricavi da mercato sul totale dei ricavi (coverage ratio): 8%

Relativamente alla *coverage ratio* delle linee regionali, si segnala che Trenitalia trae beneficio delle economie di scala ed industriali, sia regionali che di Trenitalia in quanto azienda operante nei territori limitrofi. In questo scenario si segnala, altresì, che i processi produttivi sono forniti in service alla Molise dalla Direzione Regionale Campania.

La ripartizione per direttrici di traffico potrebbe essere sviluppata solamente sulla base di specifici *driver*, ma evidenzerebbe i soli trend parametrici di *coverage ratio*, senza poter costituire tuttavia valore di riferimento e di *benchmark* proprio per la loro natura derivata. La somma dei singoli “PEF per linea” non approderebbero infatti ai valori complessivi del PEF alla base del contratto, ma a valori più alti proprio in virtù delle mancate economie di scala che hanno fatto sì che questa Regione abbia optato per il lotto unico ferroviario regionale per l'affidamento dei servizi coperti da Obbligo di servizio pubblico.

Sintesi

Alla luce di quanto sopra rappresentato, non si rilevano quindi valori di redditività tali che facciano supporre (anche in caso di incremento tariffario sostanziale) la possibilità, per i servizi regionali, di una gestione in assenza di contribuzione pubblica.

Inoltre, in Molise, a differenza di altre Regioni, non si verificano condizioni di sussidio, con la redditività più alta di alcune linee che riesce a compensare – anche parzialmente – la scarsa redditività delle linee di peso minore.



DETERMINAZIONE E MODALITÀ DI AGGIORNAMENTO DELLE TARIFFE.

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 422/1997 e del successivo D.Lgs.400/1999 si è dato attuazione al decentramento in materia di Trasporto Pubblico Locale, conferendo alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti i servizi ferroviari di interesse regionale e locale e, pertanto, la Regione Molise è competente in materia tariffaria per tutti i servizi di trasporto pubblico locale, sia ferro che gomma.

Allo stato attuale sistema tariffario prevede diversi regimi sia per la gomma che per il ferro, in termini di tipologie di titoli di viaggio e di livelli tariffari.

Focus sistema tariffario servizi regionali affidati a Trenitalia

La Regione Molise ha istituito le tariffe di corsa semplice e abbonamento (settimanale, mensile ed annuale) nel 1999.

Analogamente a quanto avviene nelle restanti regioni italiane, le tariffe di corsa semplice e di abbonamento per viaggi all'interno della regione sono determinate da progressione chilometrica per scaglione, con le seguenti dinamiche:

- di 10 chilometri sino ai 100 Km;
- di 25 chilometri sino ai 350 Km;
- di 50 chilometri sino ai 700 Km.

Per viaggi tra due o più Regioni Trenitalia applica la tariffa regionale con applicazione sovra regionale, come definito dalla Conferenza Stato-Regioni nel Documento “*Nuova tariffa con applicazione sovra regionale*” del 3 agosto 2017 come integrato dal Documento del 21 settembre 2017 e successive ulteriori integrazioni.

Dall'istituzione delle tariffe regionali ad oggi la dinamica tariffaria è rimasta sostanzialmente invariata fino al 2014, anno in cui è stato effettuato un incremento tariffario medio pari al 9% portando oggi le tariffe del Molise ad essere significativamente inferiori alla media nazionale delle tariffe regionali.

Nell'ambito del contratto di servizio vigente 2015-2023, sono stati realizzati, al 1° gennaio con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, i seguenti incrementi tariffari:

- 15% nel 2019;
- 15% nel 2022.



IDENTIFICAZIONE DEI LOTTI CON GIUSTIFICAZIONE DELLE SCELTE IN FUNZIONE DEL BACINO DI MOBILITÀ.

Giustificare il perimetro dei lotti in cui viene suddiviso il bacino di mobilità in relazione alla dimensione ottima minima di produzione del servizio, individuata come la dimensione minima che consente sia di conseguire economie di scala, per ottenere una riduzione complessiva dei costi, e di densità, per ottenere una riduzione del costo sostenuto dagli operatori per la fornitura del servizio per singolo passeggero, sia di garantire la contendibilità del lotto attraverso la definizione dello stesso in funzione delle caratteristiche dei potenziali partecipanti identificati. La relazione deve dare evidenza del permanere, con riferimento all'oggetto del nuovo affidamento, del presupposto e delle scelte effettuate in atti di programmazione precedenti

Ambito di servizio pubblico

Ambito di servizio pubblico: sistema composito di servizi di trasporto pubblico di persone, anche di diverse modalità (automobilistica, filoviaria, tranviaria, metropolitana, ferroviaria, a fune, lacuale, lagunare, fluviale e regionale marittima) e tipologie (di linea, non di linea), funzionali a soddisfare obblighi di servizio pubblico (OSP) e, in generale, esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, anche senza compensazione diretta degli operatori. (Delibera ART 48/2017 - Definizioni)

L'ambito di servizio pubblico che raccoglie le esigenze di mobilità dei cittadini della Regione Molise (e più in generale di tutti i possibili fruitori con esigenze di mobilità di scala regionale) è riconducibile ai servizi di trasporto pubblico che insistono sul suo territorio:

- servizi di trasporto pubblico regionale e locale ferroviario;
- servizi di trasporto pubblico regionale e locale extraurbani automobilistici;

Sul territorio sono presenti residuali servizi di trasporto pubblico nazionale (ferroviario a lunga percorrenza) nella località di Termoli, che svolgono funzioni di collegamento sulla dorsale adriatica verso altre regioni.

Tutto il trasporto pubblico regionale ferroviario e il trasporto pubblico regionale automobilistico è oggetto di obbligo di servizio e gli operatori ricevono compensazione valutata attraverso le disposizioni del Reg. CE 1370/2007.



Bacino di mobilità

Bacino di mobilità: area territoriale senza soluzione di continuità, determinata dai soggetti competenti, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del grado di urbanizzazione (v.) e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento. (Delibera ART 48/2017 - Definizioni)

Coerentemente con quanto disposto dal DL 50/2017 all'art. 48 comma 3, la Regione Molise con l'Art.7, comma 3b, della L.R. n.1 del 04/05/2021, di modifica al comma 2, dell'articolo 13, della L.R. n.19 del 24 marzo 2000 ha determinato di considerare "un unico bacino di mobilità" la rete regionale dei servizi minimi di trasporto pubblico locale extraurbano.

Poiché il concetto di "bacino" come definito dalla Delibera ART 48/2017 è quello di autocontenimento della domanda di mobilità del territorio analizzato, sia essa effettiva o potenziale, la conformazione del Molise, nonché l'analisi della domanda di mobilità, consentono di identificare un unico bacino di mobilità di scala regionale indipendente dai territori limitrofi, come in precedenza descritto, sia per la modalità ferroviaria che per quella automobilistica.

Focus bacino ferroviario

Relativamente ai servizi ferroviari, la Regione Molise, per le funzioni ad essa assegnate con L.R. n.19 del 24/03/2000, conferma l'opportunità di mantenere un unico lotto ferroviario sulla base di quanto precedentemente analizzato e di alcune caratteristiche peculiari della Regione che determinano una inevitabile scelta del lotto unico ferroviario quali:

- caratteristiche geografiche: la Regione Molise ha una caratterizzazione prevalentemente montana, poiché presente rilievi montuosi per più della metà del territorio. Pertanto, molti comuni risultano non essere direttamente collegati con le principali arterie stradali e ferroviarie;
- caratteristiche infrastrutturali della rete regionale: la regione è attraversata da Termoli a Venafro da un'unica linea a semplice binario che inevitabilmente comporta un'offerta dei servizi adeguata all'infrastruttura. Da Venafro si diramano poi le direttrici a doppio binario verso Napoli e Roma.



- domanda di mobilità e proiezioni demografiche (attualmente l'utenza è di gran lunga inferiore all'utenza minima di 350.000 indicata all'art.48, comma 2 del DL 50/2017): da quanto evidenziato nella Rete dei Servizi Minimi di Trasporto Pubblico Locale, l'attuale offerta è rispondente alla domanda di mobilità, anche sulla base delle proiezioni demografiche e della potenzialità turistica per i prossimi anni.

Il lotto unico ferroviario rappresenta pertanto la dimensione ottimale di produzione del servizio, poiché l'affidamento a Trenitalia – gestore anche dei servizi ferroviari nelle regioni limitrofe – consente di assicurare una scala produttiva e organizzativa volta a minimizzare i costi unitari di produzione e rispondere alle puntuali esigenze del mercato, attraverso il conseguimento di economie di scala che, in caso di frammentazione dei servizi regionali ferroviari, non sarebbero raggiungibili.

Sintesi

La Regione Molise, alla luce di tutto quanto sopra rappresentato ha individuato l'area territoriale di riferimento del Bacino di mobilità per i servizi ferroviari nell'intero territorio regionale, confermando l'attuale strutturazione e definendo di procedere per l'affidamento del lotto unico del servizio ferroviario a Trenitalia, secondo quanto definito con DGR n.96 del 5 aprile 2022.



INDICAZIONI PER L'IDENTIFICAZIONE DEI LOTTI FERROVIARI IN PRECEDENTI ATTI REGIONALI

Il programma di azioni della Regione Molise– sopra descritto – trova le sue radici in diversi precedenti documenti regionali. Di seguito una sintesi:

Art.7, comma 3b, della L.R. n.1 del 04/05/2021, di modifica al comma 2, dell'articolo 13, della L.R. n.19 del 24 marzo 2000, che ha determinato di considerare “un unico bacino di mobilità” la rete regionale dei servizi minimi di trasporto pubblico locale extraurbano.

Avviso di pre-informazione su GU/S S186-381655-2017-IT del 28 settembre 2017

Avviso di pre-informazione al mercato per l'affidamento diretto di servizi ferroviari regionali e di interesse regionale della Regione Molise (aggiudicazione diretta per trasporto ferroviario [articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007]) per un periodo di 15 anni dal 1° ottobre 2018 a Trenitalia.

Delibera Giunta regionale n. DGR n.96 del 5 aprile 2022

Prevede l'approvazione dell'allegato Avviso di preinformazione, che integra il precedente, ex Articolo 7, paragrafo 2, Regolamento (CE) n.1370/2007, per l'affidamento diretto a Trenitalia S.p.A dell'esercizio dei servizi esercitati su ferro ex Art. 9 D.L.gs 422/97 e s.m.i. in regime di obbligo di servizio pubblico, di competenza della Regione Molise, incaricando l'Ufficio Trasporti della Regione Molise della pubblicazione.

Integrazione dell'Avviso di pre-informazione su GU/S77-210729-2022-IT del 20/04/2022

Integrazione dell'avviso di pre-informazione al mercato per l'affidamento diretto di servizi ferroviari regionali e di interesse regionale della Regione Molise (aggiudicazione diretta per trasporto ferroviario [articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007]) per un periodo di 10 anni dal 1° gennaio 2022 a Trenitalia.



MATERIALE ROTABILE E BENI STRUMENTALI NELLE DISPONIBILITÀ DELL'EA/IF PER L'EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO NEL TERRITORIO DI COMPETENZA.

Descrivere le principali caratteristiche del materiale rotabile (numerosità, vetustà, tipologia di alimentazione, disponibilità posti seduti ed in piedi, caratteristiche di accessibilità per persone a mobilità ridotta, presenza di sistemi di videosorveglianza, sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda, sistemi AVM, presenza di impianto di condizionamento, ecc.) e dei beni strumentali essenziali e indispensabili già individuati per l'effettuazione del servizio relativo ai singoli lotti, anche di proprietà dell'EA.

In particolare, la descrizione dei beni strumentali essenziali e indispensabili dovrà evidenziare che la loro natura e disponibilità non ostacoli l'entrata di nuovi contendenti ovvero non favorisca l'incumbent.

Servizi regionali affidati a Trenitalia

L'asset nella disponibilità di Trenitalia, comprensivo del materiale interamente finanziato o co-finanziato dalla Regione, è attualmente articolato come segue:

Tipologia Rotabile	Proprietà Trenitalia
DMU	5
ATR220	1
ALn 663	11
TOTALE	17

Di seguito le caratteristiche tecniche e commerciali dei materiali sopra elencati:

	DMU	ATR220	Aln663
Tipologia veicolo	convoglio diesel, n.3 elementi	convoglio diesel, n.3 elementi	convoglio diesel ad un elemento
Velocità max	130 (km/h)	130 (km/h)	130 (km/h)
Posti a sedere	145	159	63
Posti totali	286	274	130
Posti disabili	1	2	-
Posti bici	2	8	-
Tecnologia di bordo	videosorveglianza, monitor e annunci a bordo	videosorveglianza, monitor e annunci a bordo	Annunci a bordo



CONCLUSIONI

Descrivere le conclusioni, nella definizione dell'Ambito, a cui il Soggetto Competente è giunto sulla base dei dati a disposizione e dei possibili scenari tecnico economici analizzati.

Nella presente relazione si è ricostruito il contesto di riferimento nell'ambito del quale la Regione Molise intende procedere all'affidamento diretto del servizio ferroviario regionale a Trenitalia SpA, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) 1370/2007.

Con Avviso pubblicato sulla GU/S77-210729-2022-IT del 20/04/2022 è stato rettificato l'Avviso di preinformazione del 26/09/2017, prevedendo la stipula di un contratto decennale, per un volume di produzione di circa 1,7 mln di km*treno annui, nel quale siano conseguiti obiettivi di efficacia e di efficienza del servizio.

Nell'ambito del Piano Regionale dei Trasporti si è definito di mantenere un unico bacino di mobilità ferroviaria e conseguentemente un unico lotto ferroviario. Il lotto così come definito prevedrà una flessibilità della forma contrattuale (attraverso PEF e Matrice dei Rischi), secondo quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018 e 154/2019 e potrà consentire l'inserimento di ulteriori soluzioni di offerta e tariffarie sperimentali che contribuiscano al recupero della redditività.

A seguito dell'analisi della domanda di mobilità sopra riportata, si conferma che l'offerta programmata, incentrata sulle direttrici Campobasso-Roma e Campobasso-Napoli viene ritenuta da questa Regione la dimensione minima ottimale di produzione del servizio ferroviario poiché consente di programmare ed erogare servizi improntati ai principi di efficacia, efficienza ed economicità, soprattutto in una prospettiva di ottimizzazione dei costi e di miglioramento della qualità del servizio offerto in regione, tenuto conto delle caratteristiche morfologiche del territorio, della struttura demografica regionale e della potenzialità turistica.

Gli sviluppi infrastrutturali – in particolare l'elettificazione della tratta Roccaravindola e Campobasso - e la conseguente riprogrammazione dei servizi ferroviari, consentirà un miglioramento del servizio



offerto in termini di comfort e affidabilità, in ragione dell'entrata in esercizio dei nuovi treni elettrici che sostituiranno gli attuali rotabili a trazione diesel.

Relativamente al materiale rotabile è ragionevole ipotizzare un parco mezzi di consistenza analoga all'attuale, ma progressivamente rinnovato nell'ambito del nuovo affidamento decennale, consentendo l'impiego dei fondi ministeriali di cui è beneficiaria la Regione. Tale operazione di rinnovamento comporterà una riduzione significativa dell'età media e un conseguente indubbio miglioramento della qualità del servizio.